PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2017/830

od 15. svibnja 2017.

o izmjeni Uredbe (EZ) br. 474/2006 u pogledu popisa zračnih prijevoznika za koje vrijedi zabrana letenja u Uniji ili za koje vrijede ograničenja letenja unutar Unije

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

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

budući da:

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

(2) U skladu s člankom 4. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 2111/2005 određene države članice i Europska agencija za sigurnost zračnog prometa („EASA”) dostavile su Komisiji informacije koje su relevantne u kontekstu ažuriranja tog popisa. Treće zemlje i međunarodne organizacije isto su tako dostavile relevantne informacije. Popis je potrebno ažurirati na temelju tih informacija.

(3) Komisija je izravno ili preko nadležnih tijela odgovornih za njihov regulatorni nadzor obavijestila sve predmetne zračne prijevoznike o bitnim činjenicama i razmatranjima koji čine osnovu za donošenje odluke da se za njih uvede zabrana letenja u Uniji ili izmijene uvjeti zabrane letenja koja je uvedena za zračnog prijevoznika s popisa iz priloga A i B Uredbe (EZ) br. 474/2006.

(4) Komisija je predmetnim zračnim prijevoznicima dala mogućnost uvida u dokumente koje su dostavile države članice, kao i mogućnost da podnesu pisane primjedbe i daju usmeni podnesak Komisiji i Odboru osnovanom Uredbom Vijeća (EEZ) br. 3922/1991 ([3]) („Odbor za sigurnost zračnog prometa”).

(5) Komisija je u okviru Uredbe (EZ) br. 2111/2005 i Uredbe (EZ) br. 473/2006 ([4]) Odboru za sigurnost zračnog prometa dostavila ažurirane podatke o zajedničkim savjetovanjima koja su u tijeku s nadležnim tijelima i zračnim prijevoznicima iz Benina, Bolivije, Indije, Indonezije, Libije, Mozambika, Nigerije, Pakistana, Svetog Vincenta i Grenadina, Tajlanda, Ukrajine i Zimbabvea. Komisija je Odboru za sigurnost zračnog prometa dostavila i informacije o stanju sigurnosti zračnog prometa u Afganistanu, Angoli, Ekvatorskoj Gvineji, Gruziji, Kazahstanu, Libanonu i Nepalu te o tehničkim konzultacijama s Ruskom Federacijom.

(6) EASA je Komisiji i Odboru za sigurnost zračnog prometa izložila rezultate analize izvješća o nadzoru koje je provela Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva („ICAO”) u okviru svojeg Univerzalnog programa nadzora sigurnosti. Države članice u tom su kontekstu pozvane da prednost daju inspekcijskim pregledima na stajanci zračnih prijevoznika licenciranih u državama za koje je ICAO utvrdio znatne sigurnosne nedostatke ili za koje je EASA zaključila da u njihovim sustavima nadzora sigurnosti postoje bitni nedostaci. Uz savjetovanja koja je Komisija provela u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005, davanjem prednosti inspekcijskim pregledima na stajanci dobivaju se dodatne informacije o razini sigurnosti zračnih prijevoznika licenciranih u tim trećim zemljama.

([1]) SL L 344, 27.12.2005., str. 15.
([2]) Uredba Komisije (EZ) br. 474/2006 od 22. ožujka 2006. o uspostavi popisa Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice iz poglavlja II. Uredbe (EZ) br. 2111/2005 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 84, 23.3.2006., str. 14.).
([3]) Uredba Vijeća (EEZ) br. 3922/1991 od 16. prosinca 1991. o usklađivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva (SL L 373, 31.12.1991., str. 4.).
([4]) Uredba Komisije (EZ) br. 473/2006 od 22. ožujka 2006. o utvrđivanju provedbenih pravila za popis Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice iz poglavlja II. Uredbe (EZ) br. 2111/2005 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 84, 23.3.2006., str. 8.).

(7) EASA je obavijestila Komisiju i Odbor za sigurnost zračnog prometa i o rezultatima analize inspekcijskih pregleda na stajanci obavljenih na temelju programa ocjenjivanja sigurnosti stranih zrakoplova („program SAFA") u skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 965/2012 ([1]).

(8) Osim toga, EASA je obavijestila Komisiju i Odbor za sigurnost zračnog prometa o projektima tehničke pomoći koji se provode u trećim zemljama na koje se primjenjuju mjere ili obveze nadzora propisane Uredbom (EZ) br. 2111/2005. EASA je dostavila informacije o planovima i zahtjevima za dodatnu tehničku pomoć i suradnju radi poboljšanja administrativnih i tehničkih mogućnosti tijela nadležnih za civilno zrakoplovstvo u cilju uklanjanja neusklađenosti s primjenjivim međunarodnim standardima u području civilnog zrakoplovstva. Države članice pozvane su da u suradnji s Komisijom i EASA-om na bilateralnoj osnovi odgovore na te zahtjeve. Komisija je u tom pogledu ponovno naglasila korist od dostavljanja informacija međunarodnoj zrakoplovnoj zajednici – posebno putem ICAO-ove baze podataka mreže za pružanje pomoći u pitanjima sigurnosti – o tehničkoj pomoći koju pružaju Unija i države članice radi poboljšanja sigurnosti zračnog prometa u cijelom svijetu.

(9) Eurocontrol je Komisiji i Odboru za sigurnost zračnog prometa dostavio ažurirane podatke o statusu funkcije za uzbunjivanje programa SAFA te najnovije statističke podatke koji se odnose na poruke upozorenja o zračnim prijevoznicima na koje se primjenjuje zabrana.

Zračni prijevoznici iz Unije

(10) Nakon EASA-ine analize informacija dobivenih inspekcijskim pregledima na stajanci zrakoplova zračnih prijevoznika iz Unije ili inspekcijskim pregledima radi provjere usklađenosti sa standardima koje je provela EASA, kao i posebnih inspekcijskih pregleda i nadzora koje su provela nacionalna tijela nadležna za zrakoplovstvo, nekoliko država članica poduzelo je određene provedbene mjere te o njima obavijestilo Komisiju i Odbor za sigurnost zračnog prometa. Ujedinjena Kraljevina obavijestila je Komisiju i Odbor za sigurnost zračnog prometa o mjerama koje je poduzela u pogledu zračnog prijevoznika *Blu Halkin Ltd*.

(11) Države članice ponovno su potvrdile da su spremne poduzeti potrebne mjere ako se na temelju bilo koje relevantne sigurnosne informacije utvrdi da postoje neposredni sigurnosni rizici zbog toga što zračni prijevoznici iz Unije u potpunosti ne poštuju odgovarajuće standarde sigurnosti za koje su odgovorni.

Zračni prijevoznici iz Benina

(12) U Beninu je od 29. do 31. ožujka 2017. provedena Unijina sigurnosna procjena na terenu. Sudjelovali su stručnjaci iz Komisije, EASA-e i jedne od država članica. Tom je prilikom Agencija za civilno zrakoplovstvo Benina (*Agence Nationale de l'Aviation Civile* – „ANAC Benin") dokazala da je u zadnjih nekoliko godina postigla znatan napredak u provedbi standarda ICAO-a i preporučenih praksi.

(13) ANAC Benin osnovan je beninskim Zakonom o zrakoplovstvu donesenim 2013. kao tijelo za civilno zrakoplovstvo, koje je financijski i funkcionalno neovisno. Dokazi upućuju na to da je ANAC Benin sposoban uspostaviti i primjenjivati dobar regulatorni sustav te se čini da se nacionalni propisi redovito ažuriraju nakon donošenja svake izmjene standarda ICAO-a i preporučenih praksi. Međutim, tom su prilikom utvrđena područja u kojima su potrebna poboljšanja, posebno u pogledu vremena koje je potrebno za dovršenje postupka izmjene nacionalnih propisa. ANAC Benin dokazao je da je uspostavljen valjan postupak zapošljavanja i osposobljavanja njegova osoblja. Budući da je broj potpuno osposobljenih inspektora veći od broja koji je potreban prema zrakoplovnim aktivnostima koje se u Beninu trenutačno provode, ANAC Benin uspostavio je programe razmjene svojih inspektora sa susjednim zemljama.

(14) ANAC Benin je prilikom terenske procjene dokazao da se certificiranje zračnih prijevoznika provodi u skladu s postupcima ICAO-a i da su sve aktivnosti dobro dokumentirane. Iako dokazi upućuju na to da je ANAC Benin sposoban nadgledati zrakoplovne aktivnosti u Beninu, nadzor bi mogao biti djelotvorniji ako bi se pri njegovu provođenju u većoj mjeri u obzir uzimali rezultati valjane procjene sigurnosnog rizika.

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

(15) Dana 26. travnja 2017. ANAC Benin je Komisiji i Odboru za sigurnost zračnog prometa predstavio korektivne mjere koje je poduzeo radi uklanjanja nedostataka uočenih tijekom provedbe Unijine sigurnosne procjene na terenu. Isto tako, ANAC Benin izvijestio je o brojim mjerama koje je poduzeo radi daljnjeg poboljšanja sigurnosti zračnog prometa u Beninu. Te mjere uključuju bolju provedbu kritičnih elemenata nadzora sigurnosti, kao i sklapanje niza radnih dogovora s tijelima iz drugih država u pogledu stavljanja na raspolaganje dodatnih inspektora, ako to bude potrebno s obzirom na količinu operacija.

