IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) št. 659/2013

z dne 10. julija 2013

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 Uredbe ([2]),

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Z Uredbo Komisije (ES) št. 474/2006 z dne 22. marca 2006 ([3]) 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 informacije, ki so pomembne za posodobitev seznama Skupnosti. Pomembne informacije so predložile tudi tretje države. Na podlagi teh informacij bi bilo treba seznam Skupnosti posodobiti.

(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 za varnost v zračnem prometu, ustanovljenemu z Uredbo Sveta (EGS) št. 3922/1991 z dne 16. decembra 1991 o uskladitvi tehničnih predpisov in upravnih postopkov na področju civilnega letalstva ([4]).

(5) Odbor za varnost v zračnem prometu je od Komisije prejel posodobitve v zvezi s tekočimi skupnimi posvetovanji v okviru Uredbe (ES) št. 2111/2005 in njene izvedbene Uredbe (ES) št. 473/2006 s pristojnimi organi in letalskimi prevozniki v Curaçao & St. Maartenu, Republiki Gvineji, Indiji, Iranu, Kazahstanu, Kirgizistanu, Mozambiku in Nepalu. Odbor za varnost v zračnem prometu je od Komisije prejel tudi posodobitve v zvezi s tehničnimi posvetovanji z Rusko federacijo in glede spremljanja v Boliviji, Tadžikistanu in Turkmenistanu.

(6) Odbor za varnost v zračnem prometu je poslušal predstavitve EASA o izsledkih analize revizijskih poročil, ki jih je izvedla Mednarodna organizacija civilnega letalstva (v nadaljnjem besedilu: ICAO) v okviru svojega revizijskega programa splošnega pregleda varnostnih standardov (v nadaljnjem besedilu: USOAP). Države članice so bile pozvane, naj dajo prednost preverjanjem na ploščadi letalskih prevoznikov, ki so licencirani v državah, kjer je ICAO izrazila resne pomisleke glede varnosti oziroma glede katerih je EASA zaključila, da imajo resne pomanjkljivosti v sistemu za nadzor nad varnostjo. Poleg posvetovanj, ki jih je izvedla Komisija v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005, bo prednostno preverjanje na ploščadi omogočilo pridobivanje nadaljnjih informacij o varnosti letalskih prevoznikov, ki so licencirani v navedenih državah.

(7) Odbor za varnost v zračnem prometu je poslušal predstavitve EASA o izsledkih analize preverjanj na ploščadi, ki so bila izvedena v okviru programa ocenjevanja tujih zrakoplovov (v nadaljnjem besedilu: SAFA) v skladu z Uredbo 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 ([5]).

(8) Odbor za varnost v zračnem prometu je prav tako poslušal predstavitve EASA o projektih tehnične pomoči, ki se izvajajo v državah, ki jih zadevajo ukrepi ali spremljanje iz Uredbe (ES) št. 2111/2005. Obveščen je bil o načrtih in prošnjah za nadaljnjo tehnično pomoč in sodelovanje za izboljšanje upravne in tehnične zmogljivosti organov za civilno letalstvo z namenom pomoči pri odpravljanju neskladnosti z mednarodnimi standardi, ki se uporabljajo. Države članice so bile pozvane tudi, da se na navedene zahteve odzovejo dvostransko ob usklajevanju s Komisijo in EASA. Ob tej priložnosti je Komisija poudarila uporabnost predložitve informacij mednarodni letalski skupnosti, zlasti prek podatkovne zbirke ICAO SCAN, o tehnični pomoči, ki jo Unija in države članice zagotavljajo z namenom izboljšanja varnosti v letalstvu po vsem svetu.

([1]) UL L 344, 27.12.2005, str. 15.
([2]) UL L 143, 30.4.2004, str. 76.
([3]) UL L 84, 23.3.2006, str. 14.
([4]) UL L 373, 31.12.1991, str. 4.
([5]) UL L 296, 25.10.2012, str. 1.

Letalski prevozniki Evropske unije

(9) Na podlagi analize EASA rezultatov preverjanj na ploščadi, opravljenih v okviru programa SAFA na zrakoplovih nekaterih letalskih prevoznikov Unije, ali pregledov standardiziranja, ki jih je opravila EASA, ter posebnih pregledov in revizij, ki so jih opravili nacionalni organi za letalstvo, so nekatere države članice sprejele določene izvršilne ukrepe ter o njih obvestile Komisijo in Odbor za varnost v zračnem prometu. Grčija je 1. decembra 2012 preklicala spričevalo letalskega prevoznika (v nadaljnjem besedilu: AOC) prevozniku Sky Wings, Španija pa 10. aprila 2013 prevozniku Mint Lineas Aereas.

(10) Poleg tega je Švedska Odboru predstavila svoje pomisleke glede letalskega prevoznika AS Avies, certificiranega v Estoniji, ki je leta 2013 imel dva resna incidenta na Švedskem, in sicer izlet zrakoplova z vzletno-pristajalne steze februarja in začasno odpoved obeh motorjev med dviganjem zrakoplova v maju. Pristojni organi Estonije so Odbor obvestili, da so sprejeli številne ukrepe, vključno s poostrenim nadzorom, s katerimi so tega letalskega prevoznika prisilili k razvoju načrta korektivnih ukrepov ter preverili sprejemljivost upravljavca varnosti in odgovornega poslovodnega organa.

Letalski prevozniki iz Demokratične republike Kongo

(11) Letalski prevozniki, certificirani v Demokratični republiki Kongo, so navedeni v Prilogi A od marca 2006 ([1]). Pristojni organ Demokratične republike Kongo (v nadaljnjem besedilu: ANAC) je po nedavni pobudi, da se ponovno vzpostavijo aktivna posvetovanja s Komisijo in EASA, zagotovil potrebne dokaze, da se omogoči celovita posodobitev seznama letalskih prevoznikov iz Priloge A.

(12) Pristojni organ Demokratične republike Kongo je Komisijo z dopisom z dne 12. junija 2013 obvestil, da je bila letalskim prevoznikom Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Biega Airways, Blue Sky, Ephrata Airlines, Eagles Services, GTRA, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus, Sion Airlines in Waltair Aviation izdana operativna licenca. Ker pristojni organ Demokratične republike Kongo ni predložil dokazov, da bo varnostni nadzor nad temi letalskimi prevozniki zagotovljen v skladu z mednarodnimi varnostnimi standardi, tj. na podlagi skupnih meril, se ocenjuje, da bi bilo treba vse letalske prevoznike s posodobljenega seznama vključiti v Prilogo A.

(13) Pristojni organ Demokratične republike Kongo je z dopisom z dne 12. junija 2013 prav tako obvestil, da letalski prevozniki Bravo Air Congo, Entreprise World Airways (EWA), Hewa Bora Airways (HBA), Mango Aviation, TMK Air Commuter in Zaabu International, ki so pred tem že bili navedeni na seznamu v Prilogi A, nimajo operativne licence. Zaradi tega se ocenjuje, da bi bilo treba navedene letalske prevoznike odstraniti iz Priloge A.

(14) Pristojni organ Demokratične republike Kongo je tudi pojasnil, da sta v skladu z nacionalnim pravnim okvirom za opravljanje dejavnosti zračnega prevoza potrebna tako operativna licenca kot tudi AOC in da trenutno nobeden od obstoječih prevoznikov ne izpolnjuje obeh zahtev. Aprila 2013 se je začel petstopenjski postopek ICAO za certifikacijo petih prevoznikov (Korongo, FlyCAA, Air Tropiques, ITAB in Kinavia), pričakuje pa se, da bo dokončan do konca septembra 2013. Na koncu navedenega postopka certifikacije bodo ANAC predložili seznam vseh zračnih prevoznikov, ki so ustrezno certificirani in imajo veljavno AOC.

(15) Komisija je seznanjena z zavezo pristojnega organa Demokratične republike Kongo, zlasti ministra za promet, in spodbuja ta organ, naj nadaljuje s prizadevanji za vzpostavitev sistema za nadzor nad civilnim letalstvom v skladu z mednarodnimi varnostnimi standardi, obenem pa ostane zavezan k nadaljnji krepitvi konstruktivnega dialoga, ki je bil nedavno ponovno vzpostavljen.

Letalski prevozniki iz Republike Gvineje

(16) Decembra 2012 so se začela uradna posvetovanja s pristojnimi organi Republike Gvineje po tem, ko je ICAO med revizijo, opravljeno aprila 2012, odkrila varnostne pomanjkljivosti, kar je sprožilo resne pomisleke glede varnosti v zvezi s certifikacijo letalskih prevoznikov.

(17) Ker je bil predložen načrt korektivnih ukrepov, ki ga je nato sprejela in potrdila ICAO, je ta 29. maja 2013 razglasila, da je resne pomisleke glede varnosti umaknila.

(18) Januarja 2013 je v Bruslju potekal posvetovalni sestanek med Komisijo, ki ji je pomagala EASA, in pristojnimi organi Republike Gvineje. Na tem srečanju so pristojni organi Republike Gvineje izčrpno poročali o najnovejših dogodkih v zvezi s statusom izvajanja načrta korektivnih ukrepov, ki je bil vložen pri ICAO decembra 2012.

(19) Kot so navedli pristojni organi Republike Gvineje, so letalski prevozniki Sahel Aviation Service, Eagle Air, Probiz Guinée in Konair v postopku ponovne certifikacije. Nobeden od njih ne leti v zračni prostor Unije. Navedeni organi so tudi obvestili, da so bila letalskim prevoznikom GR-Avia, Elysian Air, Brise Air, Sky Guinée Airlines in Sky Star Air spričevala letalskega prevoznika začasno preklicana.

([1]) Uvodne izjave 60 do 64 Uredbe (ES) št. 474/2006 z dne 22. marca 2006, UL L 84, 23.3.2006, str. 18.

