

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) št. 368/2014**z dne 10. aprila 2014****o spremembi Uredbe (ES) št. 474/2006 o vzpostavitvi seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 2111/2005 z dne 14. decembra 2005 o vzpostavitvi seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti, in informiranju potnikov v zračnem prometu o identiteti letalskega prevoznika, ki opravlja let, ter razveljavitvi člena 9 Direktive 2004/36/ES ⁽¹⁾, in zlasti člena 4(2) Uredbe ⁽²⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Z Uredbo Komisije (ES) št. 474/2006 ⁽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) Nekaterе 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, ustanovljenemu z Uredbo Sveta (EGS) št. 3922/1991 (v nadaljnjem besedilu: Odbor za varnost v zračnem prometu) ⁽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 Komisije (ES) št. 473/2006 ⁽⁵⁾, s pristojnimi organi in letalskimi prevozniki Gruzije, Republike Gvineje, Indije, Indonezije, Kazahstana, Libanona, Madagaskarja, Islamske republike Mavretanije, Mozambika, Nepala, Filipinov, Sudana, Kraljevine Svazi, Jemna in Zambije. Odbor za varnost v zračnem prometu je od Komisije prejel tudi informacije o Afganistanu, Iranu in Kirgizistanu ter posodobljene podatke o tehničnih posvetovanjih z Rusko federacijo v zvezi s spremljanjem Libije.
- (6) Odbor za varnost v zračnem prometu je poslušal predstavitev EASA o izsledkih analize revizijskih poročil, ki jih je izvedla Mednarodna organizacija civilnega letalstva (v nadaljnjem besedilu: ICAO) v okviru svojega revizijskega programa za splošni nadzor varnosti (v nadaljnjem besedilu: program USOAP). Države članice so bile pozvane, naj dajo prednost preverjanjem na ploščadi letalskih prevoznikov, ki so licencirani v državah, za katere je ICAO izrazila resne pomisleke glede varnosti oziroma glede katerih je EASA zaključila, da imajo resne pomanjkljivosti v

⁽¹⁾ UL L 344, 27.12.2005, str. 15.

⁽²⁾ UL L 143, 30.4.2004, str. 76.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Uredba Sveta (EGS) št. 3922/1991 z dne 16. decembra 1991 o uskladitvi tehničnih predpisov in upravnih postopkov na področju civilnega letalstva (UL L 373, 31.12.1991, str. 4).

⁽⁵⁾ 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).

sistemu varnostnega nadzora. 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) Odbor za varnost v zračnem prometu je poslušal predstavitev EASA o izsledkih analize preverjanj na ploščadi, izvedenih v okviru programa ocenjevanja tujih zrakoplovov (v nadaljnjem besedilu: SAFA) v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 965/2012 ⁽¹⁾.
- (8) Odbor za varnost v zračnem prometu je poslušal predstavitev EASA o projektih tehnične pomoči, ki se izvajajo v državah, ki jih zadevajo ukrepi ali se spremljajo v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005. Obveščen je bil o načrtih EASA in prošnjah za nadaljnjo tehnično pomoč ter sodelovanje za izboljšanje upravne in tehnične zmogljivosti organov za civilno letalstvo, da bi lahko pomagali pri odpravljanju kakršnih koli neskladnosti z veljavnimi mednarodnimi standardi. Države članice so bile prav tako pozvane, naj se na navedene prošnje odzovejo dvostransko, ob usklajevanju s Komisijo in EASA. Komisija je v zvezi s tem poudarila, kako pomembno je, da se, zlasti preko podatkovne zbirke SCAN, ki jo upravlja ICAO, mednarodni letalski skupnosti zagotavljajo informacije o tehnični pomoči, ki jo Unija in njene države članice zagotavljajo za izboljšanje globalne varnosti v letalstvu.
- (9) Odbor za varnost v zračnem prometu je poslušal tudi predstavitev ICAO o njenem tekočem delu v zvezi s spremljanjem uspešnosti njenih držav članic pri zagotavljanju varnosti, tudi preko njenega programa USOAP, ter o orodjih informacijske tehnologije, ki so bila razvita v tem okviru. S sklicevanjem na Resolucijo skupščine A38-5 „Regionalno sodelovanje in pomoč pri odpravljanju varnostnih pomanjkljivosti ter določanje prednostnih nalog in merljivih ciljev“ je ICAO pozvala Odbor za varnost v zračnem prometu, naj, v kolikor je to mogoče, prepreči podvajanje dejavnosti v okviru Uredbe (ES) št. 2111/2005 in programa USOAP ICAO ter pozvala k nadaljnjemu sodelovanju, ki bi sčasoma lahko privedlo do revizije mandata Odbora za varnost v zračnem prometu.
- (10) Odbor za varnost v zračnem prometu je poslušal tudi predstavitev Eurocontrola, ki je predstavil razvoj sistema obveščanja SAFA. Poleg statističnih podatkov za obveščanje o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov, se je Eurocontrol osredotočil na pomembnost pravilno vloženi načrtov leta za sistem obveščanja SAFA. Sprejeti so bili začetni ukrepi za izboljšanje kakovosti vlaganja načrtov leta. Za nadaljnje izboljšanje sistema obveščanja se v tesnem sodelovanju s Komisijo pripravljajo nadaljnji ukrepi.

Letalski prevozniki Unije

- (11) Na podlagi analize, ki jo je izvedla EASA v zvezi z rezultati preverjanj na ploščadi, opravljenih v okviru programa SAFA na zrakoplovih letalskih prevoznikov Unije, oziroma v zvezi s pregledi standardiziranja, ki jih je opravila EASA, ter posebnimi pregledi in revizijami, ki so jih opravili nacionalni organi za letalstvo, je več držav članic sprejelo določene izvršilne ukrepe ter o njih obvestilo Komisijo in Odbor za varnost v zračnem prometu. V zvezi z letalskim prevoznikom *Bingo Airways* je Poljska sporočila, da trenutno preverja dejansko izpolnjevanje načrta korektivnih ukrepov s strani letalskega prevoznika in da je okrepila preglede. V zvezi z letalskim prevoznikom *Sonnig* je Švica sporočila, da je bil proti njemu sprožen postopek preklica spričevala letalskega prevoznika (AOC), po katerem se je prevoznik odpovedal svojemu AOC in operativni licenci.
- (12) Države članice so ponovno izrazile svojo 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 Gruzije

- (13) ICAO je na podlagi rezultatov celovite revizije sistema (CSA) Gruzije, ki jo je izvedla oktobra 2013, vse pogodbenice Čikaške konvencije obvestila o enem resnem varnostnem pomisleku v zvezi z delovanjem zrakoplovov.

⁽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).