(16) Na temelju svih trenutačno dostupnih informacija, uključujući rezultate sigurnosne procjene provedene u ožujku 2017., Komisija smatra da je ANAC Benin ostvario stabilan napredak u kontinuiranom razdoblju. Osim toga prepoznata je spremnost ANAC Benina na trajnu suradnju s Komisijom. Prema dostupnim informacijama može se zaključiti da ANAC Benin može izvršavati svoje obveze u pogledu nadzora zračnih prijevoznika certificiranih u Beninu.

(17) U skladu sa zajedničkim kriterijima iz Priloga Uredbi (EZ) br. 2111/2005 Komisija smatra da bi popis zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja u Uniji trebalo izmijeniti kako bi se iz Priloga A Uredbi (EZ) br. 474/2006 uklonili svi zračni prijevoznici certificirani u Beninu.

(18) Države članice moraju, davanjem prednosti inspekcijskim pregledima na stajanci koje treba izvršiti nad zračnim prijevoznicima certificiranima u Beninu, i dalje provjeravati stvarno poštovanje odgovarajućih standarda sigurnosti u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012.

(19) Ako se na temelju bilo koje relevantne sigurnosne informacije utvrdi da postoje neposredni sigurnosni rizici koji su posljedica nepotpunog poštovanja međunarodnih standarda sigurnosti, Komisija može biti obvezna poduzeti daljnje mjere u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005.

Zračni prijevoznici iz Bolivije

(20) Kad je riječ o zračnim prijevoznicima registriranima u Boliviji, u zadnjih nekoliko godina nisu utvrđeni veći sigurnosni problemi. Međutim, fatalni pad zrakoplova iz flote zračnog prijevoznika *LaMia* koji se dogodio 29. studenoga 2016. izazvao je zabrinutost u pogledu načina na koji bolivijska tijela provode nadzor sigurnosti nad zračnim prijevoznicima pod njihovom odgovornošću.

(21) Dana 23. ožujka 2017. održane su tehničke konzultacije između predstavnika Komisije, EASA-e i jedne od država članica te viših predstavnika Glavne uprave za civilno zrakoplovstvo Bolivije („DGAC"). Tijekom tih konzultacija DGAC je obrazložio promjene do kojih je došlo u pogledu reorganizacije i svoje planove za uvođenje snažne kulture sigurnosti, uspostavu sveobuhvatnog i međusektorskog sustava sigurnosti, izrade detaljne baze podataka o sigurnosti radi utvrđivanja rizika, poboljšavanja postupaka nadzora i osposobljavanja svojeg osoblja.

(22) DGAC je objasnio da je Vlada Bolivije već prije pada zrakoplova iz flote zračnog prijevoznika *LaMia* donijela važne odluke o poboljšanju upravljačke strukture DGAC-a kako bi ojačala njegov civilni karakter za razliku od nekadašnjeg vojnog pristupa. Isto tako, Vlada trenutačno uspostavlja mehanizme za poboljšanje nadzora sigurnosti i izmjenu nacionalnog pravnog okvira kako bi se DGAC-u olakšalo da po potrebi poduzima učinkovite provedbene mjere. Te su mjere dokaz da su bolivijska tijela spremna unaprijediti svoju sposobnost nadzora sigurnosti, iako će djelotvornost tih mjera ovisiti o njihovoj provedbi, a bolivijska tijela mogu još uvelike unaprijediti sposobnost DGAC-a u pogledu nadzora sigurnosti.

(23) Na zahtjev Komisije i nakon održavanja tehničkih konzultacija DGAC je dostavio korisne podatke o svojim aktivnostima licenciranja, certificiranja i nadzora te kvalifikacijama i osposobljavanju osoblja zaduženog za nadzor sigurnosti. DGAC je isto tako dostavio podatke o nesrećama i ozbiljnim incidentima koji su se dogodili tijekom 2016. i 2017.

(24) Na temelju trenutačno dostupnih informacija, uključujući one koje su iznesene tijekom tehničkih konzultacija održanih 23. ožujka 2017. i nakon njih, zaključeno da je bolivijski DGAC sposoban i voljan ukloniti sve sigurnosne nedostatke.

(25) U skladu sa zajedničkim kriterijima iz Priloga Uredbi (EZ) br. 2111/2005 Komisija smatra da u ovoj fazi nema razloga da se popis zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja u Uniji izmijeni uključivanjem zračnih prijevoznika iz Bolivije.

(26) Države članice moraju, davanjem prednosti inspekcijskim pregledima na stajanci koje treba izvršiti nad zračnim prijevoznicima certificiranima u Boliviji, i dalje provjeravati stvarno poštovanje odgovarajućih standarda sigurnosti u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012.

(27) Ako se na temelju bilo koje relevantne sigurnosne informacije utvrdi da postoje neposredni sigurnosni rizici koji su posljedica nepotpunog poštovanja međunarodnih standarda sigurnosti, Komisija može biti obvezna poduzeti daljnje mjere u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005.

Zračni prijevoznici iz Indije

(28) Dana 28. ožujka 2017. održane su tehničke konzultacije između Komisije, EASA-e, država članica i predstavnika Glavne uprave za civilno zrakoplovstvo Indije („indijski DGCA"). Te su konzultacije održane u kontekstu ranijeg sporazuma s indijskim DGCA-om, u skladu s člankom 3. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 473/2006, o održavanju redovitih tehničkih konzultacija s Komisijom radi razmatranja obveza indijskog DGCA-a u odnosu na certificiranje i nadzor certificiranih zračnih prijevoznika.

(29) Tijekom tih konzultacija indijski DGCA iznio je podatke o svojoj analizi uspješnosti zračnih prijevoznika certificiranih u Indiji prema programu SAFA, uključujući usporedbu podataka o uspješnosti iz 2016. i 2017. i konkretne podatke o nadzoru koji je proveden nad zračnim prijevoznikom *Air India*, certificiranim u Indiji. Indijski DGCA iznio je podatke i o promjenama u pogledu svoje sposobnosti nadzora, uključujući izradu „baze podataka inspekcijskih pregleda na stajanci".

(30) Na tim je konzultacijama Komisija podsjetila indijski DGCA na niz elemenata u odnosu na njegove obveze certificiranja i nadzora. Konkretno, iako je indijski DGCA Komisiji dostavio informacije povezane sa sigurnošću na transparentan način, Komisija je naglasila važnost kontinuiranog razvoja njegovih kapaciteta u pogledu certificiranja i nadzora, uključujući zapošljavanje i osposobljavanje tehničkog osoblja, kao i potrebe za razvojem alata kojima bi se omogućilo sustavno praćenje i sustavna kontrola nadzora sigurnosti.

(31) Na temelju trenutačno dostupnih informacija, uključujući one koje je indijski DGCA iznio tijekom tehničkih konzultacija održanih 28. ožujka 2017., zaključeno da je indijski DGCA sposoban i voljan ukloniti sigurnosne nedostatke.

(32) U skladu sa zajedničkim kriterijima iz Priloga Uredbi (EZ) br. 2111/2005 Komisija smatra da u ovoj fazi nema razloga da se popis zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja u Uniji izmijeni uključivanjem zračnih prijevoznika iz Indije.

(33) Države članice moraju, davanjem prednosti inspekcijskim pregledima na stajanci koje treba izvršiti nad zračnim prijevoznicima certificiranima u Indiji, i dalje provjeravati stvarno poštovanje odgovarajućih standarda sigurnosti u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012.

(34) Ako se na temelju bilo koje relevantne sigurnosne informacije utvrdi da postoje neposredni sigurnosni rizici koji su posljedica nepotpunog poštovanja međunarodnih standarda sigurnosti, Komisija može biti obvezna poduzeti daljnje mjere u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005.

Zračni prijevoznici iz Indonezije

(35) Nastavljene su konzultacije između Komisije i Glavne uprave za civilno zrakoplovstvo Indonezije („indonezijski DGCA") radi praćenja napretka koji je indonezijski DGCA ostvario na osiguravanju usklađenosti sustava nadzora sigurnosti zračnog prometa u Indoneziji s međunarodnim standardima sigurnosti. U tom je kontekstu indonezijski DGCA u dopisu od 16. ožujka 2017. Komisiji dostavio dodatne informacije i ažurirane podatke o stanju indonezijskog zrakoplovstva i aktivnostima nadzora sigurnosti.

(36) Indonezijski DGCA dostavio je podatke za razdoblje od studenoga 2016. do ožujka 2017., a ti su se podaci odnosili na zračne prijevoznike certificirane u Indoneziji, nadzor sigurnosti koji je nad njima proveden, provedbene mjere koje je poduzeo indonezijski DGCA, razvoj indonezijskih propisa u području zrakoplovstva, ozbiljne incidente zabilježene u tom razdoblju i tehničku pomoć pruženu indonezijskom DGCA-u.

