UREDBA KOMISIJE (ES) št. 298/2009

z dne 8. aprila 2009,

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)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti,

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 z dne 22. marca 2006 je bil vzpostavljen seznam Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti iz poglavja II Uredbe (ES) št. 2111/2005 ([2]).

(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 predložile 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 Skupnosti 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. 3922/91 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, ki so odgovorni za regulativni nadzor nad zadevnimi letalskimi prevozniki.

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

Prevozniki iz Skupnosti

(7) Na podlagi rezultatov preverjanj na ploščadi, opravljenih v okviru programa SAFA na zrakoplovih nekaterih letalskih prevoznikov Skupnosti, ter posebnih inšpekcijskih pregledov za določeno področje in 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: pristojni organi Švedske so razveljavili spričevalo letalskega prevoznika Nordic Regional ter začasno preklicali spričevala letalskih prevoznikov Fly Excellent in Aero Syncro; pristojni organi Španije so razveljavili spričevalo letalskega prevoznika Bravo Airlines in njegovo operativno licenco; pristojni organi Portugalske so 22. januarja 2009 odpravili začasni preklic spričevala letalskega prevoznika Luzair, potem ko so preverili, ali je prevoznik uspešno izvedel korekcijske ukrepe; pristojni organi Grčije so 18. decembra 2008 odpravili začasni preklic spričevala letalskega prevoznika Hellenic Imperial Airways, potem ko so preverili, ali je prevoznik uspešno zaključil korekcijske ukrepe, 28. januarja 2009 pa so začasno preklicali spričevalo letalskega prevoznika Euroair Ltd na zahtevo samega prevoznika, potem ko mu je bila začasno odvzeta odobritev organizacije za vodenje stalne plovnosti.

Letalski prevozniki iz Republike Kazahstan

Starline KZ

(8) Obstajajo preverjeni dokazi o resnih varnostnih pomanjkljivostih prevoznika Starline KZ, certificiranega v Kazahstanu. Te pomanjkljivosti so med preverjanji na ploščadi, izvedenimi po programu SAFA ([4]), odkrile Bolgarija in druge države ECAC. Ponavljanje teh neskladnosti kaže na sistemske varnostne pomanjkljivosti na področju dejavnosti in vzdrževanja.

([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.
([4]) DGCATR-2007-357, DGCATR-2007-359, DGCATR-2008-166, BUL-2008-8, BUL-2008-9.

(9) Prevoznik Starline KZ se ni primerno in pravočasno odzval na preiskavo uprave za civilno letalstvo Bolgarije glede varnostnega vidika svoje dejavnosti, s čimer je pokazal pomanjkanje komunikacije, kar je razvidno iz tega, da ni ustrezno odgovoril na korespondenco iz navedene države članice. Prevoznik Starline KZ je pokazal pomanjkanje sposobnosti za odpravo teh varnostnih pomanjkljivosti, ki ostajajo nerešene.

(10) Komisija je ob upoštevanju navedenih pomanjkljivosti 27. januarja 2009 začela posvetovanja s pristojnimi organi Kazahstana, na katerih je izrazila resne pomisleke glede varnosti dejavnosti prevoznika Starline KZ ter v skladu s členom 7 Uredbe (ES) št. 2111/2005 zahtevala pojasnila v zvezi z ukrepi, ki so jih pristojni organi in prevoznik sprejeli v odgovor na te pomanjkljivosti.

(11) Ti organi se niso primerno in pravočasno odzvali na preiskavo Komisije glede nadzora nad varnostjo prevoznika Starline KZ, saj Komisija v predpisanem roku ni prejela zahtevanih informacij, zlasti spričevala letalskega prevoznika, skupaj s priloženimi popolnimi specifikacijami dejavnosti, zahtevami in omejitvami.

(12) Prevoznik Starline KZ je zaprosil za zaslišanje pred Odborom za varnost v zračnem prometu in je bil zaslišan 24. marca 2009. Vendar zaslišanje ni zagotovilo zadostnih dokazov o tem, da je prevoznik uspešno izvedel korekcijske ukrepe. Med zaslišanjem so pristojni organi Kazahstana Komisiji predstavili svojo odločitev z dne 4. februarja 2009, da nameravajo omejiti dejavnosti prevoznika Starline KZ na območje zunaj evropskega zračnega prostora.

(13) Glede na navedeno se na podlagi splošnih meril ocenjuje, da prevoznik Starline KZ ne izpolnjuje ustreznih varnostnih standardov in ga je zato treba vključiti v Prilogo A.

East Wing

(14) Obstajajo preverjeni dokazi o resnih varnostnih pomanjkljivostih prevoznika East Wing, certificiranega v Kazahstanu. Te pomanjkljivosti sta med preverjanji na ploščadi, izvedenimi po programu SAFA ([1]), odkrili Francija in Romunija. Ugotovitve preverjanj kažejo sistemsko pojavljanje varnostnih pomanjkljivosti.

(15) Prevoznik East Wing se ni primerno odzval na preiskavo uprave za civilno letalstvo Francije glede varnostnega vidika svoje dejavnosti, s čimer je pokazal pomanjkanje komunikacije, kar je razvidno iz tega, da ni ustrezno odgovoril na korespondenco iz navedene države članice. Prevoznik East Wing je pokazal pomanjkanje sposobnosti za odpravo teh varnostnih pomanjkljivosti, ki ostajajo nerešene.

(16) Komisija je ob upoštevanju navedenih pomanjkljivosti začela posvetovanja s pristojnimi organi Kazahstana, na katerih je izrazila resne pomisleke glede varnosti dejavnosti prevoznika East Wings ter zahtevala pojasnila v zvezi z ukrepi, ki so jih pristojni organi in prevoznik sprejeli v odgovor na te pomanjkljivosti.

(17) Obstajajo dokazi, da je prevoznik East Wing prevzel dejavnosti prevoznika GST Aero, ki je bil 22. marca 2006 ([2]) vključen v Prilogo A in z nje izključen, ko so pristojni organi Kazahstana marca 2007 ([3]) obvestili Komisijo o odvzemu spričevala temu prevozniku.

(18) Pristojni organi Kazahstana so sporočili, da so 4. februarja 2009 dejavnosti prevoznika East Wing omejili na območje zunaj evropskega zračnega prostora. Vendar se ti organi niso primerno in pravočasno odzvali na preiskavo Komisije glede nadzora nad varnostjo prevoznika East Wing, saj niso predložili ustreznih dokazil v zvezi s spričevalom letalskega prevoznika, skupaj s priloženimi popolnimi specifikacijami dejavnosti, zahtevami in omejitvami.

(19) Prevoznik East Wing je zaprosil za zaslišanje pred Odborom za varnost v zračnem prometu in je bil zaslišan 24. marca 2009. Vendar zaslišanje ni zagotovilo zadostnih dokazov o tem, da je prevoznik uspešno izvedel korekcijske ukrepe, je pa pokazalo, da prevoznik ni seznanjen z omejitvami glede opravljanja letov v evropskem zračnem prostoru. Glede na navedeno se na podlagi splošnih meril ocenjuje, da prevoznik East Wing ne izpolnjuje ustreznih varnostnih standardov in ga je zato treba vključiti v Prilogo A.

ATMA Airlines

(20) Obstajajo preverjeni dokazi o resnih varnostnih pomanjkljivostih prevoznika ATMA Airlines, certificiranega v Kazahstanu. Te pomanjkljivosti so med preverjanji na ploščadi, izvedenimi v okviru programa SAFA ([4]), odkrile Nemčija, Norveška in Turčija. Ugotovitve preverjanj kažejo sistemsko pojavljanje varnostnih pomanjkljivosti.

(21) Prevoznik ATMA Airlines se ni primerno odzval na preiskavo uprav za civilno letalstvo Nemčije in Norveške glede varnostnega vidika svoje dejavnosti, s čimer je pokazal pomanjkanje komunikacije, kar je razvidno iz tega, da ni ustrezno odgovoril na korespondenco iz navedenih držav. Prevoznik ATMA Airlines je pokazal pomanjkanje sposobnosti za odpravo teh varnostnih pomanjkljivosti, ki ostajajo nerešene.

([1]) DGAC/F-2007-2509, RCAARO-2008-36, RCAARO-2008-54.

([2]) Uvodne izjave (38) do (43) Uredbe (ES) št. 474/2006 z dne 22. marca 2006, UL L 84, 23.3.2006, str. 14.

([3]) Uvodna izjava (17) Uredbe (ES) št. 235/2007 z dne 5. marca 2007, UL L 66, 6.3.2007, str. 3.

