IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2015/2322

z dne 10. decembra 2015

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

(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]), zlasti člena 4(2) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Z Uredbo Komisije (ES) št. 474/2006 ([2]) je bil vzpostavljen 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 in Evropska agencija za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: EASA) so Komisiji v skladu s členom 4(3) Uredbe (ES) št. 2111/2005 sporočile podatke, ki so pomembni pri posodabljanju navedenega seznama. Takšne podatke so sporočile tudi nekatere tretje države. Na podlagi teh informacij bi bilo treba posodobiti seznam Skupnosti.

(3) Komisija je vse zadevne letalske prevoznike neposredno ali prek organov, odgovornih za regulativni nadzor nad njimi, obvestila o bistvenih dejstvih in pomislekih, ki bi bili 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 pripravijo ustno predstavitev Komisiji in Odboru, ustanovljenemu z Uredbo Sveta (EGS) št. 3922/1991 ([3]) (v nadaljnjem besedilu: Odbor za varnost v zračnem prometu).

(5) Komisija je obvestila Odbor za varnost v zračnem prometu o zadnjem dogajanju pri tekočih skupnih posvetovanjih v okviru Uredbe (ES) št. 2111/2005 in Uredbe (ES) št. 473/2006 ([4]) s pristojnimi organi in letalskimi prevozniki Bocvane, Filipinov, Republike Gvineje, Indije, Indonezije, Iraka, Irana, Kazahstana, Libanona, Madagaskarja, Mozambika, Nepala, Sudana, Tajvana, Tajske in Zambije. Komisija je Odboru za varnost v zračnem prometu sporočila tudi podatke o stanju varnosti v letalstvu v Demokratični republiki São Tomé in Príncipe, Gruziji, Jemnu, Libiji, Tadžikistanu in o tehničnih posvetovanjih z Rusko federacijo.

(6) EASA je Komisiji in Odboru za varnost v zračnem prometu predstavila izsledke analize poročil o presojah, ki jih je opravila Mednarodna organizacija civilnega letalstva (v nadaljnjem besedilu: ICAO) v svojem Program univerzalne presoje nadzora varnosti (*Universal Safety Oversight Audit Programme*, v nadaljnjem besedilu: program

([1]) UL L 344, 27.12.2005, str. 15.
([2]) Uredba Komisije (ES) št. 474/2006 z dne 22. marca 2006 o vzpostavitvi seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti iz poglavja II Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 2111/2005 (UL L 84, 23.3.2006, str. 14).
([3]) Uredba Sveta (EGS) št. 3922/91 z dne 16. decembra 1991 o uskladitvi tehničnih predpisov in upravnih postopkov na področju civilnega letalstva (UL L 373, 31.12.1991, str. 4).
([4]) Uredba Komisije (ES) št. 473/2006 z dne 22. marca 2006 o določitvi izvedbenih pravil za seznam Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti iz poglavja II Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 2111/2005 (UL L 84, 23.3.2006, str. 8).

USOAP). Pri tem so bile države članice pozvane, naj dajo prednost preverjanjem na ploščadi letalskih prevoznikov, ki so licencirani v državah, za katere je ICAO izrazil resne pomisleke glede varnosti ali glede katerih je EASA sklenila, da imajo resne pomanjkljivosti v sistemu nadzora varnosti. Poleg posvetovanj, ki jih je izvedla Komisija v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005, bo tudi prednostno preverjanje na ploščadi omogočilo pridobivanje nadaljnjih informacij o varnosti letalskih prevoznikov, ki so licencirani v navedenih državah.

(7) EASA je Komisijo in Odbor za varnost v zračnem prometu obvestila tudi o izsledkih analize preverjanj na ploščadi, opravljenih v programu ocenjevanja tujih zrakoplovov (v nadaljnjem besedilu: program SAFA) v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 965/2012 ([1]).

(8) Poleg tega je EASA Komisijo in Odbor za varnost v zračnem prometu seznanila s projekti tehnične pomoči, ki se izvajajo v državah, za katere potekajo ukrepi ali se spremljajo v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005. Sporočila je informacije o načrtih in prošnjah za nadaljnjo tehnično pomoč in sodelovanje za izboljšanje upravne in tehnične zmogljivosti organov za civilno letalstvo, da bi lahko pomagali pri odpravljanju kakršne koli neskladnosti z veljavnimi mednarodnimi letalskimi standardi. V tem okviru so bile države članice pozvane, da se na navedene zahteve odzovejo dvostransko ob usklajevanju s Komisijo in EASA. Komisija je v zvezi s tem poudarila, kako koristno je, da zlasti prek podatkovne zbirke SCAN (*Safety Collaborative Assistance Network*), ki jo upravlja ICAO, mednarodna letalska skupnost dobi informacije o tehnični pomoči, ki jo Unija in njene države članice zagotavljajo za izboljšanje globalne varnosti v letalstvu.

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

Letalski prevozniki Unije

(10) Na podlagi analize, ki jo je izvedla EASA v zvezi z izsledki preverjanj na ploščadi, opravljenih na zrakoplovih letalskih prevoznikov Unije, ali pregledi standardiziranja, ki jih je opravila EASA, ter posebnimi pregledi in presojami, ki so jih opravili nacionalni organi za letalstvo, je več držav članic sprejelo nekatere izvršilne ukrepe ter o njih obvestilo Komisijo in Odbor za varnost v zračnem prometu. Malta je Komisijo in Odbor za varnost v zračnem prometu obvestila o nekaterih ukrepih, ki jih je sprejela za nekatere malteške letalske prevoznike, Estonija pa je poročala o stanju letalskega prevoznika *AS Avies*. Pred sejo Odbora za varnost v zračnem prometu je Grčija sporočila informacije o nekaterih ukrepih, ki jih je sprejela za nekatere grške letalske prevoznike.

(11) Države članice so ponovno izrazile pripravljenost, da bodo v primeru kakršnih koli pomembnih varnostnih informacij o tem, da obstajajo neposredna varnostna tveganja, ker letalski prevozniki Unije ne izpolnjujejo ustreznih varnostnih standardov, primerno ukrepale.

Letalski prevozniki iz Bocvane

(12) Bocvanski organ za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: CAAB) je z dopisom z dne 27. avgusta 2015 sporočil informacije o napredku pri reševanju resnih varnostnih pomislekov in drugih ugotovitev ICAO. CAAB je dokazal, da je napredoval pri izvajanju mednarodnih varnostnih standardov. CAAB sodeluje z regionalnim uradom ICAO, da bi dobil dodatno pomoč pri reševanju resnih varnostnih pomislekov in drugih ugotovitvah. CAAB je ICAO pozval, naj pred koncem leta 2015 izvede misijo ICAO za usklajevanje in potrjevanje (ICVM), da preveri, kako rešujejo resne varnostne pomisleke.

(13) Boljše izvajanje mednarodnih varnostnih standardov in razpoložljive varnostne informacije ne podpirajo odločitve o prepovedi ali omejitvah pri opravljanju letov letalskih prevoznikov, certificiranih v Bocvani. Vendar Komisija meni, da je treba položaj še naprej pozorno spremljati.

(14) Zato se v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 ocenjuje, da na tej stopnji ni razlogov za spremembo seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji, z vključitvijo letalskih prevoznikov iz Bocvane.

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

Letalski prevozniki iz Republike Gvineje

(15) Pristojni organ Republike Gvineje, Direction nationale de l'aviation civile (v nadaljnjem besedilu: DNAC), je po dogovoru s tehničnega sestanka s Komisijo v Bruslju januarja 2013 redno poročal Komisiji o tekočem izvajanju načrta korektivnih ukrepov, ki ga je ICAO odobril decembra 2012, ter o vseh z njim povezanih dejavnostih.

(16) V zadnjem poročilu o napredku, ki ga je predložil DNAC in Komisija prejela 10. avgusta 2015, so opisane najnovejše dejavnosti in napredek pri izvajanju načrta korektivnih ukrepov, ki je trenutno usmerjen v stanje postopka certifikacije letalskih prevoznikov in registracijo zrakoplovov. Vsa prejšnja spričevala letalskega prevoznika (*Air Operator Certificates*, v nadaljnjem besedilu: AOC) so bila začasno odvzeta konec marca 2013. Dokončan je bil celoten in z ICAO skladen petstopenjski postopek certifikacije letalskih prevoznikov *Eagle Air* in *PROBIZ Guinée*; navedena letalska prevoznika sta pridobila AOC 10. aprila 2015 (št. 1/DNAC/2015) oziroma 4. avgusta 2015 (AOC št. 2/DNAC/2015). Štirje drugi letalski prevozniki, se pravi *Konair, Sahel Aviation Guinée, Fly Nimba Airlines* in *Ijet Aviation*, so prav tako začeli postopek certifikacije.

(17) Registracija zrakoplovov je napredovala in DNAC je sporočil, da je bilo v register zrakoplovov dodanih pet novih zrakoplovov.

(18) Postopno izvajanje načrta korektivnih ukrepov v skladu s tem, kar je ICAO odobril decembra 2012, in razpoložljive varnostne informacije trenutno ne upravičujejo odločitve o prepovedi ali omejitvah pri opravljanju letov letalskih prevoznikov, certificiranih v Republiki Gvineji. Vendar bi bilo treba položaj še naprej pozorno spremljati.

(19) Zato se v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 ocenjuje, da na tej stopnji ni razlogov za spremembo seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji, z vključitvijo letalskih prevoznikov iz Republike Gvineje.