(37) U navedenom razdoblju indonezijski DGCA nije certificirao nove zračne prijevoznike niti opozvao certifikate za letačke operacije. U dopisu od 16. ožujka 2017. indonezijski DGCA naveo je da mu je glavni prioritet priprema za koordiniranu validacijsku misiju ICAO-a („ICVM"), koja će se održati u listopadu 2017. Očekuje se da će rezultati te misije biti dobar pokazatelj razvoja sustava nadzora sigurnosti u Indoneziji. Indonezijski DGCA nije dostavio dokaze da je nadzor sigurnosti zračnih prijevoznika s važećeg popisa zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja u Uniji osiguran u skladu s međunarodnim standardima sigurnosti.

(38) U skladu sa zajedničkim kriterijima iz Priloga Uredbi (EZ) br. 2111/2005 Komisija smatra da u ovoj fazi nema razloga da se popis zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja u Uniji izmijeni uključivanjem ili brisanjem zračnih prijevoznika iz Indonezije.

(39) Države članice moraju, davanjem prednosti inspekcijskim pregledima na stajanci koje treba izvršiti nad zračnim prijevoznicima certificiranima u Indoneziji, i dalje provjeravati stvarno poštovanje odgovarajućih standarda sigurnosti u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012.

Zračni prijevoznici iz Libije

(40) Dana 6. ožujka 2017. održane su tehničke konzultacije između Komisije, EASA-e, jedne od država članica i libijskog tijela za civilno zrakoplovstvo („LYCAA").

(41) Tijekom tih konzultacija LYCAA je iznio podatke o svojim aktivnostima nadzora, uključujući planove u pogledu zapošljavanja i osposobljavanja tehničkog osoblja i strateški pristup tehničkom razvoju u kontekstu izgradnje kapaciteta u području sigurnosti zračnog prometa. LYCAA je ponovila da je, unutar ograničenja zahtjevnog operativnog okruženja, odlučna u provedbi međunarodnih obveza u pogledu sigurnosti zračnog prometa.

(42) Komisija pozdravlja napore čelništva LYCAA-a i činjenicu da je LYCAA spreman surađivati s Komisijom i obavješćivati je o statusu svojih obveza nadzora.

(43) Međutim, Komisija je istaknula da je i dalje ključno pitanje otežano okruženje za poslovanje u Libiji i utjecaj koji takva situacija ima na sposobnost LYCAA-a da izvršava svoje obveze nadzora sigurnosti. Na temelju svih raspoloživih informacija Komisija smatra da Libija trenutačno nije u stanju ispunjavati međunarodne obveze u pogledu sigurnosti zračnog prometa.

(44) U skladu sa zajedničkim kriterijima iz Priloga Uredbi (EZ) br. 2111/2005 Komisija smatra da u ovoj fazi nema razloga za izmjenu popisa zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja u Uniji kad je riječ o zračnim prijevoznicima iz Libije.

Zračni prijevoznici iz Mozambika

(45) U Mozambiku je od 6. do 10. veljače 2017. provedena Unijina sigurnosna procjena na terenu. Sudjelovali su stručnjaci iz Komisije, EASA-e i država članica. Tom je prilikom Institut za civilno zrakoplovstvo Mozambika („IACM") dokazao da je u zadnjih nekoliko godina postigao znatan napredak. Provedba standarda ICAO-a i preporučenih praksi bila je u središtu aktivnosti IACM-a. Pristup IACM-a sigurnosti zračnog prometa tradicionalne je prirode i temelji se na usklađivanju, no taj se pristup počeo razvijati kako bi se mogle uvesti i upotrebljavati suvremene tehnike upravljanja sigurnošću zračnog prometa, a u pripremi je i državni program sigurnosti.

(46) Od prethodne je Unijine sigurnosne procjene na terenu provedene u travnju 2015. postignut znatan napredak donošenjem novog Zakona o zrakoplovstvu u Mozambiku i novog statuta IACM-a. Nakon donošenja novog Zakona o zrakoplovstvu započelo je ažuriranje mnogih drugih propisa i zahtjeva, kao i priručnika i postupaka radi njihova usklađivanja s tim Zakonom i s najnovijim izmjenama međunarodnih standarda sigurnosti. Kad je riječ o osoblju IACM-a, situacija se poboljšala i sada je za nadzor nad zrakoplovnim aktivnostima u Mozambiku dostupno više potpuno osposobljenih inspektora. Osposobljavaju se dodatni inspektori, a trenutačan plan zapošljavanja u skladu je sa zrakoplovnim aktivnostima koje se u Mozambiku provode. Isto tako, IACM sada ima bolje uvjete za rad. IACM je osnovan kao tijelo za civilno zrakoplovstvo, koje je administrativno, financijski, vlasnički i funkcionalno neovisno.

(47) Dokazi upućuju na to da je IACM sposoban nadgledati zrakoplovne aktivnosti u Mozambiku i uspostaviti dobar regulatorni sustav te da provodi važeće propise u području zrakoplovstva radi uklanjanja bilo kakvih sigurnosnih nedostataka. Sustav nadzora sigurnosti u Mozambiku dobro funkcionira, iako se i dalje radi na njegovu poboljšanju i na osiguravanju njegove usklađenosti s najnovijim izmjenama međunarodnih standarda sigurnosti.

(48) Predstavnici Unije tom su prilikom obišli tri zračna prijevoznika certificirana u Mozambiku, koji su odabrani kao odgovarajući uzorak. Riječ je o dva najveća zračna prijevoznika iz Mozambika i zračnom prijevozniku koji izvodi letove helikopterom. Nakon provedene procjene zaključeno je da su ta tri zračna prijevoznika razvila sustave upravljanja kvalitetom i sigurnošću, da kontroliraju održavanje i kontinuiranu plovidbenost te da izvode operacije u skladu s propisima koji se primjenjuju u Mozambiku. Zračni prijevoznici primjenjuju međunarodne standarde sigurnosti i sposobni su ukloniti sigurnosne nedostatke, za što su pokazali spremnost.

(49) Dana 17. ožujka 2017. održane su tehničke konzultacije između Komisije, EASA-e i IACM-a. IACM je obavijestio Komisiju o napretku koji je postignut od provođenja Unijine sigurnosne procjene na terenu te je dogovoreno da će IACM dostaviti dodatne informacije o korektivnim mjerama poduzetima radi uklanjanja nedostataka uočenih tijekom provedbe te procjene. IACM je objasnio da je obavijestio dotične zračne prijevoznike o uočenim nedostacima te zatražio da poduzmu korektivne mjere.

(50) Dana 21. travnja 2017. IACM je dostavio informacije o svojem korektivnom akcijskom planu, kao i o korektivnim akcijskim planovima tri zračna prijevoznika koji su posjećeni tijekom Unijine sigurnosne procjene na terenu, uključujući o uklanjanju uočenih nedostataka. Korektivnim se akcijskim planom mogu adekvatno ukloniti nedostaci uočeni tijekom provedbe sigurnosne procjene na terenu, a i rokovi za njihovo uklanjanje navedeni u tom planu realistični su. Dostavljeni popratni dokazi važni su za uklanjanje uočenih nedostataka.

(51) IACM i *Linhas Aéreas de Moçambique*, najveći zračni prijevoznik registriran u Mozambiku, dobili su mogućnost da ih 26. travnja 2017. saslušaju Komisija i Odbor za sigurnost zračnog prometa, u skladu s člankom 7. Uredbe (EZ) br. 2111/2005.

(52) Tijekom tog saslušanja predstavnik Vlade Mozambika izrazio je njezinu snažnu predanost poboljšanju općenite sigurnosti prometa u Mozambiku, a posebno trajnom poboljšanju provedbe međunarodnih standarda sigurnosti u području zrakoplovstva.

(53) Tijekom tog saslušanja IACM je dostavio informacije o sektoru zrakoplovstva u Mozambiku i o tome što IACM može činiti u svojstvu tijela za civilno zrakoplovstvo. Te su informacije uključivale pojedinosti o ustrojstvu IACM-a, mehanizmima financiranja, broju inspektora za nadzor sigurnosti, razvoju zakonodavstva i propisa te o budućim planovima IACM-a.

(54) Tijekom tog saslušanja zračni prijevoznik *Linhas Aéreas de Moçambique* iznio je podatke o floti kojom trenutačno raspolaže i o svojim ciljevima u narednim godinama. Objasnio je da želi povećati broj svojih linija u domaćem i regionalnom prometu te da trenutačno ispituje načine na koje to učiniti. Zračni prijevoznik *Linhas Aéreas de Moçambique* iznio je i podatke o svojem sustavu upravljanja sigurnošću.

(55) Na temelju svih dostupnih informacija, uključujući rezultate Unijine sigurnosne procjene na terenu i informacije iznesene tijekom saslušanja održanog 26. travnja 2017., smatra se da je IACM ostvario stabilan napredak u kontinuiranom razdoblju. Prepoznata je i spremnost IACM-a na trajnu suradnju s Komisijom. Procjenjuje se da IACM može izvršavati svoje obveze u pogledu nadzora zračnih prijevoznika certificiranih u Mozambiku. Tijekom saslušanja Vlada Mozambika obvezala se na potpuno sudjelovanje u tekućem dijalogu o pitanjima sigurnosti s Komisijom, uključujući dodatne sastanke ako ih Komisija bude smatrala nužnima.