([4]) LBA/D-2008-13, CAA-N-2007-137, DGCATR-2008-25.

(22) Komisija je ob upoštevanju navedenih pomanjkljivosti začela posvetovanja s pristojnimi organi Kazahstana, na katerih je izrazila resne pomisleke glede varnosti dejavnosti prevoznika ATMA Airlines ter zahtevala pojasnila v zvezi z ukrepi, ki so jih pristojni organi in prevoznik sprejeli v odgovor na te pomanjkljivosti.

(23) Pristojni organi Kazahstana so sporočili, da so 4. februarja 2009 dejavnosti prevoznika ATMA Airlines omejili na območje zunaj evropskega zračnega prostora. Vendar se ti organi niso primerno in pravočasno odzvali na preiskavo Komisije glede nadzora nad varnostjo prevoznika ATMA Airlines, saj niso predložili ustreznih dokazil v zvezi s spričevalom letalskega prevoznika, skupaj s priloženimi popolnimi specifikacijami dejavnosti, zahtevami in omejitvami.

(24) Prevoznik ATMA Airlines je zaprosil za zaslišanje pred Odborom za varnost v zračnem prometu in je bil zaslišan 24. marca 2009. Vendar zaslišanja niso zagotovila zadostnih dokazov o tem, da je prevoznik uspešno izvedel korekcijske ukrepe.

(25) Glede na navedeno se na podlagi splošnih meril ocenjuje, da prevoznik ATMA Airlines ne izpolnjuje ustreznih varnostnih standardov in ga je zato treba vključiti v Prilogo A.

Berkut Air

(26) Obstajajo preverjeni dokazi o resnih varnostnih pomanjkljivostih prevoznika Berkut Air, certificiranega v Kazahstanu. Te pomanjkljivosti sta med preverjanji na ploščadi, izvedenimi po programu SAFA ([1]), odkrili Francija in Romunija. Ugotovitve preverjanj kažejo sistemsko pojavljanje varnostnih pomanjkljivosti.

(27) Prevoznik Berkut Air se ni primerno in pravočasno odzval na preiskavo uprave za civilno letalstvo Romunije glede varnostnega vidika svoje dejavnosti, s čimer je pokazal pomanjkanje komunikacije, kar je razvidno iz tega, da ni ustrezno odgovoril na korespondenco iz navedene države članice. Prevoznik Berkut Air je pokazal pomanjkanje sposobnosti za odpravo teh varnostnih pomanjkljivosti, ki ostajajo nerešene.

(28) Komisija je ob upoštevanju navedenih pomanjkljivosti začela posvetovanja s pristojnimi organi Kazahstana, na katerih je izrazila resne pomisleke glede varnosti dejavnosti prevoznika Berkut Air ter zahtevala pojasnila v zvezi z ukrepi, ki so jih pristojni organi sprejeli v odgovor na te pomanjkljivosti.

(29) Pristojni organi Kazahstana so sporočili, da so februarja 2009 začasno preklicali spričevalo letalskega prevoznika BEK Air, prej znanega kot Berkut Air. Vendar se ti organi niso primerno in pravočasno odzvali na preiskavo Komisije glede nadzora nad varnostjo prevoznika Berkut Air, saj niso predložili zahtevane dokumentacije in sporočili ustreznih dokazil o sprejetju korekcijskih ukrepov.

(30) Glede na navedeno se na podlagi splošnih meril ocenjuje, da prevoznik Berkut Air ne izpolnjuje ustreznih varnostnih standardov in ga je zato treba vključiti v Prilogo A.

Air Company Kokshetau

(31) Obstajajo preverjeni dokazi o resnih varnostnih pomanjkljivostih prevoznika Air Company Kokshetau, certificiranega v Kazahstanu. Te pomanjkljivosti je med preverjanji na ploščadi, izvedenimi po programu SAFA ([2]), odkrila Italija. Zadevajo zrakoplov vrste IL-62, ki ni opremljen s sistemom TAWS (E-GPWS), s pasovi, s kisikovimi maskami za let nad FL 250, ki se lahko hitro nadenejo, in z ustreznim sistemom za osvetlitev poti pobega.

(32) Prevoznik Air Company Kokshetau se ni primerno in pravočasno odzval na preiskavo uprave za civilno letalstvo Italije glede varnostnega vidika svoje dejavnosti, s čimer je pokazal pomanjkanje komunikacije, kar je razvidno iz tega, da ni ustrezno odgovoril na korespondenco iz navedene države članice. Prevoznik Air Company Kokshetau je pokazal pomanjkanje sposobnosti za odpravo teh varnostnih pomanjkljivosti, ki ostajajo nerešene.

(33) Komisija je ob upoštevanju navedenih pomanjkljivosti začela posvetovanja s pristojnimi organi Kazahstana, na katerih je izrazila resne pomisleke glede varnosti dejavnosti prevoznika Air Company Kokshetau ter zahtevala pojasnila v zvezi z ukrepi, ki so jih pristojni organi sprejeli v odgovor na te pomanjkljivosti.

(34) Pristojni organi Kazahstana so obvestili Komisijo o svoji odločitvi, da nameravajo 13. februarja 2009 zrakoplov vrste IL-62M s serijskima številkama 1138234 in 1748445 umakniti s spričevala letalskega prevoznika Air Company Kokshetau ter poleg tega s 24. marcem preklicati spričevalo tega letalskega prevoznika zaradi stečaja. Vendar se ti organi niso primerno odzvali na preiskavo Komisije glede posredovanja ustreznih dokazil o razveljavitvi spričevala letalskega prevoznika.

([1]) RCAARO-2008-35, RCAARO-2008-37, RCAARO-2008-75.

([2]) ENAC-IT-2007-785.

(35) Glede na navedeno se na podlagi splošnih meril ocenjuje, da prevoznik Air Company Kokshetau ne izpolnjuje ustreznih varnostnih standardov in ga je zato treba vključiti v Prilogo A.

Sayat Air

(36) Obstajajo preverjeni dokazi o resnih varnostnih pomanjkljivostih prevoznika Sayat Air, certificiranega v Kazahstanu. Te pomanjkljivosti je med preverjanji na ploščadi, izvedenimi po programu SAFA ([1]), odkrila ena od držav ECAC. Zadevajo zrakoplov vrste IL-62, ki ni opremljen s (a) sistemom TAWS (E-GPWS), (b) kisikovimi maskami za posadko, ki se lahko hitro nadenejo, (c) rešilnimi jopiči in (d) ustreznim sistemom za osvetlitev poti pobega. Poleg tega je zrakoplov letel, čeprav na krovu ni imel kontrolnih seznamov za preverjanje v sili in potrdila o vzdrževanju, zbirka podatkov NAV pa je bila že več kot dve leti zastarela.

(37) Prevoznik Sayat Air je pokazal pomanjkanje sposobnosti za odpravo teh varnostnih pomanjkljivosti, ki ostajajo nerešene.

(38) Pristojni organi Kazahstana se niso primerno in pravočasno odzvali na preiskavo Komisije glede nadzora nad varnostjo prevoznika Sayat Air, s čimer so pokazali pomanjkanje komunikacije, kar je razvidno iz tega, da niso ustrezno odgovorili na korespondenco Komisije, zlasti glede sporočila o spričevalu letalskega prevoznika, skupaj s priloženimi popolnimi specifikacijami dejavnosti, zahtevami in omejitvami.

(39) Pristojni organi Kazahstana niso dokazali, da so opravili ustrezen nadzor nad tem prevoznikom v skladu s svojimi obveznostmi iz Čikaške konvencije.

(40) Glede na navedeno se na podlagi splošnih meril ocenjuje, da prevoznik Sayat Air ne izpolnjuje ustreznih varnostnih standardov in ga je zato treba vključiti v Prilogo A.

Scat

(41) Obstajajo preverjeni dokazi o resnih varnostnih pomanjkljivostih prevoznika Scat, certificiranega v Kazahstanu. Zlasti zrakoplov vrste Yak-42 z registrsko oznako UP-Y4205 ni opremljen s TAWS (E-GPWS), kot zahtevajo določbe ICAO. Te pomanjkljivosti je med preverjanji na ploščadi, izvedenimi po programu SAFA ([2]), odkrila ena od držav ECAC.

(42) Komisija je ob upoštevanju navedenih pomanjkljivosti začela posvetovanja s pristojnimi organi Kazahstana, na katerih je izrazila resne pomisleke glede varnosti dejavnosti prevoznika Scat ter zahtevala pojasnila v zvezi z ukrepi, ki so jih pristojni organi sprejeli v odgovor na te pomanjkljivosti.