- (14) Komisija je glede tega obvestila začela uradna posvetovanja s pristojnimi organi Gruzije (v nadaljnjem besedilu: GCAA), da bi pridobila podrobne informacije o tem, katere ukrepe so sprejeli za odpravo varnostnih pomanjkljivosti, ugotovljenih med revizijo ICAO.
- (15) V ta namen je bil 17. marca 2014 organiziran sestanek GCAA, Komisije in EASA. GCAA so pojasnili glavni vzrok resnega varnostnega pomisleka ter podrobnosti načrta korektivnih ukrepov, ki je bil predložen ICAO. Informacije, predložene med sestankom, so pokazale, da so GCAA močno zavezani izvajanju in uveljavljanju ustreznih varnostnih standardov v skladu z zahtevami Čikaške konvencije. GCAA so med sestankom sporočili, da so bili zaključeni vsi ukrepi iz načrta korektivnih ukrepov, ki je bil predložen ICAO, in da zdaj čakajo na preveritveno misijo, ki jo bo ICAO izvedla pozneje v letošnjem letu.
- (16) Na podlagi informacij, ki so jih zagotovili GCAA, je Komisija menila, da ji ni treba zahtevati, da GCAA nastopijo pred Odborom za varnost v zračnem prometu. Komisija je Odboru za varnost v zračnem prometu poročala o izvajanju načrta korektivnih ukrepov, ki so ga pripravili GCAA.
- (17) V skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 in glede na ukrepe, ki so jih sprejeli GCAA, 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 Gruzije. Če pa bodo rezultati pozornega spremljanja izvajanja načrta korektivnih ukrepov s strani GCAA, o katerih bo Komisija poročala na naslednjem srečanju Odbora za varnost v zračnem prometu, nezadovoljivi, bo Komisija prisiljena sprejeti nadaljnje ukrepe v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

Letalski prevozniki iz Republike Gvineje

- (18) Kot je bilo januarja 2013 dogovorjeno na sestanku v Bruslju, so pristojni organi Republike Gvineje (v nadaljnjem besedilu: DNAC) redno poročali o tekočem izvajanju načrta korektivnih ukrepov, ki ga je ICAO odobrila decembra 2012, kot tudi o vseh z njim povezanih dejavnostih.
- (19) V zadnjem poročilu o napredku, prejetem 27. februarja 2014, so opisane najnovejše dejavnosti in napredek pri izvajanju načrta korektivnih ukrepov. Revidirani zakon o civilnem letalstvu je Parlament sprejel 5. novembra 2013, veljati pa je začel 28. novembra 2013. Vladi so bili v sprejetje posredovani številni osnutki izvedbenih aktov. Izvedena je bila skupna misija ICAO/Svetovna banka (od 2. do 6. decembra 2013), da bi se ocenilo izvajanje načrta korektivnih ukrepov in opredelile preostale potrebe v smislu varnosti in zaščite. Prevod priročnikov o postopkih za OPS, AIR in AGA v francoščino je v teku in bo pripomogel k zvišanju ravni varnosti. Na področju odpravljanja varnostnih pomanjkljivosti, odobritve operativnih specifikacij AOC in navigacijskih služb zračnega prometa so bili izvedeni številni posebni ukrepi usposabljanja za inšpektorje.
- (20) Načrt korektivnih ukrepov je bil posodobljen, da bi odražal te zadnje spremembe, in je bil predložen ICAO preko spletnega orodja CMA. ICAO mora zdaj te ukrepe potrditi.
- (21) Ker so bila vsa prejšnja spričevala letalskih prevoznikov konec marca 2013 začasno odvzeta, še vedno poteka celoten in z ICAO skladen petstopenjski postopek certifikacije nacionalnega letalskega prevoznika (*PROBIZ Guinée*, z enim zrakoplovom tipa BE90), ob pomoči in s podporo posebne misije CAFAC/BAGASOO, hkrati pa poteka tudi usposabljanje na delovnem mestu za inšpektorje DNAC o celotnem postopku. Za postopek certifikacije je potrebna odobritev programa vzdrževanja s strani FAA, organa države registracije zadevnega zrakoplova. *PROBIZ Guinée* ne izvaja letov v Unijo.
- (22) DNAC so zahtevali izvedbo misije ICAO za usklajevanje in potrjevanje (v nadaljnjem besedilu: ICVM), da se potrdi napredek pri izvajanju načrta korektivnih ukrepov. ICAO jo namerava izvesti v maju 2014. Nedavne spremembe v višjem vodstvu na Ministrstvu za promet so povzročile zamudo in ICVM je okvirno načrtovana za drugo polovico septembra 2014.
- (23) 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. V primeru, da kakršne koli pomembne varnostne informacije nakažejo, da obstajajo neposredna varnostna tveganja, ki so posledica neizpolnjevanja mednarodnih varnostnih standardov, bi bila Komisija prisiljena sprejeti ukrepe v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

Letalski prevozniki iz Indije

- (24) Komisija je Odboru za varnost v zračnem prometu zagotovila podatke o najnovjših spremembah v zvezi z nadzorom letalskih prevoznikov, ki so jih v Indiji certificirali indijski pristojni organi. Neposredno pomembno je dejstvo, da je na podlagi izsledkov ocene varnosti v mednarodnem letalskem prometu (IASA), ki jo je izvedla Zvezna uprava za letalstvo ZDA (FAA) med obiskom septembra 2013, zaradi pomanjkljivosti, ugotovljenih med revizijo IASA, FAA 31. januarja 2014 sporočila znižanje kategorije skladnosti za Indijo s prve na drugo stopnjo.
- (25) Pred tem je Komisija novembra 2013 Odboru za varnost v zračnem prometu predložila podatke glede sposobnosti pristojnih organov Indije za izvajanje nadzornih obveznosti v skladu z mednarodnimi standardi, vključno s standardi Čikaške konvencije. Posebej sta bili izpostavljeni misija ICAO za usklajevanje in potrjevanje (ICVM) iz decembra 2012 in misija ICVM za nadaljnje spremljanje iz avgusta 2013. Izpostavljena je bila tudi korespondenca Komisije z indijskimi organi v zvezi z varnostnimi pomisleki. Po ICVM iz avgusta 2013 je ICAO uradno umaknila dva resna varnostna pomisleka, o čemer je novembra 2013 obvestila Odbor za varnost v zračnem prometu. Objavljeno končno poročilo o ICVM navaja podatke o korektivnih ukrepih, ki jih je izvedel indijski Generalni direktorat za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: DGCA) za odpravo odprtih vprašanj.
- (26) Potem ko je FAA za Indijo objavila znižanje kategorije skladnosti v okviru programa IASA, se je Komisija 12. februarja 2014 sestala z generalnim direktorjem za civilno letalstvo in izrazila zaskrbljenost zaradi uvrstitve v nižjo kategorijo. Komisija je indijske oblasti pozvala, naj pojasnijo korektivne ukrepe, ki so jih sprejele v zvezi z uvrstitvijo v nižjo kategorijo programa IASA s strani FAA. Poleg tega so bili na sestanku ponovno poudarjeni ukrepi, ki bi jih morda bilo treba sprejeti v okviru Uredbe (ES) št. 2111/2005.
- (27) Kot nadaljnje ukrepanje po predhodnem sestanku 12. februarja 2014 je generalni direktor za civilno letalstvo 17. februarja 2014 Komisiji poslal dopis, ki je vseboval podatke o ukrepih, ki jih je DGCA sprejel v zvezi z uvrstitvijo v nižjo kategorijo. Vseboval je tudi informacijo, da so bili v zvezi z večino ugotovitev sprejeti ukrepi in da je bil sprejet načrt korektivnih ukrepov za področja, za katera je bil izražen varnostni pomislek.
- (28) Komisija je 6. marca 2014 indijskemu DGCA poslala dopis, s katerim ga je obvestila, da spodbuja uradna posvetovanja z organi, ki so odgovorni za regulativni nadzor nad letalskimi prevozniki, certificiranimi v Indiji, v skladu z določbami iz člena 3(2) Uredbe Komisije (ES) št. 473/2006. V dopisu je poudarila potrebo po nadaljnjem sodelovanju in zahtevala tehnični sestanek, ki bo Komisiji in državam članicam omogočil nadaljnjo ocenitev stanja. DGCA je 18. marca 2014 poslal svoj odgovor, v katerem se je strinjal s takšnim sestankom.
- (29) Glede na pripravljenosti DGCA za sodelovanje s Komisijo in oceno doslej prejetih informacij je bilo v skladu s skupnimi merili ocenjeno, da na tej stopnji ni potrebna sprememba seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih z vključitvijo letalskih prevoznikov iz Indije. Stanje se bo pozorno spremljalo in če bi kakršne koli zadevne varnostne informacije pokazale, da mednarodni varnostni standardi niso izpolnjeni, bi bila Komisija prisiljena ukrepati v skladu z določbami Uredbe (ES) št. 2111/2005.
- (30) 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 indijskih prevoznikov.