(56) U skladu sa zajedničkim kriterijima iz Priloga Uredbi (EZ) br. 2111/2005 Komisija smatra da bi popis zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja u Uniji trebalo izmijeniti kako bi se iz Priloga A Uredbi (EZ) br. 474/2006 uklonili svi zračni prijevoznici certificirani u Mozambiku.

(57) Države članice moraju, davanjem prednosti inspekcijskim pregledima na stajanci koje treba izvršiti nad zračnim prijevoznicima certificiranima u Mozambiku, i dalje provjeravati stvarno poštovanje odgovarajućih standarda sigurnosti u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012.

(58) Ako se na temelju bilo koje relevantne sigurnosne informacije utvrdi da postoje neposredni sigurnosni rizici koji su posljedica nepotpunog poštovanja međunarodnih standarda sigurnosti, Komisija može biti obvezna poduzeti daljnje mjere u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005.

Zračni prijevoznici iz Nigerije

(59) Dana 25. studenoga 2015. zračni prijevoznik *Med-View Airline*, certificiran u Nigeriji, podnio je zahtjev EASA-i za izdavanje odobrenja statusa prijevoznika iz treće zemlje (odobrenje TCO). EASA je ocijenila zahtjev u skladu sa zahtjevima utvrđenima u Uredbi Komisije (EU) br. 452/2014 i izrazila zabrinutost jer *Med-View Airline* nije pokazao da je ispunio primjenjive zahtjeve utvrđene u članku 3. Uredbe (EU) br. 452/2014. EASA je stoga zaključila da daljnja ocjena ne bi završila izdavanjem odobrenja TCO zračnom prijevozniku *Med-View Airline* jer on ne ispunjava navedene zahtjeve. Stoga je EASA 17. studenoga 2016. odbila zahtjev iz sigurnosnih razloga.

(60) Komisija je 24. veljače 2017. zatražila informacije od nigerijskog tijela za civilno zrakoplovstvo („NCAA") o mjerama koje su poduzete nakon što je EASA odbila zahtjev zračnog prijevoznika *Med-View Airline* za izdavanje odobrenja TCO. U svojem dopisu Komisiji od 22. ožujka 2017. NCAA nije dokazao da se mjerama koje je poduzeo mogu na odgovarajući način ukloniti nedostaci utvrđeni EASA-inom ocjenom sigurnosti potrebnom za izdavanje odobrenja TCO zračnom prijevozniku *Med-View Airline*.

(61) *Med-View Airline* je Komisiji 10. i 24. travnja 2017. dostavio podatke o korektivnim mjerama koje su poduzete radi uklanjanja nedostataka koje je utvrdila EASA.

(62) NCAA i *Med-View Airline* dobili su mogućnost da ih 25. travnja 2017. saslušaju Komisija i Odbor za sigurnost zračnog prometa, u skladu s člankom 7. Uredbe (EZ) br. 2111/2005.

(63) Tijekom tog saslušanja NCAA je iznio samo djelomične informacije u pogledu datuma osnivanja, nalaza nadzora ICAO-a provedenih 2006. i u ožujku 2016., svojeg statusa prema programu ocjene sigurnosti međunarodnog zrakoplovstva kojeg provodi Savezna uprava za zrakoplovstvo SAD-a („FAA") te broja letačkih operacija, inspektora za plovidbenost i nositelja svjedodžbe zračnog prijevoznika u Nigeriji. Odgovori koje je NCAA pružio na pitanja koja su se odnosila na njegovu sposobnost da utvrdi i prati nedostatke nisu bili zadovoljavajući. Smatra se da će NCAA trebati poduzeti mjere radi postizanja tražene razine kvalitete nadzora sigurnosti zračnih prijevoznika za koje je odgovoran.

(64) Tijekom tog saslušanja, podrobnije obrazlažući informacije koje je prethodno naveo, *Med-View Airline* obavijestio je Komisiju i Odbor za sigurnost zračnog prometa o korektivnim mjerama koje su poduzete radi uklanjanja ozbiljnih nedostataka koje je utvrdila EASA tijekom provođenja ocjene sigurnosti potrebne za izdavanje odobrenja TCO, kao što su letačke operacije koje nisu obuhvaćene odobrenom svjedodžbom zračnog prijevoznika i povezane operativne specifikacije, plovidbenost i kontrola održavanja, provedba direktiva o plovidbenosti i nadzor nad njihovom provedbom te sustav upravljanja sigurnošću i kvalitetom. Međutim, pokazalo se da *Med-View Airline* ne shvaća ozbiljnost sigurnosnih nedostataka koje je utvrdila EASA. Nadalje, mjere koje je poduzeo *Med-View Airline* pokazuju da nije provedena primjerena analiza temeljnih uzroka i da ne postoji odgovarajući korektivni akcijski plan kojim bi se spriječila pojava istih ili sličnih neusklađenosti koje su uzrokovale te nedostatke.

(65) Iz trenutačno raspoloživih informacija, koje se temelje na EASA-inoj ocjeni sigurnosti potrebnoj za izdavanje odobrenja TCO te na informacijama koje su dostavili NCAA i *Med-View Airline*, vidljivo je da postoje dokazi o ozbiljnim sigurnosnim nedostacima kad je riječ o zračnom prijevozniku *Med-View Airline*. Te informacije upućuju i na to da *Med-View Airline* ne može ukloniti navedene sigurnosne nedostatke, na što među ostalim ukazuje neodgovarajući i nedostatan plan korektivnih mjera koji je taj zračni prijevoznik predstavio kao odgovor na nalaze utvrđene provedbom ocjene sigurnosti koja je potrebna za izdavanje odobrenja TCO.

(66) U skladu sa zajedničkim kriterijima iz Priloga Uredbi (EZ) br. 2111/2005 Komisija smatra da bi popis zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja u Uniji trebalo izmijeniti dodavanjem zračnog prijevoznika *Med-View Airline* u Prilog A Uredbi (EZ) br. 474/2006.

(67) Države članice moraju, davanjem prednosti inspekcijskim pregledima na stajanci koje treba izvršiti nad zračnim prijevoznicima certificiranima u Nigeriji, i dalje provjeravati stvarno poštovanje odgovarajućih standarda sigurnosti u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012.

(68) Ako se na temelju bilo koje relevantne sigurnosne informacije utvrdi da postoje neposredni sigurnosni rizici koji su posljedica nepotpunog poštovanja međunarodnih standarda sigurnosti, Komisija može biti obvezna poduzeti daljnje mjere u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005.

Zračni prijevoznici iz Pakistana

(69) Komisija je dopisom od 23. siječnja 2017. od pakistanskog tijela za civilno zrakoplovstvo („PCAA") zatražila informacije o daljnjim aktivnostima koje to tijelo poduzima u vezi s padom zrakoplova ATR iz flote zračnog prijevoznika *Pakistan International Airlines Corporation Ltd*, certificiranog u Pakistanu, koji se dogodio 7. prosinca 2016. U tom je dopisu Komisija isto tako podsjetila da je EASA 13. siječnja 2016. iz sigurnosnih razloga odbila zahtjev za izdavanje odobrenja TCO još jednog zračnog prijevoznika certificiranog u Pakistanu, odnosno teretnog prijevoznika *AHS International (Pvt) Ltd*. Uz to, Komisija je u dopisu navela da započinje službene konzultacije s PCAA-om, u skladu s odredbama članka 3. stavka 2. Uredbe (EZ) br. 473/2006.

(70) Dana 18. travnja 2017. održane su tehničke konzultacije između Komisije, EASA-e, jedne od država članica i predstavnika PCAA-a. Tijekom tih konzultacija PCAA je iznio podatke koji su obuhvaćali pregled njegovih obveza certificiranja i nadzora, uključujući sažete podatke o inspekcijama provedenima u razdoblju od 2011. do 2016. Na tim se konzultacijama posebno raspravljalo o odgovornostima koje PCAA ima u pogledu nadzora sigurnosti zračnog prijevoznika *Pakistan International Airlines Corporation Ltd*.

(71) Komisija je tijekom konzultacija obavijestila PCAA o nizu elemenata koji se odnose na njegove obveze certificiranja i nadzora. Konkretno, iako je PCAA Komisiji dostavio informacije povezane sa sigurnošću na transparentan način, Komisija je naglasila da je nužno da PCAA posveti dužnu pažnju kontinuiranom unapređenju svojih sustava sigurnosti. Uz to, Komisija je poručila PCAA-u da treba biti u potpunosti upoznat sa zahtjevima iz Uredbe Komisije (EU) br. 452/2014 i obratiti pažnju na način na koji oni utječu na zračne prijevoznike certificirane u Pakistanu.

(72) Na temelju trenutačno dostupnih informacija, uključujući one koje je PCAA iznio tijekom tehničkih konzultacija održanih 18. travnja 2017., zaključeno da je PCAA sposoban i voljan ukloniti sigurnosne nedostatke.

(73) U skladu sa zajedničkim kriterijima iz Priloga Uredbi (EZ) br. 2111/2005 Komisija smatra da u ovoj fazi nema razloga da se popis zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja u Uniji izmijeni uključivanjem zračnih prijevoznika iz Pakistana.

(74) Države članice moraju, davanjem prednosti inspekcijskim pregledima na stajanci koje treba izvršiti nad zračnim prijevoznicima certificiranima u Pakistanu, provjeravati stvarno poštovanje odgovarajućih standarda sigurnosti u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012.

