IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) št. 390/2011

z dne 19. aprila 2011

o spremembi Uredbe (ES) št. 474/2006 o vzpostavitvi seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti

(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 Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Z Uredbo Komisije (ES) št. 474/2006 [2] je bil pripravljen seznam Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji iz poglavja II Uredbe (ES) št. 2111/2005 .

(2) Nekatere države članice so Komisiji v skladu s členom 4(3) Uredbe (ES) št. 2111/2005 sporočile informacije, ki so pomembne za posodobitev seznama Skupnosti. Pomembne informacije so sporočile tudi tretje države. Seznam Skupnosti je zato treba posodobiti.

(3) Komisija je vse zadevne letalske prevoznike obvestila neposredno ali, kadar to ni bilo mogoče, prek organov, odgovornih za regulativni nadzor nad njimi, pri čemer je navedla bistvena dejstva in razloge, ki so podlaga za odločitev o uvedbi prepovedi opravljanja letov v Uniji ali za spremembo pogojev za prepoved opravljanja letov za letalskega prevoznika, ki je vključen na seznam Skupnosti.

(4) Komisija je zadevnim letalskim prevoznikom dala možnost vpogleda v dokumentacijo, ki so jo zagotovile države članice, ter jim omogočila, da predložijo pisne pripombe in v desetih delovnih dneh pripravijo ustno predstavitev Komisiji in Odboru za varnost v zračnem prometu, ustanovljenemu z Uredbo Sveta (EGS) št. 3922/1991 z dne 16. decembra 1991 o uskladitvi tehničnih predpisov in upravnih postopkov na področju civilnega letalstva [3].

(5) Komisija, v posebnih primerih pa tudi nekatere države članice, se je posvetovala z organi, odgovornimi za regulativni nadzor nad zadevnimi letalskimi prevozniki.

(6) Odbor za varnost v zračnem prometu je poslušal predstavitve Evropske agencije za varnost v letalstvu (EASA) in Komisije o projektih tehnične pomoči, ki so se izvajali v državah, ki jih zadeva Uredba (ES) št. 2111/2005. Obveščen je bil o prošnjah za nadaljnjo tehnično pomoč in sodelovanje, da bi se izboljšala upravna in tehnična zmogljivost uprav za civilno letalstvo z namenom, da bi rešili morebitno neskladnost z mednarodnimi standardi, ki se uporabljajo.

(7) Odbor za varnost v zračnem prometu je bil obveščen tudi o uveljavitvi ukrepov, ki so jih sprejele EASA in države članice, da bi zagotovile stalno plovnost in vzdrževanje zrakoplovov, ki so registrirani v Uniji in jih upravljajo letalski prevozniki, ki so jih potrdili organi za civilno letalstvo tretjih držav.

(8) Odbor za varnost v zračnem prometu je poslušal tudi predstavitve EASA o kategorizaciji pomanjkljivosti, ugotovljenih pri izvajanju preverjanj na ploščadi v okviru programa EU za presojo varnosti tujih zrakoplovov (SAFA), in odobril predloge agencije za novo kategorizacijo neizpolnjevanja zahtev ICAO glede znanja angleškega jezika (English Language Proficiency – ELP) pilotov, da se lahko nemudoma zagotovi popolna skladnost s standardi ELP. V skladu s temi predlogi je treba ugotovljeno pomanjkljivost uvrstiti v kategorijo 2, kadar niso izpolnjene zahteve ELP, vendar je država, ki izda dovoljenje, pri ICAO vložila akcijski načrt za izpolnitev zahtev. Poleg tega je treba ugotovljeno pomanjkljivost uvrstiti v kategorijo 3, kadar zahteve ELP niso izpolnjene in država, ki izda dovoljenje, ni vložila akcijskega načrta pri ICAO ali pa je sporočila, da so zahteve v celoti izpolnjene, ne da bi jih dejansko izpolnjevala. Kadar je formalno izpolnjevanje zahtev ELP mogoče potrditi, čeprav je dejansko komuniciranje med pregledom na ploščadi zelo oteženo zaradi nedvomnega pomanjkanja znanja angleškega jezika pri pilotih, je treba navesti splošno opombo (kategorija G). Odbor za varnost v zračnem prometu se je strinjal, da si bo prizadeval za usklajeno uporabo teh predlogov. EASA se je obvezala, da bo v kratkem objavila ustrezne smernice.

(9) Odbor za varnost v zračnem prometu je tudi potrdil predlog agencije, da države članice vzpostavijo funkcionalne povezave z ustreznimi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, da bodo poročali o težavah s komuniciranjem s posadko zrakoplova zaradi nezadostnega

[1] UL L 344, 27.12.2005, str. 15.
[2] UL L 84, 23.3.2006, str. 14.
[3] UL L 373, 31.12.1991, str. 4.

znanja angleškega jezika pilotov. Odbor za varnost v zračnem prometu je EASA tudi zaprosil, da na naslednjem srečanju odbora poroča o rezultatih SAFA glede izvajanja zahtev ELP za pilote in predlagane kategorizacije.

(10) Uredbo (ES) št. 474/2006 je zato treba ustrezno spremeniti.

Prevozniki Evropske unije

(11) Na podlagi analize, s katero je Evropska agencija za varnost v letalstvu preučila rezultate preverjanj na ploščadi, opravljenih v okviru programa SAFA na zrakoplovih nekaterih letalskih prevoznikov Unije, in posebnih inšpekcijskih pregledov za določeno področje ter revizij, ki so jih opravili njihovi nacionalni organi za letalstvo, so nekatere države članice sprejele določene izvršilne ukrepe. O teh ukrepih so obvestile Komisijo in Odbor za varnost v zračnem prometu: Ciper se je 26. novembra 2010 odločil za začasen preklic spričevala letalskega prevoznika Eurocypria Airlines, in sicer po prenehanju obratovanja in pomanjkanju finančnih sredstev letalskega prevoznika za varno izvajanje poletov; Italija se je 24. oktobra 2010 odločila za začasen preklic operativne licence letalskega prevoznika Livingston, 11. marca 2011 pa je enako odločitev sprejela še v zvezi z letalskim prevoznikom ItaliAirlines. Litva se je 11. novembra 2010 odločila za razveljavitev spričevala letalskega prevoznika Star 1 Airlines. Po likvidaciji letalskega prevoznika Blue Line in sledečem začasnem preklicu njegove operativne licence se je Francija 6. oktobra 2010 odločila začasno preklicati njegovo spričevalo. Francija se je 16. septembra 2010 odločila, da ne bo obnovila spričevala letalskega prevoznika Strategic Airlines. Grčija se je novembra 2010 odločila za razveljavitev spričevala letalskega prevoznika Hellas Jet, januarja 2011 je začasno preklicala spričevalo letalskega prevoznika Athens Airways, družbo Hellenic Imperial Airways pa začela strogo nadzorovati. Švedska se je 31. decembra 2010 odločila, da ne bo obnovila spričevala letalskega prevoznika Viking Airlines AB. Združeno kraljestvo je povečalo nadzor nad letalskimi prevozniki Jet2.com, Oasis in Titan Airways.

Portugalska

(12) Pristojni organi Portugalske (INAC) so na podlagi pregleda stanja določenih na Portugalskem licenciranih letalskih prevoznikov, ki je bil opravljen na zasedanju Odbora za varnost v zračnem prometu novembra 2010 ([1]), poročali o rezultatih okrepljenega nadzora varnosti pri letalskih prevoznikih Luzair in White. Glede prevoznika Luzair je INAC sporočil, da je bilo 11. februarja 2011 po spremembi flote njegovo spričevalo letalskega prevoznika začasno preklicano. V zvezi z letalskim prevoznikom White je INAC poročal, da je izvedel 29 pregledov na področju letalske dejavnosti in 5 pregledov na področju plovnosti, v katerih niso bile odkrite znatne pomanjkljivosti. Poleg tega je EASA poročala, da je bil novembra 2010 pri letalskih prevoznikih pregled opravljen in da pri nobenem pregledu niso bile odkrite znatne pomanjkljivosti. V okviru splošne spremembe politike družbe sta bila zrakoplova tipa A320 z registrskima oznakama CS-TQO in CS-TQK umaknjena iz obratovanja 12. novembra 2010 oziroma 22. februarja 2011.

Nemčija

(13) Komisija je po analizi podatkov iz pregledov SAFA, ki jo je izvedla EASA, in ugotovitvi povečanja števila določenih nemških letalskih prevoznikov, katerih rezultati pri pregledih SAFA so pokazali več kot eno pomembno ugotovitev na pregled, začela uradna posvetovanja s pristojnimi organi Nemčije (Luftfahrtbundesamt – LBA) ter 10. marca 2011 pripravila srečanje.

(14) Analiza temeljnih vzrokov delovanja teh letalskih prevoznikov je pokazala posamezne slabosti pri nadzoru nad temi letalskimi prevozniki, kar je neposredno razvidno tudi iz pregleda standardizacije, ki ga je EASA področju letalske dejavnosti opravila med 26. in 29. majem 2009 in ki je izpostavila tudi nezadostno število usposobljenega osebja v LBA, kar vpliva na sposobnost Nemčije za zagotavljanje stalnega nadzora in zmožnost LBA, da stopnjo nadzora po potrebi poveča.

(15) Na srečanju 10. marca se je obravnaval primer letalskega prevoznika Bin Air, ki je certificiran v Nemčiji, pri čemer je bil letalski prevoznik navzoč in je predstavil ukrepe, ki jih je sprejel za odpravo varnostnih pomanjkljivosti, ugotovljenih med pregledi SAFA. Pristojni organi Nemčije so Komisijo obvestili tudi o začasnem preklicu spričevala letalskega prevoznika ACH Hamburg GmbH.

(16) Nemčija je Odboru za varnost v zračnem prometu potrdila, da spričevalo letalskega prevoznika ACH Hamburg GmbH ostaja preklicano in da se bodo razmere pregledale maja 2011. Če zadevni letalski prevoznik do takrat ne bo dosegel nobenega napredka, se bo njegovo spričevalo letalskega prevoznika razveljavilo. Nemčija je tudi sporočila, da so bile okrepljene nadzorne dejavnosti pri letalskem prevozniku Bin Air, da je bil zrakoplov Cessna C550 z registrsko oznako D-IJJJ umaknjen iz spričevala letalskega prevoznika družbe Advance Air Luftfahrtgesellschaft in da je LBA okrepil nadzor nad drugimi letalskimi prevozniki, pri katerih so slabi rezultati preverjanj na ploščadi izpostavili varnostne pomanjkljivosti. LBA je navedel, da je bilo tem letalskim prevoznikom jasno povedano, da če ne bo ugotovljenih nobenih izboljšav, se lahko njihovo spričevalo letalskega prevoznika začasno prekliče.

(17) Kar zadeva pomanjkanje usposobljenega osebja, je Nemčija Odbor za varnost v zračnem prometu obvestila, da se razmere v letu 2011 ne bodo izboljšale. Ocena

([1]) Uvodna izjava 13 Uredbe (EU) št. 1071/2010, UL L 306, 23.11.2010, str. 45.

kadrovskih virov LBA se izvaja in bi morala biti končana spomladi 2011, zato se lahko izboljšanje stanja pri osebju pričakuje po letu 2012.