(43) Pristojni organi Kazahstana so predložili dokaze, da so zrakoplov vrste Yak-42 z registrsko oznako UP-Y4205 umaknili iz registra.

(44) Prevoznik Scat je zaprosil za zaslišanje pred Odborom za varnost v zračnem prometu in med zaslišanjem dne 24. marca 2009 potrdil, da ta zrakoplov ne opravlja več letov.

(45) Glede na to Komisija meni, da nadaljnji ukrepi v zvezi s tem prevoznikom niso potrebni.

Splošen nadzor nad varnostjo letalskih prevoznikov iz Republike Kazahstan

(46) Komisija je pristojne organe Kazahstana opozorila, da rezultati preverjanj na ploščadi pri spremljanju delovanja številnih drugih letalskih prevoznikov, ki jim je bila v Kazahstanu izdana licenca, še vedno niso zadovoljivi. Pristojni organi Kazahstana so bili pozvani, da to pojasnijo in po potrebi sprejmejo ustrezne ukrepe.

(47) Pristojni organi Kazahstana so sporočili vrsto izvršilnih ukrepov, ki so jih sprejeli v zvezi s številnimi kazahstanskimi prevozniki. Ti organi so sporočili zlasti, da so 4. februarja 2009 omejili dejavnosti prevoznikov Investavia, Skybus in Aytirau Aye Zholy na območje zunaj evropskega zračnega prostora. Komisija bo začela nujna posvetovanja s kazahstanskimi organi, v zvezi s temi prevozniki pa bo sprožila postopek iz člena 7 Uredbe (ES) št. 2111/2005.

(48) Komisija od pristojnih organov Kazahstana odločno zahteva, da povečajo svoja prizadevanja za reformo sistema civilnega letalstva in okrepijo nadzor nad varnostjo vseh prevoznikov, certificiranih v tej državi. Komisija se bo še naprej posvetovala s temi organi, da bi ocenila stanje kazahstanskih prevoznikov, in je pripravljena skupaj z državami članicami oceniti vse pravočasno predložene dokaze v zvezi s tem.

Orient Thai Airlines in One Two Go Airlines

(49) Po nesreči leta OG 269 prevoznika One Two Go v Phuketu 16. septembra 2007, pri kateri je bil popolnoma uničen zrakoplov vrste MD-80 in je življenje izgubilo 90 ljudi, vključno s številnimi evropskimi potniki, je Komisija začela posvetovanja s pristojnimi organi Tajske, odgovornimi za nadzor nad varnostjo tega prevoznika.

([1]) SDAT-2007-36.
([2]) GDCA-2008-10.

(50) Komisija je 5. marca 2009 tema dvema prevoznikoma poslala dopis v skladu s členom 7 Uredbe (ES) št. 2111/2005.

(51) Pristojni organi Tajske (tajski oddelek za civilno letalstvo) so Komisijo obvestili, da so preiskave, ki so bile opravljene po nesreči, pokazale, da sta prevoznik Orient Thai in njegova hčerinska družba One Two Go kršila predpise o zračni plovbi, predvsem s ponaredbo preverjanj usposobljenosti za osem pilotov prevoznikov. Zato je tajski oddelek za civilno letalstvo začasno ukinil lete zrakoplova vrste MD-80 prevoznikov One Two Go in Orient Thai ter od njiju zahteval, da izvedeta vrsto korekcijskih ukrepov.

(52) Poleg tega je tajski oddelek za civilno letalstvo obvestil Komisijo, da se je 25. novembra 2008 odločil ponovno aktivirati spričevalo letalskega prevoznika One Two Go. Njegova matična družba Orient Thai ima dovoljenje za ponovno opravljanje letov z zrakoplovom vrste MD-80 že od 7. oktobra 2008.

(53) Skupina evropskih strokovnjakov je od 10. do 13. marca 2009 v Kraljevini Tajski izvedla obisk za ugotavljanje dejstev na področju letalskih dejavnosti in licenc za letalsko osebje, da bi preverila, če so letalski prevozniki izvedli korekcijske ukrepe za odpravo varnostnih pomanjkljivosti, ki jih je predhodno ugotovil tajski oddelek za civilno letalstvo. Skupina, ki je opravila obisk, je lahko ocenila, da prevoznik One Two Go ne opravlja letalskih dejavnosti. Prevoznik One Two Go je odgovoren za trženje letov, ki jih dejansko upravlja prevoznik Orient Thai, na podlagi zakupne pogodbe, pri čemer je One Two Go zakupnik, Orient Thai pa zakupodajalec. Prevoznik Orient Thai prevozniku One Two Go zagotovi zrakoplov, celotno posadko, vzdrževanje in zavarovanje. Celotno osebje, vključeno v dejavnosti prevoznika Orient Thai v imenu prevoznika One Two Go, je zaposleno pri prevozniku Orient Thai.

(54) Iz poročila o obisku za ugotavljanje dejstev je razvidno tudi, da je do zdaj prevoznik Orient Thai sprejel korekcijske ukrepe, tajski oddelek za civilno letalstvo pa ukrepe za odpravo predhodno ugotovljenih varnostnih pomanjkljivosti. Komisija bo natančno spremljala stanje glede varnosti prevoznika Orient Thai. Zato mora tajski oddelek za civilno letalstvo Komisiji v obdobju, ki ni daljše od dveh mesecev, predložiti vse potrebne informacije glede učinkovitosti navedenih ukrepov.

(55) Tajski oddelek za civilno letalstvo je 19. marca 2009 obvestil Komisijo, da namerava prevoznik One Two Go en: julija 2009 začeti opravljati lastne letalske dejavnosti. Vendar je iz poročila skupine EU razvidno, da je tajski direktorat za civilno letalstvo letalskemu prevozniku One Two Go dodelil spričevalo kljub temu, ni mogel ustrezno oceniti, ali je prevoznik spodoben varno opravljati letalske dejavnosti, saj ta prevoznik ni predloži podrobne dokazne dokumentacije, ki je v skladu s tajskimi predpisi potrebna za izvajanje standardov ICAO. Poleg tega je tajski direktorat za civilno letalstvo 29. marca 2009 sporočil, da namerava razveljaviti spričevalo letalskega prevoznika One Two Go, vendar bi imel prevoznik na podlagi svoje licence letalskega prevoznika še naprej v zakupu redne lete prevoznika Orient Thai.

(56) Glede na navedeno se na podlagi splošnih meril ocenjuje, da prevoznik One Two Go ne izpolnjuje ustreznih varnostnih standardov. Zanj bi morala veljati prepoved opravljanja letov in ga je zato treba vključiti v Prilogo A.

Letalski prevozniki iz Republike Benin

(57) Obstajajo preverjeni dokazi o pomanjkanju sposobnosti organov, pristojnih za nadzor nad letalskimi prevozniki, ki jim je bila v Beninu izdana licenca, za odpravo varnostnih pomanjkljivosti, kar je razvidno iz izsledkov revizije, ki jo je marca 2007 v Beninu 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 Benina za izvajanje njihovih pristojnosti za nadzor nad varnostjo v zračnem prometu. Ob zaključku svoje revizije je ICAO ugotovil, da se več kot 80,22 % standardov ICAO ne izvaja. 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.

(58) Obstajajo dokazi o pomanjkanju sposobnosti pristojnih organov Benina za učinkovito odpravo kršitev, ki jih je ugotovil ICAO, na kar kaže dejstvo, da ICAO v svojem končnem poročilu iz decembra 2007 meni, da velik del korekcijskih ukrepov, ki so jih predlagali ali jih izvajajo ti organi, dejansko ne obravnava ugotovljenih pomanjkljivosti. Predvsem na področju letalskih dejavnosti 50 % ukrepov, ki jih je predlagal Benin, po mnenju ICAO ni bilo v celoti sprejemljivih.

(59) Komisija je ob upoštevanju končnega poročila ICAO začela posvetovanja s pristojnimi organi Benina, na katerih je izrazila resne pomisleke glede varnosti dejavnosti letalskih prevoznikov z dovoljenji v tej državi ter zahtevala pojasnila v zvezi z ukrepi, ki so jih pristojni organi Benina sprejeli v odgovor na ugotovitve ICAO ter pripombe glede sprejemljivosti korekcijskih ukrepov.