(20) Če je iz kakršnih koli pomembnih varnostnih informacij razvidno, da obstajajo neposredna varnostna tveganja, ki so posledica neizpolnjevanja mednarodnih varnostnih standardov, bo Komisija lahko prisiljena sprejeti ukrepe v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

Letalski prevozniki iz Indije

(21) Tehnična posvetovanja med Komisijo, EASA, državami članicami ter predstavniki generalnega direktorata za civilno letalstvo Indije (v nadaljnjem besedilu: indijski DGCA) in letalskim prevoznikom *Air India* so potekala 20. oktobra 2015. Indijski DGCA je sporočil podatke o tekočih trajnostnih ukrepih, ki jih izvaja za svoje zmogljivosti za nadzor varnosti. Tehnična posvetovanja so bila tudi priložnost za razpravo z indijskim DGCA o sodelovanju indijskih letalskih prevoznikov pri programu SAFA.

(22) Med posvetovanji je postalo jasno, da je indijski DGCA sicer izvedel nekatere ukrepe, da bi preveril trajnost dosedanjih izboljšav varnosti v letalstvu, vendar so na različnih področjih potrebni dodatni ukrepi. Po drugi strani indijski DGCA uporablja zbirko podatkov SAFA za spremljanje uspešnosti indijskih letalskih prevoznikov v programu SAFA. To med drugim dokazuje tudi poročanje indijskega DGCA, da se je junija 2015 sestal z *Air India* in razpravljal o postopkih, vzpostavljenih znotraj *Air India* v zvezi s tem, kako upravlja svojo uspešnost v programu SAFA.

(23) *Air India* je predložil pregled svojega sistema za upravljanje varnosti, povzetek statističnih podatkov SAFA po posameznih flotah, primere svoje komunikacijske strategije za sistem za upravljanje varnosti in podrobnosti o postopku SAFA, ki ga je uvedel za nenehno izboljševanje.

(24) Komisija je v dopisih z dne 29. oktobra 2015 po tehničnih posvetovanjih ponovno poslala indijskemu DGCA številna sporočila, vključno s sporočilom, da bi bilo treba uspešnost indijskih prevoznikov v programu SAFA skrbneje spremljati. Komisija je *Air India* tudi sporočila, da se mora napredek pri vodenju postopkov SAFA

odražati v njegovi uspešnosti v programu SAFA. Indijski DGCA in *Air India* sta bila seznanjena z odgovornostjo, ki jo ima EASA v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 452/2014 ([1]) (del TCO) za izvajanje ocene varnosti operatorjev iz tretjih držav, in s tem, da je uspešnost v programu SAFA eden od ključnih elementov, ki jih EASA upošteva pri navedeni oceni.

(25) Komisija se je seznanila s podatki, ki sta jih sporočila indijski DGCA in *Air India*. Ocenjeno je bilo, da tokrat v Indiji prepoved ali omejitve pri opravljanju letov za letalske prevoznike, certificirane v Indiji, niso potrebne, da pa so še naprej potrebna nadaljnja tehnična posvetovanja, s katerimi se zagotovi stalna razprava o varnostnih vprašanjih.

(26) Zato se v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 ocenjuje, da na tej stopnji ni razlogov za spremembo seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji, z vključitvijo letalskih prevoznikov iz Indije.

(27) Komisija namerava nadaljevati uradna posvetovanja z indijskim DGCA v skladu z določbami iz člena 3(2) Uredbe (ES) št. 473/2006.

(28) Države članice še naprej preverjajo dejansko izpolnjevanje ustreznih varnostnih standardov s prednostno razvrstitvijo preverjanj na ploščadi, ki jih je treba opraviti na zrakoplovih indijskih prevoznikov v skladu z Uredbo (EU) št. 965/2012.

Letalski prevozniki iz Indonezije

(29) Posvetovanja s pristojnim organom Indonezije, Generalnim direktoratom za civilno letalstvo Indonezije (v nadaljnjem besedilu: indonezijski DGCA), se nadaljujejo, da bi se spremljal napredek indonezijskega DGCA pri zagotavljanju, da se varnostni nadzor nad vsemi letalskimi prevozniki, ki so certificirani v Indoneziji, izvaja v skladu z mednarodnimi varnostnimi standardi. Po presoji ICAO maja 2014 je indonezijski DGCA dokončal načrt korektivnih ukrepov in trenutno končuje korektivne ukrepe iz tega načrta. Na zahtevo indonezijskega DGCA je bil 29. oktobra organiziran tehnični sestanek med Komisijo, EASA in nekaterimi državami članicami ter indonezijskim DGCA in letalskimi prevozniki *Citilink*, *Lion Air* in *Batik Air*. Na sestanku je postalo jasno, da so v pripravi potrebni korektivni ukrepi za odpravo pomanjkljivosti, ki so bile ugotovljene s predhodnimi presojami, vendar so bili ti ukrepi na različnih stopnjah izvajanja. Glavna ugotovljena šibkost je izvajanje inšpekcijskih pregledov za letalske prevoznike in zrakoplove. Postopki za izvajanje teh pregledov so vzpostavljeni, vendar se jim v praksi ne sledi vedno. Število ugotovljenih pomanjkljivosti med inšpekcijskimi pregledi ostaja majhno in poročanje o ugotovitvah pregledanim družbam ne poteka vedno v skladu z veljavnimi postopki. Ustreznih postopkov za nadaljnje spremljanje ugotovitev ni in dejansko nadaljnje spremljanje ugotovitev je šibko, roki pa se ne upoštevajo in se ne uveljavljajo vedno. Indonezijski DGCA mora obravnavati približno 59 AOC, od katerih mnogi zelo hitro rastejo. Bistvenega pomena je, da indijski DGCA sledi temu razvoju.

(30) Letalski prevoznik *Citilink* je predstavil razvoj družbe in upravljanje varnosti znotraj družbe. Rast družbe se nadaljuje s približno osmimi novimi zrakoplovi na leto in zdi se, da se sistemi in postopki postopoma ustaljujejo. Analiza podatkov o letu se je izboljšala in družba se zaveda nevarnosti pri opravljanju letov. Vzpostavljen je bil sistem za upravljanje varnosti, ki pa mora še dozoreti, in sicer tudi zaradi nizke stopnje poročanja o incidentih in dogodkih.

(31) *Lion Air* in *Batik Air* sta predstavljena skupaj, saj sta oba člana iste družbe *Lion Air*. Oba letalska prevoznika še vedno precej hitro rasteta, saj se bo v letu 2016 po načrtih vsak od njiju povečal za 10 novih zrakoplovov ter v naslednjih letih za primerljivo število zrakoplovov. Glavna izziva za navedena letalska prevoznika sta zaposlovanje in usposabljanje zadostnega števila osebja na vseh področjih. Oba letalska prevoznika sta predložila načrte za usposabljanje kabinskega osebja ter za zaposlovanje in usposabljanje drugega osebja. Minimalne zahteve glede kvalifikacij za novo zaposlene pilote in zahteve za napredovanje do položaja vodje zrakoplova pri *Lion Air* so razmeroma nizke glede na pogosto zahtevne okoliščine opravljanja letov. Zaradi tega in tudi zaradi hitre rasti letalskega prevoznika je pri *Lion Air* zaposleno veliko število razmeroma neizkušenih pilotov. To je morda povezano z velikim številom neustaljenih pristopov in velikim tveganjem za incidente pri pristankih (trdi pristanek, izlet z vzletno-pristajalne steze). Takšen primer je bil izlet z vzletno-pristajalne steze letalskega

([1]) Uredba Komisije (EU) št. 452/2014 z dne 29. aprila 2014 o določitvi tehničnih zahtev in upravnih postopkov v zvezi z zračnimi operacijami operatorjev iz tretjih držav v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 133, 6.5.2014, str. 12).

prevoznika *Batik Air* 6. novembra 2015. Pri tem incidentu sta indonezijski DGCA in letalski prevoznik *Batik Air* takoj ukrepala, da bi incident ustrezno raziskala in sprejela ukrepe za ublažitev. Poleg tega se je izboljšal sistem za spremljanje podatkov o letu, s čimer so se izboljšali tudi rezultati in varnost. Zdi se, da je sistem za upravljanje varnosti dobro razvit in nedavno se je začelo izboljševati tudi poročanje o incidentih in dogodkih, čeprav je treba dejansko izvajanje in prepoznavanje nevarnosti še izpopolniti. Na sestanku je postalo jasno, da sta tveganji za prevoznika *Lion Air* in *Air Baltic* hitra rast in razmeroma neizkušeno kabinsko osebje.

(32) Indonezijski DGCA je bil povabljen na zaslišanje pred Odborom za varnost v zračnem prometu 25. novembra 2015. Indonezijski DGCA je ponovno poudaril točke, ki so bile predstavljene na tehničnem sestanku 29. oktobra 2015. Med njimi sta bila tudi program stalnega nadzora in sistem za upravljanje ugotovitev. Prikazani so bili rezultati nadzornih dejavnosti štirih indonezijskih letalskih prevoznikov, trenutno izvzetih iz splošne prepovedi, ki velja za indonezijske letalske prevoznike, ter treh letalskih prevoznikov, prisotnih na zaslišanjih. Indonezijski DGCA je predstavil tudi razvoj sistema za upravljanje varnosti. Indonezijski DGCA je Komisijo povabil, naj opravi ocenjevalni obisk na kraju samem. Takšna misija bo priložnost za pregled napredka in določitev ravni dejanskega izvajanja mednarodnih varnostnih standardov pri organu za civilno letalstvo in letalskem prevozniku.

(33) Letalski prevozniki *Citilink*, *Lion Air* in *Batik Air* so predstavili svoj razvoj in upravljanje varnosti, večinoma v skladu s svojo predstavitvijo na tehničnem sestanku 29.oktobra.