(18) Komisija in Odbor za varnost v zračnem prometu sta seznanjena s prizadevanji pristojnih organov Nemčije za odpravo ugotovljenih varnostnih pomanjkljivosti pri nekaterih letalskih prevoznikih in z delom za odpravo pomanjkanja kadrovskih virov v LBA. Vendar je Komisija tudi poudarila, da bodo – brez poseganja v izvršilna pooblastila, ki ji jih podeljuje Pogodba – potrebni nadaljnji ukrepi za zagotovitev ustreznega nadzora nad ugotovljenimi varnostnimi tveganji, če bodo sprejeti ukrepi za izboljšanje kakovosti v Nemčiji certificiranih letalskih prevoznikov neučinkoviti.

Španija

(19) Komisija je po analizi podatkov iz pregledov SAFA, ki jo je izvedla EASA, in ugotovitvi povečanja števila španskih letalskih prevoznikov, pri katerih so rezultati pregledov SAFA pokazali več kot eno pomembno ugotovitev na pregled, začela uradna posvetovanja s pristojnimi organi Španije (AESA) ter 14. marca 2011 pripravila srečanje.

(20) Na srečanju se je obravnaval primer letalskega prevoznika Flightline, ki je certificiran v Španiji. Letalski prevoznik je bil navzoč in je predstavil ukrepe, ki jih je sprejel za odpravo ugotovljenih varnostnih pomanjkljivosti, izpostavljenih med pregledi SAFA Poleg tega je letalski prevoznik podrobno navedel ukrepe, ki jih je sprejel po nesreči zrakoplova tipa Fairchild Metro 3 z registrskimi oznakami EC-ITP. Družba Flightline je razložila, da je sklenila poslovni dogovor z družbo Air Lada, ki ni certificiran letalski prevoznik, v skladu s katerim družba Flightline izvaja lete z dvema zrakoplovoma Fairchild Metro 3 z registrskimi oznakami EC-GPS in EC-ITP s piloti, ki jih zagotovi Air Lada. Komisija je družbo Flightline opozorila, da je pred tem lete z navedenima zrakoplovoma v okviru svojega spričevala letalskega prevoznika izvajala družba Eurocontinental, ki je tudi certificirana v Španiji, in da je AESA, na podlagi rezultatov pregledov SAFA ter pomembnih varnostnih incidentov pri letih s tema zrakoplovoma začasno preklical spričevalo letalskega prevoznika Eurocontinental.

(21) Družba Flightline je navedla, da je na otoku Man izvedla vsa zahtevana konverzijska usposabljanja pilotov in preverjanja kakovosti opravljanja letov. Komisija je zahtevala dodatne podrobnosti glede načrta korekcijskih ukrepov tega letalskega prevoznika in izvode poročil notranje revizije v zvezi z opravljanjem letov z zrakoplovi Fairchild Metro 3. Komisija je po prejemu informacij dne 22. marca letalskega prevoznika Flightline povabila k predstavitvi pred Odborom za varnost v zračnem prometu.

(22) AESA je na srečanju 14. marca 2011 Komisijo obvestil o svoji odločitvi za omejitev spričevala letalskega prevoznika Flightline, da se prepreči opravljanje letov z zrakoplovi Fairchild Metro 3, in da je začel postopek za začasni preklic spričevala letalskega prevoznika.

(23) Komisija je AESA pozvala k predložitvi dodatnih pojasnil glede izvršilnih ukrepov v zvezi s štirimi drugimi letalskimi prevozniki, certificiranimi v Španiji, pri katerih je EASA ugotovila slabe rezultate SAFA. AESA je nato Komisijo 28. marca 2011 obvestila, da so bila po nedavnih revizijah letalskih prevoznikov Air Taxi and Charter International in Zorex ugotovljena znatna odstopanja pri varnosti in da je bil zato za oba letalska prevoznika sprožen postopek za začasen preklic spričevala letalskega prevoznika. Kar zadeva letalski prevoznik Jetnova, AESA čaka na njegov odgovor glede določenih pomanjkljivosti, ki jih je ugotovila, in če bo odgovor neprimeren, bo začela postopek za začasen preklic. Pri letalskih prevoznikih Aeronova, Tag Aviation in Alba Star je AESA nadaljevala svoj nadzor, vendar je menila, da posebno regulativno ukrepanje na tej stopnji ni potrebno. Odbor za varnost v zračnem prometu je 5. aprila 2011 zaslišal letalskega prevoznika Flightline. Sporočili so, da so uvedli spremenjene postopke za povečanje operativnega nadzora nad leti prevoznika Flightline, zlasti nad tistimi, ki se ne opravljajo z glavne baze, spremenili svoj priročnik o dejavnostih in tako vključili navodila za uporabo alternativnih letališč, spremenili svoj program usposabljanja, da bi piloti bolje poznali operativne postopke, in postopke izbire pilotov.

(24) Španija je Odbor za varnost v zračnem prometu obvestila, da je AESA po neskladnostih, ugotovljenih med pregledi pri letalskem prevozniku Flightline, 14. marca 2011 začela postopek za začasen preklic spričevala letalskega prevoznika Flightline in uvedla previdnostne ukrepe za obravnavo najnujnejših pomislekov grede varnosti. AESA je potrdila, da je zato Flightline sprejel ukrepe za obravnavo najnujnejših pomislekov glede varnosti in zagotovil tudi načrt korekcijskih ukrepov, ki ga je AESA ovrednotila.

(25) Ob upoštevanju ukrepov, ki so jih pristojni organi Španije sprejeli za odpravljanje ugotovljenih varnostnih pomanjkljivosti pri družbi Flightline in drugih španskih letalskih prevoznikih, se ocenjuje, da za zdaj dodatni ukrepi niso potrebni. Vendar je Komisija poudarila, da bodo potrebni nadaljnji ukrepi za zagotovitev ustreznega nadzora nad ugotovljenimi varnostnimi tveganji, če bodo sprejeti ukrepi za izboljšanje kakovosti v Španiji certificiranih letalskih prevoznikov neučinkoviti. Komisija bo v sodelovanju z EASA še naprej spremljala varnost španskih letalskih prevoznikov.

Letalski prevozniki iz Angole

(26) INAVIC je poročal o nadaljnjem napredku pri odpravljanju preostalih pomanjkljivosti, ki jih je med misijo na kraju samem januarja 2010 ugotovil ICAO. INAVIC zlasti nadaljuje s posodabljanjem angolskih varnostnih

predpisov za letalstvo, da bi upoštevali najnovejše spremembe standardov ICAO, še naprej krepi svoje zmogljivosti, napreduje pri ponovni certifikaciji letalskih prevoznikov v skladu z navedenimi predpisi in dodatno krepi svoj program spremljanja.

(27) INAVIC je v zvezi z nadzorom letalskega prevoznika TAAG Angolan Airlines potrdil informacije, ki so bile 3. marca 2011 predstavljene Komisiji. Decembra 2010 sta imela dva zrakoplova B777, s katerima leti TAAG, na Portugalskem oziroma v Angoli resna incidenta, pri katerih ni bil poškodovan samo motor. Po predhodnih rezultatih preiskave, ki jo izvajajo pristojni organi Portugalske, se na tej stopnji zdi, da so tako letalski prevoznik kot pristojni organi izvedli potrebne ukrepe za odpravo ugotovljenih vzrokov v zvezi s proizvajalcem in za preprečitev njihovega nadaljnjega pojavljanja. Z leti, tudi v EU, se zdaj nadaljuje pod okrepljenim programom spremljanja v povezavi s proizvajalcem.

(28) INAVIC je sporočil, da so nadzorne dejavnosti med potekom ponovne certifikacije pokazale na varnostne pomanjkljivosti in kršenje varnostnih predpisov, zaradi česar je INAVIC sprejel primerne izvršilne ukrepe. Za šest letalskih prevoznikov je bilo ugotovljeno, da ne izpolnjujejo angolskih varnostnih predpisov za letalstvo: AIR GEMINI, SERVISAIR, ALADA, RUI & CONCEICAO, PHA in SAL. INAVIC je predložil dokaze, da so spričevala navedenih letalskih prevoznikov potekla in niso bila obnovljena oziroma so bila razveljavljena. Zato je treba na podlagi splošnih meril navedene letalske prevoznike umakniti iz Priloge A.

(29) INAVIC je navedel tudi, da sta bili spričevali dveh letalskih prevoznikov, ANGOLA AIR SERVICES in GIRA GLOB, začasno preklicani. Do prejetja dokazov o tehnični zmožnosti za zadovoljivo dokončanje postopka certificiranja do 15. aprila 2011 se na podlagi splošnih meril ocenjuje, da bi morala ta prevoznika ostati v Prilogi A.

(30) INAVIC je navedel, da je v skladu z angolskimi varnostnimi predpisi za letalstvo ponovno certificiral pet letalskih prevoznikov: SONAIR Air Services decembra 2010, AIR26 31. januarja 2011 in HELI-MALONGO Aviation Services of Angola, AEROJET, AIRJET ter HELIANG 15. februarja 2011. Vendar do zdaj še ni preverjenih dokazov o tem, da so bile pred izdajo teh novih spričeval letalskih prevoznikov izvedene zadostne preiskave, niti o tem, da so bili zadržki glede varnosti, ki jih je v zvezi s certificiranjem letalskih prevoznikov v Angoli ugotovil ICAO, uspešno odpravljeni. Zato se na podlagi splošnih meril ocenjuje, da bi morali ti letalski prevozniki ostati v Prilogi A.

(31) Nadalje je INAVIC navedel, da je certificiral enega novega letalskega prevoznika: FLY540, in sicer 31. januarja 2011. Vendar ni preverjenih dokazov o tem, da so bile pred izdajo teh novih spričeval letalskih prevoznikov izvedene zadostne preiskave, niti o tem, da so bili zadržki glede varnosti, ki jih je v zvezi s certificiranjem letalskih prevoznikov v Angoli ugotovil ICAO, uspešno odpravljeni. Zato se na podlagi splošnih meril ocenjuje, da bi bilo treba te letalske prevoznike uvrstiti v Prilogo A.

(32) Nazadnje je INAVIC navedel, da so za štiri letalske prevoznike še tekli postopki za ponovno certifikacijo: DIEXIM, AIRNAVE, GUICANGO in MAVEWA. Postopek ponovne certifikacije, ki naj bi bil predvidoma končan do konca leta 2010, je bil odložen do 15. aprila 2011, ko naj bi, kot je določil INAVIC, ti prevozniki prenehali z opravljanjem dejavnosti, če ne bodo ponovno certificirani v skladu z angolskimi varnostnimi predpisi za letalstvo. Dokler ta postopek ni končan, se na podlagi splošnih meril ocenjuje, da bi morali tako ti kot drugi letalski prevozniki pod regulatornimi pristojnostmi INAVIC ostati v Prilogi A.