(75) Ako se na temelju bilo koje relevantne sigurnosne informacije utvrdi da postoje neposredni sigurnosni rizici koji su posljedica nepotpunog poštovanja međunarodnih standarda sigurnosti, Komisija može biti obvezna poduzeti daljnje mjere u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005.

Zračni prijevoznici iz Rusije

(76) Komisija, EASA i nadležna tijela država članica nastavili su u proteklih šest mjeseci pozorno pratiti razinu sigurnosti zračnih prijevoznika certificiranih u Rusiji koji lete unutar Unije, među ostalim davanjem prednosti inspekcijskim pregledima na stajanci koje treba izvršiti nad određenim ruskim zračnim prijevoznicima u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012.

(77) Dana 17. ožujka 2017. predstavnici Komisije, EASA-e i jedne od država članica susreli su se s predstavnicima ruske Savezne agencije za zračni promet („FATA"). Sastanak je održan radi preispitivanja razine sigurnosti zračnih prijevoznika certificiranih u Rusiji na temelju izvješća o inspekcijskim pregledima na stajanci provedenima u razdoblju od 11. ožujka 2016. do 10. ožujka 2017. te radi utvrđivanja slučajeva u kojima FATA treba provoditi stroži nadzor.

(78) Komisija je na tom sastanku detaljnije preispitala rezultate inspekcijskih pregleda na stajanci koji su u okviru programa SAFA provedeni nad šest zračnih prijevoznika certificiranih u Rusiji. Iako nisu utvrđeni nikakvi sigurnosni nedostaci, s obzirom na to da je nad nekim zračnim prijevoznicima proveden ograničen broj inspekcijskih pregleda, FATA je obavijestila Komisiju da će se u sljedećem tromjesečju provesti dodatni inspekcijski pregledi nad dvoje od tih zračnih prijevoznika.

(79) Na temelju trenutačno dostupnih informacija, uključujući one koje je FATA iznijela tijekom tehničkih konzultacija održanih 17. ožujka 2017., zaključeno da je FATA sposobna i voljna ukloniti sigurnosne nedostatke. Na temelju toga Komisija je zaključila da nije potrebno saslušanje ruskih zrakoplovnih tijela ni zračnih prijevoznika certificiranih u Rusiji pred Komisijom i Odborom za sigurnost zračnog prometa.

(80) U skladu sa zajedničkim kriterijima iz Priloga Uredbi (EZ) br. 2111/2005 Komisija smatra da u ovoj fazi nema razloga da se popis zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja u Uniji izmijeni uključivanjem zračnih prijevoznika iz Rusije.

(81) Države članice moraju, davanjem prednosti inspekcijskim pregledima na stajanci koje treba izvršiti nad zračnim prijevoznicima certificiranima u Rusiji, i dalje provjeravati stvarno poštovanje odgovarajućih standarda sigurnosti u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012.

(82) Ako se na temelju tih inspekcijskih pregleda utvrdi da postoji neposredni sigurnosni rizik koji je posljedica neusklađenosti s odgovarajućim standardima sigurnosti, Komisija može biti obvezna poduzeti mjere protiv zračnih prijevoznika iz Rusije u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005.

Zračni prijevoznici iz Svetog Vincenta i Grenadina

(83) Dana 16. travnja 2015. zračni prijevoznik *Mustique Airways*, certificiran u Svetom Vincentu i Grenadinima, podnio je zahtjev EASA-i za izdavanje odobrenja TCO. EASA je ocijenila zahtjev u skladu sa zahtjevima utvrđenima u Uredbi (EU) br. 452/2014 i izrazila zabrinutost jer *Mustique Airways* nije pokazao da je ispunio primjenjive zahtjeve utvrđene u članku 3. Uredbe (EU) br. 452/2014. EASA je stoga zaključila da daljnja ocjena ne bi završila izdavanjem odobrenja TCO zračnom prijevozniku *Mustique Airways* jer on ne ispunjava navedene zahtjeve. Stoga je EASA 4. listopada 2016. odbila zahtjev iz sigurnosnih razloga.

(84) Komisija je 30. siječnja 2017. zatražila informacije od nadležnog tijela Svetog Vincenta i Grenadina, odnosno istočnokaripskog tijela za civilno zrakoplovstvo („ECCAA"), o mjerama koje su poduzete nakon što je EASA odbila zahtjev zračnog prijevoznika *Mustique Airways* za izdavanje odobrenja TCO. Dana 24. veljače 2017. ECCAA je obavijestila Komisiju da je *Mustique Airways* 2. veljače 2017. podnio novi zahtjev EASA-i za izdavanje odobrenja TCO uz obrazloženje da su sigurnosni nedostaci zbog kojih je odbijen njegov prethodni zahtjev uklonjeni na zadovoljavajući način.

(85) Budući da ni *Mustique Airways* ni ECCAA nisu dostavili dokaze o tome da su sigurnosni nedostaci iz EASA-ine ocjene sigurnosti potrebne za izdavanje odobrenja TCO zaista uklonjeni, ECCAA i *Mustique Airways* dobili su mogućnost da ih 26. travnja 2017. saslušaju Komisija i Odbor za sigurnost zračnog prometa, u skladu s člankom 7. Uredbe (EZ) br. 2111/2005.

(86) ECCAA nije odgovorio na poziv na saslušanje i nije na njemu sudjelovao. Isto tako, ECCAA nije dostavio podatke o mjerama koje su poduzete u pogledu nalaza ocjene sigurnosti potrebne za izdavanje odobrenja TCO kad je riječ o zračnom prijevozniku *Mustique Airways* ni o svojim aktivnostima nadzora.

(87) Dana 24. travnja 2017. EASA je održala tehnički sastanak sa zračnim prijevoznikom *Mustique Airways* radi rasprave o ponovnom podnošenju zahtjeva. S obzirom na to da se sastanak održao nedugo prije saslušanja, EASA nije bila u mogućnosti provesti cjelovitu ocjenu novog zahtjeva. Međutim, EASA je mogla Komisiji i Odboru za sigurnost zračnog prometa potvrditi da i dalje postoje glavni uzroci ozbiljnih i ponavljajućih sigurnosnih nedostataka koje je utvrdila tijekom provođenja svoje prve ocjene sigurnosti potrebne za izdavanje odobrenja TCO.

(88) Na saslušanju održanom 26. travnja 2017. *Mustique Airways* iznio je informacije o svojem poslovanju i uvjetima za rad te je samo ukratko naveo one informacije koje su povezane sa sigurnosnim aspektima. Informacije koje je *Mustique Airways* dostavio u pogledu napretka koji je ostvaren kad je riječ o razvoju njegovih sustava upravljanja sigurnošću i kvalitetom upućuju na to da su ti sustavi nedovoljno razvijeni. Iako je pohvalna činjenica da zračni prijevoznik *Mustique Airways* želi voditi učinkovitiji dijalog s EASA-om kad je riječ o njegovu ponovnom zahtjevu za izdavanje odobrenja TCO, utvrđeno je da nedostaju ključni sigurnosni elementi poput osnovnog sustava upravljanja sigurnošću. Štoviše, pokazalo se da *Mustique Airways* ne shvaća ozbiljnost nedostataka koje je utvrdila EASA. Konačno, postalo je jasno da je kultura sigurnosti tog zračnog prijevoznika više reaktivna nego proaktivna.

(89) Iz trenutačno raspoloživih informacija, uključujući informacije koje je dostavila EASA u okviru odbijenog zahtjeva za izdavanje odobrenja TCO zračnom prijevozniku *Mustique Airways* i u okviru postupka odlučivanja o ponovnom zahtjevu koji je u tijeku, kao i informacije koje je dostavio *Mustique Airways*, vidljivo je da postoje dokazi o ozbiljnim sigurnosnim nedostacima kad je riječ o tom zračnom prijevozniku. *Mustique Airways* trenutačno nije u mogućnosti na zadovoljavajući način ukloniti svoje sigurnosne nedostatke. Ustvari, njegove su trenutačne sigurnosne radnje uglavnom u razvojnoj fazi, a korektivni akcijski plan koji je predstavljen kao odgovor na nedostatke utvrđene ocjenom sigurnosti potrebnom za izdavanje odobrenja TCO nije dovoljno razvijen, posebno kad je riječ o potrebnoj analizi temeljnih uzroka.

(90) U skladu sa zajedničkim kriterijima iz Priloga Uredbi (EZ) br. 2111/2005 Komisija smatra da bi popis zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja u Uniji trebalo izmijeniti dodavanjem zračnog prijevoznika *Mustique Airways* u Prilog A Uredbi (EZ) br. 474/2006.

(91) Države članice moraju, davanjem prednosti inspekcijskim pregledima na stajanci koje treba izvršiti nad zračnim prijevoznicima certificiranima u Svetom Vincentu i Grenadinima, i dalje provjeravati stvarno poštovanje odgovarajućih standarda sigurnosti u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012.

(92) Ako se na temelju bilo koje relevantne sigurnosne informacije utvrdi da postoje neposredni sigurnosni rizici koji su posljedica nepotpunog poštovanja međunarodnih standarda sigurnosti, Komisija može biti obvezna poduzeti daljnje mjere u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005.