(20) Pristojni organi Republike Gvineje so se dogovorili, da bodo Komisijo redno obveščali o vseh pomembnih razvojnih dogodkih v zvezi z napredkom pri izvajanju standardov ICAO, kar omogoča redno spremljanje stanja.

(21) V primeru, da kakršne koli pomembne varnostne informacije nakažejo, da obstajajo neposredna varnostna tveganja, ki so posledica neizpolnjevanja mednarodnih varnostnih standardov, bo Komisija prisiljena sprejeti ukrepe v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

Letalski prevozniki iz Indonezije

(22) Posvetovanja s pristojnim organom Indonezije (v nadaljnjem besedilu: DGCA) se nadaljujejo z namenom spremljanja napredka DGCA pri zagotavljanju, da se varnostni nadzor nad vsemi letalskimi prevozniki, ki so certificirani v Indoneziji, izvaja v skladu z mednarodnimi varnostnimi standardi.

(23) Po videokonferenci 18. oktobra 2012, na kateri so sodelovali Komisija, EASA in DGCA, si je DGCA še naprej prizadeval za izboljšanje indonezijskega sistema za varnostni nadzor v letalstvu in odpravo pomanjkljivosti, ki jih je izpostavila Zvezna uprava za letalstvo ZDA (v nadaljnjem besedilu: FAA) med obiskom septembra 2012, na katerem je opravila tehnično oceno. Po uradni objavi poročila FAA se je DGCA sestal s FAA in se dogovoril o vzpostavitvi načrta korektivnih ukrepov.

(24) DGAC je Komisiji aprila 2013 posredoval podroben izvod načrta korektivnih ukrepov, ki prikazuje doseženi napredek, ter obvestil, da je bil vzpostavljen sistem za usposabljanje inšpektorjev, da so bile opravljene revizije varnostnih predpisov za letalstvo ter da so bila odobrena navodila za inšpekcijsko osebje za operacije povečanega doleta z dvomotornimi letali („ETOPS“) in navigacijo na podlagi zmogljivosti/zahtevano navigacijsko zmogljivost („PBN/RNP“), ki so bila pripravljena za letenje ob vsakem vremenu („AWOPS“).

(25) DGCA je potrdil, da je certificiranje zrakoplovov, poti, postajnih poslopij, zemeljske oskrbe, vzdrževanja, priročnikov in posadk prevoznika Citilink Indonesia administrativno še vedno v pristojnosti prevoznika Garuda Indonesia.

(26) DGCA je tudi predložil posodobljene informacije v zvezi z nekaterimi letalskimi prevozniki pod njegovim nadzorom. Sporočil je, da je bilo spričevalo letalskega prevoznika (AOC) izdano dvema novima letalskima prevoznikoma, in sicer prevozniku Martabuana Abadion dne 18. oktobra 2012 in prevozniku Komala Indonesia dne 8. januarja 2013, ter da je bil prevoznik Intan Angkasa Air Services ponovno certificiran. Ker pa DGCA ni predložil dokazov, da se bo varnostni nadzor nad navedenimi letalskimi prevozniki izvajal v skladu z mednarodnimi varnostnimi standardi, tj. na podlagi skupnih meril, se ocenjuje, da bi bilo treba te prevoznike vključiti v Prilogo A.

(27) Poleg tega je DGCA obvestil, da je AOC prevoznika Sebang Merauke Air Charter bilo začasno preklicano dne 18. septembra 2012.

(28) DGCA je obvestil in predložil dokaze o tem, da je bilo letalskemu prevozniku Metro Batavia AOC preklicano dne 14. februarja 2013. Posledično bi bilo treba prevoznika Metro Batavia umakniti iz Priloge A.

(29) Odbor za varnost v zračnem prometu je 25. junija 2013 poslušal predstavitev DGCA. DGCA je Odboru poleg predstavitve informacij, predloženih Komisiji aprila 2013, potrdil tudi, da vsi imetniki AOC, ki želijo razširiti svojo floto, potrebujejo dovoljenje DGCA in da je ta v določenih primerih takšna dovoljenja že zavrnil. Vendar DGCA ni posredoval v zvezi z razširitvenimi načrti prevoznika Lion Air, ker je menil, da ima navedeni prevoznik ustrezne vire in nadzor. V zvezi z nesrečo Boeinga B737-800 prevoznika Lion Air 13. aprila 2013 je DGCA sporočil, da je bilo objavljeno vmesno poročilo o nesreči. V poročilu so navedena tri priporočila v zvezi s spustom pod najmanjšo višino, postopki glede prepustitve nadzora in s tem povezanim usposabljanjem. DGCA je podrobno navedel ukrepe, ki jih je sprejel z namenom obravnave vprašanj v zvezi z navedeno nesrečo, vključno z izvedbo varnostne revizije pri prevozniku Lion Air in zagotavljanjem, da je letalski prevoznik sprejel korektivne ukrepe na podlagi vmesnega poročila.

(30) Lion Air se je udeležil zaslišanja ter odgovoril na vprašanja Komisije in Odbora za varnost v zračnem prometu. Lion Air je navedel, da so uspeli pridobiti ustrezne vire za upravljanje neprenehne razširitve svoje flote, vendar so sprejeli minimalne zahteve licenciranja tako za kapitane kot tudi vodilne predstavnike posadke njihovih zrakoplovov in niso zahtevali dodatnih izkušenj. V zvezi z nesrečo je podjetje navedlo, da izvaja priporočila iz vmesnega poročila o nesreči, vendar še čaka na končno poročilo, da bo lahko opredelilo pravi vzrok nesreče. Lion Air je navedel, da je izvedel dejavnosti spodbujanja varnosti in uporabil podatke, ki jih je pridobil od svojega programa zagotavljanja kakovosti letov („FOQA“) za opredelitev tveganj. Podjetje je navedlo, da še nima registracije v okviru revizije operativne varnosti (IOSA) Mednarodnega združenja letalskih prevoznikov.

(31) Komisija in Odbor za varnost v zračnem prometu sta seznanjena z očitnim napredkom DGCA in načrtujeta povabiti FAA k izvedbi revizije IASA avgusta 2013. Komisija in Odbor za varnost v zračnem prometu še naprej spodbujata prizadevanja DGCA za izpolnitev cilja vzpostavitve letalskega sistema, ki bo v celoti skladen s standardi ICAO.

(32) Kar zadeva Lion Air, sta Komisija in Odbor za varnost v zračnem prometu zaskrbljena zaradi nizke ravni izkušenosti pilotov, ki jih letalski prevoznik najema in uporablja, ter odgovorov, ki jih je prevoznik dal na vprašanja v zvezi z upravljanjem varnosti letalske družbe, zato bosta še naprej pozorno spremljala varnost navedenega letalskega prevoznika.

Letalski prevozniki iz Kazahstana

(33) Posvetovanja s pristojnimi organi Kazahstana so se aktivno nadaljevala z namenom spremljanja napredka navedenih organov pri zagotavljanju, da se varnostni nadzor nad vsemi letalskimi prevozniki, ki so certificirani v Kazahstanu, izvaja v skladu z mednarodnimi varnostnimi standardi.

(34) Air Astana je v skladu z Uredbo (EU) št. 1146/2012 z dopisi Komisiji z dne 23. novembra 2012, 30. januarja 2013, 14. marca 2013, 29. marca 2013 in 13. maja 2013 večkrat poročal o svoji varnosti in spremembah svoje flote. Navedeni prevoznik je prav tako predložil izvod svojega novega spričevala letalskega prevoznika in novih operativnih specifikacij, izdanih 22. aprila 2013. Zaradi sprememb flote zrakoplova Fokker 50 ni več v njihovih operativnih specifikacijah. Posledično bi bilo Prilogo B k tej uredbi treba ustrezno spremeniti.

(35) Komisija je 12. junija 2013 s pomočjo EASA organizirala tehnična posvetovanja s pristojnimi organi Kazahstana in predstavnikom prevoznika Air Astana. Na tem srečanju so pristojni organi Kazahstana poročali, da napredujejo pri ambiciozni reformi letalskega sektorja, katere namen je uskladiti kazahstanski letalski zakonodajni in regulatorni okvir z mednarodnimi varnostnimi standardi.

(36) Air Astana je na tem srečanju predložil nadaljnje informacije v zvezi s spremembami svoje flote za obdobje 2012–2014. Air Astana je zlasti obvestil, da je bilo nekaj zrakoplovov opuščenih in da postopoma uvajajo nove zrakoplove v okviru obstoječih serij Boeing B767, B757 in Airbus A320, ki so že navedene v Prilogi B k tej uredbi. Vsi na novo pridobljeni zrakoplovi bodo registrirani na Arubi. Pristojni organi Kazahstana in Air Astana so se zavezali, da bodo Komisijo obvestili, ko bo v spričevalu letalskega prevoznika od Air Astana naveden nov zrakoplov.

(37) Poleg tega so države članice in EASA potrdile, da med pregledi na ploščadi v okviru programa SAFA, ki so bili opravljeni na letališčih Unije, niso ugotovile posebnih pomanjkljivosti v zvezi s prevoznikom Air Astana.

(38) Države članice bodo v skladu z Uredbo (EU) št. 965/2012 preverjale dejansko izpolnjevanje ustreznih varnostnih standardov s prednostno razvrstitvijo preverjanj na ploščadi, ki jih je treba opraviti na zrakoplovih letalskega prevoznika Air Astana. V primeru, da rezultati teh preverjanj ali kakršne koli druge zadevne varnostne informacije pokažejo, da mednarodni varnostni standardi niso izpolnjeni, bi Komisija morala ukrepati v skladu z Uredbo (ES) 2111/2005.