(33) Komisija spodbuja INAVIC, naj konča postopek ponovne certifikacije letalskih prevoznikov iz Angole ob ustreznem upoštevanju morebitnih pomislekov glede varnosti, ugotovljenih v tem postopku. Komisija INAVIC spodbuja tudi k popolnemu sodelovanju z ICAO, da se potrdi napredek pri izvajanju načrt korekcijskih ukrepov, kar vključuje misijo na kraju samem (misija ICAO za potrjevanje), če bo ta mogoča in potrebna.

Letalski prevozniki iz Kambodže

(34) Pristojni organi Kambodže (SSCA) so na podlagi svojega zadnjega poročila o stanju v Kraljevini Kambodži [1] sporočili, da so zaradi izvršilnih ukrepov, ki so bili sprejeti za odpravo pomanjkljivosti, ugotovljenih med revizijami ICAO, razveljavili vsa spričevala letalskih prevoznikov, certificiranih v Kraljevini Kambodži, ki so bila izdana v času revizije ICAO.

(35) Posebej so potrdili, da je bilo 10. oktobra 2010 razveljavljeno spričevalo letalskega prevoznika Siem Reap International Airways. Na podlagi splošnih meril se ocenjuje, da bi bilo treba tega letalskega prevoznika umakniti iz Priloge A.

(36) EASA je poročala o misiji za tehnično pomoč, ki je z namenom podpore pri izgradnji zmogljivosti pristojnih organov Kraljevine Kambodže potekala januarja 2011. EASA je potrdila, da so pristojni organi Kraljevine Kambodže zelo pomembno napredovali pri odpravljanju pomanjkljivosti, ki jih je ugotovil ICAO. Zlasti so povsem prenovili zakonodajo o letalstvu in notranje postopke za začetne in stalne nadzore, ki utirajo pot nadzorom v skladu z mednarodnimi varnostnimi standardi. Komisija pozdravlja občutna prizadevanja SSCA za izpolnjevanje mednarodnih varnostnih standardov in priznava pomen izvršilnih ukrepov, ki so bili sprejeti v ta namen.

[1] Uredba (EU) št. 590/2010 z dne 5. julija 2010, UL L 170, 6.7.2010, str. 12.

Letalski prevozniki iz Demokratične republike Kongo

(37) Za vse letalske prevoznike, certificirane v Demokratični republiki Kongo, velja prepoved letov v Skupnosti in so navedeni v Prilogi A. Na voljo so potrjeni dokazi, da so pristojni organi Demokratične republike Kongo 7. januarja 2011 izdali operativno licenco letalskemu prevozniku Korongo Airlines.

(38) Da bi dobila pojasnila o stanju in o pogojih nadzora v zvezi s tem letalskim prevoznikom, je Komisija začela posvetovanja s pristojnimi organi Demokratične republike Kongo. Pristojni organi Demokratične republike Kongo odgovorov niso podali.

(39) Ker ni dokazov o spremembi zmogljivosti pristojnih organov demokratične republike Kongo, ki bi zagotovile, da se bo nadzor nad letalskimi prevozniki, certificiranimi v tej državi, izvajal v skladu z veljavnimi varnostnimi standardi, se na podlagi splošnih meril ocenjuje, da je treba letalskega prevoznika Korongo Airlines vključiti v Prilogo A.

Letalski prevozniki iz Gruzije

(40) Obstajajo preverjeni dokazi, da je SAFA pri pregledih na ploščadi ([1]) zrakoplovov nekaterih letalskih prevoznikov, registriranih v Gruziji, prišla do pomembnih ugotovitev. Pristojni organi Gruzije (UTA – United Transport Administration – skupna prometna uprava) je predložil informacije o izvršilnih ukrepih, ki so bili sprejeti v zvezi s spričevali teh in drugih letalskih prevoznikov. V skladu s temi informacijami so bila razveljavljena spričevala naslednjih letalskih prevoznikov: LTD Eurex Airline in JSC Tam Air – razveljavljeno 24. novembra 2010, LTD Sky Way in LTD Sakaviaservice – razveljavljeno 29. novembra 2010, LTD Jav Avia – razveljavljeno 18. januarja 2011, LTD Carre Aviation Georgia – razveljavljeno 8. februarja 2011, LTD Air Batumi – razveljavljeno 17. marca 2011 in LTD Air Iberia – razveljavljeno 4. aprila 2011. Spričevalo letalskega prevoznika LTD Sun Way je poteklo 3. februarja 2011 in ni bilo obnovljeno.

(41) Obstajajo preverjeni dokazi o nesrečah in incidentih pri več gruzijskih letalskih prevoznikih. Sem spadata nesreča zrakoplova tipa Ilyushin 76TD z registrsko številko 4L-GNI prevoznika Sun Way, ki se je 28. novembra 2010 zgodila v Karačiju v Pakistanu, in nedavna nesreča zrakoplova tipa Canadair CL 600 z registrsko številko 4L-GAE prevoznika Georgian Airways, ki se je 4. aprila 2011 zgodila v Kinšasi v Demokratični republiki Kongo. Obstajajo tudi dokazi o neskladnostih, povezanih z varnostjo, pri zrakoplovih, registriranih v Gruziji in uvoženih iz držav, katerih letalskih prevozniki imajo prepoved opravljanja letov v Evropski uniji.

(42) Komisija se je 22. marca 2011 zaradi navedenih dokazov sestala s pristojnimi organi Gruzije. UTA je 22., 25., 28. in 29. marca 2011 predložil dodatno dokumentacijo. Iz dokumentacije je razvidno, da bo s 15. aprilom 2011 vzpostavljena nova agencija za civilno letalstvo in da je bila zaradi spremembe „pravil za registracijo in izdajo potrdila o plovnosti gruzijskim civilnim zrakoplovom s strani države“, ki je začela veljati 1. januarja 2011, registracija odvzeta večjemu številu zrakoplovov ([2]).

(43) UTA je 5. aprila 2011 pripravil ustne predstavitve pred Odborom za varnost v zračnem prometu. Med predstavitvijo je UTA potrdil, da je bilo večje število spričeval letalskih prevoznikov razveljavljenih, devetindvajset od devetinsedemdesetih zrakoplovov pa umaknjenih iz državnega registra. Poleg tega je UTA poročal o izvedenih korekcijskih ukrepih na podlagi revizije ICAO USOAP iz leta 2007 in predstavil program reform, ki zajema uskladitev zakonodaje o letalstvu s pravnim redom EU na podlagi sporazuma o skupnem zračnem prostoru. V podporo tem prizadevanjem so razne pobude, kot sta program za medinstitucionalno sodelovanje in tehnična pomoč za UTA v okviru programa TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia – prometni koridor Evropa-Kavkaz-Azija).

(44) Komisija in Odbor za varnost v zračnem prometu sta pozdravila napredek, ki ga je dosegel UTA, njegovo pripravljenost, da zagotovi pregledne informacije in tesno sodeluje pri odpravljanju vrzeli, in dejstvo, da so za bližnjo prihodnost načrtovane nadaljnje reforme. Komisija bo še naprej tesno sodelovala s pristojnimi organi Gruzije pri njihovih prizadevanjih za posodobitev varnostnega sistema v civilnem letalstvu.

([1]) Številke pregledov SAFA: AESA-E-2010-255; št. AESA-E-2010-328; št. BCAA-2010-134; št. CAA-NL-2010-20; št. DGAC/F-2010-1024; št. DGAC/F-2010-1708; št. MOTLUX-2010-19.

([2]) Naslednjim zrakoplovom je bila v obdobju med 13. 8. 2010 in 23. 3. 2011 odvzeta registracija: dvema AN-12 z registrskima številkama 4L-GLU in 4L-FFD ter štirim IL-76 z registrskima številkami 4L-FFG, 4L-GLP, 4L-GLX, 4L-FFE prevoznika Sky Way; dvema IL-76 z registrskima številkama 4L-GLR in 4L-GLK ter dvema AN-12 z registrskima številkama 4L-GLT in 4L-GLN prevoznika Saqaviaservice; trem IL-76 z registrskima številkami 4L-GLM, 4L-MGC in 4L-MGM prevoznika Sun Way; enemu IL-76 z registrsko številko 4L-AWA prevoznika Air West; trem AN-12 z registrskima številkami 4L-IRA, 4L-HUS, 4L-VAL prevoznika Air Victor Georgia; enemu AN-12 z registrsko številko 4L-PAS prevoznika Transaviaservice; enemu AS-350B3 z registrsko številko 4L-GGG prevoznika Aviaservice; enemu AN-28 z registrskimi številkami 4L-28001 prevoznika Georgian Aviation University; enemu YAK-40 z registrsko številko 4L-AAK prevoznika Tam Air; enemu B-737 z registrsko številko 4L-TGM prevoznika Georgia Airways; enemu AN-26 z registrsko številko 4L-JAV prevoznika Jav Avia; enemu AN-12 z registrsko številko 4L-BKN prevoznika Fly Adjara; dvema AN-26 z registrskima številkama 4L-GST in 4L-GSS prevoznika Carre Aviation Georgia; enemu B-747 z registrsko številko 4L-KMK prevoznika Eurex Airlines; enemu SAAB 340 z registrsko številko 4L – EUI prevoznika Georgian International Airlines in enemu MI – 8T z registrsko številko 4L –BGA prevoznika Tisheti.

(45) Države članice zagotovijo, da se preverjanja na ploščadi zrakoplovov letalskih prevoznikov, registriranih v Gruziji, za preveritev njihove skladnosti z ustreznimi standardi varnosti še okrepijo v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 351/2008 ([1]), da se tako zagotovi podlaga za ponovno oceno tega primera med naslednjo sejo Odbora za varnost v zračnem prometu.

Letalski prevozniki iz Indonezije

(46) Na podlagi Uredbe (EU) št. 590/2010 ([2]) je Komisija dejavno nadaljevala posvetovanja s pristojnimi organi Indonezije o ukrepih, ki so jih ti sprejeli za izboljšanje letalske varnosti v Indoneziji in zagotavljanje skladnosti z veljavnimi varnostnimi standardi.

(47) Pristojni organi Indonezije (DGCA) so 11. marca 2011 sodelovali na videokonferenci s Komisijo, pri čemer so poročali, da so za vse letalske prevoznike, certificirane v Indoneziji, razen za letalskega prevoznika Wing Air, izvedli postopke za ponovno certifikacijo. DGCA je poročal, da samo na 9 % flote vseh zrakoplovov, ki letijo v Indoneziji, še ni nameščena oprema, ki jo zahteva ICAO, poročal pa je tudi o tem, da je izdal izjemno dovoljenje za opravljanje letov do konca leta 2011 in da bodo zrakoplovom, na katerih navedena oprema po tem datumu ne bo nameščena, leti prepovedani.

(48) Odbor za varnost v zračnem prometu pozdravlja te dogodke in spodbuja pristojne organe Indonezije k nadaljevanju prizadevanj za okrepitev nadzora nad letalskimi prevozniki v okviru regulativne odgovornosti.