Zračni prijevoznici iz Tajlanda

(93) Dana 17. ožujka 2017. održane su tehničke konzultacije između Komisije, EASA-e i tajlandskog tijela za civilno zrakoplovstvo („CAAT"). CAAT je tijekom konzultacija obavijestio Komisiju o napretku koji je postignut od rujna 2016., posebno u pogledu sustava zračnog prometa u Tajlandu, plana usklađivanja i trenutačnog stanja provedbe njegova korektivnog akcijskog plana.

(94) Za ostvarivanje napretka ključno je sljedeće: Zakon o civilnom zrakoplovstvu, čije se stupanje na snagu očekuje u zadnjem tromjesečju 2017., izmjena CAAT-ovih propisa, promjene u njegovoj organizaciji, održivi mehanizmi financiranja, odabir kvalitetnog osoblja i bolji programi osposobljavanja inspektora CAAT-a. Poboljšani su način na koji CAAT provodi inspekcijske preglede te njegovi priručnici i alati, uključujući informatički sustav, a njegov je program nadzora ažuriran kako bi se osigurao potpun i trajan nadzor nad zračnim prijevoznicima certificiranima u Tajlandu. Isto tako, CAAT je uspostavio odjel za osiguranje kvalitete, koji nadzire usklađenost CAAT-a s međunarodnim i nacionalnim standardima zrakoplovne sigurnosti.

(95) CAAT je dostavio i podatke o razvoju nacionalnog programa sigurnosti te o stanju u pogledu nalaza nadzora ICAO-a provedenog u siječnju 2015., uključujući znatne sigurnosne nedostatke u postupku certificiranja zračnih prijevoznika na temelju tih nalaza. Nadalje, CAAT je dostavio podatke o napretku koji je postignut u pogledu njegova plana održivosti i o međunarodnoj suradnji u kojoj sudjeluje.

(96) Važan element CAAT-ova korektivnog akcijskog plana je ponovno certificiranje zračnih prijevoznika iz Tajlanda na temelju ICAO-ova strukturiranog pristupa certificiranju zračnih prijevoznika u pet faza. Prvi od tih zračnih prijevoznika koji posluju na međunarodnoj razini ponovno je certificiran u veljači 2017., a CAAT očekuje da će do kraja lipnja 2017. ponovno certificirati 12 ostalih zračnih prijevoznika koji se bave međunarodnim zračnim prometom. Tijekom provođenja postupka ponovne certifikacije CAAT je poduzeo provedbene mjere protiv određenih podnositelja zahtjeva za ponovno certificiranje.

(97) Vlada Tajlanda i CAAT pokazuju jasnu predanost poboljšanju sustava nadzora sigurnosti u Tajlandu. CAAT je dokazao da je u zadnjih šest mjeseci ostvaren bitan napredak. Dostupne informacije o sigurnosti zračnih prijevoznika certificiranih u Tajlandu ne idu u prilog odluci o uvođenju zabrane ili ograničenja letenja. Radi pomnog praćenja razvoja događaja savjetovanja s tajlandskim tijelima trebaju se nastaviti u skladu s člankom 3. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 473/2006.

(98) U skladu sa zajedničkim kriterijima iz Priloga Uredbi (EZ) br. 2111/2005 Komisija smatra da u ovoj fazi nema razloga da se popis zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja u Uniji izmijeni kad je riječ o zračnim prijevoznicima iz Tajlanda.

(99) Države članice moraju, davanjem prednosti inspekcijskim pregledima na stajanci koje treba izvršiti nad zračnim prijevoznicima certificiranima u Tajlandu, i dalje provjeravati stvarno poštovanje odgovarajućih standarda sigurnosti u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012.

(100) Ako se na temelju bilo koje relevantne sigurnosne informacije utvrdi da postoje neposredni sigurnosni rizici koji su posljedica nepotpunog poštovanja međunarodnih standarda sigurnosti, Komisija može biti obvezna poduzeti daljnje mjere u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005.

Zračni prijevoznici iz Ukrajine

(101) Dana 29. kolovoza 2014. zračni prijevoznik *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”*, certificiran u Ukrajini, podnio je zahtjev EASA-i za izdavanje odobrenja TCO. EASA je ocijenila zahtjev u skladu sa zahtjevima utvrđenima u Uredbi (EU) br. 452/2014 i izrazila zabrinutost jer *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* nije pokazao da je ispunio primjenjive zahtjeve utvrđene u članku 3. Uredbe (EU) br. 452/2014. EASA je stoga zaključila da daljnja ocjena ne bi završila izdavanjem odobrenja TCO zračnom prijevozniku *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* jer on ne ispunjava navedene zahtjeve. Stoga je EASA 15. rujna 2016. odbila zahtjev iz sigurnosnih razloga.

(102) Dana 15. veljače 2016. zračni prijevoznik *Air Company „Black Sea Airlines” LLC*, certificiran u Ukrajini, podnio je zahtjev EASA-i za izdavanje odobrenja TCO. EASA je ocijenila zahtjev u skladu sa zahtjevima utvrđenima u Uredbi (EU) br. 452/2014 i izrazila zabrinutost jer *Air Company „Black Sea Airlines” LLC* nije pokazao da je ispunio primjenjive zahtjeve utvrđene u članku 3. Uredbe (EU) br. 452/2014. EASA je stoga zaključila da daljnja ocjena ne bi završila izdavanjem odobrenja TCO zračnom prijevozniku *Air Company „Black Sea Airlines” LLC* jer on ne ispunjava navedene zahtjeve. Stoga je EASA 13. listopada 2016. odbila zahtjev iz sigurnosnih razloga.

(103) Komisija je 6. ožujka 2017. zatražila informacije od ukrajinske državne uprave za zrakoplovstvo („SAAU”) o mjerama koje su poduzete nakon što je EASA odbila zahtjeve zračnih prijevoznika *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* i *Air Company „Black Sea Airlines” LLC* za izdavanje odobrenja TCO. Tim su dopisom započete službene konzultacije sa SAAU-om, u skladu s odredbama članka 3. stavka 2. Uredbe (EZ) br. 473/2006. S obzirom na to da sigurnosni nedostaci utvrđeni EASA-inom ocjenom sigurnosti potrebnom za izdavanje odobrenja TCO nisu uklonjeni, SAAU, *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* i *Air Company „Black Sea Airlines” LLC* dobili su mogućnost da ih 25. travnja 2017. saslušaju Komisija i Odbor za sigurnost zračnog prometa, u skladu s člankom 7. Uredbe (EZ) br. 2111/2005.

(104) Dana 3. travnja 2017. SAAU je opozvao svjedodžbu zračnog prijevoznika *Air Company „Black Sea Airlines” LLC*. Tom su odlukom okončane službene konzultacije započete 6. ožujka 2017. u pogledu tog zračnog prijevoznika.

(105) Komisija i Odbor za sigurnost zračnog prometa saslušali su SAAU i zračnog prijevoznika *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* 25. travnja 2017. SAAU je među ostalim izvijestio da su aktivnosti nadzora provedene nad zračnim prijevoznicima certificiranima u Ukrajini usklađene s rezultatima programa SAFA, kao i sa svim informacijama dobivenima u postupku izdavanja odobrenja TCO. SAAU je dostavio i informacije o mogućem donošenju kratkoročnih mjera poput obustave, ograničavanja ili opoziva svjedodžbe zračnog prijevoznika kao odgovoru na EASA-ino odbijanje zahtjeva za izdavanje odobrenja TCO. Uz to, SAAU je dostavio informacije o dugoročnim mjerama namijenjenima poboljšanju internih postupaka povezanih s aktivnostima nadzora i certificiranja koje to tijelo provodi kad je riječ o zračnim prijevoznicima certificiranima u Ukrajini.

(106) Tijekom tog saslušanja, podrobnije obrazlažući informacije koje je prethodno naveo, *International Joint-Stock Aviation Company „URGA"* iznio je dodatne informacije o korektivnim mjerama koje su poduzete radi uklanjanja ozbiljnih nedostataka koje je utvrdila EASA tijekom provođenja ocjene sigurnosti potrebne za izdavanje odobrenja TCO, kao što su vođenje kontinuirane plovidbenosti i provođenje održavanja. Taj je zračni prijevoznik obavijestio i o dodatnom nadzoru koji je u ožujku 2017. proveo privatni subjekt kako bi se utvrdilo u kojoj je mjeri taj zračni prijevoznik usklađen s međunarodnim standardima sigurnosti u području zrakoplovstva. Nadzorom su potvrđeni sustavni nedostaci u postojećem dokumentacijskom sustavu zračnog prijevoznika koje je prethodno utvrdila EASA.

(107) Nadalje, tijekom tog saslušanja zračni je prijevoznik *International Joint-Stock Aviation Company „URGA"* objasnio da je 19. travnja 2017. podnio novi zahtjev za izdavanje odobrenja TCO. Komisija i Odbor za sigurnost zračnog prometa primili su to na znanje i pozdravili potvrdu tog zračnog prijevoznika i EASA-e da će obradi novog zahtjeva za izdavanje odobrenja TCO biti posvećena posebna pozornost, kako se zahtijeva Uredbom (EU) br. 452/2014.