(34) Indonezijski DGCA je z dopisom z dne 22. oktobra 2015 obvestil Komisijo, da sta bila od zadnje posodobitve certificirana dva nova letalska prevoznika; AOC št. 135-054 je bil izdan prevozniku *Alda Trans Papua* in AOC št. 135-059 je bil izdan prevozniku *Weststar Aviation Indonesia*. Vendar indonezijski DGCA ni predložil dokazov, da je varnostni nadzor navedenih letalskih prevoznikov zagotovljen v skladu z mednarodnimi varnostnimi standardi. V istem dopisu je indonezijski DGCA obvestil Komisijo, da so bili preklicani AOC naslednjih letalskih prevoznikov: *Pacific Royale Airways* (AOC 121-045), *Air Maleo* (AOC 121-041, samo domači prevoz tovora), *Manunggal Air Service* (AOC 121-020), *Nusantara Buana Air* (AOC 135-041), *Survai Udara Penas* (Persero, AOC 135-006) in *Asconusa Air Transport* (AOC 135-022).

(35) Čeprav je od presoje ICAO maja 2014 in celo od tehničnega sestanka oktobra možno opaziti napredek, je preveritev izboljšav predpogoj za zaupanje v varnost, ki je potrebna za morebitno sprostitev prepovedi opravljanja letov za indonezijske letalske prevoznike. Zato bo leta 2016 organiziran ocenjevalni obisk EU na kraju samem, da bodo zbrane potrebne informacije. Vendar trenutno ni dovolj dokazov, ki bi podprli odločitev o dodatni sprostitvi prepovedi opravljanja letov za letalske prevoznike iz Indonezije, vključno s *Citilink*, *Lion Air* in *Batik Air*.

(36) Zato se v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 ocenjuje, da bi bilo treba seznam Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji, spremeniti z vključitvijo *Alda Trans Papua* in *Weststar Aviation* v Prilogo A k Uredbi (ES) št. 474/2006. *Pacific Royale Airways, Manunggal Air Service, Nusantara Buana Air, Survai Udara Penas* in *Asconusa Air Transport* bi bilo treba črtati iz Priloge A k Uredbi (ES) št. 474/2006.

Letalski prevozniki iz Irana

(37) Letalski prevoznik *Iran Air,* ki ga je certificirala organizacija za civilno letalstvo Islamske republike Iran („CAOIRI"), je bil 30. marca 2010 vključen v Prilogo B k Uredbi (ES) št. 474/2006. Po ocenjevalnem obisku na kraju samem so bile omejitve pri opravljanju letov za prevoznika *Iran Air* podrobneje določene 5. julija 2010.

(38) *Iran Air* je Komisiji sporočil podatke o trenutni floti, podprte z ustrezno dokumentacijo. Zaprosil je, da se vsi zrakoplovi tipa A320 izvzamejo iz omejitev opravljanja letov, da bi *Iran Air* lahko uporabljal tudi svoje novejše zrakoplove tipa A320 v Uniji. Po informacijah *Iran Air* je povprečna starost flote A320 *Iran Air* nižja od povprečne starosti zrakoplova, ki lahko opravlja lete v Uniji. *Iran Air* prav tako trdi, da se zrakoplovi lahko zanesljivo upravljajo. Vendar predloženih dokazil ni bilo mogoče preveriti, zato na podlagi trenutnih informacij, ki so na voljo Komisiji, ni mogoče dodati novih zrakoplovov na seznam zrakoplovov, s katerimi *Iran Air* lahko opravlja lete v Uniji.

(39) Glede na AOC *Iran Air* se je število zrakoplovov tistih tipov, ki jim je dovoljeno opravljanje letov v Uniji, zmanjšalo. Seznam izvzetih zrakoplovov, vključenih v Prilogo B k Uredbi (ES) št. 474/2006, bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.

(40) Zato se v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 ocenjuje, da bi bilo treba seznam Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji, posodobiti tako, da bi zajemal trenutno floto zrakoplovov *Iran Air* iz Priloge B k Uredbi Komisije (ES) št. 474/2006.

Letalski prevozniki iz Iraka

(41) EASA je iraškemu organu za civilno letalstvo („ICAA“) pisala štirikrat, in sicer od 13. junija 2014 do 16. marca 2015, glede varnostnih pomanjkljivosti, ki vplivajo na uspešnost *Iraqi Airways* v programu SAFA. Iz podatkov SAFA je razvidno, da je *Iraqi Airways* pomanjkljivo analiziral ključni vzrok teh pomanjkljivosti.

(42) *Iraqi Airways* je 20. avgusta 2014 pri EASA vložil vlogo za izdajo dovoljenja prevozniku iz tretje države (v nadaljnjem besedilu: TCO). EASA je vlogo *Iraqi Airways* ocenila v skladu z zahtevami iz dela TCO.

(43) EASA je pri oceni vloge za izdajo dovoljenja TCO *Iraqi Airways* izrazila zaskrbljenost zaradi nezmožnosti *Iraqi Airways*, da odpravi ugotovljene varnostne pomanjkljivosti in pravočasno predloži dokumentacijo o varnosti. EASA je zato sklenila, da nadaljnja ocena ne bi privedla do izdaje dovoljenja *Iraqi Airways* in da torej ta ni izpolnil veljavnih zahtev iz Uredbe Komisije (EU) št. 452/2014. Zato je 16. julija 2015 EASA iz jasnih varnostnih razlogov, kot je opisano zgoraj, zavrnila vlogo *Iraqi Airways* za izdajo dovoljenja TCO.

(44) Komisija je 28. septembra 2015 pisala ICAA. Dopis je pomenil začetek uradnega posvetovanja z organi, ki imajo regulativni nadzor nad letalskimi prevozniki, certificiranimi v Iraku, v skladu z določbami člena 3(2) Uredbe (ES) št. 473/2006. Komisija je v tem dopisu razložila, da je podlaga za začetek uradnih posvetovanj povezana z varnostjo *Iraqi Airways* po programu SAFA ter negativno odločitvijo EASA glede vloge *Iraqi Airways* za izdajo dovoljenja TCO.

(45) Komisija je 27. oktobra 2015 pisala ICAA in *Iraqi Airways* ter ju obvestila, da je bil primer *Iraqi Airways* uvrščen na dnevni red seje Odbora za varnost v zračnem prometu, ki bo potekala od 24. do 26. novembra 2015, in bosta tako ICAA kot *Iraqi Airways* imela priložnost za zaslišanje pred Odborom za varnost v zračnem prometu v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

(46) Dne 3. novembra 2015 je potekala videokonferenca med Komisijo, EASA in državami članicami ter predstavniki ICAA in *Iraqi Airways*. Med videokonferenco je ICAA predstavil pregled svojih funkcij, vključno z osnovnimi načeli izvajanja varnostnega nadzora. Poleg tega je predstavil pregled nadzora, ki ga uporablja za *Iraqi Airways*, ter ukrepe, ki jih uvede po prejemu informacij o programu SAFA. *Iraqi Airways* je v svojo predstavitev na videokonferenci med drugim vključil le zelo splošen pregled informacij o svojem sistemu upravljanja varnosti in kakovosti ter drugih z varnostjo povezanih postopkih.

(47) Odbor za varnost v zračnem prometu je ICAA in *Iraqi Airways* zaslišal 25. novembra 2015. ICAA je med drugim poročal, da je pristojen za nadzor sedmih imetnikov AOC, vključno z *Iraqi Airways*. ICAA je prav tako predložil povzetek načrtovanih ukrepov za okrepitev svojih zmogljivosti. EASA je v podporo svoji negativni odločitvi glede dovoljenja TOC sporočila informacije o varnostnih pomanjkljivostih.

(48) *Iraqi Airways* je predstavil različne elemente, vključno z informacijami o svoji analizi SAFA in nadaljnjih ukrepih. Predstavitev ni vsebovala dovolj dokazov o podrobnem delovanju sistema upravljanja varnosti in kakovosti *Iraqi Airways*. Informacije *Iraqi Airways* niso zadosten odgovor na varnostne pomanjkljivosti, zaradi česar je EASA zavrnila izdajo dovoljenja TCO *Iraqi Airways*.

(49) Zato se v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 ocenjuje, da bi bilo treba seznam Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji, spremeniti z vključitvijo letalskega prevoznika *Iraqi Airways* v Prilogo A k Uredbi (ES) št. 474/2006.

(50) Ker ta vključitev izhaja neposredno iz negativne odločitve EASA glede dovoljenja TCO, namerava Komisija ponovno proučiti to vključitev, če in ko EASA obvesti Komisijo, da so po njenem mnenju izpolnjeni pogoji za pozitivno odločitev EASA iz dela TCO glede *Iraqi Airways*.

Letalski prevozniki iz Kazahstana

(51) Od julija 2009 za vse letalske prevoznike, certificirane v Kazahstanu, razen enega, velja prepoved opravljanja vseh letov, predvsem zaradi nezmožnosti organa, odgovornega za varnostni nadzor letalskih prevoznikov, certificiranih v Kazahstanu (kazahstanski odbor za civilno letalstvo; (v nadaljnjem besedilu: CAC)), da bi izvajal in uveljavljal ustrezne mednarodne varnostne standarde. Letalski prevoznik *Air Astana* je delna izjema. *Air Astana* je bil vključen v Prilogo B k Uredbi (ES) št. 474/2006 in je z delom svoje flote lahko opravljal lete v Uniji, pri čemer je bil omejen na svojo takratno raven operacij.