(49) DGCA je zahteval umik letalskih prevoznikov Cardig Air, Republic Express, Asia Link in Air Maleo, ki se ukvarjajo izključno s prevozom tovora, ter predložil dokaze o tem, da je bilo opravljanje letov teh letalskih prevoznikov omejeno na tovor in ni vključevalo prevoza potnikov ter da so organi sprejeli ustrezne izvršilne ukrepe za omejitev njihovih spričeval letalskega prevoznika, s katerimi ne smejo leteti v Evropsko unijo in iz nje.

(50) Zato se na podlagi splošnih meril ocenjuje, da bi bilo treba indonezijske letalske prevoznike Cardig Air, Republic Express, Asia Link in Air Maleo umakniti iz Priloge A.

Letalski prevozniki iz Izraela

Sun D'Or

(51) Komisija je na podlagi analize rezultatov preverjanj na ploščadi, ki so bila od leta 2008 izvedeni na zrakoplovih, s katerimi letalski prevoznik Sun D'Or, certificiran v Izraelu, leti v EU, ki kaže ponavljajoče resne neskladnosti z mednarodnimi standardi, začela uradna posvetovanja s pristojnimi organi Izraela in 16. marca 2010 zaslišala navedenega letalskega prevoznika. Posvetovanja so pokazala, da pristojni organi Izraela letalskega prevoznika niso pravilno certificirali in da je imel spričevalo letalskega prevoznika kljub temu, da ni mogel dokazati, da zagotavlja varno dejavnost plovnih zrakoplovov, ki letijo v okviru njegove odgovornosti (vzdrževanje in nadzor opravljanja letov zunaj družbe). Poleg tega družba ni mogla dokazati, da je uvedla ustrezne popravne in korekcijske ukrepe za zagotavljanje trajnostnih rešitev nekaterih ugotovitev preverjanj na ploščadi, ki so bila izvedena v okviru SAFA. Zato se na posvetovanjih ni bilo mogoče prepričati, da letalski prevoznik izpolnjuje ustrezne varnostne standarde.

(52) Po posvetovanjih s Komisijo in Evropsko agencijo za varnost v letalstvu ter nadaljnjem posvetovanju z letalskim prevoznikom so se pristojni organi Izraela odločili, da bodo z veljavnostjo od 1. aprila 2011 razveljavili spričevalo letalskega prevoznika Sun D'Or. Po tej odločitvi so bili vsi zrakoplovi prestavljeni na spričevalo letalskega prevoznika drugega izraelskega letalskega prevoznika, Sun D'Or pa je bil v dejavnost vključen le kot prodajalec vozovnic.

(53) Pristojni organi Izraela so bili pozvani, da predstavijo nadzor nad tem letalskim prevoznikom pred Odborom za varnost v zračnem prometu, in so to 6. aprila 2011 tudi naredili. Med predstavitvijo so izjavili, da Sun D'Or spričevalo ne bo (ponovno) podeljeno. Med predstavitvijo so pristojni organi Izraela tudi poudarili svoja prizadevanja, da na splošno okrepijo svoje nadzorne zmogljivosti in posodobijo varnostni sistem v Izraelu.

(54) Zato se na podlagi splošnih meril ocenjuje, da nadaljnji ukrepi niso potrebni.

Israir

(55) Komisija je na podlagi analize rezultatov preverjanj na ploščadi, ki so bila od leta 2008 izvedeni na zrakoplovih, s katerimi letalski prevoznik Israir, certificiran v Izraelu, leti v EU, ki kaže ponavljajoče resne neskladnosti z mednarodnimi standardi, začela uradna posvetovanja s pristojnimi organi Izraela in 16. marca 2010 zaslišala navedenega letalskega prevoznika. Posvetovanja so pokazala, da je letalski prevoznik uvedel vrsto strukturnih ukrepov za zagotavljanje izpolnjevanja ustreznih standardov na trajnosten način. Letalski prevoznik je zamenjal vodstvo (ljudi na položajih), da bi učinkovito vzpostavil varnostno politiko na podlagi sistema za upravljanje varnosti. Iz flote je odstranil tri zrakoplove tipa Airbus A-320 (registrskih številk 4X-ABH, 4X-ABD in 4X-ABF), pri katerih so bili med preverjanji na ploščadi, opravljenimi v okviru programa SAFA, ugotovljeni resni primeri pomanjkljivosti. Poleg tega je izboljšal usposabljanje kvalificiranega osebja, da se zagotovi primerno izvajanje predpoletnih pregledov, popravil postopke notranjih dejavnosti in uvedel nov sistem zagotavljanja kakovosti,

([1]) UL L 109, 19.4.2008, str. 7.
([2]) UL L 170, 6.7.2010, str. 9.

vključno s sistemom revizije zagotavljanja kakovosti, ter povsem spremenil svoja priročnika o dejavnostih na letališču in o vzdrževanju, uvedel pa je tudi moderen priročnik za center za nadzor dejavnosti.

(56) Glede na vse te spremembe in predstavitev pristojnih organov Izraela dne 6. aprila 2011 v Odboru za varnost v zračnem prometu se ocenjuje, da je letalski prevoznik sposoben stalno izboljševati svoje delovanje. Države članice bodo še naprej preverjale dejansko izpolnjevanje ustreznih varnostnih standardov s strani prevoznika Israir s prednostno razvrstitvijo preverjanj na ploščadi, ki jih je treba opraviti na zrakoplovih tega letalskega prevoznika v skladu z Uredbo (ES) št. 351/2008.

Letalski prevozniki iz Kazahstana

(57) Pristojni organi Kazahstana so Komisijo obvestili, da napredujejo z ambiciozno reformo letalskega sektorja, ki so jo začeli leta 2009, da bi izboljšali varnost v letalstvu. Na podlagi novega zakona o civilnem letalstvu, sprejetega julija 2010, se izdeluje več kot 100 posebnih predpisov s področja letalstva, večina njih pa je bila že sprejeta. Pristojni organi napredujejo tudi pri izboljševanju svojih zmogljivosti, in sicer z zaposlovanjem dodatnih kvalificiranih inšpektorjev, kar bodo nadaljevali v prihodnjih mesecih.

(58) Pristojni organi Kazahstana so povedali, da so nadaljevali z izvajanjem izvršilnih ukrepov. Povedali so, da so preklicali spričevalo letalskega prevoznika naslednjim letalskim prevoznikom: Air Flamingo; Almaty Aviation, Atyrau Aye Zholy, Arkhabay, Asia Continental Avialines; Centr Pankh in Kazavia National Airlines; Kokhshetau Airlines, Orlan 2000; Zherzu Avia.

(59) Pristojni organi Kazahstana so navedli in zagotovili dokaz, da se ti letalski prevozniki ne ukvarjajo več s komercialnim letalskim prevozom in nimajo več veljavnega dovoljenja za obratovanje. Zato jih ni mogoče več šteti za letalske prevoznike v smislu člena 2(a) Uredbe (ES) št. 2111/2005. Glede na to se na podlagi splošnih meril ocenjuje, da je treba teh deset letalskih prevoznikov umakniti iz Priloge A.

(60) Pristojni organi Kazahstana so tudi povedali, da so ponovno obravnavali primer letalskega prevoznika KazAirWest, ki je prej razveljavil svoje spričevalo letalskega prevoznika, in mu izdali novo spričevalo letalskega prevoznika. Na podlagi skupnih meril se ocenjuje, da bi moral ta letalski prevoznik ostati v Prilogi A.

(61) Komisija podpira ambiciozno reformo civilnega letalskega sistema, ki so jo začeli organi Kazahstana, ter te organe poziva, naj si še naprej prizadevajo za izvajanje načrtov korekcijskih ukrepov, dogovorjenih z ICAO, pri čemer naj se prednostno osredotočijo na resne nerešene varnostne težave in ponovno certifikacijo vseh prevoznikov pod njihovo pristojnostjo. Komisija je pripravljena, da v ustreznem času ob pomoči Evropske agencije za varnost v letalstvu in podpori držav članic organizira oceno na kraju samem, s katero preveri napredek pri izvajanju akcijskega načrta.

Letalski prevozniki iz Kirgizistana

(62) Pristojni organi Kirgizistana so sporočili, da so bila spričevala štirih letalskih prevoznikov, Golden Rules Airlines (GRS), Max Avia (MAI), Tenir Airlines (TEB) in Sky Gate International (SGD), razveljavljena v letih 2009 oziroma 2010, ICAO pa je preklical njihove oznake letalske družbe ICAO. Zato se na podlagi splošnih meril ocenjuje, da bi bilo treba te letalske prevoznike umakniti iz Priloge A.

(63) Pristojni organi Kirgizistana so prav tako povedali, da so trem prevoznikom (družbam Itek Air, TransAero in Asian Air) spričevala letalskega prevoznika potekla, vendar o tem niso predložili dokazov. Zato se na podlagi splošnih meril ocenjuje, da bi morali ti letalski prevozniki ostati v Prilogi A.

(64) Ker Komisija doslej ni prejela nobenih dokazov o celovitem izvajanju ustreznih popravnih ukrepov s strani drugih letalskih prevoznikov, certificiranih v Kirgizistanu, in s strani organov, odgovornih za regulativni nadzor teh prevoznikov, se na podlagi skupnih meril ocenjuje, da morajo ti letalski prevozniki ostati v Prilogi A.

(65) Komisija spodbuja pristojne organe Kirgizistana, naj nadaljujejo s svojimi prizadevanji za odpravo vseh neskladnosti, ugotovljenih med revizijo, ki jo je ICAO opravila aprila 2009 v okviru revizijskega programa splošnega pregleda varnostnih standardov (USOAP). Evropska komisija je ob pomoči Evropske agencije za varnost v letalstvu in ob podpori držav članic pripravljena na izvedbo ocene na kraju samem, ko bo izvajanje akcijskega načrta, predloženega ICAO, dovolj napredovalo. Cilj tega obiska bi bil preveriti izvajanje veljavnih varnostnih zahtev s strani pristojnih organov in družb pod njihovim nadzorom.

Air Madagascar

(66) Obstajajo dokazi o številnih varnostnih pomanjkljivostih pri prevozniku Air Madagascar, certificiranem na Madagaskarju. Te pomanjkljivosti so med preverjanji na ploščadi, izvedenimi v okviru programa SAFA, ugotovili pristojni organi Francije. Rezultati pri zrakoplovu B-767 so občutno slabši kot pri drugih zrakoplovih letalskega prevoznika. Število ugotovitev pri vsakem pregledu SAFA, ponavljanje varnostnih pomanjkljivosti in dejstvo, da se stanje od leta 2010 slabša, povzročajo resne pomisleke glede varnosti.

(67) ICAO je februarja 2008 izvedel revizijski program splošnega pregleda varnostnih standardov, pri čemer je ugotovil številne znatne pomanjkljivosti v zvezi z zmožnostjo organov civilnega letalstva Madagaskarja za izvajanje njihovih pristojnosti za nadzor nad varnostjo v zračnem prometu.