(108) Iz trenutačno raspoloživih informacija, koje se temelje na EASA-inoj ocjeni sigurnosti zračnog prijevoznika *International Joint-Stock Aviation Company „URGA"* potrebnoj za izdavanje odobrenja TCO te na informacijama koje su dostavili SAAU i *International Joint-Stock Aviation Company „URGA"*, vidljivo je da provedba korektivnih mjera namijenjenih uklanjanju sigurnosnih nedostataka koje je utvrdila EASA nije zadovoljavajuća. Iz informacija je isto tako vidljivo da zračni prijevoznik trenutačno nije u mogućnosti samostalno utvrditi neusklađenosti u svim svojim postupcima i radnjama.

(109) U skladu sa zajedničkim kriterijima iz Priloga Uredbi (EZ) br. 2111/2005 Komisija smatra da bi popis zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja u Uniji trebalo izmijeniti dodavanjem zračnog prijevoznika *International Joint-Stock Aviation Company „URGA"* u Prilog A Uredbi (EZ) br. 474/2006.

(110) Države članice moraju, davanjem prednosti inspekcijskim pregledima na stajanci koje treba izvršiti nad zračnim prijevoznicima certificiranima u Ukrajini, i dalje provjeravati stvarno poštovanje odgovarajućih standarda sigurnosti u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012.

(111) Ako se na temelju bilo koje relevantne sigurnosne informacije utvrdi da postoje neposredni sigurnosni rizici koji su posljedica nepotpunog poštovanja međunarodnih standarda sigurnosti, Komisija može biti obvezna poduzeti daljnje mjere u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005.

Zračni prijevoznici iz Zimbabvea

(112) Dana 12. travnja 2016. zračni prijevoznik *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, certificiran u Zimbabveu, podnio je zahtjev EASA-i za izdavanje odobrenja TCO. EASA je ocijenila zahtjev u skladu sa zahtjevima utvrđenima u Uredbi (EU) br. 452/2014 i izrazila zabrinutost jer *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* nije pokazao da je ispunio primjenjive zahtjeve utvrđene u članku 3. Uredbe (EU) br. 452/2014. EASA je stoga zaključila da daljnja ocjena ne bi završila izdavanjem odobrenja TCO zračnom prijevozniku *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* jer on ne ispunjava navedene zahtjeve. Stoga je EASA 7. studenoga 2016. odbila zahtjev iz sigurnosnih razloga.

(113) Komisija je 3. ožujka 2017. zatražila informacije od zimbabveanskog tijela za civilno zrakoplovstvo („CAAZ") o mjerama koje su poduzete nakon što je EASA odbila zahtjev zračnog prijevoznika *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* za izdavanje odobrenja TCO. Tim su dopisom započete službene konzultacije s CAAZ-om, u skladu s odredbama članka 3. stavka 2. Uredbe (EZ) br. 473/2006. S obzirom na to da sigurnosni nedostaci utvrđeni EASA-inom ocjenom sigurnosti potrebnom za izdavanje odobrenja TCO nisu uklonjeni, CAAZ i *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* dobili su mogućnost da ih 26. travnja 2017. saslušaju Komisija i Odbor za sigurnost zračnog prometa, u skladu s člankom 7. Uredbe (EZ) br. 2111/2005.

(114) Tijekom tog saslušanja CAAZ je među ostalim iznio informacije o svojim odgovornostima nadzora nad zračnim prijevoznikom *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. CAAZ je ukratko naveo i mjere koje je poduzeo nakon što je EASA iz sigurnosnih razloga odbila zahtjev zračnog prijevoznika *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* za izdavanje odobrenja TCO. EASA je dostavila informacije o ozbiljnim sigurnosnim nedostacima na kojima se temeljila njezina negativna odluka u pogledu izdavanja odobrenja TCO.

(115) Tijekom tog saslušanja *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* dao je informacije o korektivnim mjerama koje su pokrenute nakon što je EASA odbila njegov zahtjev za izdavanje odobrenja TCO i koje se još provode. Međutim, i dalje postoje razlozi za zabrinutost jer je iz informacija koje je dostavio *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* vidljivo da je ostvaren ograničeni napredak u razvoju njegovih sustava upravljanja sigurnošću i kvalitetom.

(116) Iz trenutačno raspoloživih informacija, uključujući informacije povezane s EASA-inom ocjenom sigurnosti zračnog prijevoznika *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* potrebnom za izdavanje odobrenja TCO, i informacija koje je predstavio taj zračni prijevoznik vidljivo je da postoje ozbiljni sigurnosni nedostaci kad je riječ o zračnom prijevozniku *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. Smatra se da *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* trenutačno ne može ukloniti navedene sigurnosne nedostatke. Ustvari, njegove su trenutačne sigurnosne radnje uglavnom u razvojnoj fazi, a korektivni akcijski plan koji je *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* predstavio kao odgovor na nedostatke utvrđene ocjenom sigurnosti potrebnom za izdavanje odobrenja TCO nije dovoljno razvijen, posebno kad je riječ o potrebnoj analizi temeljnih uzroka.

(117) U skladu sa zajedničkim kriterijima iz Priloga Uredbi (EZ) br. 2111/2005 Komisija smatra da bi popis zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja u Uniji trebalo izmijeniti dodavanjem zračnog prijevoznika *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* u Prilog A Uredbi (EZ) br. 474/2006.

(118) Države članice moraju, davanjem prednosti inspekcijskim pregledima na stajanci koje treba izvršiti nad zračnim prijevoznicima certificiranima u Zimbabveu, i dalje provjeravati stvarno poštovanje odgovarajućih standarda sigurnosti u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012.

(119) Ako se na temelju bilo koje relevantne sigurnosne informacije utvrdi da postoje neposredni sigurnosni rizici koji su posljedica nepotpunog poštovanja međunarodnih standarda sigurnosti, Komisija može biti obvezna poduzeti daljnje mjere u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005.

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

(121) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora za sigurnost zračnog prometa,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

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

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

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

Članak 2.

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

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

Sastavljeno u Bruxellesu 15. svibnja 2017.

Za Komisiju,
u ime predsjednika,
Violeta BULC
Članica Komisije

PRILOG A

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

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovu AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licencije	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država zračnog prijevoznika
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Islamska Republika Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigerija
MUSTIQUE AIRWAYS	2A/12/003K	MAW	Sveti Vincent i Grenadini
INTERNATIONAL JOINT-STOCK AVIATION COMPANY „URGA”	UK 012	URG	Ukrajina
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabve
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala afganistanska tijela nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Islamska Republika Afganistan**
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	AOC 008	AJA	Islamska Republika Afganistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamska Republika Afganistan
EAST HORIZON AIRLINES	AOC 1013	EHN	Islamska Republika Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamska Republika Afganistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamska Republika Afganistan
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala angolska tijela nadležna za regulatorni nadzor, osim prijevoznika *TAAG Angola Airlines* koji je uvršten u Prilog B, među ostalim			**Republika Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republika Angola
AIR GICANGO	009	Nepoznata	Republika Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republika Angola

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

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovu AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licencije	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država zračnog prijevoznika
AIR NAVE	017	Nepoznata	Republika Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republika Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Nepoznata	Republika Angola
DIEXIM	007	Nepoznata	Republika Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Nepoznata	Republika Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republika Angola
HELIANG	010	Nepoznata	Republika Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Nepoznata	Republika Angola
MAVEWA	016	Nepoznata	Republika Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republika Angola
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Republike Kongo nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Republika Kongo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republika Kongo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Nepoznata	Republika Kongo
EMERAUDE	RAC06-008	Nepoznata	Republika Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republika Kongo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republika Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06–014	Nepoznata	Republika Kongo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Nepoznata	Republika Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06–001	TSG	Republika Kongo
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Demokratske Republike Kongo (DRK) nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Demokratska Republika Kongo (DRK)**
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DRK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DRK)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DRK)

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovu AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licencije	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država zračnog prijevoznika
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DRK)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Demokratska Republika Kongo (DRK)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DRK)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DRK)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DRK)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DRK)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DRK)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DRK)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DRK)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Demokratska Republika Kongo (DRK)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DRK)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DRK)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DRK)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DRK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DRK)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DRK)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DRK)

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovu AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licencije	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država zračnog prijevoznika
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala džibutijska tijela nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Džibuti**
DAALLO AIRLINES	Nepoznat	DAO	Džibuti
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Ekvatorske Gvineje nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Ekvatorska Gvineja**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ekvatorska Gvineja
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Nepoznata	Ekvatorska Gvineja
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Nepoznata	Ekvatorska Gvineja
TANGO AIRWAYS	Nepoznat	Nepoznata	Ekvatorska Gvineja
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala eritrejska tijela nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Eritreja**
ERITREAN AIRLINES	AOC br. 004	ERT	Eritreja
NASAIR ERITREA	AOC br. 005	NAS	Eritreja
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Gabonske Republike nadležna za regulatorni nadzor, osim prijevoznika *Afrijet* i *SN2AG* koji su uvršteni u Prilog B, među ostalim			**Gabonska Republika**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Gabonska Republika
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gabonska Republika
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabonska Republika
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gabonska Republika
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gabonska Republika
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Nepoznata	Gabonska Republika