(60) Med zaslišanjem pred Odborom za varnost v zračnem prometu 25. marca 2009 so pristojni organi Benina navedli, da se je izvajanje korekcijskih ukrepov, ki naj bi se zaključilo leta 2008, dejansko prestavilo na avgust/december 2009.

(61) Dokumentacija, ki so jo predložili pristojni organi Benina, dokazuje, da spričevala letalskega prevoznika, izdana prevoznikom, certificiranim v Beninu, ne izpolnjujejo standardov ICAO za mednarodne lete, kar potrjuje, da se ugotovitve ICAO še ne obravnavajo učinkovito. Pregled stanja spričeval ter priloženih specifikacij dejavnosti letalskih prevoznikov Aero Benin, Africa Airways, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair, Royal Air in Trans Air Benin povzroča resne pomisleke. Spričevalo letalskega prevoznika Africa Airways ni bilo predloženo. Druga spričevala letalskega prevoznika ne navajajo veljavnih predpisov, ki so bili uporabljeni kot podlaga za certificiranje, področje dejavnosti pa omogoča opravljanje letov po celem svetu, čeprav pristojni organi Benina trdijo, da je to omejeno na Benin in/ali podregijo. Poleg tega se zdi, da je opravljanje letov prevoznikov Aero Benin, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair in Trans Air Benin omejeno na pravila vizualnega letenja (VFR), s katerimi ni mogoče zagotoviti varnega opravljanja letov v Evropi, ter ne vključuje ustreznih posebnih dovoljenj RVSM, RNAV in RNP, ki so potrebna za zračno plovbo v evropskem zračnem prostoru. Pristojni organi Benina so navedli, da so omejili veljavnost spričevala letalskega prevoznika na šest mesecev in da nameravajo stanje hitro pojasniti. Komisija na podlagi splošnih meril meni, da mora za te prevoznike do pričakovanega ponovnega certificiranja, ki bi v celoti upoštevalo standarde ICAO, veljati prepoved opravljanja letov in jih je zato treba vključiti v Prilogo A.

(62) Prevoznik Alafia Jet je zaprosil za zaslišanje pred Odborom za varnost v zračnem prometu, tako je imel 24. marca 2009 možnost ustne predstavitve pred Odborom za varnost v zračnem prometu in predložitve pisne dokumentacije v zvezi s svojimi dejavnostmi. Prevoznik je v svoji predstavitvi navedel, da je njegovo opravljanje letov v Evropsko unijo omejeno na nujne zdravstvene storitve na zahtevo, ter predložil informacije o številnih ukrepih, ki jih je sprejel v odgovor na pomanjkljivosti, ki jih je med preverjanji na ploščadi, izvedenimi v okviru programa SAFA ([1]), odkrila Francija. Vendar ponavljanje večjih varnostnih pomanjkljivosti, odkritih med preverjanji na ploščadi, opravljenimi na zrakoplovu, ki je letel v Skupnost, kažejo na sistemske varnostne pomanjkljivosti, ki vplivajo na dejavnosti navedenega prevoznika. Z ukrepi, ki jih je prevoznik do zdaj sprejel, teh pomanjkljivosti ni bilo mogoče odpraviti.

(63) Ob upoštevanju številnih in ponavljajočih se varnostnih pomanjkljivosti, odkritih med preverjanji na ploščadi, opravljenimi na zrakoplovu, ki ga upravlja prevoznik Alafia Jet, ter nesposobnosti pristojnih organov Benina za ustrezen nadzor nad prevozniki, certificiranimi v Beninu, Komisija meni, da se ne sme dovoliti nadaljnjega opravljanja letov prevoznika Alafia Jet v Skupnost. Na podlagi splošnih meril se torej ocenjuje, da je treba prevoznika Alafia Jet vključiti v Prilogo A.

(64) Komisija v celoti podpira prizadevanja pristojnih organov Benina za izboljšanje nadzora nad varnostjo njegovih prevoznikov in meni, da bo obsežna donacija, ki jo je Svetovna banka napovedala v korist Republike Benin, omogočila velik napredek pri izpolnjevanju standardov ICAO.

Letalski prevozniki iz Gabonske republike

Gabon Airlines

(65) Prevoznik Gabon Airlines je imel od julija 2008 dovoljenje za opravljanje letov v EU samo z zrakoplovom vrste Boeing 767-200 z registrsko oznako TR-LHP pod pogoji iz uvodne izjave (15) Uredbe (ES) št. 715/2008 ([2]).

(66) Od takrat obstajajo preverjeni dokazi o varnostnih pomanjkljivostih prevoznika Gabon Airlines, certificiranega v Gabonu. Te pomanjkljivosti je med preverjanji na ploščadi, izvedenimi po programu SAFA ([3]), odkrila Francija.

(67) Vendar se je prevoznik Gabon Airlines primerno in pravočasno odzval na preiskave uprave za civilno letalstvo Francije glede varnostnega vidika svojih dejavnosti.

(68) Prevoznik Gabon Airlines je zaprosil za zaslišanje pred Odborom za varnost v zračnem prometu in je bil zaslišan 25. marca 2009. Komisija je ugotovila, da so pristojni organi Gabona februarja 2009 pri prevozniku Gabon Airlines opravili revizijo z namenom ponovnega certificiranja, pri kateri so bile ugotovljene številne kršitve, katerih odprava med zaslišanjem ni bila zadovoljivo dokazana. Pristojni organi Gabona so navedli, da ima zrakoplov trenutno prepoved letenja zaradi vzdrževanja v bazi in da nameravajo preveriti, če so bile pomanjkljivosti zadovoljivo odpravljene, preden bi se zrakoplov z registrsko oznako TR-LHP vrnil v uporabo.

(69) Glede na navedeno se na podlagi splošnih meril ocenjuje, da bi moral prevoznik Gabon Airlines ostati v Prilogi B in da bi bilo treba to prilogo spremeniti, da bi odražala stanje zrakoplova z registrsko oznako TR-LHP ter da bi se ohranila trenutna raven opravljanja letov v Skupnost.

Afrijet

(70) Prevoznik Afrijet, certificiran v Gabonu, je imel od julija 2008 dovoljenje za opravljanje letov v Skupnosti samo z zrakoplovoma vrste Falcon 50 z registrskima oznakama TR-LGV in TR-LGY ter zrakoplovom Falcon 900 z registrsko oznako TR-AFJ pod pogoji iz uvodne izjave (15) Uredbe (ES) št. 715/2008 ([4]).

([1]) DGAC/F-2008-2143, DGAC/F-2009-368, DGAC/F-2009-434, DGAC/F-2009-582.

([2]) Uredba (ES) št. 715/2008 z dne 24. julija 2008, UL L 197, 25.7.2008, str. 36.

([3]) DGAC/F-2008-1757, DGAC/F-2008-2126, DGAC/F-2008-2127, DGAC/F-2008-2451, DGAC/F-2009-140, DGAC/F-2009-161.

([4]) Uredba (ES) št. 715/2008 z dne 24. julija 2008, UL L 197, 25.7.2008, str. 36.

(71) Od takrat obstajajo preverjeni dokazi o resnih varnostnih pomanjkljivostih prevoznika Afrijet. Te pomanjkljivosti je med preverjanji na ploščadi, izvedenimi po programu SAFA ([1]), odkrila Francija.

(72) Vendar se je prevoznik Afrijet primerno in pravočasno odzval na preiskave uprave za civilno letalstvo Francije glede varnostnega vidika svojih dejavnosti.

(73) Komisija je ugotovila, da so pristojni organi Gabona januarja 2009 pri prevozniku Afrijet opravili revizijo z namenom ponovnega certificiranja. Po preverjanju, če so bile odpravljene vse pomanjkljivosti, ugotovljene med to revizijo, je bilo letalskemu prevozniku februarja 2009 izdano novo spričevalo, ki vključuje drugi zrakoplov vrste Falcon 900 z registrsko oznako TR-AFR.

(74) Glede na navedeno se na podlagi splošnih meril ocenjuje, da bi moral prevoznik Afrijet ostati v Prilogi B in da bi bilo treba to prilogo spremeniti, da bi odražala spremembe spričevala letalskega prevoznika ter da bi se ohranila trenutna raven opravljanja letov v Skupnost.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

(75) Prevoznik SN2AG je zaprosil za zaslišanje pred Odborom za varnost v zračnem prometu in je bil zaslišan 25. marca 2009. Komisija je ugotovila, da je ta prevoznik izvedel reorganizacijo in uvedel vrsto korekcijskih ukrepov, da bi lahko bolje upošteval mednarodne standarde. Komisija je tudi ugotovila, da so pristojni organi Gabona februarja 2009 pri prevozniku SN2AG opravili revizijo z namenom ponovnega certificiranja. Po preverjanju, če so bile odpravljene vse pomanjkljivosti, ugotovljene med to revizijo, je bilo letalskemu prevozniku februarja 2009 izdano novo spričevalo.