(39) Komisija še naprej podpira ambiciozno reformo sistema civilnega letalstva, ki jo izvajajo organi v Kazahstanu, in te organe poziva, naj si odločno prizadevajo za vzpostavitev sistema za nadzor nad civilnim letalstvom, ki bo skladen z mednarodnimi varnostnimi standardi. Zato spodbuja te organe, naj nadaljujejo z izvajanjem načrta korektivnih ukrepov, o katerem so se dogovorili z ICAO, pri čemer naj se zlasti osredotočijo na oba preostala resna varnostna pomisleka in ponovno certifikacijo vseh prevoznikov, ki spadajo pod njihovo pristojnost. Ko bodo ti resni varnostni pomisleki odpravljeni v skladu z zahtevami ICAO in ko bo dejansko izvajanje standardov ICAO zadostno dokumentirano, bi bila Komisija ob pomoči EASA in podpori držav članic pripravljena organizirati obisk za oceno na kraju samem, da potrdi dosežen napredek ter pripravi pregled primera v Odboru za varnost v zračnem prometu.

Letalski prevozniki iz Kirgizistana

(40) Komisija nadaljuje posvetovanja s pristojnimi organi Kirgizistana, da bi odpravila varnostna tveganja, ki so povzročila omejitve obratovanja za vse kirgiške letalske prevoznike, vključno z zmogljivostjo varnostnega nadzora Kirgizistana na področju letalskih dejavnosti in vzdrževanja. Komisija zlasti želi zagotoviti napredek v zvezi z nekaterimi ugotovitvami revizije ICAO USOAP iz leta 2009, ki lahko imajo učinek na varnost mednarodnega letalstva.

(41) Komisija je 23. maja 2013 ob pomoči EASA organizirala tehnična posvetovanja s pristojnimi organi Kirgizistana z namenom opredelitve morebitnih letalskih prevoznikov, katerih certifikacija in nadzor izpolnjujeta mednarodne varnostne standarde ter za katere bi se lahko načrtovalo postopno rahljanje omejitev. V zvezi s tem so se pristojni organi Kirgizistana strinjali, da bodo sodelovali pri zagotavljanju informacij, ki bi bile uporabne za doseganje določenega napredka. Predstavniki Kirgizistana so se strinjali tudi, da bodo zagotovili posodobljene informacije o korektivnih ukrepih, ki bodo sprejeti za reševanje preostalih pomanjkljivosti, ki jih je ugotovila ICAO, to pa bi omogočilo ponovni pregled zadevnega primera.

(42) Na omenjenem srečanju so organi Kirgizistana potrdili, da je bilo 8. novembra 2012 prevozniku Sky Bishkek izdano spričevalo letalskega prevoznika. Ker pa pristojni organi Kirgizistana niso predložili dokazov, da se bo varnostni nadzor nad navedenim letalskim prevoznikom izvajal v skladu z mednarodnimi varnostnimi standardi, tj. na podlagi skupnih meril, se ocenjuje, da bi bilo treba prevoznika Sky Bishkek vključiti v Prilogo A.

(43) Odbor za varnost v zračnem prometu poziva pristojne organe Kirgizistana, naj pospešijo postopek izvajanja načrta korektivnih ukrepov, o katerem so se dogovorili z ICAO, in naj si prizadevajo za zagotovitev, da je varnostni nadzor nad vsemi letalskimi prevozniki, certificiranimi v Kirgizistanu, skladen z mednarodnimi varnostnimi standardi.

(44) Ko bosta napredek pri izvajanju načrta korektivnih ukrepov, dogovorjenega z ICAO, in dejansko izvajanje standardov ICAO zadostno dokumentirana, bo Komisija pripravljena ob pomoči EASA in podpori držav članic organizirati obisk za oceno na kraju samem, da potrdi, da so pristojni organi Kirgizistana zmožni izvrševati svoje funkcije nadzora v skladu z mednarodnimi standardi, in pripravi pregled primera v Odboru za varnost v zračnem prometu.

Letalski prevozniki iz Libije

(45) Posvetovanja s pristojnimi organi Libije (v nadaljnjem besedilu: LYCAA) se nadaljujejo, njihov cilj pa je, da se potrdi napredek Libije pri reformiranju njenega varnostnega sistema za civilno letalstvo, in zlasti, da se zagotovi, da je varnostni nadzor nad vsemi letalskimi prevozniki, certificiranimi v Libiji, skladen z mednarodnimi varnostnimi standardi.

(46) LYCAA je 25. aprila 2013 predložil poročilo o dejavnostih ponovne certifikacije, izvedenih za letalskega prevoznika Libyan Airlines. V poročilu je opisanih pet faz postopka v skladu s priporočili ICAO, ni pa predloženih nobenih podrobnih dokazov o s tem povezanih inšpekcijskih dejavnostih. Komisija je zahtevala nadaljnje podrobnosti in LYCAA je 29. aprila 2013 predložil povzetek ugotovitev, skupaj z ukrepi, ki jih je sprejel prevoznik Libyan Airlines za odpravo pomanjkljivosti na vzorčnih območjih.

(47) LYCAA je 4. junija 2013 pisal Komisiji in jo obvestil, da prevoznik Libyan Airlines zdaj ne bo prišel v poštev za odpravo omejitev, kot razlog za to pa je navedel spremembo v upravljanju letalske družbe in posledično potrebo po oceni učinka teh sprememb na obratovalno varnost letalskega prevoznika.

(48) Odbor za varnost v zračnem prometu je 26. junija 2013 poslušal predstavitev LYCAA. LYCAA je Odboru poročal o ukrepih, ki so bili do zdaj sprejeti, in napredku pri ponovni certifikaciji letalskih prevoznikov iz Libije. Pojasnil je, da ni v položaju, ko bi lahko priporočili opustitev omejitev za katerega koli libijskega letalskega prevoznika. Predstavil je časovnice, na katerih je ponazoril, kdaj bodo letalski prevozniki po njegovem mnenju dokončali postopek certifikacije. Dejal je, da je bilo objavljeno poročilo o nesreči v zvezi z nesrečo Airbusa A330 Afiqiyah Airways, ter da se z ICAO in številnimi nacionalnimi organi za letalstvo pogaja o zagotavljanju dodatne tehnične podpore.

(49) LYCAA je Komisiji in Odboru za varnost v zračnem prometu izrecno potrdil, da namerava ohraniti sedanje omejitve za vse druge letalske prevoznike, dokler ne bo dokončana celotna petstopenjska ponovna certifikacija in dokler ne bodo odpravljeni vsi resni pomisleki, šele nato pa bodo ob soglasju Komisije in po zaslišanju Odbora za varnost v zračnem prometu posameznim letalskim prevoznikom dovolili ponovno opravljanje komercialnih letov v Unijo.

(50) Poleg tega sta Komisija in Odbor za varnost v zračnem prometu ponovno poudarila, da mora LYCAA za vsakega ponovno certificiranega letalskega prevoznika Komisiji predložiti podrobne informacije v zvezi s procesom ponovne certifikacije ter se sestati s Komisijo in državami članicami, da bi se podrobno dogovorili o zadevnih revizijah, ugotovitvah, sprejetih korekcijskih ukrepih in zaključnih ukrepanjih, skupaj s podrobnimi informacijami v zvezi z načrti za stalni nadzor, preden bo odobril kakršne koli opustitve omejitev. V primeru, da ne bo dokazano v skladu s pričakovanji Komisije in držav članic, da je bil proces ponovne certifikacije uspešno zaključen in da je vzpostavljen trajnostni stalni nadzor v skladu s standardi ICAO, bi Komisija morala sprejeti takojšnje ukrepe, ki bodo letalskim prevoznikom preprečili opravljanje letov v zračni prostor Unije, Norveške, Švice in Islandije.

Air Madagascar

(51) Za letalskega prevoznika Air Madagascar veljajo omejitve opravljanja dejavnosti in je uvrščen na seznam v Prilogi B v skladu z Uredbo (EU) št. 390/2011. Letalski prevoznik Air Madagascar je dne 24. maja 2013 vložil zahtevo, da se zrakoplov vrste Boeing B737 z registrsko oznako 5R-MFL doda na seznam zrakoplovov vrste Boeing B737, ki so že navedeni v Prilogi B.

(52) Air Madagascar je navedel, da se je varnost njegove flote izboljšala, in to navedbo podkrepil z dokazom. Pristojni organ Madagaskarja (v nadaljnjem besedilu: ACM) je navedel, da je glede dejavnosti, ki se opravljajo z zrakoplovom vrste Boeing B737, zadovoljen s trenutno ravnjo skladnosti, ki jo je dokazal Air Madagascar v zvezi z zahtevami ICAO. Države članice in EASA so potrdile, da med pregledi na ploščadi v okviru programa SAFA, ki so bili opravljeni na letališčih Unije, niso ugotovile posebnih pomanjkljivosti.

(53) Ob upoštevanju varnosti dejavnosti, ki jih opravlja družba Air Madagascar z zrakoplovom vrste Boeing B737, in v skladu s skupnimi merili, Komisija na podlagi mnenja Odbora za varnost v zračnem prometu meni, da bi bilo treba zrakoplovu vrste Boeing B737 z registrsko oznako 5R-MFL dovoliti leteti v Unijo. Posledično bi bilo treba Prilogo B spremeniti, da se omogoči letenje zrakoplova vrste Boeing B737 z registrsko oznako 5R-MFL.

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

Letalski prevozniki iz Islamske republike Mavretanije

(55) Vsi letalski prevozniki, certificirani v Mavretaniji, so bili decembra 2012 odstranjeni iz Priloge A [1] na podlagi številnih dejavnikov: znatnega napredka, o katerem je poročal pristojni organ Mavretanije (v nadaljnjem besedilu: ANAC), pri odpravljanju pomanjkljivosti, ki jih je ICAO ugotovila glede skladnosti z mednarodnimi standardi, ter pomanjkljivosti, ki so bile ugotovljene pri začetni certifikaciji letalskega prevoznika Mauritania Airlines International (v nadaljnjem besedilu: MAI), potrditve, da bo MAI od februarja 2013 naprej ponovno letel v Unijo samo v Las Palmas de Gran Canaria v Španiji, ter zaveze Komisije, da bo opravila oceno varnosti na kraju samem za potrditev zadovoljivega izvajanja ukrepov, o katerih sta poročala ANAC in MAI.