(52) Leta 2014 je *Air Astana* po izboljšanju rezultatov SAFA lahko okrepil raven operacij v Unijo, vendar le s tipom zrakoplova, za katerega je imel od leta 2009 dovoljenje za opravljanje letov v Unijo.

(53) *Air Astana* je aprila 2015 ponovno certificiral CAC, maja 2015 pa Mednarodno združenje letalskih prevoznikov v svojem programu presoje operativne varnosti (*Operational Safety Audit*, v nadaljnjem besedilu: IOSA). Letalski prevoznik Komisiji redno poroča o svojih letalskih operacijah, usposabljanju in vzdrževanju. Presoja prevoznika *Air Astana*, ki jo je EASA izvedla oktobra 2015 za del TCO, ni razkrila dokazov o neskladnosti z mednarodnimi standardi. Ugotovljeno je bilo, da ima prevoznik *Air Astana* dovolj osebja in ga uspešno upravlja usposobljena mednarodna ekipa skupaj z lokalnim osebjem. Organizacija je razvila močno in zanesljivo kulturo varnosti. Ekipa EASA za presojo ni ugotovila pomanjkljivosti in je torej priporočila, da se *Air Astana* izda dovoljenje TCO.

(54) Zaradi posodobitve informacij o dejavnostih varnostnega nadzora v Kazahstanu je bil CAC povabljen na zaslišanje na sejo Odbora za varnost v zračnem prometu 24. novembra 2015. Povedal je, da so v pripravi številni ukrepi za odpravo pomanjkljivosti, ki jih je ugotovil ICAO med svojo misijo za usklajevanje in potrjevanje leta 2014, vključno z odpravo resnega varnostnega pomisleka na področju zračnih operacij. Med navedenimi ukrepi sta uvedba programa usposabljanja za inšpektorje za varnost v letalstvu ter izboljšanje postopkov za certifikacijo letalskih prevoznikov in izdaje posebnih odobritev. Kar se tiče resnega varnostnega pomisleka je CAC navedel, da ne pričakuje njegove rešitve pred koncem leta 2015 oziroma še pozneje. Kazahstanski pristojni organi so nato novembra 2015 podpisali Memorandum o soglasju s ponudnikom svetovalnih storitev, da bi dvignili raven dejanskega izvajanja ustreznih varnostnih standardov v Kazahstanu. CAC je prav tako navedel, da je bilo leta 2015 ponovno certificiranih skupno12 operatorjev in preklicanih 5 AOC. Ta razvoj je sicer pozitiven, vendar ostaja negotovost glede ravni skladnosti postopkov certifikacije letalskih prevoznikov in odobritev ter glede učinkovitosti regulativnih ukrepov, uvedenih za odpravo resnega varnostnega pomisleka.

(55) Prevoznik *Air Astana* je bil prav tako povabljen na zaslišanje na sejo Odbora za varnost v zračnem prometu 24. novembra 2015. Prevoznik *Air Astana* je predložil dokaze, da je vzpostavil stabilen in učinkovit postopek za upravljanje varnosti, ki se uporablja za varnostna tveganja, analizo ključnih vzrokov in spodbujanje kulture varnosti v organizaciji. Letalski prevoznik je dokazal svojo zmožnost, da varno in učinkovito upravlja spremembe v obsegu svojih dejavnosti. Poleg tega je *Air Astana* zagotovil, da se njegova flota nadzira v skladu z veljavnimi mednarodnimi varnostnimi standardi.

(56) Letalski prevoznik *SCAT JSC*, certificiran v Kazahstanu, je zaprosil za zaslišanje na seji Odbora za varnost v zračnem prometu 24. novembra 2015. Letalski prevoznik je uspešno dokončal certifikacijo IOSA. Po informacijah *SCAT JSC* je več njegovih zrakoplovov tipa Boeing B-737 in B-757 registriranih v Litvi. Komisija sicer priznava napredek *SCAT JSC*, vendar letalskemu prevozniku ni uspelo predložiti dokazov, da se njegove letalske operacije ter stalna plovnost in vzdrževanje njegovih zrakoplovov izvajajo v skladu z veljavnimi varnostnimi standardi.

(57) Na podlagi informacij na voljo Komisiji, vključno z informacijami z zaslišanja 24. novembra 2015, je bilo ugotovljeno, da projekt regulativne reforme v Kazahstanu na področju civilnega letalstva počasi napreduje. Vendar bi pred znatno sprostitvijo omejitev, ki trenutno veljajo za letalske prevoznike razen *Air Astana* pri nadzoru CAC, bilo treba rešiti resni varnostni pomislek na področju letalskih operacij kot dokaz pomembnejšega napredka.

(58) Na podlagi informacij na voljo Komisiji, pozitivnih rezultatov presoje TCO prevoznika *Air Astana* in njegovih pojasnil med zaslišanjem pred Odborom za varnost v zračnem prometu se šteje, da ni več pogojev za vzdrževanje delne prepovedi za *Air Astana*.

(59) Komisija namerava nadalje proučiti primer *SCAT JSC*, da bi zagotovila, da kakršna koli morebitna prihodnja sprostitev prepovedi opravljanja letov za *SCAT JSC* ne bi pomenila varnostnih tveganj za operacije v Unijo.

(60) Zato se v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 ocenjuje, da bi bilo treba seznam Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji, spremeniti s črtanjem *Air Astana* iz Priloge B k Uredbi (ES) št. 474/2006.

(61) Države članice v skladu z Uredbo (EU) št. 965/2012 še naprej preverjajo dejansko izpolnjevanje ustreznih varnostnih standardov s prednostno razvrstitvijo preverjanj na ploščadi, ki jih je treba opraviti na zrakoplovih letalskega prevoznika *Air Astana*.

Letalski prevozniki iz Libanona

(62) Z libanonskim pristojnim organom, tj. libanonskim organom za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: libanonski CAA), se nadaljujejo posvetovanja, katerih namen je potrditev, da Libanon izvaja načrt korektivnih ukrepov, ki je bil pripravljen kot odgovor na ugotovitve in resni varnostni pomislek misije ICAO za usklajevanje in potrjevanje iz decembra 2012.

(63) Predstavniki libanonskega CAA ter letalskih prevoznikov *Middle East Airlines* in *Wings of Lebanon* so se 4. novembra 2015 udeležili tehničnega sestanka v Bruslju s Komisijo in EASA, da bi poročali o napredku, ki ga je dosegel libanonski CAA zlasti pri odpravljanju resnega varnostnega pomisleka, ustanovitvi odbora za civilno letalstvo in ločitvi funkcij varnostnega nadzora od funkcij opravljanja storitev, ki so trenutno vse znotraj libanonskega CAA.

(64) Libanonski CAA je ICAO sporočil dodatne informacije o resnem varnostnem pomisleku in te informacije predstavil na tehničnem sestanku. Libanonski CAA je nedavno pozval ICAO, naj preveri korektivne ukrepe, vendar se to še ni zgodilo. Navedeno je bilo, da ima njegov direktorat za varnost letenja, ki je direktorat, pristojen za certifikacijo in nadzor nad letalskimi prevozniki, bolj neodvisen položaj znotraj libanonskega CAA, čeprav ta trditev na tehničnem sestanku ni bila podprta z jasnimi dokazi.

(65) Letalski prevoznik *Middle East Airlines* je predstavil svoje operacije in upravljanje varnosti; zdi se, da prevoznik ustrezno obvladuje svoje postopke na področjih, ki so pomembna za varnost, kot so letalske operacije, usposabljanje letalskega osebja ter upravljanje plovnosti, kakovosti in varnosti. EASA je poročala, da so bili rezultati nedavnega sestanka s prevoznikom *Middle East Airlines* ob njegovi vlogi za izdajo dovoljenja TCO pozitivni. Letalski prevoznik redno organizira presoje, ki jih opravijo tretje osebe, da bi ublažil pomanjkanje varnostnega nadzora svojega lastnega organa in dodatno izboljšal izvajanje mednarodnih varnostnih standardov.

(66) Letalski prevoznik *Wings of Lebanon* je predstavil svoje operacije z enim samim zrakoplovom in vzpostavljene varnostne postopke. Pred kratkim so bile nadomeščene osebe na ključnih delovnih mestih navedenega letalskega prevoznika, kar je privedlo do izboljšav v njegovih operativnih postopkih in omogočilo dober začetek razvoja sistema za upravljanje varnosti.

(67) Izboljšav sistema varnostnega nadzora je vedno več ter skupaj z ukrepi za ublažitev, ki jih je sprejel prevoznik *Middle East Airlines*, in dostopnimi varnostnimi informacijami na tej stopnji ne upravičujejo odločitve o prepovedi ali omejitvah pri opravljanju letov letalskih prevoznikov, certificiranih v Libanonu. Vendar se bodo zaradi pozornega spremljanja položaja posvetovanja z libanonskimi organi nadaljevala v skladu s členom 3(2) Uredbe (ES) št. 473/2006.

(68) V skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 se ocenjuje, da na tej stopnji ni razlogov za spremembo seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji, z vključitvijo letalskih prevoznikov iz Libanona.

(69) Če je iz kakršnih koli pomembnih varnostnih informacij razvidno, da obstajajo neposredna varnostna tveganja, ki so posledica neizpolnjevanja mednarodnih varnostnih standardov, bo Komisija lahko prisiljena sprejeti nadaljnje ukrepe v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

Letalski prevozniki z Madagaskarja

(70) Komisija je nadaljevala posvetovanja z madagaskarskim organom za civilno letalstvo, Aviation Civile de Madagascar (v nadaljnjem besedilu: ACM). Na zahtevo ACM je 2. oktobra 2015 v Bruslju potekal sestanek med Komisijo, EASA in državo članico na eni strani ter ACM in letalskim prevoznikom *Air Madagascar* na drugi strani.