Letalski prevozniki iz Indonezije

- (31) Posvetovanja s pristojnimi organi 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.
- (32) Komisija je 14. januarja 2014 DGCA poslala dopis, da bi pridobila posodobljene informacije v zvezi z letalskimi prevozniki, ki so pod njihovim nadzorom. Z dopisom z dne 10. februarja 2014 so DGCA obvestili Komisijo, da so bili od zadnje posodobitve certificirani trije novi letalski prevozniki: AOC št. 121-028 je bilo izdano prevozniku *Sky Aviation* 25. oktobra 2013, AOC št. 121-043 je bilo izdano prevozniku *Aviastar Mandiri* 1. novembra 2013 in AOC št. 121-058 je bilo izdano prevozniku *NAM Air* 29. novembra 2013. Ker pa DGCA niso predložili dokazov, da se varnostni nadzor nad temi letalskimi prevozniki izvaja v skladu z mednarodnimi varnostnimi standardi, se v skladu s skupnimi merili ocenjuje, da bi bilo treba te letalske prevoznike vključiti v Prilogo A.

- (33) Leta 2012 so DGCA začeli korespondenco s Komisijo, da bi se letalski prevoznik *PT. Citilink Indonesia* umaknil s seznama A, tako kot njegova matična družba *Garuda Indonesia*. Na podlagi odgovora Komisije je zahtevi sledila korespondenca s strani prevoznika *Garuda Indonesia* in nato leta 2013 s strani prevoznika *PT. Citilink Indonesia*. Potem ko je *PT. Citilink Indonesia* Komisiji predložil obširno dokumentacijo v zvezi s certifikacijo, je bil 5. novembra 2013 v Bruslju sklican tehnični sestanek. Sestanka so se udeležile Komisija, EASA in države članice. Na koncu sestanka je bilo od *PT. Citilink Indonesia* zahtevano, da zagotovi nadaljnje dokaze o nadzoru, ki ga DGCA izvajajo nad tem prevoznikom. To informacijo je *PT. Citilink Indonesia* posredoval 20. februarja 2014.
- (34) Z dopisom z dne 10. februarja 2014 so DGCA Komisiji zagotovili informacije v zvezi s svojo zahtevo glede sprostitve prepovedi opravljanja letov za *PT. Citilink Indonesia*. S tem dopisom so DGCA predložili podatke o virih in zmogljivostih prevoznika *PT. Citilink Indonesia*, evidenco o varnosti ter dokaze o varnostnem nadzoru, ki ga DGCA izvajajo nad prevoznikom. Na podlagi te dokumentacije so DGCA izjavili, da prevoznik *PT. Citilink Indonesia* po njihovem mnenju varno izvaja lete in v skladu z mednarodnimi varnostnimi standardi.
- (35) 25. marca 2014 je Odbor za varnost v zračnem prometu poslušal predstavitev DGCA, na kateri so bile predstavljene najnovejše informacije v zvezi z zakonodajo in nadzorom ter informacije o nadzoru nad *PT. Citilink Indonesia*. Predstavitvi DGCA je sledila predstavitev *PT. Citilink Indonesia*, ki je zajemala predstavitev načrtov za povečanje flote, vprašanja glede zaposlovanja pilotov ter teme v zvezi z upravljanjem varnosti.
- (36) Odbor za varnost v zračnem prometu je DGCA in *PT. Citilink Indonesia* zastavil vprašanja v zvezi z upravljanjem varnosti ter tveganji, ki jih je ugotovil letalski prevoznik. Na podlagi danih odgovorov je Odbor za varnost v zračnem prometu izrazil zaskrbljenost v zvezi z načinom, kako pristojni organi, *PT. Citilink Indonesia* in drugi letalski prevozniki, certificirani v Indoneziji, nadzirajo tveganja, povezana s hitro rastjo teh prevoznikov. Odbor za varnost v zračnem prometu je izrazil zaskrbljenost tudi glede sposobnosti prevoznika *PT. Citilink Indonesia*, da na podlagi informacij, ki jih zbere njegov sistem za upravljanje varnosti, pripravi zaključke in na podlagi teh ustrezno ukrepa.
- (37) Glede na informacije in pomisleke v zvezi s sposobnostjo DGCA in *PT. Citilink Indonesia* za nadzor tveganj, povezanih z rastjo tega prevoznika, ter pomisleke v zvezi s sposobnostjo letalskega prevoznika za upravljanje varnosti, Odbor za varnost v zračnem prometu, v skladu s skupnimi merili, ni našel zadostnih dokazov, da *PT. Citilink Indonesia* v celoti izpolnjuje mednarodne varnostne standarde, zato je sklenil, da tega prevoznika trenutno ni mogoče umakniti iz Priloge A.
- (38) Komisija in Odbor za varnost v zračnem prometu pozdravljata prizadevanja DGCA za vzpostavitev letalskega sistema, ki bo v celoti skladen s standardi ICAO, ter potrebno preglednost, ki so jo pokazali DGCA, in pripravljenost za izmenjavo informacij.
- (39) Komisija in Odbor za varnost v zračnem prometu spodbujata DGCA, naj bodo posebej pozorni na preostale izzive, ki jih predstavljata nadaljnji razvoj sistemov za upravljanje varnosti in ustrezna strategija za zmanjševanje tveganj hitre rasti letalskega sektorja v Indoneziji.