(56) Komisija je ob pomoči EASA in s tehnično podporo držav članic med 14. in 18. aprilom 2013 v Mavretaniji opravila oceno letalske varnosti na kraju samem.

(57) Med obiskom je ANAC ocenjevalni skupini zagotovil dokaze o svoji odločni zavezanosti in zmožnosti za uskladitev s standardi ICAO glede varnosti v letalstvu ter za prevzem odgovornosti glede certifikacije in nadzora letalskih prevoznikov, ki so v njegovi pristojnosti, na trajnosten način. Ocenjevalna skupina je zlasti menila, da je ANAC dokazal napredek pri izvajanju načrta korektivnih ukrepov, namenjenega uskladitvi s standardi ICAO, da ima potrebno usposobljeno osebje, predpise in postopke, da obravnava in izvaja celovit in ustrezen načrt nadzora ter da je vzpostavil sistem, namenjen odpravljanju ugotovljenih varnostnih težav. To mnenje je bilo oblikovano ob upoštevanju sedanjega omejenega obsega in stopnje dejavnosti letalske industrije v Mavretaniji in nedavnega prestrukturiranja ANAC.

(58) Ocenjevalna skupina je obiskala tudi MAI ter našla dokaze, da je letalska družba pri svojih letalskih operacijah zmožna izpolnjevati standarde ICAO glede varnosti v letalstvu, zlasti kar zadeva plovnost, kvalificiranost in usposabljanje, priročnike in varnostne postopke ter ugotavljanje in reševanje varnostnih vprašanj, odkritih med notranjim in zunanjim nadzorom, na primer med dejavnostmi spremljanja, ki jih izvaja ANAC.

(59) Vendar je ocenjevalna skupina tudi ugotovila, da morata ANAC in MAI še naprej učinkovito izpolnjevati nekatere mednarodne zahteve, zlasti na področju posebnih in rednih usposabljanj tehničnega osebja, prilagajanja in posodabljanja priročnikov, postopkov in kontrolnih seznamov, sistematičnega spremljanja in dokumentiranja vseh dejavnosti stalnega nadzora ter izboljšanega sistema poročanja o incidentih in njihove analize. MAI bi moral tudi še naprej izvajati svoj sistem za upravljanje varnosti ter analize podatkov o letu.

(60) ANAC in MAI je Odbor za varnost v zračnem prometu zaslišal 26. junija 2013. Med srečanjem sta ANAC in MAI zagotovila podrobnosti o doseženem napredku glede upoštevanja priporočil, oblikovanih med obiskom na kraju samem. ANAC je poročal o posodobitvah svojih postopkov, kontrolnih seznamov, načrtov nazora in programa usposabljanja. Zagotovil je tudi dokaze o izvedbi ciljnih inšpekcijskih pregledov MAI in obsežne kampanje ozaveščanja glede poročanja o incidentih ter poročal o večjem dostopu do tehničnih informacij proizvajalcev zrakoplovov. ANAC je razložil, da je MAI podrobno nadzoroval, tudi s številnimi preverjanji na ploščadi, ter po potrebi sprejel stroge izvršilne ukrepe.

(61) MAI je poročal, da je 8. maja 2013 začel opravljati lete v Las Palmas de Gran Canaria ter da je pripravil akcijski načrt za obravnavanje vseh priporočil, ki jih je podala ocenjevalna skupina. Večina ukrepov iz načrta je že izvedenih, med drugim posodobitev priročnikov, novi postopki in imenovanje odgovorne osebe za upravljanje kakovosti in varnosti. MAI je priznal, da se sistem za upravljanje varnosti vzpostavlja, vendar še ni v celoti operativen.

(62) Prvi dve preverjanji zrakoplovov MAI na ploščadi, ki jih je Španija izvedla 8. in 22. maja 2013, sta pokazali na številne pomanjkljivosti, zlasti glede pogojev vzdrževanja, vendar je bilo pri tretjem preverjanju na ploščadi, izvedenem 12. junija, ugotovljeno, da sta se število in resnost teh zmanjšala. Španija je potrdila, da je MAI zagotovil informacije za odpravo nerešenih težav, ki jih je Španija še ocenjevala.

(63) Odbor za varnost v zračnem prometu je pozdravil napredek ANAC in MAI pri izvajanju mednarodnih varnostnih standardov ter ju spodbudil, da nadaljujeta z enako odločnostjo. Od ANAC in MAI se je zahtevalo, naj Komisiji redno, tj. vsaj dvakrat letno, predložita poročila o napredku pri izvajanju zahtev ICAO in upoštevanju še odprtih priporočil, zlasti glede sistema poročanja o incidentih in njihove analize v ANAC ter izvajanja sistema za upravljanje varnosti in analize podatkov o letu v MAI.

[1] Uvodne izjave 71 do 81 Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 1146/2012, UL L 333, 5.12.2012, str. 7.

ANAC se je zavezal, da bo Komisijo obvestil o novih komercialnih letalskih prevoznikih, ki jih bo certificiral.

(64) Države članice bodo v skladu z Uredbo (EU) št. 965/2012 preverjale dejansko izpolnjevanje ustreznih varnostnih standardov s prednostno razvrstitvijo preverjanj na ploščadi, ki jih je treba opraviti na zrakoplovih, licenciranih v Mavretaniji.

(65) Če rezultati preverjanj na ploščadi ali kakršne koli druge zadevne varnostne informacije pokažejo, da mednarodni varnostni standardi niso izpolnjeni, bi morala Komisija ukrepati v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

Letalski prevozniki iz Mozambika

(66) Pristojni organ Mozambika (Inštitut za civilno letalstvo Mozambika, v nadaljnjem besedilu: IACM) in predstavniki letalskega prevoznika Linhas Aéreas de Moçambique (v nadaljnjem besedilu: LAM) so se s Komisijo in EASA srečali 31. maja 2013 v Bruslju. IACM je obsežno predstavil trenutno stanje glede izvajanja načrta korektivnih ukrepov, ki je bil predložen ICAO. LAM je obsežno predstavil trenutno stanje glede vpeljave mednarodnih varnostnih standardov v strukturo in vsakodnevne dejavnosti ter svoje načrte za širitev.

(67) Pristojni organ Mozambika je podrobno predstavil svojo notranjo strukturo in kadrovsko sestavo ter opisal obseg in vsebino svojih dejavnosti. Različne veje preteklih in sedanjih dejavnosti ter zadevne časovnice so bile analizirane in obravnavane v okviru načrta korektivnih ukrepov, dogovorjenega z ICAO. Rok za izvedbo večine teh ukrepov je sredi junija 2013. Število in obseg ukrepov ter kratki roki kažejo na trdno zavezanost organov, vendar bo roke morda treba prestaviti, da se omogoči trajnostno izvajanje. Zdelo se je, da se organi tega zavedajo, in prav zdaj pregledujejo nekatere roke načrta korektivnih ukrepov, katerega revidirano različico bodo kmalu predložili ICAO. Najpomembnejša področja, ki se bodo obravnavala šele leta 2014 ali 2015, se nanašajo na specifične vidike pravnega okvira, preostala organizacijska vprašanja v notranji strukturi organa in plovnost. Vsi letalski prevozniki so šli skozi petstopenjski postopek ponovne certifikacije, na podlagi katerega je zdaj osem letalskih prevoznikov (Linhas Aéreas de Moçambique LAM S.A., Moçambique Expresso SARL MEX, CFM-TTA S.A., Kaya Airlines Lda, CR Aviation, Coastal Aviation, CFA-Mozambique S.A., TTA SARL) polno certificiranih, petim (Emilio Air Charter Lda, Aero-Servicos SARL, Helicopteros Capital Lda, UNIQUE Air Charter Lda, ETA Air Charter Lda) pa so bila AOC začasno preklicana.

(68) Predstavniki LAM so podrobno predstavili družbo, vključno z opisom njene notranje strukture, kadrovske sestave in obsega dejavnosti, ter opisali dejavnosti usposabljanja in različna operativna partnerstva, v katera se je družba vključila. LAM je vzpostavil strateška partnerstva z drugimi letalskimi prevozniki na Portugalskem, v Keniji, Južni Afriki, Angoli, Zambiji in Etiopiji (Moçambique Expresso MEX je hčerinska dostavna letalska družba v 100 % lasti), organizacijami za usposabljanje (v Južni Afriki in Etiopiji) in vzdrževalnimi organizacijami (na Portugalskem, v Braziliji, Južni Afriki in Keniji). Opisali so tudi notranje sisteme za upravljanje varnosti ter načrtovano izvedbo naslednjih faz. Faza I (načrtovanje in organizacija) je bila večinoma končana do leta 2011 (nekaj dejavnosti, ki še potekajo, se bo končalo leta 2014). Faza II (reaktivni procesi) se je večinoma izvajala med letoma 2005 in 2009, dva procesa pa bosta končana do leta 2014. Večina ukrepov v zvezi s fazo III (proaktivni in prediktivni procesi) se še izvaja in naj bi se zaključili v letih 2014 in 2015, trije procesi pa so se izvedli leta 2009. Izvedba večine procesov faze IV (zagotavljanje operativne varnosti in stalno izboljševanje) je načrtovana v letih 2014–2015, en proces pa se je končal leta 2009.

(69) LAM je predstavil tudi svojo strategijo in načrte za širitev, vključno z novimi progami in razvojem flote.

(70) Odbor za varnost v zračnem prometu je pozdravil napredek, o katerem je poročal pristojni organ Mozambika, pri odpravljanju pomanjkljivosti, ki jih je ugotovila ICAO, ter spodbudil njihova prizadevanja za vzpostavitev letalskega sistema, ki bo v celoti skladen s standardi ICAO.