(71) Na tem sestanku sta ACM in *Air Madagascar* sporočila podatke o napredku obeh organizacij pri izvajanju svojih načrtov korektivnih in preventivnih ukrepov za odpravo varnostnih pomanjkljivosti iz uvodnih izjav 66 do 74 Izvedbene Uredbe (EU) št. 390/2011. Tako ACM kot *Air Madagascar* menita, da so bile te varnostne pomanjkljivosti ustrezno odpravljene; ACM je zahteval ponovno oceno omejitev pri opravljanju letov, ki so bile uvedene za *Air Madagascar*.

(72) Komisija je sprejela v vednost napredek, o katerem je poročal ACM, pri odpravljanju pomanjkljivosti, ki jih je ugotovil ICAO, ter informacije, ki sta jih sporočila ACM in letalski prevoznik *Air Madagascar* o svojih načrtih za korektivne in preventivne ukrepe. Vendar kljub priznavanju napredka, ki sta ga dosegla ACM in letalski prevoznik *Air Madagascar,* in tudi ob upoštevanju pričakovanega nadaljnjega napredka niso izpolnjeni pogoji za sprostitev trenutne delne prepovedi za *Air Madagascar*. Treba je še preveriti dejansko izvajanje mednarodnih varnostnih standardov. ACM mora pridobiti več izkušenj z novim postopkom, ki ga je uvedel. Pri tem se lahko prouči možnost ocenjevalnega obiska na kraju samem, ki bi ga Unija izvedla na Madagaskarju v prvem trimestru leta 2016. Poleg tega trenutno ni dovolj dokazov, ki bi upravičili kakršno koli sprostitev omejitev pri opravljanju letov za letalske prevoznike z Madagaskarja.

(73) Zato se v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 ocenjuje, da na tej stopnji ni razlogov za spremembo seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji, v zvezi z letalskimi prevozniki z Madagaskarja.

Letalski prevozniki iz Mozambika

(74) Na podlagi misije za oceno, ki je potekala aprila 2015, je Komisija lahko ugotovila, da je pristojni organ za civilno letalstvo v Mozambiku, Instituto de Aviação Civil de Moçambique (v nadaljnjem besedilu: IACM), sicer dosegel precejšen napredek pri izvajanju mednarodnih varnostnih standardov, vendar ostajajo v mozambiškem sistemu varnostnega nadzora pomembne pomanjkljivosti. Zato je bilo sklenjeno, da bo Komisija s podporo EASA zagotovila tehnično pomoč IACM, da bi lahko pomagali pri odpravljanju preostalih pomanjkljivosti in dokončali gradnjo notranjih zmogljivosti za dosego potrebne trajnosti.

(75) Dolgotrajni projekt tehnične pomoči se je začel 12. oktobra 2015 in bo trajal do začetka junija 2016. Prva faza projekta je omogočila nekaj začetnih rezultatov. S temeljitim pregledom pravnega okvira in veljavnih predpisov s področja letalstva so bili določeni popravki in izboljšave za poznejše sprejetje. Proučujejo se načela in struktura številnih pravnih aktov Unije o civilnem letalstvu ter možnosti za njihovo prilagoditev posebnostim letalskega sistema Mozambika. Da bi se stopnja učinkovitega izvajanja znatno izboljšala, potekajo usmerjena prizadevanja za sistematično obravnavo vseh nerešenih ugotovitev ICAO v USOAP. Kontaktirani so bili vsi obstoječi letalski prevozniki in opravljen je bil pregled njihovega certifikacijskega statusa. Za okrepitev nekaterih od najbolj ranljivih področij IACM se proučujejo številni protokoli sodelovanja. Začela se je opredelitev vseh notranjih postopkov in procesov IACM, ki jih je treba temeljito pregledati.

(76) Kratkotrajni projekt tehnične pomoči se je začel 14. septembra 2015 in končal 13. novembra 2015. Zajel je usposabljanje na delovnem mestu in smernice za certifikacijo letališča ter nadzor, zlasti na novem mednarodnem letališču Nacala in na obstoječem mednarodnem letališču Beira.

(77) Kljub temu zmožnost IACM, da nadzoruje civilno letalstvo v Mozambiku, na tej stopnji še ni na zadovoljivi ravni po mednarodnih varnostnih standardih. Zato ni dovolj dokazov, ki bi upravičili odločitev o sprostitvi prepovedi opravljanja letov za vse letalske prevoznike, certificirane v Mozambiku.

(78) V skladu s seznamom, ki ga je predložil IACM 5. novembra 2015, so bili v Mozambiku certificirani trije novi letalski prevozniki, in sicer *Ambassador Lda* (AOC MOZ-21), *Everett Aviation Lda* (AOC MOZ-18) in *Inaer Aviation Mozambique Lda* (AOC MOZ-19). Vendar IACM ni predložil dokazov, da se varnostni nadzor nad navedenimi letalskimi prevozniki izvaja v skladu z mednarodnimi varnostnimi standardi. Z istim seznamom je IACM obvestil Komisijo, da so bili AOC letalskih prevoznikov *Aero-Serviços Sarl* (AOC MOZ-08), *Emílio Air Charter Lda* (AOC MOZ-05) in *Unique Air Charter Lda* (AOC MOZ-13), ki so bili prej začasno odvzeti med postopkom ponovne certifikacije, zdaj preklicani, ker prevoznikom ni uspelo dokončati navedenega postopka.

(79) Zato se v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 ocenjuje, da bi bilo treba seznam Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji, spremeniti z vključitvijo letalskih prevoznikov *Ambassador Lda, Everett Aviation Lda* in *Inaer Aviation Mozambique Lda*. v Prilogo A k Uredbi (ES) št. 474/2006 ter črtanjem letalskih prevoznikov *Aero-Serviços Sarl, Emílio Air Charter Lda* in *Unique Air Charter Lda* iz Priloge A k Uredbi (ES) št. 474/2006.

Letalski prevozniki iz Nepala

(80) Komisija je nadaljevala posvetovanja z nepalskim pristojnim organom za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: CAAN), da bi vzpostavil zmogljivosti za zadostno izvajanje in uveljavljanje ustreznih mednarodnih varnostnih standardov.

(81) Komisija in EASA sta CAAN obiskali v času od 5. do 9. oktobra 2015. Namen obiska na kraju samem je bil, da bi EASA zagotovila tehnično pomoč v obliki ocene napredka, ki ga je CAAN dosegel pri ugotovitvah presoje ICAO, ter pregledala časovni načrt, da bi vanj vključila in zagotovila priporočila za rešitev preostalih vprašanj. Komisija je sodelovala pri tem obisku na kraju samem, da bi pregledala napredek, ki ga je CAAN dosegel pri odpravljanju pomanjkljivostih, ki so privedle do prepovedi za nepalske letalske prevoznike, uvedene decembra 2013.

(82) Obisk na kraju samem je potrdil, da je CAAN dosegel napredek pri izvajanju mednarodnih varnostnih standardov. Po mnenju ICAO je načrt korektivnih ukrepov, ki ga je sestavil CAAN, popolnoma primeren odziv na ugotovitve, vključno z ugotovitvami, ki so privedle do resnega varnostnega pomisleka ICAO. Vendar izvajanja ukrepov ni bilo mogoče preveriti med obiskom na kraju samem. Resni varnostni pomislek na področju letalskih operacij še vedno obstaja. CAAN je za december 2015 predvidel misijo enote za varnost regionalnega urada ICAO, da bi začetno ocenil izvajanje korektivnih ukrepov, nato pa bo v prvem četrtletju leta 2016 morda prišla na vrsto misija ICAO za usklajevanje in potrjevanje. Med navedeno misijo ICAO za usklajevanje in potrjevanje bo učinkovito izvajanje korektivnih ukrepov preveril ICAO. CAAN za vse letalske prevoznike in druge ponudnike storitev, ki so pod njihovim nadzorom, uporablja redni program presoje. Vendar je treba program inšpekcijskih pregledov nadalje razviti.

(83) Na srečanju z nepalskim ministrom za turizem, kulturo in civilno letalstvo je bilo poudarjeno, da sta polno pooblastilo organu CAAN, da pri svojih funkcijah glede varnosti deluje neodvisno od politične ravni, in zadostno število usposobljenega osebja v CAAN nujno potrebna za izboljšanje sistema letalskega nadzora v Nepalu. Minister je poročal, da so v pripravi nadaljnje spremembe nepalskega zakona o civilnem letalstvu, da bi se rešila institucionalna vprašanja in vzpostavila funkcija varnostnega nadzora, neodvisna od ponudnikov storitev, ter da ima CAAN vso podporo pri odpravljanju vseh ugotovljenih pomanjkljivosti.

(84) Letalske prevoznike *Buddha Air, Yeti Airlines, Tara Air* in *Nepal Airlines Corporation*, registrirane v Nepalu, sta 7. in 8. oktobra 2015 obiskali Komisija in EASA, da bi opravili pregled razvoja od prejšnjega obiska februarja 2014. Vsi štirje letalski prevozniki so bili ponovno certificirani v skladu s petstopenjskim pristopom, CAAN pa izvaja redni nadzor. Pri navedenih letalskih prevoznikih je razvoj sistemov za upravljanje varnosti in kulture varnosti na različnih stopnjah; čeprav nekateri prevozniki očitno napredujejo hitreje od drugih, nobeden trenutno ne izpolnjuje veljavnih mednarodnih varnostnih standardov.