(68) Komisija je ob upoštevanju pregledov SAFA in rezultatov revizijskega poročila ICAO 28. februarja 2011 začela uradna posvetovanja s pristojnimi organi Madagaskarja, na katerih je izrazila resne pomisleke glede varnosti dejavnosti prevoznika Air Madagascar, ter prevoznika in pristojne organe v skladu s členom 7 Uredbe (ES) št. 2111/2005 pozvala k sprejetju ukrepov, ki so potrebni v zvezi z ugotovitvami ICAO ter za zadovoljivo odpravo varnostnih pomanjkljivosti, ugotovljenih pri pregledih SAFA.

(69) Komisija se je 16. marca 2011 sestala z organi civilnega letalstva Madagaskarja in predstavniki družbe Air Madagascar, da bi se prepričala, da so ukrepali glede varnostnih pomanjkljivosti, ki so bile ugotovljene med pregledi SAFA, oziroma da so bili sprejeti vsaj ustrezni ukrepi za ublažitev ugotovljenih varnostnih tveganj. Na žalost pa z informacijami v okviru tega srečanja ni bilo dokazano izvajanje celostne analize temeljnih vzrokov varnostnih pomanjkljivosti, trdnega korekcijskega in preventivnega akcijskega načrta s strani družbe in ustreznega programa nadzora varnosti s strani organov. Zato so bili organi civilnega letalstva Madagaskarja in letalski prevoznik Air Madagascar pozvani, da to vprašanje pojasnijo na srečanju Odbora za varnost v zračnem prometu aprila 2011.

(70) Odbor za varnost v zračnem prometu je 5. aprila 2011 zaslišal Air Madagascar in pristojne organe Madagaskarja. Družba Air Madagascar je predstavila nadalje izboljšan korekcijski in preventivni akcijski načrt, ki temelji na analizi temeljnih vzrokov, ni pa dokazala, da so ti ukrepi do zdaj zagotovili kakršne koli rezultate.

(71) Odbor pozdravlja spodbudne premike tega letalskega prevoznika, vendar je izrazil zaskrbljenost v zvezi z nenehnim pojavljanjem resnih pomanjkljivosti na področju stalne plovnosti vseh zrakoplovov, ki jih upravlja družba Air Madagascar. Letalski prevoznik je sprejel pomanjkljivosti v zvezi s svojimi zrakoplovi tipa Boeing B-767. Povedal je, da obravnava trenutno veljavne ukrepe, s katerimi se lahko zmanjšajo varnostna tveganja, za preostanek flote zaradi manjše pogostosti letov in/ali starosti teh zrakoplovov.

(72) Odbor je priznal prizadevanja letalskega prevoznika pri iskanju trajnostnih rešitev v odgovor na varnostne pomanjkljivosti, ki so bile ugotovljene med pregledi SAFA, ter pristojne organe Madagaskarja pozval k okrepitvi svojih nadzornih zmogljivosti za zagotovitev takojšnjega učinkovitega izvajanja korekcijskega in preventivnega akcijskega načrta prevoznika.

(73) Komisija ob upoštevanju številnih in ponavljajočih se varnostnih pomanjkljivosti, ki so bile pri zrakoplovih tipa B-767, s katerimi leti družba Air Madagascar, ugotovljene med preverjanji na ploščadi, ter zaradi premajhnih zmožnosti družbe za dosedanje izvajanje ustreznega korekcijskega in preventivnega akcijskega načrta in nezadostnega izvajanja ustreznih dejavnosti varnostnega nadzora pri delovanju tega letalskega prevoznika s strani pristojnih organov Madagaskarja, po mnenju Odbora za varnost v zračnem prometu meni, da se letalskemu prevozniku ne sme dovoliti opravljanje letov v Evropsko unijo z zrakoplovi tipa Boeing B-767. Zato se na podlagi skupnih meril ocenjuje, da je treba družbo Air Madagascar vključiti v Prilogo B, za njeno delovanje pa morajo veljati omejitve, da se izključi vse zrakoplove tipa Boeing B-767. Letalskemu prevozniku je treba dovoliti, da leti v Unijo z drugimi vrstami zrakoplovov iz spričevala letalskega prevoznika, kot je navedeno v Prilogi B.

(74) Države članice bodo še naprej preverjale dejansko izpolnjevanje ustreznih varnostnih standardov s strani prevoznika Air Madagascar s prednostno razvrstitvijo preverjanj na ploščadi, ki jih je treba opraviti na zrakoplovih tega letalskega prevoznika v skladu z Uredbo (ES) št. 351/2008.

Letalski prevozniki iz Mozambika

(75) Obstajajo preverjeni dokazi o pomanjkanju sposobnosti organa, odgovornega za nadzor nad varnostjo letalskih prevoznikov, certificiranih v Mozambiku, za izvajanje in uveljavljanje ustreznih varnostnih standardov, kar dokazujejo izsledki revizije, ki jo je januarja 2010 opravil ICAO v okviru revizijskega programa splošnega pregleda varnostnih standardov (Universal Safety Oversight Audit Programme - USOAP). Pri tej reviziji so bile ugotovljene številne resne pomanjkljivosti v zvezi z zmožnostjo organov civilnega letalstva Mozambika za izvajanje njihovih pristojnosti za nadzor nad varnostjo v zračnem prometu. Ob izdaji svojega končnega poročila je ICAO ugotovil, da se več kot 77 % standardov ICAO ne izvaja učinkovito. Na nekaterih ključnih področjih, kot je zagotovitev usposobljenega tehničnega osebja, več kot 98 % standardov ICAO ni bilo učinkovito izvedenih. Glede odpravljanja varnostnih pomanjkljivosti pa ni bilo učinkovito izvedenih več kot 93 % standardov ICAO.

(76) ICAO je po reviziji USOAP, opravljeni v Mozambiku, vsem državam pogodbenicam Čikaške konvencije sporočil, da obstaja resen pomislek glede varnosti, ki vpliva na nadzor nad varnostjo letalskih prevoznikov, certificiranih v Mozambiku ([1]), na podlagi katerega se v postopku certificiranja, ki se v Mozambiku uporablja za izdajo spričevala letalskega prevoznika, ne upoštevajo veljavne določbe Priloge 6 ICAO. Natančneje, 15 letalskih prevoznikov v Mozambiku, vključno z mednarodnimi letalskimi prevozniki, še vedno opravlja lete na podlagi spričeval letalskega prevoznika, ki so bila izdana v skladu s prejšnjimi predpisi, ki so bili razveljavljeni. Pred izdajo

([1]) Ugotovitev ICAO OPS/01.

spričevala letalskega prevoznika pristojni organi Mozambika (IACM) niso ocenili vseh posebnih vprašanj, povezanih s postopkom certificiranja, in IACM ne more zagotoviti, da vseh 15 imetnikov spričeval letalskega prevoznika spoštuje določbe Priloge 6 in nacionalne predpise pred izvajanjem mednarodnih letov. Poleg tega IACM že več kot dve leti ne izvaja preverjanj letalskih prevoznikov.

(77) Obstajajo dokazi o tem, da pristojni organi Mozambika niso bili dovolj sposobni učinkovito odpraviti neskladnosti, ki jih je odkril ICAO; to je dokazano z dejstvom, da se znaten del načrtov korekcijskih ukrepov, ki so jih za odpravo neskladnosti predložili ti organi, ICAO niso zdeli sprejemljivi. To zlasti velja za resen pomislek glede varnosti, ki ga je izrazil ICAO, in še vedno ni rešen. Poleg tega so pristojni organi Mozambika obvestili o zamudah pri izvajanju načrtov korekcijskih ukrepov.

(78) Ob upoštevanju izsledkov revizije ICAO USOAP je Komisija marca 2010 začela posvetovanja z IACM in izrazila resne pomisleke glede varnosti delovanja letalskih prevoznikov, certificiranih v državi, ter zahtevala pojasnila v zvezi z ukrepi, ki so jih pristojni organi sprejeli v odgovor na ugotovitve ICAO.

(79) IACM je med aprilom 2010 in aprilom 2011 predložil dokumentacijo in 6. aprila 2011 opravil predstavitve pri Odboru za varnost v zračnem prometu. Navedel je, da je po predložitvi zgoraj navedenega korekcijskega akcijskega načrta ICAO začel z njegovim izvajanjem. Natančneje je IACM pojasnil, da je njegova reforma, s katero naj bi precej povečal svojo neodvisnost in zmožnost za nadzor, v teku ter da je pred zaposlitvijo zadostno kvalificiranih inšpektorjev sklenil pogodbe z zunanjimi svetovalci, da bi se podprle nadzorne dejavnosti. Vendar po mnenju Odbora za varnost v zračnem prometu IACM ni dokazal, da ima sam dovolj virov za zagotovitev nadzora vseh letalskih prevoznikov, certificiranih v Mozambiku. IACM je sporočil, da je v Mozambiku certificiranih 13 letalskih prevoznikov in da so leta 2010 s podporo teh svetovalcev v skladu s predpisi Mozambika za civilno letalstvo uspeli ponovno certificirati 8 izmed njih, vključno s tremi letalskimi prevozniki, ki so vključeni v mednarodne polete – Mozambique Airlines, Mozambique Express in Trans Airways. Vendar po mnenju Odbora za varnost v zračnem prometu ni dokazal, da so ti prevozniki pod stalnim nadzorom v skladu z veljavnimi varnostnimi standardi. Končno so potrdili, da 5 letalskih prevoznikov, za katere so navedli, da so vključeni le v opravljanje notranjih letov, še naprej deluje s spričevali letalskega prevoznika, ki so bila izdana v skladu s prejšnjimi predpisi, ki so bili razveljavljeni; vendar IACM ni zagotovil teh spričeval. Poleg tega resen pomislek glede varnosti, ki ga je sporočil ICAO v zvezi s tem, še vedno ostaja.

(80) Prevoznik Mozambique Airlines (LAM) je podal pisna stališča in 6. aprila 2011 imel predstavitve pred Odborom za varnost v zračnem prometu. LAM je potrdil, da je bil 6. aprila 2010 ponovno certificiran v skladu s predpisi Mozambika za civilno letalstvo. Vendar je to spričevalo letalskega prevoznika, ki mu je veljavnost potekla 5. aprila, IACM obnovil 6. aprila 2011 z omejitvijo glede približevanja v razmerah slabe vidljivosti (kategorija III), saj je bilo potrjeno, da letalski prevoznik ni imel odobritev za izvedbo takega približevanja. Prevoznik Mozambique Express (MEX) je podal pisna stališča in 6. aprila 2011 imel predstavitve pred Odborom za varnost v zračnem prometu. MEX je potrdil, da je bil aprila 2010 ponovno certificiran v skladu s predpisi Mozambika za civilno letalstvo, čeprav se štirje zrakoplovi tipa Embraer 120 uporabljajo, ne da bi bili opremljeni z E-GPWS (TAWS).