Letalski prevozniki iz Nepala

(71) Z revizijo ICAO, ki je bila izvedena maja 2009, je bilo ugotovljeno, da Nepal ne spoštuje večine mednarodnih varnostnih standardov. Čeprav resni varnostni pomisleki niso bili ugotovljeni, je revizija pokazala, da pristojni organ Nepala ni zmožen zagotoviti učinkovitega izvajanja mednarodnih varnostnih standardov na področju letalskih operacij, plovnosti in preiskovanja nesreč, ter da obstajajo znatne pomanjkljivosti, ki vplivajo na zmožnost države tudi na področjih primarne letalske zakonodaje in predpisov v zvezi s civilnim letalstvom, organizacije civilnega letalstva ter licenciranja in usposabljanja osebja.

(72) V Nepalu se je v dveh letih (od avgusta 2010 do septembra 2012) zgodilo pet nesreč s smrtnim izidom z zrakoplovi, registriranimi v Nepalu, v katerih so bili udeleženi številni državljani EU. Poleg tega so se v letu 2013 zgodile še tri nesreče.

(73) Posvetovanja s pristojnim organom Nepala so se začela oktobra 2012 na podlagi varnostnih pomanjkljivosti, ki jih je ICAO ugotovila z revizijo v okviru USOAP maja 2009, ter številnih nesreč s smrtnim izidom v kratkem času. V Uniji ne deluje noben nepalski letalski prevoznik.

(74) Kot del posvetovanj je Komisija prejela dokumentacijo o dejavnostih nadzora, ki jih pristojni organ Nepala načrtuje oziroma jih je izvedel v letih 2012 in 2013. Pri proučitvi te dokumentacije je bilo ugotovljeno, da še ostaja nekaj varnostnih pomanjkljivosti in da so bile dejavnosti nadzora nezadostne, kar zadeva nadzor ugotovljenih varnostnih tveganj.

(75) Komisija je 30. maja 2013 v Bruslju s pomočjo EASA izvedla tehnična posvetovanja z nepalskim pristojnim organom (v nadaljnjem besedilu: CAAN). Med posvetovanji je CAAN podrobno predstavil razmere in zagotovil informacije v zvezi z nadzorom varnostnih tveganj. Razlaga Nepala je pokazala, da so dejavnosti nadzora bolj izpopolnjene, kot je bilo razvidno iz predhodne dokumentacije, ki jo je poslal Nepal. CAAN je zagotovil tudi informacije o nadaljnjih ukrepih v zvezi s priporočili, vključenimi v poročila o preiskavi nesreče, in številnih varnostnih pobudah. Med temi varnostnimi pobudami je bila določitev varnostnih ciljev. Z učinkovitim izvajanjem vseh varnostnih pobud bi se nadzor moral okrepiti, obvladovanje varnostnih tveganj pa izboljšati. Informacije, ki jih je na srečanju zagotovil CAAN, se bodo preverile z nadaljnjim pregledom dokumentacije.

(76) V tehničnem posvetovanju je sodeloval tudi letalski prevoznik SITA Air Plc Ltd, ki je zagotovil informacije o svojih dejavnostih v zvezi z varnostjo in sodelovanju s CAAN. Prevoznik SITA Air je imel septembra 2012 nesrečo s smrtnim izidom in je razložil, kaj so se iz te nesreče naučili.

(77) Pred CAAN in letalsko industrijo Nepala so še številni izzivi, med drugim zaposlovanje in zadržanje zadostnega števila usposobljenega osebja v CAAN ter izvajanje letalskih operacij v zelo zahtevnem gorskem okolju. CAAN je pokazal, da se že spopada s temi izzivi, zaradi česar bo Komisija še naprej spremljala razmere v Nepalu.

(78) ICAO bo julija 2013 v Nepalu izvedla revizijo na kraju samem za usklajevanje in potrjevanje (v nadaljnjem besedilu: ICVM), zato se pred pripravo končne ocene varnostnih razmer v Nepalu zdi primerno počakati na rezultate te revizije.

(79) Če rezultati revizije ICAO ali kakršne koli druge zadevne varnostne informacije pokažejo, da varnostna tveganja niso ustrezno obvladovana, bi morala Komisija ukrepati v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

Letalski prevozniki s Filipinov

(80) Posvetovanja s pristojnim organom Filipinov (v nadaljnjem besedilu: CAAP) se nadaljujejo z namenom potrditve korektivnih ukrepov, ki jih je CAAP sprejel za obravnavanje varnostnih vprašanj, ugotovljenih med revizijami, ki sta jih leta 2012 in 2013 izvedla ICAO in Zvezna uprava za letalstvo ZDA (v nadaljnjem besedilu: FAA).

(81) CAAP je sporočil, da je ICAO februarja 2013 izvedla ICVM in da je ICAO 1. marca 2013 CAAP pisno obvestila, da so Filipini s sprejetimi korektivnimi ukrepi uspešno obravnavali in odpravili dva resna varnostna pomisleka, ki sta bila prvič ugotovljena med revizijo ICAO v okviru USOAP oktobra 2009 in drugič med ICVM oktobra 2012.

(82) Zato se je Komisija ob pomoči EASA in predstavnikov držav članic 16. aprila 2013 srečala s CAAP in letalskima prevoznikoma Philippine Airlines in Cebu Pacific Airways, da bi razpravljala o napredku pri obravnavi odprtih vprašanj, ki so jih ugotovile ICAO, FAA ter Unija z obiskom na kraju samem, ki ga je Komisija izvedla oktobra 2010.

(83) Med srečanjem je CAAP potrdil, da so uvedli petstopenjski postopek certifikacije in postopek ponovne potrditve veljavnosti licenc, ki poteka za vse obstoječe letalske prevoznike. Ta postopek se je že zaključil za sedem velikih in devet malih letalskih prevoznikov, vključno s Philippine Airlines (v nadaljnjem besedilu: PAL) in Cebu Pacific Air. CAAP je poročal o vzpostavitvi pristopa dveh sistemov za nadzor letalskih prevoznikov, v okviru katerega Urad za upravljanje spričeval (v nadaljnjem besedilu: CMO) s 24-članskim inšpekcijskim osebjem nadzoruje zgolj PAL in Cebu Pacific Air, ostale letalske prevoznike pa nadzorujeta oddelka za letalske operacije in plovnost.

(84) CAAP je tudi pojasnil, da so vprašanje trajnosti sistema reševali s povišanjem plač zaposlenih, da bi privabili inšpekcijsko osebje iz industrije. Izvajali so se tudi programi usposabljanja za inšpektorje. Vendar CAAP ni uradno pregledal niti sistemov za upravljanje kakovosti niti sistemov za upravljanje varnosti letalskih prevoznikov, ki so pod njegovim nadzorom.

(85) PAL je poročal, da imajo floto 44 zrakoplovov (Boeing B747, B777, Airbus A340, A330, A320/319) in naročenih še dodatnih 68 zrakoplovov (44 Airbus A321, 20 A330 in 4 A340). Cilj njihovega sistema za upravljanje varnosti je bilo 10-odstotno zmanjšanje dogodkov, ki negativno vplivajo na varnostne standarde, v primerjavi s predhodnim letom. V okviru spremljanja podatkov o letih so bili pregledani podatki 95 do 100 % letov, s poudarkom na dogodkih, povezanih z nestabilnim približevanjem in sistemom opozarjanja na bližino zemlje. V okviru njihovega sistema za upravljanje kakovosti je bilo

v letu 2012 izvedenih 260 inšpekcijskih pregledov, med katerimi je bilo ugotovljenih 94 pomanjkljivosti v zvezi s postopki družbe, ki so se razlikovale od pomanjkljivosti, ki jih je ugotovil CAAP, saj je bilo opredeljenih več pomanjkljivosti glede usposabljanja. Cebu Pacific Air je poročal o 7-odstotni letni rasti flote. V letu 2013 bodo prejeli dva zrakoplova Airbus A330, da bi junija lahko začeli lete na dolge razdalje, pri čemer je cilj flota 47 zrakoplovov do konca leta 2013. Po srečanju je Komisija na Filipinih s pomočjo držav članic izvedla obisk na kraju samem med 3. in 7. junijem 2013.

(86) Med tem obiskom je bilo ugotovljeno, da mora CAAP še sprejeti moderne tehnike upravljanja letalske varnosti, in sicer tako glede letalskih prevoznikov, ki jih nadzoruje, kot tudi znotraj lastne strukture. Na področju letalskih operacij je premalo pozornosti namenjene človeškim dejavnikom in procesom sistema za upravljanje varnosti.

(87) Med obiskom se je tudi izkazalo, da je znotraj CAAP potrebnega še veliko dela, da pa generalni direktor za civilno letalstvo sprejema jasne ukrepe za zagotovitev večje učinkovitosti CAAP pri vsakodnevnem delu. Poleg tega je bilo ugotovljeno, da obstajajo načrti za reševanje vprašanja starajočih se inšpektorjev, in sicer z izboljšanjem plačil za lažje zaposlovanje iz industrije in uporabo zunanjih strokovnjakov za zmanjšanje tveganja vrzeli pri nadzoru letalskih prevoznikov. Če povzamemo, je nadzor letalskih prevoznikov s strani CAAP v glavnem dober, ostaja pa nekaj pomanjkljivosti, zlasti na področju usposabljanja, standardizacije ter sistemov za upravljanje kakovosti in varnosti.

(88) Kar zadeva letalske prevoznike, sta tako PAL kot tudi Cebu Pacific Air dokazala, da imata vzpostavljene učinkovite procese za upravljanje varnosti, ter zagotovila skladnost z ustreznimi varnostnimi predpisi. Vendar je imel v času obiska Cebu Pacific Air nesrečo, ki je vzbudila dvome glede njegovega nadzora letalskih operacij. Zato se je Cebu Pacific Air odločil, da se ne udeleži zaslišanja Odbora za varnost v zračnem prometu, da bi se lahko posvetil odpravljanju varnostnih težav, ugotovljenih med varnostnimi preiskavami, ki potekajo.