(85) CAAN je prav tako sporočil, da sta bila certificirana dva nova letalska prevoznika. Prevozniku *Saurya Airlines* je bil 13. novembra 2014 izdan AOC s številko 083/2014, *Himalaya Airlines* pa 9. marca 2015 AOC s številko 084/2015. Vendar CAAN ni predložil dokazov, da se varnostni nadzor nad navedenimi letalskimi prevozniki izvaja v skladu z mednarodnimi varnostnimi standardi.

(86) Zato se v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 ocenjuje, da bi bilo treba seznam Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji, spremeniti z vključitvijo *Saurya Airlines* in *Himalaya Airlines* v Prilogo A k Uredbi (ES) št. 474/2006.

Letalski prevozniki s Filipinov

(87) Komisija, EASA in države članice pozorno spremljajo varnost letalskih prevoznikov, ki so certificirani na Filipinih in opravljajo letalske prevoze v Uniji, vključno s prednostno razvrstitvijo preverjanj na ploščadi, ki se opravljajo na filipinskih letalskih prevoznikih v skladu z Uredbo (EU) št. 965/2012.

(88) Pred sestankom Odbora za varnost v zračnem prometu je filipinski organ za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: CAAP) Komisiji sporočil nekatere tehnične informacije o varnostnem nadzoru letalskih prevoznikov, certificiranih na Filipinih. Sporočeno je bilo tudi, da je na Filipinih trenutno 38 aktivnih imetnikov AOC. Vodstvo CAAP, ki je do zdaj prispevalo k pozitivnim izboljšavam civilnega letalstva na Filipinih, ostaja na položaju in je zavezano svojemu programu stalnega izboljševanja. Poleg tega informacije, ki jih je sporočil CAAP, in analiza dostopnih informacij o nesrečah in incidentih, niso razlog za zaskrbljenost zaradi certificiranih letalskih prevoznikov s Filipinov.

(89) *Philippine Airlines, Air Philippines' Corporation* in *Cebu Pacific Air* so bili vsi nedavno predmet preverjanja na ploščadi v programu SAFA. Poročila navajajo, da navedena preverjanja na ploščadi v programu SAFA niso razkrila nobenih negativnih trendov.

(90) Zato se v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 ocenjuje, da na tej stopnji ni razlogov za spremembo seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji, z vključitvijo letalskih prevoznikov iz Filipinov.

(91) Države članice s prednostno razvrstitvijo preverjanj na ploščadi v skladu z Uredbo (EU) št. 965/2012 še naprej preverjajo, da vsi letalski prevozniki s Filipinov dejansko izpolnjujejo ustrezne varnostne standarde.

Letalski prevozniki iz Rusije

(92) Komisija, EASA in države članice še naprej pozorno spremljajo varnost letalskih prevoznikov, ki so certificirani v Rusiji in opravljajo letalske prevoze v Uniji, vključno s prednostno razvrstitvijo preverjanj na ploščadi, ki se opravljajo na nekaterih ruskih letalskih prevoznikih v skladu z Uredbo (EU) št. 965/2012.

(93) Komisija se je ob pomoči EASA in države članice 23. oktobra 2015 sestala s predstavniki ruske zvezne agencije za zračni promet (v nadaljnjem besedilu: FATA). Namen sestanka je bil pregledati rezultate ruskih letalskih prevoznikov na podlagi poročil o preverjanju varnosti na ploščadi v programu SAFA v obdobju med 20. septembrom 2014 in 19. oktobrom 2015 ter ugotoviti, ali obstajajo primeri, ki zahtevajo posebno pozornost.

(94) Komisija je na sestanku poudarila, da nekateri operatorji, ki imajo razmerje ugotovitev pri pregledih SAFA 2 ali več, niso opravili ustrezne analize ključnega vzroka. FATA je povedala, da se ugotovitve iz pregledov SAFA redno analizirajo in da se učinkovitost korektivnih ukrepov operatorjev nenehno spremlja. FATA se je zavezala, da bo ukrepala v primerih, ko neskladnosti še niso bile ustrezno odpravljene, in da bo Komisijo obveščala o njihovem stanju. Poleg tega je FATA sporočila najnovejše informacije o primerih začasnega odvzema in preklica AOC tistim prevoznikom, ki so pod njenim nadzorom.

(95) Na podlagi dostopnih informacij je bilo sklenjeno, da zaslišanje ruskih letalskih organov ali letalskih prevoznikov, certificiranih v Ruski federaciji, pred Odborom za varnost v zračnem prometu ni potrebno. Kljub temu je bilo dogovorjeno, da bodo Komisija in ruski organi nadaljevali z rednimi sestanki strokovnjakov za varnost; pred vsako sejo Odbora za varnost v zračnem prometu bo potekal vsaj en sestanek.

(96) Zato se v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 ocenjuje, da na tej stopnji ni razlogov za spremembo seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji, z vključitvijo letalskih prevoznikov iz Ruske federacije.

(97) Države članice s prednostno razvrstitvijo preverjanj na ploščadi v skladu z Uredbo (EU) št. 965/2012 še naprej preverjajo, da vsi letalski prevozniki iz Rusije dejansko izpolnjujejo ustrezne varnostne standarde.

(98) Če se pri navedenih preverjanjih izkaže, da obstajajo neposredna varnostna tveganja, ki so posledica neizpolnjevanja ustreznih varnostnih standardov, bo Komisija lahko prisiljena sprejeti ukrepe proti letalskim prevoznikom iz Rusije v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

Letalski prevozniki iz Sudana

(99) Sudanski organ za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: SCAA) je ohranil redne stike s Komisijo, zlasti v zvezi z oceno letalskih prevoznikov, registriranih v Sudanu. Dejavnosti nadzora SCAA so se izboljšale pri številnih letalskih prevoznikih. Čeprav je SCAA potrdil pripravljenost za ocenjevalni obisk na kraju samem v oktobru 2015, je nato zaprosil za preložitev obiska na leto 2016, da bi imeli SCAA in letalski prevozniki več časa za uvedbo mednarodnih varnostnih standardov.

(100) Treba je izvesti misijo Unije za oceno varnosti, da se ugotovi, ali SCAA in letalski prevozniki, certificirani v Sudanu, izpolnjujejo mednarodne varnostne standarde.

(101) Zato se v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 ocenjuje, da na tej stopnji ni razlogov za spremembo seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji, v zvezi z letalskimi prevozniki iz Sudana.

Letalski prevozniki s Tajvana

(102) Komisija je ob upoštevanju dveh smrtnih nesreč, ki jih je imel letalski prevoznik *TransAsia Airways* v zadnjih 18 mesecih, začela uradna posvetovanja s tajvanskim organom za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: CAA) v skladu z določbami člena 3(2) Uredbe Komisije (ES) št. 473/2006. CAA in *TransAsia Airways* sta bila pri tem povabljena na tehnični sestanek s Komisijo in EASA 19. oktobra 2015 v Bruslju, da bi razpravljali o sistemu varnostnega nadzora, ki ga je uvedel CAA, in varnosti *TransAsia Airways*.

(103) Na tem sestanku je CAA pojasnil, da njegov sistem varnostnega nadzora temelji na standardih ICAO in priporočenih praksah ter glede na 8 kritičnih elementov ICAO razložil, kako opravlja svoje obveznosti varnostnega nadzora. CAA je podrobneje opisal ukrepe, uvedene po incidentih in nesrečah letalskega prevoznika *TransAsia Airways* v zadnjih dveh letih. CAA je v skladu s tajvanskimi predpisi zamrznil tudi raven letalskih operacij, ki jih izvaja letalski prevoznik *TransAsia Airways*, za obdobje enega leta od datuma druge nesreče. CAA je prav tako poudaril svojo zavezanost k izvajanju Priloge 19 ICAO in napovedal, da bo do konca leta 2017 izvedel oceno sistema za upravljanje varnosti za vse letalske prevoznike, certificirane na Tajvanu.

(104) Letalski prevoznik *TransAsia Airways* je na istem sestanku Komisijo obvestil, da je po smrtnih nesrečah v letih 2014 in 2015 pripravil in izvedel akcijski načrt za okrepitev varnosti letenja, ki zajema naslednja področja: krepitev poslovne kulture podjetja, organizacijski inženiring, izvajanje sistema za upravljanje varnosti, usposabljanje in merjenje. Poročal je, da je bila leta 2015 organizacija letalskega prevoznika precej spremenjena, kar vključuje prihod novih ljudi v najvišje vodstvo letalskega prevoznika, ustanovitev oddelka za zagotavljanje kakovosti, ustanovitev odbora za varnost letenja, ki oblikuje in spodbuja varnostne politike, ter obnovo flote, tako da bo flota leta 2016 v povprečju stara štiri leta. Sprejeti so bili tudi posebni ukrepi za izboljšanje usposabljanja kabinskega osebja. Poleg nadzornih dejavnosti, ki jih izvaja CAA, sta ATR in Ustanova za varnost letenja (*Flight Safety Foundation*) ob pomoči Airbusa in družbe Bureau Veritas v letu 2015 opravila ocenjevalne obiske. Rezultat obeh ocenjevalnih obiskov na kraju samem je bil niz priporočil, ki so bila nato vključena v načrt korektivnih ukrepov letalskega prevoznika *TransAsia Airways*.

(105) Na koncu sestanka je CAA poudaril, da so vsi vidiki letalskega sektorja na Tajvanu v skladu z mednarodnimi standardi, ki jih je določil ICAO, ter se zavezal, da bo še naprej pozorno spremljal varnost letalskega prevoznika *TransAsia Airways* ter izvajanje načrtov korektivnih in preventivnih ukrepov.