(76) Obstajajo preverjeni dokazi, da se nekatere varnostne zahteve ICAO še vedno ne upoštevajo. V času zaslišanja prevoznik na primer še ni učinkovito izvedel spremljanja podatkov, zbranih med letom, ki se zahteva za zrakoplov vrste Fokker 28-0100 (Fokker 100).

(77) Obstajajo preverjeni dokazi o pomanjkanju preglednosti in pravočasnega obveščanja s strani prevoznika SN2AG v odgovor na poizvedbe Komisije. Prevoznik SN2AG je navedel, da ni bil predmet poročil, ki kažejo na resne pomanjkljivosti, ugotovljene med preverjanji na ploščadi, izvedenimi v okviru programa presoje varnosti tujih zrakoplovov (SAFA), čeprav je Francija med preverjanji na ploščadi, izvedenimi v okviru programa SAFA ([2]), odkrila številne pomanjkljivosti.

(78) Zato se na podlagi splošnih meril ocenjuje, da bi moral prevoznik SN2AG ostati v Prilogi A.

(79) Vendar je Komisija pripravljena ponovno proučiti stanje tega prevoznika na podlagi kakršne koli spremembe, ki bi zagotovila zadostne dokaze, da so bile varnostne pomanjkljivosti odpravljene.

Splošen nadzor nad varnostjo letalskih prevoznikov iz Gabona

(80) Komisija je seznanjena z dejstvom, da je novi pristojni organ Gabona („Agence Nationale de l'Aviation Civile", v nadaljnjem besedilu: ANAC), ki ga je julija 2008 ustanovila Gabonska republika, 23. januarja 2009 začel opravljati svoje dejavnosti. ANAC je na začetku svojega delovanja in je trenutno v procesu zagotovitve zadostnih finančnih virov ter zaposlovanja zadostnega števila usposobljenega tehničnega osebja, da bi lahko učinkovito izpolnjeval svoje obveznosti do ICAO.

(81) Komisija je pristojne organe Gabona opozorila, da kljub njihovemu okrepljenemu izvajanju nadzora rezultati preverjanj na ploščadi pri spremljanju delovanja prevoznikov, ki jim je bila v Gabonu izdana licenca, še vedno niso zadovoljivi. Pristojni organi Gabona so bili pozvani, da to pojasnijo in po potrebi sprejmejo ustrezne ukrepe.

(82) Komisija spodbuja prizadevanja pristojnih organov Gabona za reformo sistema civilnega letalstva in zlasti ponovno certificiranje vseh letalskih družb, ki je v teku, da bi se zagotovilo polno upoštevanje varnostnih standardov ICAO. Komisija je pripravljena razmisliti o obisku na kraju samem, da bi pravočasno preverila uspešno doseženi napredek.

Letalski prevozniki iz Ukrajine

Motor Sich JSC Airlines

(83) Obstajajo preverjeni dokazi o resnih varnostnih pomanjkljivostih prevoznika Motor Sich, certificiranega v Ukrajini. Te pomanjkljivosti sta med preverjanji na ploščadi, izvedenimi po programu SAFA ([3]), odkrili Francija in ena od držav ECAC (Turčija). Ugotovitve preverjanj kažejo sistemsko pojavljanje varnostnih pomanjkljivosti.

(84) Pristojni organi Turčije so se 27. novembra 2008 odločili za takojšnjo uvedbo prepovedi opravljanja letov za tega prevoznika.

(85) Prevoznik Motor Sich je v svojem odgovoru na preiskavo uprave za civilno letalstvo Turčije napovedal svojo odločitev, da namerava ukiniti lete zrakoplova vrste AN-24 v to državo, kar je tudi storil.

([1]) DGAC/F-2008-564, DGATR-2008-572.
([2]) DGAC/F-2007-1325, DGAC/F-2008-174.
([3]) DGAC/F-2008-564, DGCATR-2008-512.

(86) Prevoznik Motor Sich se je pravočasno odzval na preiskavo uprave za civilno letalstvo Francije in je navedel korekcijske ukrepe, ki jih je sprejel po preverjanju na ploščadi, ki ga je 12. marca 2008 opravila Francija. Vendar ta odziv ni bil primeren, saj prevoznik ni predložil podpornega dokaznega gradiva.

(87) Komisija je od pristojnih organov Turčije prejela informacije, da so se pristojni organi Ukrajine po nenapovedanem inšpekcijskem pregledu pri tem letalskem prevozniku odločili razveljaviti njegovo spričevalo letalskega prevoznika. Ti organi so se nato odločili, da prevozniku Motor Sich dovolijo nadaljnje opravljanje letov v to državo z nekaterimi omejitvami pri dejavnostih zrakoplova vrste AN-24.

(88) Pristojni organi Ukrajine so se 16. marca 2009 odzvali na preiskavo Komisije glede nadzora nad varnostjo prevoznika Motor Sich, pri čemer so navedli, da je bilo spričevalo tega letalskega prevoznika razveljavljeno 22. januarja in da mu je potem, ko je prevoznik izvedel korekcijske ukrepe, državna uprava za letalstvo dovolila nadaljnje opravljanje dejavnosti, z izjemo zrakoplova vrste AN-24 iz njegove flote. V zvezi s to izdajo spričevala letalskega prevoznika z omejitvami ni bi naveden noben datum, niti niso bili predloženi dokazi za inšpekcijski pregled prevoznika, da bi se zagotovilo upoštevanje ustreznih varnostnih zahtev za celotno floto. Poleg tega so, kot je razvidno iz navedene korespondence državne uprave za letalstvo, ti organi obnovili spričevalo letalskega prevoznika in mu tako omogočili opravljanje letov z zrakoplovom vrste AN-24, potem ko so opravili inšpekcijske preglede, iz izsledkov katerih je razvidno, da je prevoznik odpravil pomanjkljivosti v zvezi s tem zrakoplovom.

(89) Informacije iz te korespondence se ne štejejo za primeren odziv, saj ne ustrezajo informacijam, ki so jih pristojni organi Ukrajine predložili 2. februarja 2009, v skladu s katerimi je bilo spričevalo letalskega prevoznika Motor Sich Airlines izdano 8. novembra 2008 z veljavnostjo do 8. novembra 2010, specifikacije dejavnosti pa so bile izdane 23. decembra 2008 z veljavnostjo do 8. novembra 2010.

(90) Prevoznik Motor Sich je zaprosil za zaslišanje pred Komisijo in Odborom za varnost v zračnem prometu in je bil zaslišan 24. marca 2009. V svoji predstavitvi pred Odborom za varnost v zračnem prometu je prevoznik Motor Sich pokazal pomanjkanje sposobnosti za odpravo teh varnostnih pomanjkljivosti, ki so bile ugotovljene na podlagi pomanjkanja preglednosti in ustrezne komunikacije v zvezi z njegovimi leti v Skupnost.

(91) Glede na navedeno Komisija meni, da pristojni organi Ukrajine niso pokazali dovolj sposobnosti za nadzor nad dejavnostmi letalskega prevoznika v skladu z njihovimi obveznostmi iz Čikaške konvencije.

(92) Na podlagi splošnih meril se ocenjuje, da prevoznik Motor Sich ni pokazal sposobnosti za izvedbo vseh zahtevanih ukrepov, da bi izpolnjeval ustrezne varnostne standarde, zato ga je treba vključiti v Prilogo A.

Ukraine Cargo Airways

(93) Prevoznik Ukraine Cargo Airways (UCA) je zaprosil za zaslišanje pred Komisijo in Odborom za varnost v zračnem prometu in je bil zaslišan 24. marca 2009.

(94) Na podlagi dokumentacije, ki jo je letalski prevoznik 16. marca 2009 predložil Komisiji, obstajajo dokazi, da je sprejel ukrepe za odpravo predhodno ugotovljenih varnostnih pomanjkljivosti v zvezi z zrakoplovom, ki opravlja lete v Skupnosti. Na podlagi informacij, ki jih predložil prevoznik UCA, je državna uprava za letalstvo Ukrajine novembra 2008 pri tem prevozniku izvedla revizijo. Po tej reviziji je bilo spričevalo tega letalskega prevoznika obnovljeno za obdobje dveh let do novembra 2010. Vendar Komisija od pristojnih organov Ukrajine ni prejela informacij o reviziji, ki so jo izvedli, in o rezultatih te revizije pred obnovitvijo spričevala letalskega prevoznika.