Letalski prevozniki iz Kazahstana

- (40) Na srečanju Odbora za varnost v zračnem prometu novembra 2013 je bilo dogovorjeno, da bo Komisija za naslednje srečanje Odbora pripravila pregled sedanjih omejitev pri opravljanju letov prevoznika *Air Astana*.
- (41) Komisija se je 20. januarja 2014 ob pomoči EASA in držav članic sestala z državnimi uradniki iz Kazahstana in s predstavniki letalskega prevoznika *Air Astana*.
- (42) Na tem sestanku je bil prevozniku *Air Astana* posebej dodeljen varnostni inšpektor iz kazahstanskega letalskega organa (Komisije za civilno letalstvo). Njegovo ime in življenjepis sta bila sporočena Komisiji. Ta inšpektor bo upravljal nadzor letalskega prevoznika, ki ga bo izvajal letalski organ, in zagotavljal pogoste stike z vodstvom prevoznika ter njegovim operativnim in tehničnim osebjem, da bi ocenil delovanje njegove organizacije in učinkovitost njegovega osebja pri izvajanju operacij, vzdrževanja in usposabljanja. Vse pomanjkljivosti, ki jih ugotovi inšpektor, se nemudoma sporočijo letalskemu prevozniku. Inšpektor Komisiji vsaj dvakrat letno pošlje poročilo o svojih ugotovitvah (neposredno ali preko kontaktne točke), in sicer dva meseca pred vsakim srečanjem Odbora za varnost v zračnem prometu, ali pogosteje, če Komisija tako zahteva. Na tem srečanju je bila imenovana tudi

kontaktna točka v okviru Komisije za civilno letalstvo za olajšanje komunikacije o varnostnih zadevah med tem organom in Komisijo. Poleg tega se je v okviru tega srečanja vodstvo prevoznika *Air Astana* strinjalo z nadaljnjim informiranjem Komisije o vseh z varnostjo povezanih spremembah znotraj družbe, vključno z obnovitvijo flote in novimi rutami v EU.

- (43) Komisija in EASA sta 7. februarja 2014 organizirali dodaten sestanek s predstavniki Komisije za civilno letalstvo (zlasti z varnostnim inšpektorjem in kontaktno točko) ter predstavniki *Air Astana* za nadaljnjo razpravo o tehničnih vprašanjih na podlagi predhodnih odgovorov kazahstanskih organov na vprašanja Komisije. Ob tej priložnosti so se dogovorili, da bo Komisija za civilno letalstvo sporočila svoj načrt pregledov za leto 2014, interne inšpekcijske postopke in posodobljen status spričeval letalskega prevoznika, izdanih v tej državi. Komisija za civilno letalstvo se je tudi zavezala, da bo operative specifikacije prevoznika *Air Astana* uskladila s standardi ICAO, zlasti glede minimuma ob slabi vidljivosti. *Air Astana* je bil zaprosen, da pripravi celovito analizo svoje učinkovitosti v okviru programa SAFA. Vsa zahtevana dokumentacija je bila predložena Komisiji takoj po sestanku.
- (44) Odbor za varnost v zračnem prometu je 25. marca 2014 poslušal predstavitev Komisije za civilno letalstvo in *Air Astana*. Med zaslišanjem je Komisija za civilno letalstvo zagotovila podatke o napredku na področju letalske zakonodaje, infrastrukture, svoje organizacije in usposabljanja varnostnih inšpektorjev. *Air Astana* je Odboru za varnost v zračnem prometu zagotovil posodobljene podatke o svoji notranji strukturi, sestavi flote, kratkoročnih načrtih za razvoj trga in sistemu za upravljanje varnosti.
- (45) Odbor za varnost v zračnem prometu je ugotovil, da varnost v zvezi s tipi zrakoplovov *Air Astana*, ki jim je dovoljeno opravljanje letov v Unijo, ni vprašljiva. Letalski prevoznik se je sposoben prilagoditi spremembam in ima vzpostavljen sistem, ki omogoča varno letenje. Vendar je Odbor za varnost v zračnem prometu ugotovil, da se kazahstanski letalski organi še naprej soočajo z resnimi izzivi pri izvajanju državnega sistema za nadzor varnosti, tudi s pomanjkanjem usposobljenih inšpektorjev, in na tej stopnji ne morejo zagotavljati stalnega nadzora na področju letalskih operacij in plovnosti. Kazahstanske organe se močno spodbuja, naj nadaljujejo reformo svojega letalskega sektorja in naj se zavzemajo za zagotovitev skladnosti z mednarodnimi varnostnimi standardi.
- (46) V skladu s skupnimi merili se zato ocenjuje, da se lahko odpravi omejitev glede števila letov, ki je bila uvedena za prevoznika *Air Astana* leta 2009, medtem ko druge omejitve, kakor so določene v Prilogi B, ostanejo nespremenjene. Na podlagi skupnih meril se ocenjuje, da morajo biti vsi drugi letalski prevozniki, ki so certificirani v Kazahstanu, še vedno vključeni v Prilogo A.
- (47) Komisija in EASA bosta še naprej pozorno spremljali varnost vseh letalskih prevoznikov, ki so certificirani v Kazahstanu, vključno z *Air Astana*. Pristojni organi držav članic bodo preverjali dejansko izpolnjevanje ustreznih varnostnih standardov s prednostno razvrstitvijo preverjanj na ploščadi, ki jih je treba opraviti na zrakoplovih *Air Astana* v skladu z Uredbo (EU) št. 965/2012.

Letalski prevozniki iz Libanona

- (48) Posvetovanja z libanonskimi pristojnimi organi (v nadaljnjem besedilu: LCAA) so se nadaljevala, njihov cilj pa je bil potrditev, da Libanon odpravlja pomanjkljivosti, ki jih je ugotovila ICAO med ICVM, izvedeno v Libanonu med 5. in 11. decembrom 2012. LCAA so pripravili načrt korektivnih ukrepov, ki jih trenutno izvajajo, zlasti v zvezi z resnim pomislekom glede varnosti.
- (49) Novembra 2013 sta Komisija in EASA od LCAA prejeli prvi sklop dokumentacije, ki je vsebovala korespondenco med LCAA in ICAO v zvezi z zadevnim resnim pomislekom glede varnosti, seznam revizij in pregledov, opravljenih v letu 2013 zaradi resnega pomisleka glede varnosti, načrt LCAA za revizijo nadzora letalskih prevoznikov za leto 2014 ter načrt LCAA, povezan z libanonskim državnim varnostnim programom. Komisija in EASA sta analizirali prejete dokumente in od LCAA zahtevali dodatne informacije za nadaljnjo analizo korespondence med LCAA in ICAO v zvezi z resnim pomislekom glede varnosti, nadzornih zmogljivosti LCAA in nadaljnjih podatkov glede načrta LCAA, povezanega z libanonskim državnim varnostnim programom.
- (50) Na podlagi korespondence med LCAA in ICAO o odpravi resnega pomisleka glede varnosti sta Komisija in EASA ugotovili, da je ICAO pozvala LCAA k takojšnjemu ukrepanju v zvezi z resnim pomislekom glede varnosti in da je potrditev načrta korektivnih ukrepov, ki so ga pripravili LCAA, s strani ICAO prepočasna.
- (51) Kar zadeva dodatno dokumentacijo, zahtevano za ocenitev nadzornih zmogljivosti LCAA, je ta bila prejeta in analizirana za naslednje letalske prevoznike: *TMA*, *Open Sky*, *Wings of Lebanon*, *Executive Aircraft Services*, *MED Airways*, *Corporate Jet* in *IBEX Air Charter*. Ugotovitve LCAA v zvezi s temi letalskimi prevozniki zadevajo predvsem težave z dokumentacijo in vodenjem evidenc. Zdi pa se, da drugih specifičnih tehničnih področij, kot je usposabljanje pilotov, LCAA niso v celoti ocenili.