(106) Na podlagi informacij na voljo Komisiji je bilo ocenjeno, da zaslišanje CAA in letalskega prevoznika *TransAsia Airways* pred Odborom za varnost v zračnem prometu ni potrebno ter da prav tako ni potrebna prepoved opravljanja letov za letalske prevoznike s Tajvana. Vendar sta se CAA in letalski prevoznik *TransAsia Airways* dogovorila za izvedbo nadaljnjih tehničnih posvetovanj, da bi Komisija lahko spremljala izvajanje njunih načrtov za korektivne in preventivne ukrepe ter da bi tako potekala stalna razprava o zadevah, povezanih z varnostjo.

(107) Zato se v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 ocenjuje, da na tej stopnji ni razlogov za spremembo seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji, v zvezi z letalskimi prevozniki s Tajvana.

(108) Države članice s prednostno razvrstitvijo preverjanj na ploščadi, ki jih je treba opraviti na zrakoplovih prevoznikov, certificiranih na Tajvanu, v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 965/2012, še naprej preverjajo, da ti dejansko izpolnjujejo ustrezne varnostne standarde.

Letalski prevozniki s Tajske

(109) Tajski organ za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: tajski CAA) je v dopisu z dne 14. oktobra 2015 Komisiji sporočil informacije o napredku pri izvajanju korektivnih ukrepov za odpravo resnega varnostnega pomisleka ICAO in obravnavi drugih ugotovitev ICAO in Zvezne uprave za letalstvo (*Federal Aviation Administration*). Ugotovljeno je bilo, da je tajski vladi v nekaj mesecih uspelo preurediti nekdanji Direktorat za civilno letalstvo v neodvisen tajski CAA. Tajski CAA je zaposlil nove tehnične strokovnjake in dodatno osebje, ki izvaja preglede, njegova delovna sila pa bo deležna nadaljnjih okrepitev.

(110) EASA je med 9. in 12. novembrom 2015 opravila obisk na Tajskem, vključno z obiskom tajskega CAA, da bi v okviru vlog za izdajo dovoljenja TCO dveh tajskih letalskih prevoznikov pregledala neskladnosti, ki jih je ugotovil ICAO. Pripombe EASA so v skladu z ugotovitvami ICAO. EASA je na Tajskem opazil precejšno šibkost in preobremenjenost tajskega CAA, hkrati pa tudi spodbudne spremembe. Za nadaljnje spremembe sta potrebna politična podpora ter zadostni in realistični časovni okvir, da bi se korektivni ukrepi lahko izvedli trajnostno.

(111) Na zahtevo tajske vlade je bil 23. novembra 2015 organiziran tehnični sestanek, ki so se ga udeležili Komisija, EASA, visoki uradniki tajske vlade, uradniki tajskega CAA in predstavniki letalskega prevoznika *Thai Airways International*. Informacije o izboljšavah tajskega sistema civilnega letalstva, predstavljene na navedenem sestanku, so bile pomembne tudi za Odbor za varnost v zračnem prometu.

(112) Zato je bila 25. novembra 2015 tajska delegacija povabljena na zaslišanje pred Odborom za varnost v zračnem prometu. Tajski CAA je predstavil organizacijske izboljšave ter kratko-, srednje- in dolgoročne akcijske načrte za obravnavo ugotovitev ICAO in odpravo resnega varnostnega pomisleka. Kar se tiče časovnih okvirov je tajski CAA razložil, da je zanj visokokakovostni sistem varnosti v letalstvu pomembnejši kot nerealni roki, ki jih ni mogoče izpolniti. Tajski CAA namerava izvajati evropske predpise za varnost v letalstvu ter sklepa pogodbe z EASA in drugimi evropskimi partnerji, ki bi njihovo izvajanje podprle. Letalski prevoznik *Thai Airways* je predstavil svoj razvoj ter izvajanje mednarodnih varnostnih standardov in upravljanje varnosti v svojih operacijah.

(113) Čeprav je uspešnost izvajanja mednarodnih varnostnih standardov na nizki ravni, kot kažejo rezultati presoje ICAO iz februarja 2015, sta tajska vlada in tajski CAA trdno zavezana, da bosta izboljšala sistem varnostnega nadzora na Tajskem; predložila sta tudi dokaze, da je bil v kratkem časovnem okviru že dosežen primeren

napredek. Poleg tega dostopne informacije o varnosti tajskih letalskih prevoznikov ne podpirajo odločitve o prepovedi ali omejitvah pri opravljanju letov. Zaradi pozornega spremljanja položaja se bodo posvetovanja s tajskimi organi nadaljevala v skladu s členom 3(2) Uredbe (ES) št. 473/2006.

(114) Zato se v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 ocenjuje, da na tej stopnji ni razlogov za spremembo seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji, v zvezi z letalskimi prevozniki s Tajske.

(115) Države članice s prednostno razvrstitvijo preverjanj na ploščadi, ki jih je treba opraviti na zrakoplovih prevoznikov, certificiranih na Tajskem, v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 965/2012, še naprej preverjajo, da ti dejansko izpolnjujejo ustrezne varnostne standarde.

(116) Če je iz kakršnih koli pomembnih varnostnih informacij razvidno, da obstajajo neposredna varnostna tveganja, ki so posledica neizpolnjevanja mednarodnih varnostnih standardov, bo Komisija lahko prisiljena sprejeti nadaljnje ukrepe v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

Letalski prevozniki iz Zambije

(117) Zambijski organ za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: zambijski ZCAA) je 4. septembra 2015 Komisiji sporočil najnovejše informacije o delu, opravljenem pri akcijskem načrtu za varnost v Zambiji. Iz teh informacij je razvidno, da je bil dosežen dober napredek. Vendar so nekateri ukrepi še vedno v končnih fazah in še niso bili v celoti izvedeni. Komisija in ZCAA sta se sporazumela, da se ocenjevalni obisk EU preloži na začetek leta 2016.

(118) Pričakuje se, da bo ZCAA nadaljeval delo pri izvajanju mednarodnih varnostnih standardov. Komisija se namerava dodatno pripraviti na ocenjevalni obisk na kraju samem v začetku leta 2016, da bi preverila izvajanje teh standardov v Zambiji.

(119) Zato se v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 ocenjuje, da na tej stopnji ni razlogov za spremembo seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji, v zvezi z letalskimi prevozniki iz Zambije.

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

(121) 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:

(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, 10. decembra 2015

Za Komisijo
V imenu predsednika
Violeta BULC
Članica Komisije

PRILOGA A

SEZNAM PREVOZNIKOV, ZA KATERE VELJA PREPOVED DELOVANJA V EVROPSKI UNIJI, Z IZJEMAMI [1]

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (v nadaljnjem besedilu: AOC) ali številka operativne licence	Označevalnik ICAO	Država operaterja
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
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	neznana	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	TEJ	Republika Angola
AIR GICANGO	009	neznan	Republika Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republika Angola
AIR NAVE	017	neznan	Republika Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republika Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	neznan	Republika Angola
DIEXIM	007	neznan	Republika Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	neznan	Republika Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republika Angola

[1] Letalskim prevoznikom iz Priloge A se lahko dovoli uveljavljanje prometnih pravic, če uporabljajo zrakoplove (najete z osebjem) 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 (v nadaljnjem besedilu: AOC) ali številka operativne licence	Označevalnik ICAO	Država operaterja
HELIANG	010	neznan	Republika Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	neznan	Republika Angola
MAVEWA	016	neznan	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	neznana	AFF	Republika Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/ DEA/SCS	neznan	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			**Republika Kongo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republika Kongo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	neznan	Republika Kongo
EMERAUDE	RAC06-008	neznan	Republika Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republika Kongo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republika Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	neznan	Republika Kongo