(89) Med obiskom je CAAP posodobil seznam trenutnih AOC, iz katerega je razvidno, da je s strani CAAP trenutno certificiranih 32 letalskih prevoznikov. Prilogo A bi bilo treba ustrezno posodobiti.

(90) Odbor za varnost v zračnem prometu je 26. junija 2013 poslušal predstavitvi CAAP in PAL. CAAP je podrobno predstavil ukrepe, ki se izvajajo za zagotavljanje trajnosti, med drugim v zvezi z obravnavo kadrovskih vprašanj, zagotavljanjem opreme IT, oblikovanjem državnega varnostnega programa, posodabljanjem zakonodaje in izboljšanjem usposabljanja, zlasti glede sistema za upravljanje varnosti.

(91) PAL je poleg zadev, o katerih se je razpravljalo na sestanku 16. aprila 2013, predstavil ukrepe, ki so bili sprejeti za obravnavanje ugotovitev obiska na kraju samem. Glede načrtov za širitev so priznali, da bo zagotovitev primernega števila pilotov izziv, hkrati pa poudarili, da bodo novi zrakoplovi nadomestili stare, zaradi česar je širitev obvladljiva.

(92) Ob upoštevanju varnostnega nadzora, ki ga izvaja CAAP, in zmožnosti PAL za zagotavljanje učinkovite skladnosti z ustreznimi predpisi letalske varnosti se na podlagi skupnih meril ocenjuje, da bi bilo treba letalskega prevoznika Philippine Airlines odstraniti iz Priloge A.

(93) Države članice bodo v skladu z Uredbo (EU) št. 965/2012 preverjale dejansko izpolnjevanje ustreznih varnostnih standardov s prednostno razvrstitvijo preverjanj na ploščadi, ki jih je treba opraviti na zrakoplovih letalskega prevoznika PAL. Če rezultati teh preverjanj ali kakršne koli druge zadevne varnostne informacije pokažejo, da navedeni mednarodni varnostni standardi niso izpolnjeni, bi Komisija morala ukrepati v skladu z Uredbo (ES) 2111/2005.

(94) Vendar sta Komisija in Odbor za varnost v zračnem prometu z optimizmom pozdravila ukrepe CAAP za obravnavanje odprtih varnostnih vprašanj in bosta še naprej pozorno spremljala razmere z namenom ponovnih preučitev zadeve na prihodnjih zasedanjih Odbora za varnost v zračnem prometu.

Letalski prevozniki iz Ruske federacije

(95) Zrakoplovi, ki jih upravljajo nekateri letalski prevozniki, certificirani v Ruski federaciji, in ki letijo na letališča Unije, so predmet prednostno razvrščenih preverjanj na ploščadi v okviru SAFA, s katerimi se preverja njihova skladnost z mednarodnimi varnostnimi standardi. Pristojni organi držav članic in EASA pristojne organe Ruske federacije še naprej obveščajo o ugotovljenih težavah ter jih pozivajo k sprejetju ukrepov za odpravo kakršne koli neskladnosti s standardi ICAO.

(96) Komisija medtem s pristojnimi organi Ruske federacije nadaljuje dialog o vprašanjih letalske varnosti, da se zlasti zagotovi ustrezno obvladovanje kakršnih koli trenutnih tveganj, ki izhajajo iz slabe varnosti letalskih prevoznikov, certificiranih v Ruski federaciji.

(97) Komisija je 13. junija 2013 ob pomoči EASA in številnih držav članic imela sestanek s predstavniki Ruske zvezne agencije za zračni promet (v nadaljnjem besedilu: FATA), na katerem je FATA predstavila svoje najnovejše ukrepe in ukrepe zadevnih letalskih prevoznikov za odpravljanje pomanjkljivosti, ugotovljenih med preverjanji na ploščadi

v okviru SAFA. FATA je zlasti poudarila, da je bil za enega letalskega prevoznika uveden poseben nadzor, enemu pa je bilo AOC preklicano.

(98) Na sestanku je FATA navedla, da so bili v prvi polovici leta 2013 pri prevozniku Vim Airlines opravljeni pogosti pregledi, ter sklenila, da je glede na rezultate pregledov Vim Airlines deloval s sprejemljivo stopnjo varnosti. Glede Red Wings je FATA navedla, je ta letalski prevoznik po tem, ko mu je bilo februarja 2013 AOC preklicano, precej razvil svoje podjetje. Poleg tega bi se glede na rezultate inšpekcijskega pregleda prevoznika, ki je potekal v času sestanka, lahko ponovno dovolile operacije komercialnega zračnega prevoza. Komisija je priporočila natančen pregled stopnje pripravljenosti Red Wings za opravljanje operacij komercialnega zračnega prevoza v EU, preden bi se te ponovno dovolile, in zahtevala informacije v zvezi s tem pred naslednjim zasedanjem Odbora za varnost v zračnem prometu.

(99) Po sestanku je FATA zagotovila dodatne informacije. Zlasti je sporočila, da se je prevozniku Red Wings od 17. junija 2013 ponovno dovolila opravljati operacije komercialnega zračnega prevoza.

(100) Komisija, EASA in države članice bodo še naprej pozorno spremljanje uspešnost pri zagotavljanju varnosti letalskih prevoznikov, ki so certificirani v Ruski federaciji in letijo v Unijo. Komisija si bo z ruskimi pristojnimi organi še naprej izmenjevala informacije v zvezi z varnostjo za potrditev, da so zadevni letalski prevozniki ustrezno odpravili pomanjkljivosti, ugotovljene med preverjanji na ploščadi v okviru SAFA.

(101) Če rezultati preverjanj na ploščadi ali kakršne koli druge zadevne varnostne informacije pokažejo, da mednarodni varnostni standardi niso izpolnjeni, bi morala Komisija ukrepati v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

Sudan

(102) Posvetovanja s sudanskim organom za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: SCAA) so se nadaljevala s ciljem potrditve, da Sudan napreduje v svojih prizadevanjih za reformo sistema varnosti civilnega letalstva, da bi odpravil varnostne pomanjkljivosti, ki jih je ICAO odkrila med revizijo v okviru USOAP leta 2006 in med ICVM decembra 2011. Na podlagi teh revizij je bil izražen resen varnostni pomislek glede postopka certifikacije za izdajo spričeval letalskih prevoznikov.

(103) SCAA je 3. januarja 2013 Komisijo obvestil, da je izboljšal svoje zmogljivosti nadzora, med drugim sistem certifikacije in nadzora letalskih prevoznikov, vzdrževalnih organizacij in odobrenih organizacij za usposabljanje. Zato je ICAO na podlagi ICVM, ki je bila izvedena maja 2012, umaknila resen pomislek glede varnosti.

(104) Nato je imela Komisija ob pomoči EASA 29. aprila 2013 s SCAA sestanek. SCAA je poročal, da je zdaj neodvisna organizacija z lastnim proračunom, da so bile s pomočjo zunanjega strokovnega znanja možne izboljšave sudanskega varnostnega sistema v letalstvu ter da aktivno zaposluje na lokalni ravni in povečuje plače, da bi zagotovil konkurenčnost z industrijo. SCAA je navedel, da je zdaj za opravljanje mednarodnih letov certificiranih samo šest letalskih prevoznikov (Sudan Airways, Marshland Aviation, Badr Airlines, Sun Air Aviation, Nova Airways in Tarco Air), sedem drugih pa lahko opravlja samo notranje lete. SCAA je poročal o rezultatih ICVM, ki je bila izvedena maja 2012, in navedel, da je raven učinkovitega izvajanja standardov ICAO zdaj visoka, zlasti na področju letalskih operacij in plovnosti.

(105) SCAA je poročal tudi o izvedbi ocene tveganja v zvezi z neprekinjenim delovanjem starih zrakoplovov, izdelanih v Sovjetski zvezi, na podlagi katere je bila za 50 % takih zrakoplovov v registru Sudana uvedena prepoved letenja.

(106) SCAA je 4. junija 2013 Komisiji predložil izvod registra AOC, iz katerega je razvidno, da ima AOC 18 letalskih prevoznikov, od katerih so šestim AOC začasno preklicali. Navedel je tudi podrobnosti glede preklica AOC letalskim prevoznikom Attico Airlines (AOC št. 023), Sudanese States Aviation Company (AOC št. 010), Azza Air Transport (AOC št. 012), Almajarah Aviation (AOC št. 049), Helilift (AOC št. 042) in Feeder Airlines (AOC št. 050). Na podlagi informacij, ki jih je zagotovil SCAA, bi bilo treba Prilogo A ustrezno posodobiti.

(107) Odbor za varnost v zračnem prometu je 25. junija 2013 poslušal predstavitev SCAA. SCAA je spremljal generalni direktor Arabske komisije za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: ACAC), ki je priznal, da je seznam EU lahko spodbuda za države za reševanje sistemskih varnostnih vprašanj, omenil koristi sodelovanja držav na regionalni ravni in poudaril podporo, ki jo v zvezi s tem zagotavlja ACAC.

(108) SCAA je Odbor poleg zadev, o katerih se je razpravljalo na sestanku 29. aprila 2013, seznanil z načrtovano udeležbo inšpekcijskega osebja na tečaju ICAO za inšpektorje julija in avgusta 2013 ter odstranitvi vseh zrakoplovov vrste Tupolev Tu134 in Antonov An12 iz sudanskega registra zrakoplovov, načrtovani za julij 2013. SCAA je tudi sporočil, da naj bi se vsi letalski prevozniki v Sudanu z varnostnimi zahtevami uskladili do konca leta 2013.