(95) Poleg tega je prevoznik UCA v svoji predstavitvi Komisiji in Odboru za varnost v zračnem prometu navedel, da je od številnih držav članic prejel pisno potrditev, da je ustrezno odpravil varnostne pomanjkljivosti, ki so jih ugotovili inšpekcijski organi teh držav članic. Vendar z izjemo ene države članice, pri kateri je šlo za lete enega zrakoplova vrste AN-12, ki je bil umaknjen s spričevala letalskega prevoznika, druge zadevne države članice niso potrdile izjav prevoznika UCA.

(96) Komisija meni, da je treba izvesti obisk na kraju samem, če se želi v celoti oceniti sposobnosti prevoznika za vzpostavitev primernega načrta korekcijskih ukrepov in njegovo uspešno izvedbo. Na žalost zaradi nezadostnega sodelovanja pristojnih organov Ukrajine takega obiska ni bilo mogoče organizirati pred sestankom Odbora za varnost v zračnem prometu 24. marca 2009. Med sestankom Odbora za varnost v zračnem prometu 24. marca 2009 je državna uprava za letalstvo Ukrajine izrazila, da je pripravljena sprejeti obisk Komisije in držav članic. Komisija se bo na podlagi dokazov, zbranih med tem prihodnjim obiskom, odločila o morebitni spremembi prepovedi opravljanja letov, ki velja za prevoznika.

(97) Na podlagi splošnih meril se ocenjuje, da prevoznika zaenkrat ni mogoče umakniti iz Priloge A.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(98) Prevoznik Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) je zaprosil za zaslišanje pred Komisijo in Odborom za varnost v zračnem prometu in je bil zaslišan 24. marca 2009.

(99) Na podlagi dokumentacije, ki jo je letalski prevoznik 16. oktobra 2008 predložil Komisiji, obstajajo dokazi, da je sprejel ukrepe za odpravo predhodno ugotovljenih pomanjkljivosti v zvezi z zrakoplovom, ki opravlja lete v Skupnosti.

(100) Pristojni organi Ukrajine so Komisiji 5. novembra 2008 poslali dopis, v katerem navajajo, da je bila veljavnost spričevala letalskega prevoznika podaljšana do 15. decembra 2008 in da se postopek za nadaljnje podaljšanje za dve leti do 15. decembra 2010 še ni zaključil. Temu dopisu so priložili tudi dokument, ki vsebuje akt o certificiranju prevoznika UMAir po reviziji, ki je bila opravljena 31. oktobra 2008. Vendar niti prevoznik niti pristojni organi Ukrajine niso predložili poročila o reviziji za izdajo spričevala letalskega prevoznika.

(101) Poleg tega je ta prevoznik v svoji predstavitvi Komisiji in Odboru za varnost v zračnem prometu navedel, da je izvedel ukrepe, potrebne za odpravo vseh varnostnih pomanjkljivosti, zaradi katerih je bila septembra 2007 uvedena prepoved opravljanja letov.

(102) Komisija meni, da je treba izvesti obisk na kraju samem, če se želi v celoti oceniti sposobnosti prevoznika za vzpostavitev primernega načrta korekcijskih ukrepov in njegovo uspešno izvedbo. Na žalost zaradi nezadostnega sodelovanja pristojnih organov Ukrajine takega obiska ni bilo mogoče organizirati pred sestankom Odbora za varnost v zračnem prometu 24. marca 2009. Med sestankom Odbora za varnost v zračnem prometu 24. marca 2009 je državna uprava za letalstvo Ukrajine izrazila, da je pripravljena sprejeti obisk Komisije in držav članic. Komisija se bo na podlagi dokazov, zbranih med tem obiskom, odločila o morebitni spremembi prepovedi opravljanja letov, ki velja za prevoznika.

(103) Na podlagi splošnih meril se ocenjuje, da prevoznika zaenkrat ni mogoče umakniti iz Priloge A.

Splošen nadzor nad varnostjo letalskih prevoznikov iz Ukrajine

(104) Komisija je pristojne organe Ukrajine opozorila, da kljub njihovemu okrepljenemu izvajanju nadzora rezultati preverjanj na ploščadi pri spremljanju delovanja prevoznikov, ki jim je bila v Ukrajini izdana licenca, še vedno niso zadovoljivi. Med sestankom Odbora za varnost v zračnem prometu novembra 2008 so bili pristojni organi Ukrajine pozvani, da to pojasnijo in sprejmejo potrebne ukrepe, poleg tega so se ti organi strinjali, da se pri njih izvede presoja varnosti, ki jo organizira Komisija skupaj z državami članicami. Vendar državna uprava za letalstvo Ukrajine Komisiji ni predložila poročila o napredku pri izvajanju načrta korekcijskih ukrepov, uvedenega zaradi okrepitve in izboljšanja nadzora letalske varnosti v Ukrajini, ki ga mora v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2008 [1] predložiti vsake tri mesece.

(105) Pristojni organi so tudi pomanjkljivo sodelovali pri pripravi tega obiska za presojo, saj niso predložili zahtevane dokumentacije za plovnost in so zavrnili program misije, ki ga je predlagala Komisija. Zato je morala Komisija odpovedati obisk za presojo varnosti, ki je bil predviden med 9. in 13. februarjem 2009.

(106) Komisija je seznanjena z izjavami pristojnih organov Ukrajine, ki so se strinjali, da sprejmejo skupni obisk Komisije, držav članic in EASA, ter ponovno poudarili svojo pripravljenost sodelovati pri uspešni organizaciji take presoje varnosti, da bi dokazali svojo sposobnost za izvajanje nadzora nad vsemi letalskimi prevozniki, ki jim je bila v Ukrajini izdana licenca, v popolni skladnosti z veljavnimi zahtevami ICAO.

Bangkok Airways

(107) Skupina evropskih strokovnjakov je med 10. in 13. marcem 2009 v Kraljevini Tajski izvedla misijo za ugotavljanje dejstev, da bi dobila dejanske informacije glede trenutne stopnje varnosti standardov letenja prevoznika Bangkok Airways ter glede dejavnosti nadzora, ki jih je v zvezi s tem letalskim prevoznikom izvedel tajski oddelek za civilno letalstvo. Namen misije je bil zlasti ugotoviti, če katerega koli od zrakoplovov prevoznika upravlja prevoznik Siem Reap Airways International, ki so mu dovoljenje izdali pristojni organi Kraljevine Kambodže in ki je bil z Uredbo Komisije (ES) št. 1131/2008 z dne 14. novembra 2008 [2] vključen v Prilogo A seznama Skupnosti.

(108) Iz poročila je razvidno, da ima letalski prevoznik trenutno dejanski nadzor nad svojimi dejavnostmi in da imajo vsi člani osebja ustrezno dovoljene pristojnih organov Tajske. Poleg tega je razvidno tudi, da tajski oddelek za civilno letalstvo v zvezi s tem prevoznikom izvaja ustrezne dejavnosti nadzora. Zato Komisija meni, da na podlagi splošnih meril dodatni ukrepi zaenkrat niso potrebni.

Letalski prevozniki iz Kambodže

(109) Pristojni organi Kambodže so obvestili Komisijo o svojem napredku pri izvajanju akcijskega načrta, namenjenega odpravi pomanjkljivosti, ki jih je ugotovil ICAO v svojem zadnjem poročilu USOAP, pri čemer so se osredotočili zlasti na letalske dejavnosti, da bi zagotovili, da nadzor nad varnostjo letalskih prevoznikov v Kambodži izpolnjuje standarde ICAO.

[1] UL L 197, 25.7.2008, str. 36.
[2] UL L 306, 15.11.2008, str. 47.

(110) Pristojni organi Kambodže so obvestili Komisijo, da so začasno preklicali spričevala naslednjih letalskih prevoznikov: Siem Reap Airways International decembra 2008 in Cambodia Angkor Airways februarja 2009. Potrdili so tudi, da so vsa izdana spričevala letalskega prevoznika zdaj bodisi razveljavljena bodisi začasno preklicana, z izjemo prevoznikov Helicopter Cambodia in Sokha Airlines.

(111) Prevoznik Siem Reap Airways International je zaprosil za odpravo začasnega preklica svojega spričevala letalskega prevoznika. Ker pa so pristojni organi Kambodže izjavili, da še niso zaključili ocene skladnosti z veljavnimi predpisi, mora letalski prevoznik ostati v Prilogi A.