(81) Komisija in Odbor za varnost v zračnem prometu pozdravljata prizadevanja za reformiranje sistema civilnega letalstva v Mozambiku in prve korake, sprejete za odpravo varnostnih pomanjkljivosti, o katerih je poročal ICAO. Na podlagi splošnih meril pa se do dejanske izvedbe primernih korekcijskih ukrepov za odpravo pomanjkljivosti, ki jih je ugotovil ICAO, zlasti resnih pomislekov glede varnosti, ocenjuje, da pristojni organi Mozambika za zdaj niso sposobni izvajati in uveljavljati ustreznih varnostnih standardov na vseh letalskih prevoznikih, ki so pod njihovim regulativnim nadzorom. Zato je treba vsem letalskim prevoznikom, certificiranim v Mozambiku, prepovedati opravljanje letov in jih zato vključiti v Prilogo A.

(82) Pristojni organi Portugalske so sporočili, da so pripravljeni zagotoviti tehnično pomoč pristojnim organom Mozambika, ter so pomoč začeli zagotavljati. Ta pomoč bo zlasti zajemala usposabljanje kvalificiranega osebja in postopke na področju izvajanja nadzora.

(83) Komisija in Odbor za varnost v zračnem prometu spodbujata Mozambik k nadaljevanju celovitega sodelovanja z ICAO, da se tako potrdi ustrezen načrt korekcijskih ukrepov za odpravo pomanjkljivosti, ki jih je ugotovila navedena organizacija, in da se napredek pri izvajanju potrdi s pravočasno misijo na kraju samem. Evropska komisija je s podporo Evropske agencije za varnost v letalstvu ter držav članic pripravljena proučiti zagotavljanje tehnične pomoči, če bi to bilo potrebno.

(84) Komisija bo ob upoštevanju mnenja Odbora za varnost v zračnem prometu pripravljena ponovno oceniti stanje na podlagi preverjenih dokazov, da je izvajanje akcijskega načrta, predloženega ICAO, dovolj napredovalo.

Letalski prevozniki iz Ruske federacije

(85) Potem ko je Komisija decembra 2010 obiskala Rusko federacijo, so pristojni organi Ruske federacije predložili informacije v zvezi s spričevali nekaterih ruskih letalskih prevoznikov, glede katerih so rezultati pregledov na ploščadi v okviru programa SAFA pokazali različne pomembne ugotovitve na pregled. Poleg tega so se med posvetovanji dne 8. marca pristojni organi Ruske federacije zavezali, da bodo Komisiji predložili naslednje informacije: a) informacije o rezultatih nadzornih dejavnosti ruskih organov v zvezi z opredeljenimi ruskimi letalskimi prevozniki, b) informacije o korekcijskih ukrepih, ki jih izvajajo ti letalski prevozniki, da bi odpravili težave, ugotovljene med pregledi na ploščadi v sklopu programa SAFA, in c) seznam spričeval nekaterih letalskih prevoznikov, ki opravljajo polete v EU.

(86) Na podlagi informacij, ki so jih predložili pristojni organi Ruske federacije, naslednji zrakoplovi, navedeni v spričevalih nekaterih letalskih prevoznikov, trenutno ne izpolnjujejo standardov ICAO; Odbor za varnost v zračnem prometu Komisijo poziva, naj s pristojnimi organi Ruske federacije poskuša razjasniti mednarodne dejavnosti teh zrakoplovov:

(a) Aircompany Yakutia: zrakoplovi Antonov AN-140 registracija RA-41250; AN-24RV registracija RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360, RA-47363; AN-26 registracija RA-26660; zrakoplovi Tupoljev TU-154M registracija RA-85007, RA-85707 in 85794.

(b) Atlant-Soyuz: zrakoplova Tupoljev TU-154M registracija RA-85672 in RA-85682, ki ju je prej upravljal Atlant Soyuz, sta zrakoplova, s katerima trenutno upravljajo drugi letalski prevozniki, certificirani v Ruski federaciji.

(c) Gazpromavia: zrakoplovi Tupoljev TU-154M registracija RA-85625 in RA-85774; Jakovljev Yak-40 registracija RA-87511, RA- 88300 in RA-88186; Yak-40K registracija RA-21505, RA-98109 in RA-8830; Yak-42D registracija RA-42437; vsi (22) helikopterji Kamov Ka-26 (neznana registracija); vsi (49) helikopterji Mi-8 (neznana registracija); vsi (11) helikopterji Mi-171 (neznana registracija); vsi (8) helikopterji Mi-2 (neznana registracija); vsi (1) helikopter EC-120B: RA-04116.

(d) Kavminvodyavia: zrakoplova Tupoljev TU-154B registracija RA-85494 in RA-85457.

(e) Krasnoyarsky Airlines: zrakoplov tipa TU-154M RA-85672, ki je bil prej na spričevalu letalskega prevoznika Krasnoyarsky Airlines, ki je bilo razveljavljeno leta 2009, trenutno upravlja Atlant Soyuz; zrakoplov istega tipa z registracijo RA-85682 upravlja drug v Ruski federaciji certificiran letalski prevoznik.

(f) Kuban Airlines: zrakoplovi Jakovljev Yak-42 registracija RA-42331, RA-42350, RA-42538, in RA-42541.

(g) Orenburg Airlines: zrakoplovi Tupoljev TU-154B registracija RA-85602; vsi TU-134 (neznana registracija); vsi Antonov An-24 (neznana registracija); vsi An-2 (neznana registracija); vsi helikopterji Mi-2 (neznana registracija); vsi helikopterji Mi-8 (neznana registracija).

(h) Moscovia Airlines: zrakoplova Antonov AN-12 registracija RA-12193 in RA-12194.

(i) Tatarstan Airlines: zrakoplova Jakovljev Yak-42D registracija RA-42374 in RA-42433.

(j) Ural Airlines: zrakoplov Tupoljev TU-154B registracija RA-85508 (zrakoplovi RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 in RA-85432 se trenutno ne uporabljajo zaradi finančnih razlogov).

(k) UTAir: zrakoplovi Tupoljev TU-154M registracija RA-85733, RA-85755, RA-85806 in RA-85820; vsi (24) zrakoplovi TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 in RA-65977; zrakoplova RA-65143 in RA-65916 uporablja drug ruski prevoznik; vsi (1) TU-134B: RA-65726; vseh (10) zrakoplovov Jakovljev Yak-40: RA-87348 (trenutno se ne uporablja zaradi finančnih razlogov), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 in RA-88280; zrakoplova istega RA-87292 in RA-88244 sta bila vzeta iz uporabe; vsi helikopterji Mil-26: (neznana registracija); vsi helikopterji Mil-10: (neznana registracija); vsi helikopterji Mil-8 (neznana registracija); vsi helikopterji AS-355 (neznana registracija). vsi helikopterji BO-105 (neznana registracija). zrakoplova tipa AN-24B RA-46388 in RA-87348 se trenutno ne uporabljata iz finančnih razlogov; RA-46267 in RA-47289 in zrakoplove tipa AN-24RV RA-46509, RA-46519 in RA-47800 upravlja drug ruski prevoznik.

(l) Rossija (STC Russia): zrakoplov Tupoljev TU-134 registracija RA-65979, zrakoplove RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 in RA-65555 upravlja drug ruski prevoznik; zrakoplov Iljušin IL-18 registracija RA-75454 upravlja drug ruski prevoznik; zrakoplove Jakovljev Yak-40 registracija RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972, and RA-88200 upravlja drug ruski prevoznik.

(m) Russair: zrakoplovi Tupoljev TU-134A registracija RA 65124, RA-65908, RA-65087, RA-65790, RA-65576, RA-65102, RA-65550 in RA-65691.

(n) Kosmos: zrakoplovi Tupoljev TU-134-A3 registracija RA-65805,RA-65010, RA-65097, RA-65557, RA-65566, TU-134-B registracija RA-65574.

(o) The 224th-Flight Unit State Airlines: zrakoplova Iljušin IL-76MD registracija RA-76638 in RA-78750.

(p) Daghestan Airlines: zrakoplov Tupoljev TU-134B registracija RA-65569.

(q) Kogalymavia: zrakoplovi Tupoljev TU-134A3 registracija RA-65943, RA-65045, RA-65943, RA65944 in RA-65944; Tupoljev TU-154B2 registracija RA-85522.

(87) Komisija in Odbor za varnost v zračnem prometu upoštevata poslane dokumente pristojnih organov Ruske federacije ter si bosta še naprej prizadevala za trajnostno rešitev ugotovljenih varnostnih neskladnosti z nadaljnjimi tehničnimi posvetovanji s pristojnimi organi Ruske federacije.

(88) V vmesnem času bodo države članice še naprej preverjale dejansko izpolnjevanje zadevnih varnostnih standardov s strani ruskih letalskih prevoznikov, pri čemer bodo dale prednost pregledom zrakoplovov teh prevoznikov na ploščadi v skladu z Uredbo (ES) št. 351/2008, Komisija pa bo še naprej natančno spremljala ukrepe, ki jih sprejemajo.

Ukrainian mediterranean airlines

(89) Prevoznik Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) je zaprosil za zaslišanje pred Odborom za varnost v zračnem prometu ter vnaprej predložil pisno dokumentacijo. Obvestil je, da se zaradi načrtov o prenovi svoje flote zrakoplovi tipa DC-9 51 ne uporabljajo več. Obvestil je tudi, da ga je ukrajinski organ za civilno letalstvo (UKR SAA) ponovno certificiral januarja 2011 in da je pridobil spričevalo letalskega prevoznika, veljavno dve leti.

(90) UMAir je predložil tudi dokumentacijo v dokaz, da so vsi korekcijski ukrepi zaradi obiskov EU maja in oktobra 2009 zaključeni. Poleg tega je predložil dokumentacijo v zvezi s preverjanjem napredka pri izvajanju korekcijskih ukrepov za odpravo pomanjkljivosti, ugotovljenih med nadzornimi dejavnostmi UKR SAA. Predložil je tudi poročilo o preiskavi resnega incidenta, do katerega je prišlo 21. septembra 2010 v Bejrutu. V skladu s tem poročilom je prisilni pristanek zrakoplova DC-9-51 z registracijo UR-CBY takoj po vzletu povzročila zaustavitev motorja, ki je bila najverjetneje posledica trčenja s pticami. Vendar je poročilo tudi razkrilo, da en kritični postopek v zvezi z nedelovanjem motorja ni bil vključen v operativni priročnik UMAir.

(91) Ob upoštevanju tega, da je pregled na ploščadi, izveden v EU [1] 28. februarja 2011 na zrakoplovu UR-CHN, ki ga upravlja letalski prevoznik, razkril resne pomanjkljivosti, je Komisija od letalskega prevoznika zahtevala dodatne informacije. V odgovor na to zahtevo je letalski prevoznik predložil dokumentacijo o specifikacijah delovanja in potrdilo o plovnosti za zrakoplov MD83 z registracijo UR-CHN, ki dokazuje, da je opremljen z obvezno opremo ICAO.

(92) Letalski prevoznik je bil 25. marca 2011 povabljen na tehnični sestanek v pojasnitev nerešenih vprašanj. Med in po sestanku je predložil podrobnosti o izsledkih notranjih revizij, inšpekcijskih pregledov in pregledov na ploščadi ter o sprejetih ustreznih korektivnih ukrepih, pri tem pa navedel, da je njegov operativni priročnik vključeval vse potrebne običajne in neobičajne postopke ter postopke v sili in da določa redno usposabljanje s simulatorji.