(109) Odbor za varnost v zračnem prometu je pozdravil znatni napredek, o katerem je poročal pristojni organ Sudana, pri odpravljanju pomanjkljivosti, ki jih je ugotovila ICAO, vendar je hkrati priznal, da je potrebnega še veliko dela, da bodo SCAA in letalski prevozniki pod njegovim nadzorom zmožni zagotoviti polno izpolnjevanje standardov ICAO. Komisija bo zato še naprej pozorno spremljala napredek SCAA z namenom ponovne preučitve zadeve na prihodnjih zasedanjih Odbora za varnost v zračnem prometu.

Conviasa

(110) Za enega letalskega prevoznika, certificiranega v Bolivarski republiki Venezueli, tj. Conviasa, velja prepoved opravljanja letov od aprila 2012 zaradi zelo slabih rezultatov preverjanj v okviru SAFA, številnih nesreč in odsotnosti ustreznega odziva na zahteve Odbora za varnost v zračnem prometu po predložitvi informacij. Komisija se je 18. junija 2012 s pristojnimi organi Venezuele dogovorila o načrtu za odpravljanje ugotovljenih varnostnih pomanjkljivosti in omogočanje ponovne proučitve odločitve Unije.

(111) Posvetovanja z venezuelskim organom za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: INAC) so se nadaljevala v letu 2013 s ciljem potrditve, da Venezuela napreduje v svojih prizadevanjih za izboljšanje nadzora letalskih prevoznikov, ter zagotovitve, da si Conviasa še naprej prizadeva za povečanje svoje varnosti in polno izpolnjevanje zahtevanih mednarodnih standardov.

(112) Maja 2013 je pristojni organ Venezuele Komisiji prek pristojnih španskih organov predložil vrsto dokumentov, v katerih je podrobno opisal izvajanje nekaterih ukrepov iz načrta, dogovorjenega junija 2012.

(113) Nato je imela Komisija ob pomoči EASA 7. junija 2013 z INAC in Conviasa sestanek. Conviasa je obsežno poročal o izboljšavah, ki so bile vpeljane za odpravljanje pomanjkljivosti, ugotovljenih v preteklih preverjanjih v okviru SAFA, izkušnjah, pridobljenih v nesrečah, in priporočilih, oblikovanih na podlagi nesreč, ter spremembah, ki so bile vpeljane na podlagi zadnje revizije INAC. Conviasa je zlasti izpostavil svoj sistem preverjanj pred letom, podobnih preverjanjem SAFA, ter izboljšave procesov v zvezi s sistemi za upravljanje varnosti, splošno kakovostjo, vzdrževanjem in procesi za stalno plovnost. Conviasa je obvestil tudi o svojih načrtih za širitev in posodobitvi flote v prihodnjih letih, s postopnim opuščanjem starih zrakoplovov vrst Boeing B737-200 in B737-300 ter pospešitvijo že začete vpeljave novih zrakoplovov vrste Embraer ERJ 190.

(114) INAC je predstavil svojo notranjo strukturo in mehanizme, zagotovil podrobne informacije o vpeljanih postopkih za obravnavo rezultatov letalskih prevoznikov Venezuele v preverjanjih EU v okviru SAFA ter podrobno predstavil načrtovanje in izvajanje dejavnosti nadzora, ki bodo kmalu vključevale preverjanja njihovih nacionalnih letalskih prevoznikov na ploščadi. INAC je prav tako razložil, da bi morala nedavna misija ICAO za usklajevanje in potrjevanje, ki je potekala med 22. in 28. majem 2013, imeti za posledico izboljšanje zdajšnje ravni izvajanja standardov ICAO v državi.

(115) Odbor za varnost v zračnem prometu je 26. junija 2013 poslušal predstavitev INAC. INAC je Odbor obvestil o zadevah, o katerih se je razpravljalo na sestanku 7. junija 2013.

(116) Odbor za varnost v zračnem prometu je 26. junija 2013 poslušal tudi predstavitev Conviasa. Conviasa je Odbor obvestil o zadevah, o katerih se je razpravljalo na sestanku 7. junija 2013, ter poudaril, da če jim bo odobreno ponovno opravljanje letov v Unijo, bodo sprejeli mešani način letov, kar pomeni, da bodo lete z lastnimi zrakoplovi Airbus A340-200 kombinirali z leti z najetimi zrakoplovi enake vrste z osebjem.

(117) Odbor za varnost v zračnem prometu je na podlagi revizije, ki jo je izvedla Španija, nedavnega obiska ICAO ter predstavitev INAC in Conviasa pozdravil pomemben in znaten napredek pri odpravljanju pomanjkljivosti, ki jih je Odbor ugotovil leta 2012. Ob upoštevanju tega napredka se na podlagi splošnih meril ocenjuje, da bi bilo treba letalskega prevoznika Conviasa odstraniti iz Priloge A.

(118) Države članice bodo v skladu z Uredbo (EU) št. 965/2012 preverjale dejansko izpolnjevanje ustreznih varnostnih standardov s prednostno razvrstitvijo preverjanj na ploščadi, ki jih je treba opraviti na zrakoplovih letalskih prevoznikov, licenciranih v Venezueli.

(119) Če rezultati preverjanj na ploščadi ali kakršne koli druge zadevne varnostne informacije pokažejo, da mednarodni varnostni standardi niso izpolnjeni, bi morala Komisija ukrepati v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

(120) Člen 8(2) Uredbe (ES) št. 2111/2005 v zvezi s posodobitvijo prilog priznava potrebo po hitrem sprejemanju odločitev in, kjer je to potrebno, po nujnem postopku zaradi varnostnih posledic. Izkušnje s posodabljanjem prilog so prav tako pokazale, da je za zaščito občutljivih informacij ter za čim večje zmanjšanje gospodarskih vplivov bistveno, da se odločitve, sprejete v okviru posodobitve seznama, objavijo in da začnejo veljati zelo hitro po njihovem sprejetju.

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

(122) 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 zavezujoča v celoti in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 10. julija 2013

Za Komisijo
V imenu predsednika
Siim KALLAS
Podpredsednik

PRILOGA A

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

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (AOC) ali številka operativne licence	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republika Gana
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
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republika Angola
AIR GICANGO	009	neznana	Republika Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republika Angola
AIR NAVE	017	neznana	Republika Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	neznana	Republika Angola
DIEXIM	007	neznana	Republika Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	neznana	Republika Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republika Angola
HELIANG	010	neznana	Republika Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	neznana	Republika Angola
MAVEWA	016	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 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) ali številka operativne licence	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika
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	neznana	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	neznana	Republika Kongo
EMERAUDE	RAC06-008	neznana	Republika Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republika Kongo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republika Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	neznana	Republika Kongo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	neznana	Republika Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republika Kongo

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (AOC) ali številka operativne licence	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)**
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/ 002/2011	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/ 007/2010	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0112/2011	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/ 0122/2012	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/ 0053/2012	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 0056/2012	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 00625/2011	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 029/2012	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 051/2012	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Demokratična republika Kongo (DRK)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/ 0028/2012	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	ABB	Demokratična republika Kongo (DRK)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0064/2010	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Demokratična republika Kongo (DRK)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0078/2011	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 059/2012	EXY	Demokratična republika Kongo (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 0050/2012	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 (AOC) ali številka operativne licence	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 040/2011	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 0196/2011	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/2008	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0126/2012	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 0027/2008	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 0082/2010	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 0051/2011	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 011/2010	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/ 0060/2011	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 0065/2010	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 0011/2012	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 0083/2010	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/ 0092/2011	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0059/2010	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerial signature (ordonnance No. 78/205)	LCG	Demokratična republika Kongo (DRK)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 009/2011	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/ 00/2011	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 (AOC) ali številka operativne licence	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 086/2011	OKP	Demokratična republika Kongo (DRK)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 0066/2011	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2012	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2008	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 056/2011	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 0081/2011	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0084/2010	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0085/2010	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 073/2011	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 004/2011	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ 0247/2011	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 039/2008	WDA	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 z			**Ekvatorialna Gvineja**
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	neznana	Ekvatorialna Gvineja
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Ekvatorialna Gvineja