- (52) Kar zadeva načrt LCAA v zvezi z državnim varnostnim programom, so LCAA v okviru projekta varnostne celice na področju letalstva za sredozemske države (Mediterranean Aviation Safety Cell project) predstavili načrt, v okviru katerega naj bi se v naslednjih šestih mesecih sprejel zakonodajni načrt, ki bi vključeval uvedbo državnega varnostnega programa. Komisija in EASA sta se zavezali, da bosta pozorno spremljali sprejetje in izvajanje načrta ter ustrezno obveščali Odbor za varnost v zračnem prometu.
- (53) Med Komisijo, državami članicami, EASA in LCAA so potekala dodatna posvetovanja, tudi v okviru tehničnega sestanka, ki je potekal v Bruslju dne 27. februarja 2014, na katerih so LCAA zagotovili dodatne informacije. LCAA so pokazali, da se njihov nadzor letalskih prevoznikov izboljšuje in da njihova organizacija postopno postaja bolj neodvisna in trajnostna. Opravljeni so bili prvi koraki pri izvajanju državnega varnostnega programa. Zdi se, da LCAA uspešno uporabljajo tehnično pomoč, ki jim jo zagotavljajo Unija in države članice, ter iščejo načine za preverjanje korektivnih ukrepov, ki so bili sprejeti doslej.
- (54) Glede na stanje, kot je opisano v uvodnih izjavah (48) do (53), se bodo posvetovanja z libanonskimi organi nadaljevala v skladu s členom 3(2) Uredbe (ES) št. 473/2006.
- (55) Zato 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. V primeru, da kakršne koli pomembne varnostne informacije nakažejo, da obstajajo neposredna varnostna tveganja, ki so posledica neizpolnjevanja mednarodnih varnostnih standardov, bi bila Komisija prisiljena sprejeti nadaljnje ukrepe v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

Letalski prevozniki iz Libije

- (56) 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, zlasti pri zagotavljanju, da je varnostni nadzor nad vsemi letalskimi prevozniki, certificiranimi v Libiji, skladen z mednarodnimi varnostnimi standardi.
- (57) V okviru programa EUROMED je skupina svetovalcev obiskala Libijo med 2. in 7. februarjem 2014, cilj obiska pa je bil, da Komisiji sporočijo svoje pripombe o dejanskem stanju v zvezi z LYCAA in letalskima prevoznikoma *Afriqiyah Airways* in *Libyan Airlines*. Glavne ugotovitve so bile naslednje: zdi se, da imajo LYCAA dovolj osebja in primernih poslovnih prostorov, delovni postopki pa so nezadostni; primarna in sekundarna zakonodaja o letalski varnosti je zelo ohlapna, varnostni predpisi pa niso bili izdani; upravljanje varnosti se ne izvaja na ravni pristojnega organa; zdi se, da se LYCAA pri izboljševanju svoje sposobnosti za kratkoročno doseganje sprejemljivih rezultatov opirajo na podporo zunanjih svetovalcev, zaradi omejenih učinkov na krepitev zmogljivosti pa ti rezultati niso trajni; nejasno je, ali so vsi letalski prevozniki certificirani in pod nadzorom; letalski prevoznik *Libyan Airlines* je bil ponovno certificiran decembra 2013; svetovalci menijo, da obstajajo dokazi, da organizacija ustrezno upravlja varnost.
- (58) 4. marca 2014 je potekal sestanek Komisije, EASA, držav članic, predstavnika LYCAA in skupine predstavnikov letalskega prevoznika *Afriqiyah Airways*. Na tem sestanku je *Afriqiyah Airways* predložil informacije o nadaljnjem napredku glede varnostnih priporočil, ki izhajajo iz poročila o nesreči s smrtnim izidom, ki se je zgodila 12. maja 2010. Sprejetih je bilo več pobud, vendar so nekatere še vedno v začetnih fazah. Letalski prevoznik je obrazložil, da je sklenil pogodbo z irskim imetnikom AOC, da bi dva od svojih zrakoplovov Airbus A320 prenesel v irski register na podlagi zakupne pogodbe brez posadke in nato zrakoplov spet najel na podlagi pogodbe o najemu zrakoplova z osebjem, pri čemer bi delno uporabljal posadko *Afriqiyah Airways*, ki bi si prizadeval za pridobitev ustreznih potrdil za izvajanje letov v skladu z zakonodajo Unije.
- (59) 13. marca 2014 je potekal sestanek Komisije, EASA, držav članic, predstavnikov LYCAA in letalskega prevoznika *Libyan Airlines*. Na tem sestanku so LYCAA predstavili nove podatke o svojih nadzornih zmogljivostih, nadzornih dejavnostih in dejavnostih v zvezi s ponovno certifikacijo letalskih prevoznikov ter predstavili svoj napredek pri upravljanju varnosti. Na podlagi tega so LYCAA na koncu sestanka ponovno zagovarjali odpravo omejitev, saj so bili po njihovem mnenju vsi dogovorjeni pogoji izpolnjeni. *Libyan Airlines* ni pripravil predstavitve, postavljena pa so mu bila vprašanja o upravljanju varnosti. Na podlagi danih odgovorov Komisija meni, da je to področje treba nadalje razviti.
- (60) V dopisu Komisiji z dne 20. marca 2014 so LYCAA ponovno povzeli svoje ukrepe za zagotovitev delujočega organa za civilno letalstvo v skladu z mednarodnimi varnostnimi standardi ter ukrepe za odpravo omejitev, ki jih trenutno nalagajo libijskim letalskim prevoznikom v dogovoru s Komisijo in Odborom za varnost v zračnem prometu.