(93) UKR SAA je zaprosil za predstavitve pred Odborom za varnost v zračnem prometu in jih 6. aprila 2011 izvedel. Na njih je prikazal postopek pregledov in preverjanj ter poročal o izvajanju korekcijskih ukrepov s strani letalskih prevoznikov, nad katerimi opravlja varnostni nadzor, vključno z UMAir. UKR SAA je potrdil, da je UMAir odpravil vse pomanjkljivosti, ugotovljene med obiskoma EU maja in oktobra 2009. UKR SAA je tudi izjavil, da še naprej izvaja svoje odgovornosti kot država registracije in država upravljavca v zvezi z operacijami zakupa, ki jih izvaja prevoznik UMAir.

(94) Odbor za varnost v zračnem prometu je pozdravil izboljšave, ki jih je UMAir dosegel na področju izvajanja mednarodnih varnostnih standardov, ter prenehanje letalskih dejavnosti zrakoplovov DC-9-51, prav tako pa tudi izjave UKR SAA. Menil je, da ni več potrebno, da za dejavnosti tega letalskega prevoznika veljajo omejitve. Zato se na podlagi splošnih meril ocenjuje, da bi bilo treba letalskega prevoznika Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) umakniti iz Priloge B.

(95) Države članice bodo še naprej preverjale dejansko izpolnjevanje ustreznih varnostnih standardov s strani prevoznika UMAir s prednostno razvrstitvijo preverjanj na ploščadi, ki jih je treba opraviti na zrakoplovih tega letalskega prevoznika v skladu z Uredbo (ES) št. 351/2008.

[1] SCAA-2011-30

Splošne ugotovitve glede ostalih prevoznikov, vključenih v Prilogi A in B

(96) Ne glede na svoje izrecne zahteve Komisija do zdaj ni prejela dokazil o tem, da drugi letalski prevozniki, vključeni na seznam Skupnosti, ki je bil posodobljen 22. novembra 2010, in organi, odgovorni za regulativni nadzor nad temi prevozniki, v celoti izvajajo ustrezne korekcijske ukrepe. Zato se na podlagi splošnih meril ocenjuje, da morajo za te letalske prevoznike še naprej veljati prepoved opravljanja letov (Priloga A) ali omejitve pri opravljanju letov (Priloga B).

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

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (ES) št. 474/2006 se spremeni, kakor sledi:

1. Priloga A se nadomesti z besedilom iz Priloge A k tej uredbi.

2. Priloga B se nadomesti z besedilom iz Priloge B 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, 19. aprila 2011

Za Komisijo
V imenu predsednika
Siim KALLAS
Podpredsednik

PRILOGA A

SEZNAM LETALSKIH PREVOZNIKOV, ZA KATERE VELJA PREPOVED VSEH LETOV V EU [1]

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika ali številka operativne licence	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republika Gana
Silverback Cargo Freighters	Ni znana	VRB	Ruandska republika
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Afganistana, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Islamska republika Afganistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamska republika Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamska republika Afganistan
PAMIR AIRLINES	Ni znana	PIR	Islamska republika Afganistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamska republika Afganistan
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Angole, odgovorni za regulativni nadzor, razen prevoznika TAAG Angola Airlines, vključenega v Prilogo B, vključno z			**Republika Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	Ni znana	Republika Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republika Angola
Air Gicango	009	Ni znana	Republika Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republika Angola
AIR NAVE	017	Ni znana	Republika Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Ni znana	Republika Angola
Diexim	007	Ni znana	Republika Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Ni znana	Republika Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republika Angola
HELIANG	010	Ni znana	Republika Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Ni znana	Republika Angola
MAVEWA	016	Ni znana	Republika Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republika Angola
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Benina, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Republika Benin**
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Republika Benin
AFRICA AIRWAYS	Ni znana	AFF	Republika Benin

[1] Letalskim prevoznikom iz Priloge A se lahko dovoli uveljavljanje prometnih pravic z uporabo zrakoplovov, zakupljenih skupaj s posadko od letalskega prevoznika, za katerega prepoved opravljanja letov ne velja, če 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 ali številka operativne licence	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Ni podatkov	Republika Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republika Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republika Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republika Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republika Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republika Benin
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Republike Kongo, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z naslednjimi:			**Republika Kongo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republika Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republika Kongo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Ni znana	Republika Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Ni znana	Republika Kongo
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Demokratične republike Kongo (DRK), odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Demokratična republika Kongo (DRK)**
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Ni znana	Demokratična republika Kongo (DRK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	Ni znana	Demokratična republika Kongo (DRK)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Ni znana	Demokratična republika Kongo (DRK)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Ni znana	Demokratična republika Kongo (DRK)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Demokratična republika Kongo (DRK)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Demokratična republika Kongo (DRK)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Demokratična republika Kongo (DRK)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Ni znana	Demokratična republika Kongo (DRK)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Demokratična republika Kongo (DRK)

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika ali številka operativne licence	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Ni znana	Demokratična republika Kongo (DRK)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	EXY	Demokratična republika Kongo (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 035/08	Ni znana	Demokratična republika Kongo (DRK)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0032/08	Ni znana	Demokratična republika Kongo (DRK)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/ 003/08	EWS	Demokratična republika Kongo (DRK)
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/08	Ni znana	Demokratična republika Kongo (DRK)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 027/08	Ni znana	Demokratična republika Kongo (DRK)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 053/09	Ni znana	Demokratična republika Kongo (DRK)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2006	Ni znana	Demokratična republika Kongo (DRK)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 045/09	Ni znana	Demokratična republika Kongo (DRK)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/ 038/08	ALX	Demokratična republika Kongo (DRK)
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 033/08	Ni znana	Demokratična republika Kongo (DRK)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 042/09	Ni znana	Demokratična republika Kongo (DRK)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Ni znana	Demokratična republika Kongo (DRK)
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Podpis ministra (odlok št. 78/205)	LCG	Demokratična republika Kongo (DRK)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 04008	Ni znana	Demokratična republika Kongo (DRK)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 034/08	Ni znana	Demokratična republika Kongo (DRK)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/ 025/08	Ni znana	Demokratična republika Kongo (DRK)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 030/08	Ni znana	Demokratična republika Kongo (DRK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 050/09	Ni znana	Demokratična republika Kongo (DRK)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 044/09	Ni znana	Demokratična republika Kongo (DRK)

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika ali številka operativne licence	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Ni znana	Demokratična republika Kongo (DRK)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Ni znana	Demokratična republika Kongo (DRK)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratična republika Kongo (DRK)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Ni znana	Demokratična republika Kongo (DRK)
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Džibutija, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Džibuti**
DAALLO AIRLINES	Ni znana	DAO	Džibuti
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Ekvatorialne Gvineje, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z naslednjimi:			**Ekvatorialna Gvineja**
CRONOS AIRLINES	Ni znana	Ni znana	Ekvatorialna Gvineja
CEIBA INTERCONTINENTAL	Ni znana	CEL	Ekvatorialna Gvineja
EGAMS	Ni znana	EGM	Ekvatorialna Gvineja
EUROGUINEANA DE AVIACION y transportes	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Ekvatorialna Gvineja
General work aviacion	002/ANAC	Ni podatka	Ekvatorialna Gvineja
GETRA – Guinea Ecuatorial De Transportes Aereos	739	GET	Ekvatorialna Gvineja
GUINEA AIRWAYS	738	Ni podatka	Ekvatorialna Gvineja
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Ni znana	Ni znana	Ekvatorialna Gvineja
UTAGE – Union de TransportE Aereo de Guinea Ecuatorial	737	UTG	Ekvatorialna Gvineja
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Indonezije, odgovorni za regulativni nadzor, razen prevoznikov Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia in Metro Batavia, vključno z			**Republika Indonezija**
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Ni znana	Republika Indonezija
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Ni znana	Republika Indonezija
ASCO NUSA AIR	135-022	Ni znana	Republika Indonezija
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Ni znana	Republika Indonezija
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Ni znana	Republika Indonezija
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Ni znana	Republika Indonezija
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republika Indonezija
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republika Indonezija

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika ali številka operativne licence	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republika Indonezija
EASTINDO	135-038	Ni znana	Republika Indonezija
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republika Indonezija
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republika Indonezija
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Ni znana	Republika Indonezija
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Ni znana	Republika Indonezija
KAL STAR	121-037	KLS	Republika Indonezija
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republika Indonezija
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republika Indonezija
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republika Indonezija
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Ni znana	Republika Indonezija
MEGANTARA	121-025	MKE	Republika Indonezija
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republika Indonezija
MIMIKA AIR	135-007	Ni znana	Republika Indonezija
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Ni znana	Republika Indonezija
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Ni znana	Republika Indonezija
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Ni znana	Republika Indonezija
NYAMAN AIR	135-042	Ni znana	Republika Indonezija
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republika Indonezija
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Ni znana	Republika Indonezija
PURA WISATA BARUNA	135-025	Ni znana	Republika Indonezija
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republika Indonezija
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republika Indonezija
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Ni znana	Republika Indonezija
SKY AVIATION	135-044	Ni znana	Republika Indonezija
SMAC	135-015	SMC	Republika Indonezija
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republika Indonezija
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Ni znana	Republika Indonezija
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Ni znana	Republika Indonezija
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republika Indonezija
TRAVIRA UTAMA	135-009	Ni znana	Republika Indonezija
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republika Indonezija

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika ali številka operativne licence	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republika Indonezija
UNINDO	135-040	Ni znana	Republika Indonezija
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republika Indonezija
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Kazahstana, odgovorni za regulativni nadzor, razen prevoznika Air Astana, vključno z			**Republika Kazahstan**
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	Republika Kazahstan
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Republika Kazahstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Republika Kazahstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Republika Kazahstan
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0345-08	CID	Republika Kazahstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republika Kazahstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republika Kazahstan
AVIA-JAYNAR/avia-zhaynar	AK-0435-10	SAP	Republika Kazahstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Republika Kazahstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Republika Kazahstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Republika Kazahstan
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Republika Kazahstan
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Republika Kazahstan
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Republika Kazahstan
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Republika Kazahstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republika Kazahstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Republika Kazahstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republika Kazahstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republika Kazahstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republika Kazahstan
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	Republika Kazahstan
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Republika Kazahstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republika Kazahstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Republika Kazahstan
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Republika Kazahstan
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Republika Kazahstan
MEGA Airlines	AK-0424-10	MGK	Republika Kazahstan