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (AOC) ali številka operativne licence	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	neznana	Ekvatorialna Gvineja
TANGO AIRWAYS	neznana	neznana	Ekvatorialna Gvineja
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Eritreje, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Eritreja**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritreja
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritreja
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Indonezije, odgovorni za regulativni nadzor, razen prevoznikov Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, EkspresTransportasiAntarbenua in Indonesia Air Asia, vključno z:			**Republika Indonezija**
AIR BORN INDONESIA	135-055	neznana	Republika Indonezija
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	neznana	Republika Indonezija
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	neznana	Republika Indonezija
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	neznana	Republika Indonezija
ASCO NUSA AIR	135-022	neznana	Republika Indonezija
ASI PUDJIASTUTI	135-028	neznana	Republika Indonezija
AVIASTAR MANDIRI	135-029	neznana	Republika Indonezija
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Republika Indonezija
DABI AIR NUSANTARA	135-030	neznana	Republika Indonezija
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republika Indonezija
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republika Indonezija
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republika Indonezija
EASTINDO	135-038	neznana	Republika Indonezija
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	neznana	Republika Indonezija
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	neznana	Republika Indonezija
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republika Indonezija
HEAVY LIFT	135-042	neznana	Republika Indonezija
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	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 (AOC) ali številka operativne licence	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	neznana	Republika Indonezija
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	neznana	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	neznana	Republika Indonezija
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republika Indonezija
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republika Indonezija
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	neznana	Republika Indonezija
MARTABUANA ABADION	135-049	neznana	Republika Indonezija
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	neznana	Republika Indonezija
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republika Indonezija
MIMIKA AIR	135-007	neznana	Republika Indonezija
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	neznana	Republika Indonezija
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	neznana	Republika Indonezija
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	neznana	Republika Indonezija
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	neznana	Republika Indonezija
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	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
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republika Indonezija
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	neznana	Republika Indonezija
SKY AVIATION	135-044	neznana	Republika Indonezija
SMAC	135-015	SMC	Republika Indonezija
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republika Indonezija
SURVEI UDARA PENAS	135-006	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 (AOC) ali številka operativne licence	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika
SURYA AIR	135-046	neznana	Republika Indonezija
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	neznana	Republika Indonezija
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	neznana	Republika Indonezija
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republika Indonezija
TRAVIRA UTAMA	135-009	neznana	Republika Indonezija
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republika Indonezija
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republika Indonezija
UNINDO	135-040	neznana	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-0453-11	LMY	Republika Kazahstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Republika Kazahstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0317-12	CID	Republika Kazahstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republika Kazahstan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Republika Kazahstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republika Kazahstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republika Kazahstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republika Kazahstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Republika Kazahstan
DETA AIR	AK-0458-12	DET	Republika Kazahstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republika Kazahstan
LUK AERO (FORMER EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Republika Kazahstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republika Kazahstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	Republika Kazahstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	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 (AOC) ali številka operativne licence	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Republika Kazahstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republika Kazahstan
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Republika Kazahstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Republika Kazahstan
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Republika Kazahstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republika Kazahstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Republika Kazahstan
MEGA AIRLINES	AK-0462-12	MGK	Republika Kazahstan
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Republika Kazahstan
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	Republika Kazahstan
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	Republika Kazahstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	Republika Kazahstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republika Kazahstan
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Kirgiške republike, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Kirgiška republika**
SKY BISHKEK	neznana	BIS	Kirgiška republika
AIR MANAS	17	MBB	Kirgiška republika
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgiška republika
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgiška republika
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgiška republika
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Kirgiška republika
AIR BISHKEK (FORMERLY EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgiška republika
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgiška republika
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgiška republika
MANAS AIRWAYS	42	BAM	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 (AOC) ali številka operativne licence	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgiška republika
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgiška republika
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgiška republika
SUPREME AVIATION	40	SGK	Kirgiška republika
VALOR AIR	07	VAC	Kirgiška republika
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Liberije, odgovorni za regulativni nadzor.			**Liberija**
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Gabonske republike, pristojni za regulativni nadzor, razen prevoznikov Gabon Airlines, Afrijet in SN2AG, vključenih v Prilogo B, vključno z			**Gabonska republika**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Gabonska republika
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Gabonska republika
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gabonska republika
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabonska republika
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Gabonska republika
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gabonska republika
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gabonska republika
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Republike Mozambik, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Republika Mozambik**
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	neznana	Republika Mozambik
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Unknown	neznana	Republika Mozambik
CFA MOZAMBIQUE	MOZ-10	neznana	Republika Mozambik
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	neznana	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 (AOC) ali številka operativne licence	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika
COASTAL AVIATION	MOZ-15	neznana	Republika Mozambik
CR AVIATION	MOZ-14	neznana	Republika Mozambik
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	neznana	Republika Mozambik
ETA AIR CHARTER LDA	MOZ-04	neznana	Republika Mozambik
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	neznana	Republika Mozambik
KAYA AIRLINES	MOZ-09	KYY	Republika Mozambik
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE)	MOZ-01	LAM	Republika Mozambik
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	MOZ-02	MXE	Republika Mozambik
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	neznana	Republika Mozambik
SAFARI AIR	MOZ-12	neznana	Republika Mozambik
TTA SARL	MOZ-16	neznana	Republika Mozambik
VR CROPSPRAYERS LDA	MOZ-06	neznana	Republika Mozambik
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Filipinov, odgovorni za regulativni nadzor, razen prevoznika Philippine Airlines, vključno z			**Republika Filipini**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	neznana	Republika Filipini
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Republika Filipini
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republika Filipini
AIR JUAN AVIATION	2013053	neznana	Republika Filipini
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	neznana	Republika Filipini
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	neznana	Republika Filipini
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	neznana	Republika Filipini
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	neznana	Republika Filipini
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	neznana	Republika Filipini
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Republika Filipini

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (AOC) ali številka operativne licence	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika
CM AERO SERVICES	20110401	neznana	Republika Filipini
CYCLONE AIRWAYS	2010034	neznana	Republika Filipini
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	neznana	Republika Filipini
INAEC AVIATION CORP.	2010028	neznana	Republika Filipini
INTERISLAND AIRLINES	2010023	neznana	Republika Filipini
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republika Filipini
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	neznana	Republika Filipini
LION AIR	2009019	neznana	Republika Filipini
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	neznana	Republika Filipini
MAGNUM AIR	2012051	neznana	Republika Filipini
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	neznana	Republika Filipini
NORTHSKY AIR INC.	2011042	neznana	Republika Filipini
OMNI AVIATION CORP.	2010033	neznana	Republika Filipini
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	neznana	Republika Filipini
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	neznana	Republika Filipini
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	neznana	Republika Filipini
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	neznana	Republika Filipini
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	neznana	Republika Filipini
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	neznana	Republika Filipini
WCC AVIATION COMPANY	2009015	neznana	Republika Filipini
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Republika Filipini
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Sao Tomeja in Principa, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Sao Tome in Principe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tome in Principe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Sao Tome in Principe

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (AOC) ali številka operativne licence	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Sao Tome in Principe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	neznana	Sao Tome in Principe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Sao Tome in Principe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	neznana	Sao Tome in Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tome in Principe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Sao Tome in Principe
TRANSCARG	01/AOC/2009	neznana	Sao Tome in Principe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	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	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 Sudana, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Republika Sudan**
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republika Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republika Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republika Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	Republika Sudan
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Republika Sudan
DOVE AIRLINES	052	DOV	Republika Sudan
ELIDINER AVIATION	008	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 (AOC) ali številka operativne licence	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Republika Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	neznana	Republika Sudan
HELEJETIC AIR	057	HJT	Republika Sudan
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Republika Sudan
KUSH AVIATION	060	KUH	Republika Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republika Sudan
MID AIRLINES	025	NYL	Republika Sudan
NOVA AIRLINES	046	NOV	Republika Sudan
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	Republika Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republika Sudan
TARCO AIRLINES	056	TRQ	Republika Sudan
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Svazija, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Svazi**
SWAZILAND AIRLINK	neznana	SZL	Svazi
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Zambije, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			**Zambija**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambija

PRILOGA B

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

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (AOC)	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika	Vrsta zrakoplova z omejeno dejavnostjo	Registrske oznake in serijske številke, če so na voljo	Država registracije
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Demokratična ljudska republika Koreja	Vsa flota razen: 2 zrakoplovov vrste Tu-204	Vsa flota razen: P-632, P-633	Demokratična ljudska republika Koreja
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gabonska republika	Vsa flota razen: 2 zrakoplovov vrste Falcon 50; 2 zrakoplovov vrste Falcon 900	Vsa flota razen: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Gabonska republika
AIR ASTANA [2]	AK-0443-11	KZR	Kazahstan	Vsa flota razen: zrakoplova vrste Boeing B767, zrakoplova vrste Boeing 757, zrakoplova vrste Airbus A319/320/321	Vsa flota razen: zrakoplova iz flote Boeing B767, kot je navedeno na AOC; zrakoplova iz flote Boeing B757, kot je navedeno na AOC; zrakoplova iz flote Airbus A319/320/321, kot je navedeno na AOC	Aruba (Kraljevina Nizozemska)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republika Gana	Vsa flota razen: 2 zrakoplova vrste DC8-63F	Vsa flota razen: 9G-TOP in 9G-RAC	Republika Gana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Vsa flota razen: 3 zrakoplovov vrste Boeing B737-300, 2 zrakoplovov vrste ATR 72-500, 1 zrakoplova vrste ATR 42-500, 1 zrakoplova vrste ATR 42-320 in 3 zrakoplovov vrste DHC 6-300	Vsa flota razen: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republika Madagaskar
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komori	Vsa flota razen: LET 410 UVP	Vsa flota razen: D6-CAM (851336)	Komori
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Gabonska republika	Vsa flota razen: 1 zrakoplova vrste Boeing B767-200	Vsa flota razen: TR-LHP	Gabonska republika

[1] Letalskim prevoznikom iz Priloge B se lahko dovoli uveljavljanje prometnih pravic z uporabo zrakoplovov, zakupljenih skupaj s posadko (od) letalskega prevoznika, za katerega ne velja prepoved opravljanja letov, če so izpolnjeni ustrezni varnostni standardi.

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (AOC)	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika	Vrsta zrakoplova z omejeno dejavnostjo	Registrske oznake in serijske številke, če so na voljo	Država registracije
IRAN AIR ([4])	FS100	IRA	Islamska republika Iran	Vsa flota razen: 14 zrakoplovov vrste Airbus A300, 8 zrakoplovov vrste Airbus A310, 1 zrakoplovvrste Boeing B737;	Vsa flota razen: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Islamska republika Iran
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabonska republika	Vsa flota razen: 1 zrakoplova vrste Challenger CL-601; 1 zrakoplova vrste HS-125-800	Vsa flota razen: TR-AAG, ZS-AFG	Gabonska republika; Južnoafriška republika
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republika Angola	Vsa flota razen: 5 zrakoplovov vrste Boeing B777 in 4 zrakoplovov vrste Boeing B737-700	Vsa flota razen: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republika Angola

([1]) Afrijet lahko za trenutno raven svojih dejavnosti v Evropski uniji uporablja le navedene specifične zrakoplove.
([2]) Air Astana lahko za trenutno raven svojih dejavnosti v Uniji uporablja le navedene specifične vrste zrakoplovov, pod pogojem, da so zrakoplovi registrirani na Arubi in da so vse spremembe spričevala letalskega prevoznika pravočasno predložene Komisiji in Eurocontrolu.
([3]) Gabon Airlines lahko za trenutno raven svojih dejavnosti v Evropski uniji uporablja le navedene specifične zrakoplove.
([4]) Iran Air lahko leti v Unijo le z določenimi zrakoplovi in pod pogoji iz uvodne izjave 69 Uredbe (EU) št. 590/2010, UL L 170, 6.7.2010, str. 15.