Letalski prevozniki iz Demokratične republike Kongo

(112) Generalni direktor za civilno letalstvo Demokratične republike Kongo je v dopisu z dne 4. marca 2009 obvestil Komisijo, da nekateri letalski prevozniki iz Priloge A k Uredbi Komisije (ES) št. 1131/2008 ne opravljajo več letov ter da so bila spričevala izdana naslednjim letalskim prevoznikom: Air Katanga, Busy Bee Congo, Entreprise World Airways (EWA), Gilembe Air Soutenance (Gisair), Kin Avia in Swala Aviation. Prevozniki, ki še opravljajo zračne prevoze, se bodo ocenili z namenom obnovitve njihovih spričeval letalskega prevoznika.

(113) Glede na navedeno je treba ustrezno posodobiti Prilogo A seznama Skupnosti in vključiti tiste letalske prevoznike, ki so jim pristojni organi Demokratične republike Kongo izdali spričevalo letalskega prevoznika. Ker pa ne obstajajo dokazi za razveljavitev, preklic ali vrnitev spričeval letalskih prevoznikov, ki so prenehali delovati, nobenega med njimi ni mogoče umakniti s seznama Skupnosti.

(114) Poleg tega je generalni direktor za civilno letalstvo Demokratične republike Kongo v svojem dopisu od Komisije zahteval, da prevoznika Hewa Bora prenese iz Priloge A v Prilogo B, da bi lahko ponovno začel opravljati lete na progi med Kinshaso in Brusljem z enim zrakoplovom vrste Boeing 767 z registrsko oznako 9Q-CJD. Ker ni dokazov, da prevoznik in organ, ki je odgovoren za regulativni in varnostni nadzor, izpolnjujeta ustrezne varnostne standarde, se odločitve zaenkrat še ne more sprejeti, zato mora prevoznik Hewa Bora Airways ostati v Prilogi A.

Letalski prevozniki iz Republike Angole

(115) Pristojni organi Angole so zaprosili, da bi Komisiji in Odboru za varnost v zračnem prometu predstavili poročilo o napredku pri izvajanju načrta korekcijskih ukrepov, pripravljenega za odpravo varnostnih pomanjkljivosti, ki jih je odkril ICAO v okviru revizijskega programa splošnega pregleda varnostnih standardov (*Universal Safety Oversight Audit Programme* – USOAP). V svoji predstavitvi dne 26. marca 2009 so pristojni organi Angole glede na spremembe v primarni zakonodaji in zakonodaji o civilnem letalstvu predstavili zlasti organizacijo, strukturo in zaposlene v organu, izdajo standardov na področjih osebnih dovoljenj in usposabljanja, letalskih dejavnosti ter plovnosti. V skladu s tem so že začeli postopek ponovnega certificiranja vseh prevoznikov s sedežem v Angoli. Poleg tega so pristojni orani sporočili spremembe v svoji zakonodaji glede preiskav nesreč in incidentov.

(116) Pristojni organi Angole so tudi navedli, da se pri prevozniku TAAG še naprej izvajajo pomembne spremembe na različnih ravneh, vključno z opravljanjem dejavnosti, vodenjem, kakovostjo ter racionalizacijo stroškov.

(117) Komisija je seznanjena s poročilom o napredku, ki so ga predstavili pristojni organi Angole, in bo na naslednjem sestanku Odbora za varnost v zračnem prometu proučila stanje letalskih prevoznikov, certificiranih v Angoli.

Letalski prevozniki iz Republike Indonezije

(118) Po sprejetju novega zakona o letalstvu dne 12. januarja 2009 so pristojni organi Indonezije Komisiji poslali veljavne varnostne predpise za civilno letalstvo in navodila ter podrobne tekoče informacije o napredku pri izvajanju korekcijskega akcijskega načrta za obravnavanje ugotovitev ICAO v okviru revizijskega programa splošnega pregleda varnostnih standardov (*Universal Safety Oversight Audit Programme* – USOAP).

(119) Na zahtevo indonezijskega generalnega direktorata za civilno letalstvo (DGCA) je skupina evropskih strokovnjakov od 23. do 27. februarja 2009 v Indoneziji izvedla obisk za ugotavljanje dejstev. V tem okviru so obiskali tudi štiri letalske prevoznike (Garuda Indonesia, Mandala Airlines, Airfast Indonesia in Ekspres Transportasi Antarbenua), da bi preverili zmogljivost indonezijskega DGCA za zagotovitev nadzora varnosti v skladu z ustreznimi standardi.

(120) Iz poročila o obisku je razvidno znatno izboljšanje glede strukture in zaposlenih v DGCA, kar naj bi DGCA omogočilo ustrezno opravljanje njegovih regulativnih in nadzornih nalog. Vendar je iz poročila razvidno tudi, da se kljub izboljšavam nadzorne dejavnosti na tej stopnji še ne izvajajo v celoti. Obstoječi sistem nadzornih dejavnosti ne omogoča ustreznega spremljanja pomanjkljivosti, ki jih je DGCA ugotovil pri katerem koli indonezijskem prevozniku. Zlasti se zdi, da DGCA trenutno ne more ugotoviti ciljnega datuma za zaključek posameznih primerov, v katerih so bile ugotovljene pomanjkljivosti, dejanskega datuma zaključka in kakršnega koli podaljšanja roka za zaključek. Zato velja trenutna stopnja učinkovitosti nadzora DGCA nad indonezijskimi letalskimi prevozniki še vedno za nezadovoljivo in jo je treba izboljšati.

(121) Komisija je seznanjena z vsebino odstopanj od Priloge 6 k Čikaški konvenciji, o katerih je Indonezija obvestila ICAO 20. februarja 2009. Med ta odstopanja spada neupoštevanje številih zahtev ICAO glede Priloge 6, ki v nekaterih primerih neposredno vpliva na varnost dejavnosti indonezijskih prevoznikov. Komisija pa je seznanjena tudi z dejstvom, da so prevozniki, ki jih je obiskala skupina evropskih strokovnjakov (z nekaj izjemami, ki zadevajo določene zrakoplove), prostovoljno opremljeni v skladu z zahtevami ICAO.

(122) Na podlagi splošnih meril se ocenjuje, da trenutna stopnja učinkovitosti nadzornih dejavnosti, ki jih izvaja DGCA, ne omogoča primernega izvrševanja in upoštevanja ustreznih varnostnih standardov s strani prevoznikov, ki jih je certificirala Indonezija. Zato se zaenkrat ne sme dovoliti umika nobenega od indonezijskih prevoznikov s seznama Skupnosti. Komisija bo tesno sodelovala s pristojnimi organi Indonezije, da bi ponovno ocenila učinkovitost nadzornih dejavnosti na naslednjem zasedanju Odbora za varnost v zračnem prometu.

(123) Pristojni organi Indonezije so Komisiji predložili tudi posodobljen seznam letalskih prevoznikov s spričevalom. Trenutno so v Indoneziji certificirani naslednji letalski prevozniki: Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Mandala Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Nusantara, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Airlines, Ekspress Transportasi Antar Benua, Manunggal Air Service, Megantara Airlines, Linus Airways, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Cardig Air, Travel Ekspress Aviation Service, Republic Expres Airlines, KAL Star, Airfast Indonesia, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Transwisata Prima Aviation, Asco Nusa Air, Atlas Delta Satya, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air, Balai Kalibrasi Penerbangan, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara in Eastindo. Seznam Skupnosti je treba ustrezno posodobiti, te letalske prevoznike pa je treba vključiti v Prilogo A.

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

(124) 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 14. novembra 2008, in organi, odgovorni za regulativni nadzor nad temi prevozniki, v celoti izvajajo ustrezne korekcijske ukrepe. Zato se na podlagi skupnih meril ocenjuje, da morajo za te letalske prevoznike še naprej veljati prepoved opravljanja letov (Priloga A) ali omejitve pri opravljanju letov (Priloga B).