- (61) V istem dopisu z dne 20. marca 2014 pa so LYCAA tudi potrdili, da ne bodo sami ukrepali glede sedanjih omejitev pri opravljanju letov in da bo „kakršno koli ukrepanje usklajeno z Odborom za varnost v zračnem prometu“.
- (62) Komisija in Odbor za varnost v zračnem prometu sta zadovoljna z napredkom, ki so ga dosegli LYCAA, in sta navedla, da mora nadaljnji razvoj temeljiti na osnovi, ki jo je vzpostavilo njihovo sedanje vodstvo.
- (63) Komisija in Odbor za varnost v zračnem prometu sta potrdila, da LYCAA vsem libijskim letalskim prevoznikom še naprej nalagajo omejitve glede opravljanja letov v Uniji, kot zahtevata Komisija in Odbor za varnost v zračnem prometu.
- (64) Zato se ocenjuje, da glede letalskih prevoznikov iz Libije na tej stopnji ni razlogov za spremembo seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji. Vendar sta Komisija in Odbor za varnost v zračnem prometu navedla, da morajo LYCAA, preden nameravajo prevoznikom izdati dovoljenje za opravljanje letov v Unijo, Komisiji in Odboru za varnost v zračnem prometu zadovoljivo dokazati, da je bil postopek ponovne certifikacije uspešno zaključen in da je vzpostavljen trajnostni stalni nadzor v skladu s standardi ICAO. Za pridobitev teh dokazov in pod pogojem, da se zagotovi ustrezna varnostna ureditev, je Odbor za varnost v zračnem prometu zaprosil Komisijo, naj v Libijo čim prej (najbolje pred naslednjim srečanjem Odbora) pošlje skupino strokovnjakov iz EASA in EU, ki bi izvedla oceno na kraju samem.
- (65) V primeru, da kakršne koli pomembne varnostne informacije nakažejo, da obstajajo neposredna varnostna tveganja, ki so posledica neizpolnjevanja mednarodnih varnostnih standardov, bi bila Komisija prisiljena sprejeti nadaljnje ukrepe v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

Letalski prevozniki z Madagaskarja

- (66) Za letalskega prevoznika *Air Madagascar* veljajo omejitve pri opravljanju letov in je uvrščen na seznam v Prilogi B v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 390/2011 ⁽¹⁾. Posvetovanja s pristojnimi organi Madagaskarja (v nadaljnjem besedilu: ACM) in prevoznikom *Air Madagascar* od takrat potekajo z namenom, da se pridobijo novi podatki o napredku pri izvajanju korektivnih ukrepov.
- (67) V odziv na večkratne zahteve ACM in letalskega prevoznika *Air Madagascar* za ponovno oceno omejitev pri opravljanju letov, ki jih nalaga Izvedbena uredba (EU) št. 390/2011, je Komisija s pomočjo EASA in strokovnjakov iz držav članic med 10. in 13. februarjem 2014 izvedla ocenjevalni obisk Madagaskarja. Namen obiska je bil preveriti, ali ACM in *Air Madagascar* zadovoljivo izvajata ukrepe za odpravo varnostnih pomislekov iz navedene uredbe.
- (68) Med obiskom ocenjevalne skupine ACM ni uspelo predložiti dokazil o učinkovitosti korektivnega in preventivnega akcijskega načrta, kot je bil pripravljen in se izvaja za odpravo vprašanja pomanjkanja ustreznega varnostnega nadzora operacij prevoznika *Air Madagascar*. Ocenjevalci so ugotovili, da je bilo v okviru programa za nadzor dejavnosti *Air Madagascar*, sprejetega za leto 2013, na področjih operacij in licenciranja skupno opravljenih le 60 % rednih pregledov, na področju plovnosti pa manj kot 25 %. Analiza pregledov, ki so jih opravili ACM, je tudi pokazala, da so bile ugotovitve zaključene na podlagi načrtov korektivnih ukrepov in ne na podlagi preveritve izvedenih ukrepov.
- (69) Pomanjkanje ustrezno usposobljenega osebja so ACM izpostavili kot glavni vzrok za nepravilno izvajanje ustreznega nadzornega programa. O tej točki je Odbor za varnost v zračnem prometu že razpravljal novembra 2012. Takrat so ACM, kot je navedeno v Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 1146/2012 ⁽²⁾, obvestili Odbor za varnost v zračnem prometu, da so sklenili dveletno pogodbo za pridobitev zunanje tehnične pomoči, ki jim bo v podporo pri izpolnjevanju njihovih obveznosti v zvezi z varnostnim nadzorom. Ocenjevalci so med obiskom ugotovili, da je bila ta pogodba začasno prekinjena 6 mesecev po začetku njene veljavnosti.

⁽¹⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 390/2011 z dne 19. aprila 2011 o spremembi Uredbe (ES) št. 474/2006 o vzpostavitvi seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti (UL L 104, 20.4.2011, str. 10).

⁽²⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 1146/2012 z dne 3. decembra 2012 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 (UL L 333, 5.12.2012, str. 7)).

- (70) Izvajanje korektivnega in preventivnega akcijskega načrta, ki ga je pripravil *Air Madagascar* zaradi omejitev pri opravljanju letov, ki jih nalaga Izvedbena uredba (EU) št. 390/2011, so ocenjevalci ocenili med obiskom letalskega prevoznika. Ocenjevalci so prejeli dokazila o napredku letalskega prevoznika v zvezi s sistemi upravljanja plovnosti zrakoplovov, dokumentacijo in nadzorom kakovosti. Letalski prevoznik je ugotovil, da so ti sistemi upravljanja plovnosti najbolj pomanjkljivi, kot je pokazala analiza ključnih vzrokov rezultatov v okviru programa SAFA.
- (71) Ocena, ki so jo pripravili ocenjevalci, ni pokazala nobenih pomembnih ugotovitev na področjih operacij in licenciranja, izraženi pa so bili nekateri pomisleki na področju plovnosti, kar kaže, da so še vedno potrebne izboljšave postopkov, ki jih je vzpostavil letalski prevoznik. Poleg tega število in narava priporočil, ki so jih ocenjevalci dali prevozniku *Air Madagascar*, kažeta na odvisnost letalskega prevoznika od rezultatov nadzornih dejavnosti, ki jih izvajajo tretje strani za stalno izboljševanje njegovih varnostnih sistemov.
- (72) Za odpravo pomanjkljivosti, ugotovljenih med obiskom EU za oceno varnosti, so ACM in *Air Madagascar* razvili dva različna načrta korektivnih in preventivnih ukrepov.
- (73) Po zahtevi ACM in *Air Madagascar* za ponovno oceno omejitev pri opravljanju letov, ki jih nalaga Izvedbena uredba (EU) št. 390/2011, ju je 26. marca 2014 zaslíšal Odbor za varnost v zračnem prometu. Ob tej priložnosti sta ACM in *Air Madagascar* predložila podatke o načrtu korektivnih ukrepov, pripravljenem za obravnavanje ugotovitev obiska na kraju samem. ACM so tudi izjavili, da so letalske operacije vseh letalskih prevoznikov, certificiranih na Madagaskarju, razen prevoznika *Air Madagascar*, omejene na domače lete. Odstopanje od tega pravila velja le za evakuacijske lete iz medicinskih razlogov. Komisija in Odbor za varnost v zračnem prometu sta poudarila, da mora biti Komisija obveščena o kakršni koli spremembi te politike.
- (74) Medtem ko je Odbor za varnost v zračnem prometu priznal napredek ACM in prevoznika *Air Madagascar* pri izvajanju mednarodnih varnostnih standardov, je moral na podlagi poročila o obisku EU za oceno varnosti ter informacij, ki so jih zagotovili ACM in *Air Madagascar* med zaslíšanjem pred Odborom za varnost v zračnem prometu, zaključiti, da so še vedno potrebne nadaljnje izboljšave, zlasti pri nadzornih dejavnostih ACM. Zato se v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 ocenjuje, da mora biti *Air Madagascar* še vedno vključen v Prilogo B.
- (75) 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 Madagascar*.