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (v nadaljnjem besedilu: AOC) ali številka operativne licence	Označevalnik ICAO	Država operaterja
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	neznan	Republika Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republika Kongo
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Demokratične republike Kongo (DRK), odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Demokratična republika Kongo (DRK)**
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	neznan	Demokratična republika Kongo (DRK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	neznan	Demokratična republika Kongo (DRK)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	neznan	Demokratična republika Kongo (DRK)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	neznan	Demokratična republika Kongo (DRK)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Demokratična republika Kongo (DRK)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	neznan	Demokratična republika Kongo (DRK)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	neznan	Demokratična republika Kongo (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	neznan	Demokratična republika Kongo (DRK)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	neznan	Demokratična republika Kongo (DRK)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	neznan	Demokratična republika Kongo (DRK)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	neznan	Demokratična republika Kongo (DRK)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	neznan	Demokratična republika Kongo (DRK)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	neznan	Demokratična republika Kongo (DRK)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Demokratična republika Kongo (DRK)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	neznan	Demokratična republika Kongo (DRK)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	neznan	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 (v nadaljnjem besedilu: AOC) ali številka operativne licence	Označevalnik ICAO	Država operaterja
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	neznan	Demokratična republika Kongo (DRK)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	neznan	Demokratična republika Kongo (DRK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	neznan	Demokratična republika Kongo (DRK)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	neznan	Demokratična republika Kongo (DRK)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	neznan	Demokratična republika Kongo (DRK)
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Džibutija, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Džibuti**
DAALLO AIRLINES	neznana	DAO	Džibuti
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Ekvatorialne Gvineje, odgovorni za regulativni nadzor, vključno s			**Ekvatorialna Gvineja**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ekvatorialna Gvineja
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	neznan	Ekvatorialna Gvineja
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	neznan	Ekvatorialna Gvineja
TANGO AIRWAYS	neznana	neznan	Ekvatorialna Gvineja
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Eritreje, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Eritreja**
ERITREAN AIRLINES	AOC št. 004	ERT	Eritreja
NASAIR ERITREA	AOC št. 005	NAS	Eritreja
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Gabonske republike, odgovorni za regulativni nadzor, razen prevoznikov *Afrijet* in *SN2AG*, vključenih v Prilogo B, vključno z			**Gabonska republika**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Gabonska republika
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	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 (v nadaljnjem besedilu: AOC) ali številka operativne licence	Označevalnik ICAO	Država operaterja
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabonska republika
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gabonska republika
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gabonska republika
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	neznan	Gabonska republika
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Indonezije, odgovorni za regulativni nadzor, razen prevoznikov *Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua* in *Indonesia Air Asia*, vključno z			**Republika Indonezija**
AIR BORN INDONESIA	135-055	neznan	Republika Indonezija
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	neznan	Republika Indonezija
ALDA TRANS PAPUA	135-056	neznan	Republika Indonezija
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	neznan	Republika Indonezija
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Republika Indonezija
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republika Indonezija
AVIASTAR MANDIRI	121-043	neznan	Republika Indonezija
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Republika Indonezija
BATIK AIR	121-050	BTK	Republika Indonezija
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Republika Indonezija
DABI AIR NUSANTARA	135-030	neznan	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 (v nadaljnjem besedilu: AOC) ali številka operativne licence	Označevalnik ICAO	Država operaterja
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republika Indonezija
EASTINDO	135-038	ESD	Republika Indonezija
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	neznan	Republika Indonezija
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	neznan	Republika Indonezija
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	neznan	Republika Indonezija
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	neznan	Republika Indonezija
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republika Indonezija
HEAVY LIFT	135-042	neznan	Republika Indonezija
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	neznan	Republika Indonezija
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republika Indonezija
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	neznan	Republika Indonezija
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Republika Indonezija
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republika Indonezija
KAL STAR	121-037	KLS	Republika Indonezija
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republika Indonezija
KOMALA INDONESIA	135-051	neznan	Republika Indonezija
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republika Indonezija
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republika Indonezija
MARTABUANA ABADION	135-049	neznan	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 (v nadaljnjem besedilu: AOC) ali številka operativne licence	Označevalnik ICAO	Država operaterja
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	neznan	Republika Indonezija
MIMIKA AIR	135-007	neznan	Republika Indonezija
MY INDO AIRLINES	121-042	neznan	Republika Indonezija
NAM AIR	121-058	neznan	Republika Indonezija
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	neznan	Republika Indonezija
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Republika Indonezija
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	neznan	Republika Indonezija
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republika Indonezija
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	neznan	Republika Indonezija
PURA WISATA BARUNA	135-025	neznan	Republika Indonezija
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republika Indonezija
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	neznan	Republika Indonezija
SMAC	135-015	SMC	Republika Indonezija
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republika Indonezija
SURYA AIR	135-046	neznan	Republika Indonezija
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republika Indonezija
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republika Indonezija
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republika Indonezija
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Republika Indonezija

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (v nadaljnjem besedilu: AOC) ali številka operativne licence	Označevalnik ICAO	Država operaterja
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republika Indonezija
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republika Indonezija
UNINDO	135-040	neznan	Republika Indonezija
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	neznan	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**
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Republika Kazahstan
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Republika Kazahstan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Republika Kazahstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republika Kazahstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Republika Kazahstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Republika Kazahstan
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Republika Kazahstan
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Republika Kazahstan
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Republika Kazahstan
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Republika Kazahstan
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Republika Kazahstan
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	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 (v nadaljnjem besedilu: AOC) ali številka operativne licence	Označevalnik ICAO	Država operaterja
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Republika Kazahstan
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Republika Kazahstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republika Kazahstan
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Republika Kazahstan
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Republika Kazahstan
SCAT	KZ-01/004	VSV	Republika Kazahstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Republika Kazahstan
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Kirgiške republike, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Kirgiška republika**
AIR BISHKEK (prej EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgiška republika
AIR MANAS	17	MBB	Kirgiška republika
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgiška republika
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgiška republika
HELI SKY	47	HAC	Kirgiška republika
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgiška republika
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgiška republika
S GROUP INTERNATIONAL (prej S GROUP AVIATION)	45	IND	Kirgiška republika
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirgiška republika
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgiška republika
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgiška republika
TEZ JET	46	TEZ	Kirgiška republika
VALOR AIR	07	VAC	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 (v nadaljnjem besedilu: AOC) ali številka operativne licence	Označevalnik ICAO	Država operaterja
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Liberije, odgovorni za regulativni nadzor			**Liberija**
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Libije, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Libija**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libija
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libija
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libija
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libija
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libija
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libija
PETRO AIR	025/08	PEO	Libija
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Republike Mozambik, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Republika Mozambik**
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	neznan	Republika Mozambik
CFM – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	neznan	Republika Mozambik
COA – COASTAL AVIATION	MOZ-15	neznan	Republika Mozambik
CPY – CROPSPRAYERS	MOZ-06	neznan	Republika Mozambik
CRA – CR AVIATION LDA	MOZ-14	neznan	Republika Mozambik
ETA – EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	neznan	Republika Mozambik
EVERETT AVIATION LDA	MOZ-18	neznan	Republika Mozambik
HCP – HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	neznan	Republika Mozambik
INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA	MOZ-19	neznan	Republika Mozambik
KAY – KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republika Mozambik

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (v nadaljnjem besedilu: AOC) ali številka operativne licence	Označevalnik ICAO	Država operaterja
LAM – LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Republika Mozambik
MAKOND, LDA	MOZ-20	neznan	Republika Mozambik
MEX – MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Republika Mozambik
OHI – OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	neznan	Republika Mozambik
SAF – SAFARI AIR LDA	MOZ-12	neznan	Republika Mozambik
SAM – SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	neznan	Republika Mozambik
TTA – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Republika Mozambik
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Nepala, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Republika Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	neznan	Republika Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	neznan	Republika Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republika Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	neznan	Republika Nepal
GOMA AIR	064/2010	neznan	Republika Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	neznan	Republika Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	neznan	Republika Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	neznan	Republika Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	neznan	Republika Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	neznan	Republika Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republika Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	neznan	Republika Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republika Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	neznan	Republika Nepal

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (v nadaljnjem besedilu: AOC) ali številka operativne licence	Označevalnik ICAO	Država operaterja
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republika Nepal
SITA AIR	033/2000	neznan	Republika Nepal
TARA AIR	053/2009	neznan	Republika Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republika Nepal
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Sao Tomeja in Principa, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Sao Tome in Principe**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tome in Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tome in Principe
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	neznan	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 Sudana, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Republika Sudan**
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Republika Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Republika Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Republika Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Republika Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republika Sudan
DOVE AIRLINES	52	DOV	Republika Sudan
ELIDINER AVIATION	8	DND	Republika Sudan

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (v nadaljnjem besedilu: AOC) ali številka operativne licence	Označevalnik ICAO	Država operaterja
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Republika Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	neznana	Republika Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republika Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republika Sudan
KUSH AVIATION	60	KUH	Republika Sudan
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Republika Sudan
MID AIRLINES	25	NYL	Republika Sudan
NOVA AIRLINES	46	NOV	Republika Sudan
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Republika Sudan
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Republika Sudan
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Republika Sudan
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 (AOC)	Označevalnik ICAO	Država operaterja	Tip zrakoplova z omejeno dejavnostjo	Registrske oznake in serijske številke, če so na voljo, zrakoplovov, za katere veljajo omejitve	Država registracije
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republika Angola	Vsa flota razen: 6 zrakoplovov tipa Boeing B777 in 4 zrakoplovov tipa Boeing B737-700	Vsa flota razen: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republika Angola
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komori	Vsa flota razen: LET 410 UVP	Vsa flota razen: D6-CAM (851336)	Komori
AFRIJET BUSINESS SERVICE [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
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabonska republika	Vsa flota razen: 1 zrakoplova tipa Challenger CL-601; 1 zrakoplova tipa HS-125-800	Vsa flota razen: TR-AAG, ZS-AFG	Gabonska republika; Republika Južna Afrika
IRAN AIR [2]	FS100	IRA	Islamska republika Iran	Vsa flota razen: 10 zrakoplovov tipa Airbus A300 in 2 zrakoplovov tipa Airbus A310	Vsa flota razen: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBS, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL	Islamska republika Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Demokratična ljudska republika Koreja	Vsa flota razen: 2 zrakoplovov tipa TU- 204	Vsa flota razen: P-632, P-633	Demokratična ljudska republika Koreja

[1] Letalskim prevoznikom iz Priloge B se lahko dovoli uveljavljanje prometnih pravic, če uporabljajo zrakoplove (najete z osebjem) 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 (AOC)	Označevalnik ICAO	Država operaterja	Tip zrakoplova z omejeno dejavnostjo	Registrske oznake in serijske številke, če so na voljo, zrakoplovov, za katere veljajo omejitve	Država registracije
AIR MADAGASKAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Vsa flota razen: zrakoplovov tipa Boeing B737, zrakoplovov tipa ATR 72/42 in 3 zrakoplovov tipa DHC 6-300	Vsa flota razen: zrakoplovov iz flote Boeing B737, kot je navedeno na AOC, zrakoplovov iz flote ATR 72/42, kot je navedeno na AOC; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republika Madagaskar

(1) Afrijet lahko za trenutno raven svojih dejavnosti v Evropski uniji uporablja le navedene specifične zrakoplove.
(2) Iran Air lahko leti v Unijo le s specifičnimi zrakoplovi in pod pogoji iz uvodne izjave (69) Uredbe Komisije (EU) št. 590/2010 (UL L 170, 6.7.2010, str. 15).