(125) Ukrepi, predvideni s to uredbo, so v skladu z mnenjem Odbora za varnost v zračnem prometu –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (ES) št. 474/2006 se spremeni:

1. Priloga A se nadomesti s Prilogo A k tej uredbi.

2. Priloga B se nadomesti s Prilogo 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, 8. aprila 2009

Za Komisijo
Antonio TAJANI
Član Komisije

PRILOGA A

SEZNAM LETALSKIH PREVOZNIKOV, ZA KATERE VELJA PREPOVED OPRAVLJANJA VSEH LETOV V SKUPNOSTI [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
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republika Kazahstan
Air Koryo	neznana	KOR	Demokratična ljudska republika Koreja (DLRK)
Air West Co. Ltd	004/A	AWZ	Republika Sudan
Ariana Afghan Airlines	009	AFG	Islamska republika Afganistan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republika Kazahstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT	Republika Kazahstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republika Kazahstan
MOTOR SICH	025	MSI	Ukrajina
ONE TWO GO AIRLINES COMPANY LIMITED	15/2549	OTG	Kraljevina Tajska
Sayat Air	AK-0351-08	SYM	Republika Kazahstan
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Kraljevina Kambodža
Silverback Cargo Freighters	neznana	VRB	Ruandska republika
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Republika Kazahstan
UKRAJINA CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukrajina
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukrajina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukrajina
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Angole, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			Republika Angola
AEROJET	neznana	neznana	Republika Angola
AIR26	neznana	neznana	Republika Angola
AIR GEMINI	02/2008	neznana	Republika Angola
Air Gicango	neznana	neznana	Republika Angola

[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
AIR JET	neznana	neznana	Republika Angola
AIR NAVE	neznana	neznana	Republika Angola
ALADA	neznana	neznana	Republika Angola
ANGOLA AIR SERVICES	neznana	neznana	Republika Angola
Diexim	neznana	neznana	Republika Angola
GIRA GLOBO	neznana	neznana	Republika Angola
HELIANG	neznana	neznana	Republika Angola
HELIMALONGO	11/2008	neznana	Republika Angola
MAVEWA	neznana	neznana	Republika Angola
RUI & CONCEICAO	neznana	neznana	Republika Angola
SAL	neznana	neznana	Republika Angola
SONAIR	14/2008	neznana	Republika Angola
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	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	neznana	Republika Benin
AFRICA AIRWAYS	neznana	neznana	Republika Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	IGA	Republika Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	neznana	Republika Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	Republika Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	neznana	Republika Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	neznana	Republika Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republika Benin

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
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Demokratične republike Kongo (DRK), odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			Demokratična republika Kongo (DRK)
Africa One	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Demokratična republika Kongo (DRK)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	neznana	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	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Demokratična republika Kongo (DRK)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	neznana	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
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	neznana	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	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	neznana	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	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Demokratična republika Kongo (DRK)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	neznana	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
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
Thom's airways	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	neznana	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	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Ekvatorialne Gvineje, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			Ekvatorialna Gvineja
CRONOS AIRLINES	neznana	neznana	Ekvatorialna Gvineja
CEIBA INTERCONTINENTAL	neznana	CEL	Ekvatorialna Gvineja
EGAMS	neznana	EGM	Ekvatorialna Gvineja
EUROGUINEANA DE AVIACION y transportes	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Ekvatorialna Gvineja
General work aviacion	002/ANAC	se ne uporablja	Ekvatorialna Gvineja
GETRA – Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	739	GET	Ekvatorialna Gvineja
GUINEA AIRWAYS	738	se ne uporablja	Ekvatorialna Gvineja
STAR EQUATORIAL AIRLINES	neznana	neznana	Ekvatorialna Gvineja
UTAGE – Union de Transport Aereo de Guinea Ecuatorial	737	UTG	Ekvatorialna Gvineja
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Indonezije, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			Republika Indonezija
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	neznana	Republika Indonezija
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Republika Indonezija
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	neznana	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
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	neznana	Republika Indonezija
ASI PUDJIASTUTI	135-028	neznana	Republika Indonezija
ATLAS DELTA SATYA	135-023	neznana	Republika Indonezija
AVIASTAR MANDIRI	135-029	neznana	Republika Indonezija
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	neznana	Republika Indonezija
CARDIG AIR	121-013	neznana	Republika Indonezija
DABI AIR	135-030	neznana	Republika Indonezija
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republika Indonezija
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	neznana	Republika Indonezija
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republika Indonezija
EASTINDO	135-038	neznana	Republika Indonezija
EKSPRESS TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	neznana	Republika Indonezija
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Republika Indonezija
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republika Indonezija
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Republika Indonezija
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Republika Indonezija
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	neznana	Republika Indonezija
KAL STAR	121-037	neznana	Republika Indonezija
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republika Indonezija
KURA-KURA AVIATION	135-016	neznana	Republika Indonezija
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Republika Indonezija
LINUS AIRWAYS	121-029	neznana	Republika Indonezija
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Republika Indonezija
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	neznana	Republika Indonezija
MEGANTARA AIRLINES	121-025	neznana	Republika Indonezija
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	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
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Republika Indonezija
MIMIKA AIR	135-007	neznana	Republika Indonezija
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	neznana	Republika Indonezija
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	neznana	Republika Indonezija
NYAMAN AIR	135-042	neznana	Republika Indonezija
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republika Indonezija
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	neznana	Republika Indonezija
PURA WISATA BARUNA	135-025	neznana	Republika Indonezija
REPUBLIC EKSPRESS	121-040	RPH	Republika Indonezija
RIAU AIRLINES	121-017	RIU	Republika Indonezija
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	neznana	Republika Indonezija
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	neznana	Republika Indonezija
SMAC	135-015	SMC	Republika Indonezija
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republika Indonezija
SURVEI UDARA PENAS	135-006	neznana	Republika Indonezija
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	neznana	Republika Indonezija
TRAVEL EKSPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republika Indonezija
TRAVIRA UTAMA	135-009	neznana	Republika Indonezija
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Republika Indonezija
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republika Indonezija
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Republika Indonezija
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Kirgiške republike, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			Kirgiška republika
AIR MANAS	17	MBB	Kirgiška republika
Avia Traffic Company	23	AVJ	Kirgiška republika
AEROSTAN (EX Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	Kirgiška 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
Click Airways	11	CGK	Kirgiška republika
DAMES	20	DAM	Kirgiška republika
EASTOK AVIA	15	neznana	Kirgiška republika
Golden Rule Airlines	22	GRS	Kirgiška republika
ITEK Air	04	IKA	Kirgiška republika
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgiška republika
Kyrgyzstan	03	LYN	Kirgiška republika
MAX Avia	33	MAI	Kirgiška republika
S GROUP AVIATION	6	neznana	Kirgiška republika
Sky Gate International Aviation	14	SGD	Kirgiška republika
Sky Way air	21	SAB	Kirgiška republika
Tenir Airlines	26	TEB	Kirgiška republika
Trast Aero	05	TSJ	Kirgiška republika
VALOR AIR	07	neznana	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 Gabon Airlines in Afrijet, vključno z			Gabonska republika
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	neznana	Gabonska republika
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Gabonska republika
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	NRT	Gabonska republika
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabonska republika
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	neznana	Gabonska republika
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Gabonska republika
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	neznana	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
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Sierre Leone, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			Sierra Leone
AIR RUM, Ltd	neznana	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	neznana	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	neznana	neznana	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	neznana	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	neznana	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	neznana	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	neznana	neznana	Sierra Leone
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Svazija, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			Svazi
AERO AFRICA (PTY) LTD	neznana	RFC	Svazi
Jet Africa Swaziland	neznana	OSW	Svazi
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	neznana	RSN	Svazi
SCAN AIR CHARTER, Ltd	neznana	neznana	Svazi
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	neznana	SWX	Svazi
SWAZILAND AIRLINK	neznana	SZL	Svazi

PRILOGA B

SEZNAM LETALSKIH PREVOZNIKOV, ZA KATERE VELJAJO OMEJITVE PRI OPRAVLJANJU LETOV V SKUPNOSTI [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	Registrske oznake in serijske številke, če so na voljo	Država registracije
AFRIJET [1]	CTA 0002/MTAC/ANAC-G/DSA		Gabonska republika	vsa flota razen: 2 zrakoplovov Falcon 50; 1 zrakoplova Falcon 900	vsa flota razen: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Gabonska republika
Air Bangladesh	17	BGD	Bangladeš	B747-269B	S2-ADT	Bangladeš
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 [2]	CTA 0001/MTAC/ANAC	GBK	Gabonska republika	vsa flota razen: 1 zrakoplova Boeing B-767-200	vsa flota razen: TR-LHP	Gabonska republika

[1] Afrijet lahko pri svojih sedanjih dejavnostih v Evropski skupnosti uporablja le navedene zrakoplove.
[2] Gabon Airlines lahko pri svojih sedanjih dejavnostih v Evropski skupnosti uporablja le navedeni zrakoplov.

[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.