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika ali številka operativne licence	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Republika Kazahstan
Prime aviation	AK-0393-09	PKZ	Republika Kazahstan
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Republika Kazahstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Republika Kazahstan
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Republika Kazahstan
Scat	AK-0420-10	VSV	Republika Kazahstan
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Republika Kazahstan
SKYJET	AK-0398-09	SSR	Republika Kazahstan
UST-KAMENOGORSK/AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Republika Kazahstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republika Kazahstan
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Kirgiške republike, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Kirgiška republika**
AIR MANAS	17	MBB	Kirgiška republika
ASIAN AIR	36	AZZ	Kirgiška republika
Avia Traffic Company	23	AVJ	Kirgiška republika
AEROSTAN (EX Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	Kirgiška republika
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgiška republika
Click Airways	11	CGK	Kirgiška republika
DAMES	20	DAM	Kirgiška republika
EASTOK AVIA	15	EEA	Kirgiška republika
ITEK Air	04	IKA	Kirgiška republika
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgiška republika
Kyrgyzstan	03	LYN	Kirgiška republika
KYRGYZSTAN AIRLINE	Ni znana	KGA	Kirgiška republika
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgiška republika
Sky Way Air	21	SAB	Kirgiška republika
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgiška republika
VALOR AIR	07	VAC	Kirgiška republika
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Liberije, odgovorni za regulativni nadzor			**Liberija**
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Gabonske republike, pristojni za regulativni nadzor, razen prevoznikov Gabon Airlines, Afrijet in SN2AG, vključenih v Prilogo B, vključno z			**Gabonska republika**

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika ali številka operativne licence	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Ni znana	Gabonska republika
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Gabonska republika
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gabonska republika
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabonska republika
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Gabonska republika
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gabonska republika
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Ni znana	Gabonska republika
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Islamske republike Mavretanije, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Islamska republika Mavretanija**
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Islamska republika Mavretanija
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Republike Mozambik, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Republika Mozambik**
Mozambique Airlines – linhas aereas de moçambique	MOZ-01/2010	LAM	Republika Mozambik
Mozambique Express/MEX	02 iz leta 2010	MXE	Republika Mozambik
Trans Airways/KAYA AIRLINES	03 iz leta 2010	Ni znana	Republika Mozambik
Helicopteros Capital	Ni znana	Ni znana	Republika Mozambik
CFA Mozambique	Ni znana	Ni znana	Republika Mozambik
Unique Air Charter	Ni znana	Ni znana	Republika Mozambik
Aerovisao de Mozambique	Ni znana	Ni znana	Republika Mozambik
Safari Air	Ni znana	Ni znana	Republika Mozambik
ETA Air Charter LDA	04 iz leta 2010	Ni znana	Republika Mozambik
Emilio Air Charter lda	05 iz leta 2010	Ni znana	Republika Mozambik
CFM-TTA sA	07 iz leta 2010	Ni znana	Republika Mozambik
Aero-Servicos sarl	08 iz leta 2010	Ni znana	Republika Mozambik
VR Cropsprayers lda	06 iz leta 2010	Ni znana	Republika Mozambik
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Republike Filipini, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Republika Filipini**
Aerowurks Aerial SprAying Services	2010030	Ni znana	Republika Filipini
Air Philippines Corporation	2009006	GAP	Republika Filipini

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika ali številka operativne licence	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Ni znana	Republika Filipini
Airtrack Agricultural Corporation	2010027	Ni znana	Republika Filipini
Asia Aircraft Overseas Philippines Inc.	4AN9800036	Ni znana	Republika Filipini
Aviation Technology Innovators, Inc.	4AN2007005	Ni znana	Republika Filipini
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Ni znana	Republika Filipini
AYALA aviation corp.	4AN9900003	Ni znana	Republika Filipini
Beacon	Ni znana	Ni znana	Republika Filipini
BENDICE transport management inc.	4AN2008006	Ni znana	Republika Filipini
Canadian helicopters philippines inc.	4AN9800025	Ni znana	Republika Filipini
Cebu Pacific Air	2009002	CEB	Republika Filipini
Chemtrad Aviation Corporation	2009018	Ni znana	Republika Filipini
CM aero	4AN2000001	Ni znana	Republika Filipini
Corporate Air	Ni znana	Ni znana	Republika Filipini
Cyclone airways	4AN9900008	Ni znana	Republika Filipini
Far East Aviation Services	2009013	Ni znana	Republika Filipini
F.F. Cruz and Company, Inc.	2009017	Ni znana	Republika Filipini
Huma Corporation	2009014	Ni znana	Republika Filipini
Inaec Aviation Corp.	4AN2002004	Ni znana	Republika Filipini
Island Aviation	2009009	SOY	Republika Filipini
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Ni znana	Republika Filipini
Lion Air, Incorporated	2009019	Ni znana	Republika Filipini
Macro asia air taxi services	2010029	Ni znana	Republika Filipini
Mindanao Rainbow Agricultural Development Services	2009016	Ni znana	Republika Filipini
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Ni znana	Republika Filipini
Omni aviation corp.	2010033	Ni znana	Republika Filipini
Pacific East Asia Cargo Airlines, Inc.	4AS9800006	PEC	Republika Filipini
Pacific Airways Corporation	4AN9700007	Ni znana	Republika Filipini
Pacific Alliance Corporation	4AN2006001	Ni znana	Republika Filipini
Philippine Airlines	2009001	PAL	Republika Filipini
Philippine Agricultural aviation corp.	4AN9800015	Ni znana	Republika Filipini
Royal air charter services Inc.	2010024	Ni znana	Republika Filipini
Royal Star Aviation, Inc.	2010021	Ni znana	Republika Filipini

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika ali številka operativne licence	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Ni znana	Republika Filipini
Southstar aviation company, inc.	4AN9800037	Ni znana	Republika Filipini
Spirit of Manila Airlines Corporation	2009008	MNP	Republika Filipini
Subic international air charter	4AN9900010	Ni znana	Republika Filipini
Subic seaplane, inc.	4AN2000002	Ni znana	Republika Filipini
Topflite airways, inc.	4AN9900012	Ni znana	Republika Filipini
Transglobal Airways Corporation	2009007	TCU	Republika Filipini
World aviation, corp.	Ni znana	Ni znana	Republika Filipini
WcC Aviation Company	2009015	Ni znana	Republika Filipini
YOkota aviation, inc.	Ni znana	Ni znana	Republika Filipini
ZenitH Air, Inc.	2009012	Ni znana	Republika Filipini
Zest Airways Incorporated	2009003	RIT	Republika Filipini
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Sao Tomea in Principa, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Sao Tome in Principe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Ni znana	Sao Tome in Principe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Sao Tome in Principe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Sao Tome in Principe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Ni znana	Sao Tome in Principe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Sao Tome in Principe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Ni znana	Sao Tome in Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tome in Principe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Sao Tome in Principe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Ni znana	Sao Tome in Principe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Sao Tome in Principe
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Sierre Leoneja, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	Ni znana	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Ni znana	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Ni znana	Ni znana	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Ni znana	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Ni znana	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Ni znana	SVT	Sierra Leone

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika ali številka operativne licence	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika
TEEBAH AIRWAYS	Ni znana	Ni znana	Sierra Leone
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Sudana, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Republika Sudan**
Sudan Airways	Ni znana	SUD	Republika Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republika Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republika Sudan
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Republika Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republika Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republika Sudan
ALMAJARA AVIATION	Ni znana	MJA	Republika Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republika Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republika Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republika Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Ni znana	Republika Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republika Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republika Sudan
TARCO AIRLINES	056	Ni znana	Republika Sudan
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Svazija, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Svazi**
SWAZILAND AIRLINK	Ni znana	SZL	Svazi
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Zambije, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Zambija**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambija

PRILOGA B

SEZNAM LETALSKIH PREVOZNIKOV, ZA KATERE VELJAJO OMEJITVE PRI OPRAVLJANJU LETOV V EU [1]

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika	Vrsta zrakoplova z omejeno dejavnostjo	Registrske oznake in serijske številke, če so na voljo	Država registracije
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Demokratična ljudska republika Koreja (DLRK)	Vsa flota razen: 2 zrakoplovov tipa TU- 204	Vsa flota razen: P-632, P-633	Demokratična ljudska republika Koreja (DLRK)
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC-G/ DSA	ABS	Gabonska republika	Vsa flota razen: 2 zrakoplovov tipa Falcon 50, 2 zrakoplovov tipa Falcon 900	Vsa flota razen: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Gabonska republika
AIR ASTANA [2]	AK-0388-09	KZR	Kazahstan	Vsa flota razen: 2 zrakoplovov tipa B-767, 4 zrakoplovov tipa B-757, 10 zrakoplovov tipa A319/320/321, 5 zrakoplovov tipa Fokker 50	Vsa flota razen: P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-MAS; P4-NAS; P4-OAS; P4-PAS; P4-SAS; P4-TAS; P4-UAS; P4-VAS; P4-WAS; P4-YAS; P4-XAS; P4-HAS; P4-IAS; P4-JAS; P4-KAS;	Aruba (Kraljevina Nizozemska)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LtD	AOC 017	ALE	Republika Gana	Vsa flota razen: 2 zrakoplov tipa DC8-63F	Vsa flota razen: 9G-TOP in 9G-RAC	Republika Gana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Vsa flota razen: 2 zrakoplovov tipa Boeing B-737-300, 2 zrakoplovov tipa ATR 72-500, 1 zrakoplova tipa ATR 42-500, 1 zrakoplova tipa ATR 42-320 in 3 zrakoplovov tipa DHC 6-300	Vsa flota razen: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republika Madagaskar
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Komori	Vsa flota razen: LET 410 UVP	Vsa flota razen: D6-CAM (851336)	Komori
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Gabonska republika	Vsa flota razen: 1 zrakoplova tipa Boeing B-767-200	Vsa flota razen: TR-LHP	Gabonska republika

[1] Letalskim prevoznikom iz Priloge B se lahko dovoli uveljavljanje prometnih pravic z uporabo zrakoplovov, zakupljenih skupaj s posadko od letalskega prevoznika, za katerega ne velja prepoved opravljanja letov, če 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	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika	Vrsta zrakoplova z omejeno dejavnostjo	Registrske oznake in serijske številke, če so na voljo	Država registracije
IRAN AIR ([4])	FS100	IRA	Islamska republika Iran	Vsa flota razen: 14 zrakoplovov tipa A-300, 8 zrakoplovov tipa A-310, 1 zrakoplova tipa B-737	Vsa flota razen: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Islamska republika Iran
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabonska republika	Vsa flota razen: 1 zrakoplova tipa Challenger CL601, 1 zrakoplova tipa HS-125-800	Vsa flota razen: TR-AAG, ZS-AFG	Gabonska republika; Južnoafriška republika
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republika Angola	Vsa flota razen: 3 zrakoplovov tipa Boeing B-777 in 4 zrakoplovov tipa Boeing B-737-700	Vsa flota razen: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republika Angola

([1]) Afrijet lahko pri svojih sedanjih dejavnostih v Evropski uniji uporablja le navedene zrakoplove.
([2]) Air Astana lahko pri svojih sedanjih dejavnostih v Evropski uniji uporablja le navedene zrakoplove.
([3]) Gabon Airlines lahko uporablja samo navedeni zrakoplov za opravljanje svojih sedanjih dejavnosti v Evropski uniji.
([4]) Iran Air lahko leti v Evropsko unijo le s posebnimi zrakoplovi in pod pogoji, določenimi v uvodni izjavi (69) Uredbe (EU) št. 590/2010, UL L 170, 6.7.2010, str. 15.