Letalski prevozniki iz Islamske republike Mavretanije

- (76) Države članice so v skladu z Uredbo (EU) št. 965/2012 preverile dejansko izpolnjevanje ustreznih varnostnih standardov, in sicer s preverjanji na ploščadi, opravljenimi na zrakoplovih, licenciranih v Mavretaniji. Najnovejša analiza SAFA, ki jo je opravila EASA, kaže, da je bilo na treh zrakoplovih letalskega prevoznika *Mauritania Airlines International* opravljenih enajst preverjanj. Čeprav analiza pomanjkljivosti, ugotovljenih med temi pregledi SAFA, kaže rahlo izboljšanje stanja, je EASA sodelujočim državam priporočila, naj svoje preglede še naprej osredotočajo na tega prevoznika. Zadnji pregledi kažejo neenakomeren trend s številnimi ugotovitvami, tudi kategorije 3 (raven ugotovitve v okviru pregledov SAFA, ki ima lahko velik vpliv na varnost).
- (77) Komisija in EASA sta od nacionalnih organov Mavretanije (v nadaljnjem besedilu: ANAC) zahtevali dodatne informacije, zlasti redna poročila o varnosti, od *Mauritania Airlines International* pa dodatne informacije v zvezi s spremljanjem varnosti. Prevoznik *Mauritania Airlines International* je končno poslal predhodne informacije o izvajanju in delovanju svojega sistema za upravljanje varnosti.
- (78) Odbor za varnost v zračnem prometu je opozoril, da morajo ANAC in *Mauritania Airlines International* še naprej izboljševati stanje, zlasti glede posredovanja varnostnih informacij Komisiji. Komisija je izjavila, da bo Mavretanijo ponovno spomnila na pomembnost zavez, ki jih je slednja sprejela v zvezi s svojim načrtom korektivnih ukrepov, na potrebo po izvedbi analize poglobitvenih vzrokov in na potrebo po rednem pošiljanju poročil, ki jih morata zagotavljati ANAC in *Mauritania Airlines International*.
- (79) Zato se na podlagi skupnih meril ocenjuje, da glede letalskih prevoznikov iz Islamske republike Mavretanije na tej stopnji ni razlogov za spremembo seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji. Če rezultati prihodnjih preverjanj na ploščadi v okviru SAFA ali kakršne koli druge zadevne informacije o varnosti pokažejo, da so se varnostni standardi poslabšali in so pod sprejemljivo ravnjo, bi bila Komisija prisiljena razmisliti o ukrepih v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

Letalski prevozniki iz Mozambika

- (80) Pristojni organi Mozambika (v nadaljnjem besedilu: IACM) so poročali o tekočem izvajanju načrta korektivnih ukrepov, ki je bil predložen ICAO in ga je ta odobrila. Zadnje poročilo o napredku, ki sta ga prejeli Komisija in EASA med telekonferenco 26. februarja 2014 in ga je spremljalo več podpornih dokumentov, predloženih 13. marca 2014, kaže, da si IACM še naprej prizadevajo za posodobitev pravnega okvira z okrepitevijo zahtev glede obveznega in prostovoljnega poročanja o dogodkih, preiskav nesreč in incidentov, prestrezanja zrakoplovov in vzpostavitve državnega varnostnega programa. Pripravlja se ločitev regulatorja in izvajalcev služb, prenos dejavnosti zagotavljanja letalskih informacij z IACM na obstoječega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa Aeroportos de Moçambique pa je v teku. Nadaljuje se zaposlovanje in usposabljanje osebja, da bi se dodatno okrepila nadzorna zmogljivost, zlasti na področjih operacij in licenciranja, navigacije in aerodromov, plovnosti, priprave in izvrševanja pravil, sporazumov o zračnem prevozu, upravljanja zračnega prometa in komunikacij ter navigacije in nadzora. V teku je podaljševanje veljavnosti licenc vseh služb zračnega prometa, ki bo zaključeno do junija 2014. Leta 2014 se bo začel postopek certifikacije letališča Maputo, ki se bo nato izvedel še za druga tri letališča za mednarodni promet. Certifikacija izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa se bo začela septembra 2014 in bo temeljila na posodobljenih predpisih, ki bodo začeli veljati konec marca 2014.
- (81) IACM še naprej obravnavajo ugotovitve USOAP v smislu vprašanj protokola USOAP in večina zahtevanih predpisov in postopkov za podporo odgovorom je bila pripravljena in predložena preko spletnega orodja CMA organizacije ICAO. ICAO mora te ukrepe še potrditi.
- (82) Proračun IACM za leto 2014 je bil povečan za skoraj 20 %, kar kaže na nadaljnjo politično podporo in zavezanost okrepitvi njihove zmogljivosti in učinkovitosti.
- (83) Letalski prevoznik *Linhas Aéreas de Moçambique* je bil vpleten v nesrečo, ki se je zgodila 29. novembra 2013. Eden od njegovih zrakoplovov Embraer ERJ-190, ki je letel iz Maputa v Luando, je strmoglavil v Nabiji, pri čemer so vsi na krovu izgubili življenje (28 potnikov, vključno s 6 državljani EU, in 6 članov posadke). Namibijska komisija za preiskave nesreč je 9. januarja 2014 objavila predhodno poročilo o preiskavi nesreče, njegove predhodne ugotovitve pa kažejo na namerno dejanje pilota. Končno poročilo o preiskavi nesreče se pričakuje do konca leta 2014.
- (84) IACM so prav tako sporočili, da letalski prevoznik *Linhas Aéreas de Moçambique* nadaljuje z izvajanjem višjih faz njihovega sistema za upravljanje varnosti, predvsem faze III. Kot prvi odziv na nesrečo je *Linhas Aéreas de Moçambique* okrepil operativne postopke, da bi zagotovil, da sta v vseh fazah leta v pilotski kabini dva člana posadke.
- (85) IACM so zahtevali, da ICAO izvede ICVM, da se potrdi napredek pri izvajanju njihovega načrta korektivnih ukrepov. ICAO jo namerava izvesti jeseni 2014.
- (86) IACM so tudi sporočili, da nadaljujejo postopek ponovne certifikacije letalskih prevoznikov, ki v celoti izpolnjujejo standarde in priporočene prakse ICAO, in v skladu s seznamom, ki so ga zagotovili, so do sedaj ponovno certificirali 13 letalskih prevoznikov (*LAM-Linhas Aéreas de Moçambique S.A.*, *MEX-Moçambique Expresso SARL*, *ETA-Empresa de Transportes Aéreos Lda*, *CPY-Cropsprayers*, *CFM-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda*, *KAY-Kaya Airlines Lda*, *SAM-Solenta Aviation Mozambique SA*, *HCP-Helicópteros Capital Lda*, *SAF-Safari Air Lda*, *CRA-CR Aviation Lda*, *COA-Coastal Aviation*, *TTA-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* in *OHI-Omni Helicópteros International Lda*). Ker IACM ni uspelo predložiti dokazov, da se bo varnostni nadzor nad temi trinajstimi letalskimi prevozniki izvajal v skladu z mednarodnimi varnostnimi standardi, se na podlagi skupnih meril ocenjuje, da bi bilo treba vse te prevoznike vključiti v Prilogo A.
- (87) Zaradi nezadostnega napredka pri postopku ponovne certifikacije so IACM začasno preklicali spričevalo treh letalskih prevoznikov (*Emilio Air Charter Lda*, *Aero-Serviços SARL* in *Unique Air Charter Lda*) in prizemljili njihove flote. Ker odvzem spričeval ni dokončen in ker IACM ni uspelo predložiti dokazov, da se varnostni nadzor nad temi tremi letalskimi prevozniki izvaja v skladu z mednarodnimi varnostnimi standardi, se na podlagi skupnih meril ocenjuje, da bi bilo treba vse te prevoznike vključiti v Prilogo A.
- (88) Komisija in Odbor za varnost v zračnem prometu sta pozdravila občuten napredek, o katerem so poročali IACM, in sicer pri odpravljanju pomanjkljivosti, ki jih je ugotovila ICAO, ter spodbudila njihova prizadevanja za dokončno vzpostavitev letalskega sistema, ki bo v celoti skladen z mednarodnimi standardi. Komisija in Odbor za