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovu AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licencije	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država zračnog prijevoznika
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala indonezijska tijela nadležna za regulatorni nadzor, osim prijevoznika *Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air* i *Batik Air*, među ostalim			**Republika Indonezija**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Nepoznata	Republika Indonezija
AIR PACIFIC UTAMA	135–020	Nepoznata	Republika Indonezija
ALDA TRANS PAPUA	135–056	Nepoznata	Republika Indonezija
ALFA TRANS DIRGANTARA	135–012	Nepoznata	Republika Indonezija
AMA	135–054	Nepoznata	Republika Indonezija
ANGKASA SUPER SERVICE	135–050	LBZ	Republika Indonezija
ASI PUDJIASTUTI	135–028	SQS	Republika Indonezija
AVIASTAR MANDIRI	135–029	VIT	Republika Indonezija
DABI AIR NUSANTARA	135–030	Nepoznata	Republika Indonezija
DERAYA AIR TAXI	135–013	DRY	Republika Indonezija
DERAZONA AIR SERVICE	135–010	DRZ	Republika Indonezija
EASTINDO	135–038	ESD	Republika Indonezija
ELANG LINTAS INDONESIA	135–052	Nepoznata	Republika Indonezija
ELANG NUSANTARA AIR	135–053	Nepoznata	Republika Indonezija
ENGGANG AIR SERVICE	135–045	Nepoznata	Republika Indonezija
ERSA EASTERN AVIATION	135–047	Nepoznata	Republika Indonezija
GATARI AIR SERVICE	135–018	GHS	Republika Indonezija
HEVILIFT AVIATION	135–042	Nepoznata	Republika Indonezija
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121–054	Nepoznata	Republika Indonezija
INDONESIA AIR TRANSPORT	121–034	IDA	Republika Indonezija
INDO STAR AVIATION	135–057	Nepoznata	Republika Indonezija
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135–019	Nepoznata	Republika Indonezija
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121–044	JWD	Republika Indonezija
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135–043	JLB	Republika Indonezija

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovu AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licencije	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država zračnog prijevoznika
KAL STAR AVIATION	121–037	KLS	Republika Indonezija
KARTIKA AIRLINES	121–003	KAE	Republika Indonezija
KOMALA INDONESIA	135–051	Nepoznata	Republika Indonezija
KURA-KURA AVIATION	135–016	KUR	Republika Indonezija
MARTA BUANA ABADI	135–049	Nepoznata	Republika Indonezija
MATTHEW AIR NUSANTARA	135–048	Nepoznata	Republika Indonezija
MIMIKA AIR	135–007	Nepoznata	Republika Indonezija
MY INDO AIRLINES	121–042	Nepoznata	Republika Indonezija
NAM AIR	121–058	Nepoznata	Republika Indonezija
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135–011	Nepoznata	Republika Indonezija
NUSANTARA AIR CHARTER	121–022	SJK	Republika Indonezija
PEGASUS AIR SERVICES	135–036	Nepoznata	Republika Indonezija
PELITA AIR SERVICE	121–008	PAS	Republika Indonezija
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135–026	Nepoznata	Republika Indonezija
PURA WISATA BARUNA	135–025	Nepoznata	Republika Indonezija
RIAU AIRLINES	121–016	RIU	Republika Indonezija
SAYAP GARUDA INDAH	135–004	Nepoznata	Republika Indonezija
SMAC	135–015	SMC	Republika Indonezija
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135–058	Nepoznata	Republika Indonezija
SRIWIJAYA AIR	121–035	SJY	Republika Indonezija
SURYA AIR	135–046	Nepoznata	Republika Indonezija
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121–048	TNU	Republika Indonezija
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135–021	TWT	Republika Indonezija
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121–038	XAR	Republika Indonezija
TRAVIRA UTAMA	135–009	TVV	Republika Indonezija
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	121–018	TMG	Republika Indonezija
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135–037	Nepoznata	Republika Indonezija
TRIGANA AIR SERVICE	121–006	TGN	Republika Indonezija

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovu AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licencije	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država zračnog prijevoznika
UNINDO	135–040	Nepoznata	Republika Indonezija
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135–059	Nepoznata	Republika Indonezija
WING ABADI AIRLINES	121–012	WON	Republika Indonezija
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Kirgiske Republike nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Kirgiska Republika**
AIR BISHKEK (nekadašnji EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgiska Republika
AIR MANAS	17	MBB	Kirgiska Republika
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgiska Republika
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgiska Republika
HELI SKY	47	HAC	Kirgiska Republika
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgiska Republika
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgiska Republika
S GROUP INTERNATIONAL (nekadašnji S GROUP AVIATION)	45	IND	Kirgiska Republika
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirgiska Republika
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgiska Republika
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgiska Republika
TEZ JET	46	TEZ	Kirgiska Republika
VALOR AIR	07	VAC	Kirgiska Republika
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala liberijska tijela nadležna za regulatorni nadzor.			**Liberija**
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala libijska tijela nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Libija**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libija
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libija
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libija

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovu AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licencije	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država zračnog prijevoznika
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libija
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libija
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libija
PETRO AIR	025/08	PEO	Libija
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala nepalska tijela nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Republika Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Nepoznata	Republika Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Nepoznata	Republika Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republika Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Nepoznata	Republika Nepal
GOMA AIR	064/2010	Nepoznata	Republika Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Nepoznata	Republika Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Nepoznata	Republika Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Nepoznata	Republika Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Nepoznata	Republika Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Nepoznata	Republika Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republika Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Nepoznata	Republika Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republika Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Nepoznata	Republika Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republika Nepal
SITA AIR	033/2000	Nepoznata	Republika Nepal
TARA AIR	053/2009	Nepoznata	Republika Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republika Nepal

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovu AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licencije	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država zračnog prijevoznika
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Svetog Tome i Prinsipea nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Sveti Toma i Prinsipe**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sveti Toma i Prinsipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sveti Toma i Prinsipe
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Sijere Leonea nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Sijera Leone**
AIR RUM, LTD	NEPOZNAT	RUM	Sijera Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	NEPOZNAT	DTY	Sijera Leone
HEAVYLIFT CARGO	NEPOZNAT	Nepoznata	Sijera Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	NEPOZNAT	ORJ	Sijera Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	NEPOZNAT	PRR	Sijera Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	NEPOZNAT	SVT	Sijera Leone
TEEBAH AIRWAYS	NEPOZNAT	Nepoznata	Sijera Leone
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala sudanska tijela nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Republika Sudan**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Republika Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Republika Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republika Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Republika Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Nepoznata	Republika Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republika Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republika Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Republika Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Republika Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Republika Sudan
SUN AIR	51	SNR	Republika Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Republika Sudan

PRILOG B

POPIS ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA ZA KOJE VRIJEDE OGRANIČENJA LETENJA UNUTAR UNIJE [1]

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovu AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika („AOC")	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država zračnog prijevoznika	Tip zrakoplova za koji vrijede ograničenja	Registarske oznake i, ako su poznati, tvornički serijski brojevi zrakoplova za koji vrijede ograničenja	Država registracije
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republika Angola	Cjelokupna flota, osim: zrakoplova tipa Boeing B737-700, zrakoplova tipa Boeing B777-200, zrakoplova tipa Boeing B777-300 i zrakoplova tipa Boeing B777-300ER.	Cjelokupna flota, osim: flote zrakoplova tipa Boeing B737-700, kako je navedeno u AOC-u; flote zrakoplova tipa Boeing B777-200, kako je navedeno u AOC-u; flote zrakoplova tipa Boeing B777-300, kako je navedeno u AOC-u, i flote zrakoplova tipa Boeing B777-300ER, kako je navedeno u AOC-u.	Republika Angola
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komori	Cjelokupna flota, osim: LET 410 UVP.	Cjelokupna flota, osim: D6-CAM (851336).	Komori
AFRIJET BUSINESS SERVICE [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gabonska Republika	Cjelokupna flota, osim: 2 zrakoplova tipa Falcon 50, 2 zrakoplova tipa Falcon 900.	Cjelokupna flota, osim: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Gabonska Republika
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabonska Republika	Cjelokupna flota, osim: 1 zrakoplova tipa Challenger CL-601, 1 zrakoplova tipa HS-125-800.	Cjelokupna flota, osim: TR-AAG, ZS-AFG.	Gabonska Republika; Republika Južna Afrika
IRAN AIR	FS100	IRA	Islamska Republika Iran	Svi zrakoplovi tipa Fokker F100 i tipa Boeing B747.	Zrakoplovi tipa Fokker F100, kako je navedeno u AOC-u; zrakoplovi tipa Boeing B747, kako je navedeno u AOC-u.	Islamska Republika Iran

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

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovu AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika („AOC”)	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država zračnog prijevoznika	Tip zrakoplova za koji vrijede ograničenja	Registarske oznake i, ako su poznati, tvornički serijski brojevi zrakoplova za koji vrijede ograničenja	Država registracije
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Demokratska Narodna Republika Koreja	Cjelokupna flota, osim: 2 zrakoplova tipa TU-204.	Cjelokupna flota, osim: P-632, P-633.	Demokratska Narodna Republika Koreja

([1]) Prijevozniku Afrijet za tekuće je prometovanje u Europskoj uniji dopuštena upotreba samo ovdje navedenih zrakoplova.