varnost v zračnem prometu sta tudi potrdila in pozdravila trajne izboljšave v okviru stalnih prizadevanj za sprejetje in upoštevanje mednarodnih varnostnih standardov, o katerih poroča *Linhas Aéreas de Moçambique*. Glede na že dosežen občuten napredek in pričakovani nadaljnji napredek se ocenjuje, da se bo v zadnjem četrtletju leta 2014 izvedla misija EU za oceno varnosti.

Letalski prevozniki iz Nepala

- (89) Po sprejetju Izvedbene Uredbe Komisije (EU) št. 1264/2013 ⁽¹⁾ so bili vsi letalski prevozniki, certificirani v Nepal, vključeni v Prilogo A k Uredbi Komisije (ES) št. 474/2006.
- (90) Komisija je ob pomoči strokovnjakov iz EASA in držav članic med 3. in 8. februarjem 2014 obiskala Nepal, da bi nadalje ocenila zmogljivosti nepalskega pristojnega organa (v nadaljnjem besedilu: CAAN) in več nepalskih letalskih prevoznikov ter tako ugotovila, ali bi bila mogoča kakršna koli sprostitev prepovedi opravljanja letov. V oceno so bili vključeni naslednji letalski prevozniki: *Nepal Airlines Corporation*, *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air*, *Yeti Airlines* in *Sita Air*.
- (91) Komisija je poročilo ocenjevalnega obiska predložila Odboru za varnost v zračnem prometu. Glavne ugotovitve na podlagi ocene letalskih prevoznikov so bile, da so letalski prevozniki *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air* in *Yeti Airlines* pokazali dobro razumevanje vprašanj upravljanja varnosti in da so zagotovili dokaze o skladnosti z nacionalnimi varnostnimi predpisi, medtem ko prevozniku *Sita Air* ni uspelo dokazati, da je sposoben varno opravljati lete, ter ni dokazal popolne stalne plovnosti zrakoplova, ki ga uporablja. Poleg tega ni v celoti upošteval vseh varnostnih priporočil, ki so bila izdana zaradi nesreče s smrtnim izidom leta 2012, ter pri nobenem delu svojih usposabljanj ni uporabljal simulatorja.
- (92) Glede prevoznika *Nepal Airlines Corporation* je Odbor za varnost v zračnem prometu ugotovil, da je osnovni okvir za upravljanje varnosti sicer vzpostavljen, vendar mora prevoznik uvesti učinkovitejše metode za spodbujanje varnosti, boljše poročanje in analize ter da si mora postaviti cilje varnostne uspešnosti in količinsko opredeliti „sprejemljivo raven varnosti“, ki naj bi jo zagotavljal v skladu s svojo varnostno politiko. Odbor za varnost v zračnem prometu je bil tudi seznanjen z ambicioznimi načrti širitve prevoznika *Nepal Airlines Corporation*, v skladu s katerimi naj bi se flota tega prevoznika v enem letu povečala za tri nove tipe zrakoplovov, pri čemer je opozoril, da se morajo taki načrti ustrezno upravljanjati, da se preprečijo varnostna tveganja.
- (93) Poleg tega se je 16. februarja 2014 zgodila nesreča, v katero je bil vpleten zrakoplov prevoznika *Nepal Airlines Corporation* in v kateri je življenje izgubilo vseh 18 oseb na krovu, vključno z enim državljanom Unije. Komisija je 3. marca 2014 CAAN poslala dopis, v katerem je zahtevala informacije o nesreči in ukrepih, ki jih je CAAN sprejel, da bi se preprečile podobne nesreče v prihodnosti. CAAN je odgovoril z dopisom z dne 18. marca 2014, v katerem je predstavil sprejete ukrepe. Vendar te informacije niso zadostovale, saj Komisiji niso omogočile, da bi ocenila, ali so ukrepi, ki jih je sprejel CAAN, ustrezni glede na resnost nesreče.
- (94) V zvezi s CAAN je ocena razkrila resne pomanjkljivosti, zlasti na področjih licenciranja in usposabljanja osebja, certifikacije letalskih prevoznikov in nadzora na področju zračnih operacij.
- (95) Glede licenciranja in usposabljanja pilotov je bilo ugotovljeno, da pristojni organi niso upoštevali zahtev ICAO iz Priloge 1, zlasti glede odobritve organizacij za usposabljanje, teoretičnega znanja, potrjevanja tujih licenc in simulacijskih naprav za usposabljanje. Zato ni bilo mogoče zagotoviti, da so piloti dovolj usposobljeni za svoje naloge v skladu z veljavnimi standardi ICAO.
- (96) Zaradi teh pomanjkljivosti ni bilo mogoče zagotoviti, da ocenjeni letalski prevozniki, ki so se zanašali na certificiranje in licenciranje s strani CAAN, izpolnjujejo ustrezne standarde ICAO.
- (97) ICAO je julija 2013 izvedla ICVM, na podlagi katere je bil izdan resen varnostni pomislek v zvezi z operacijami zrakoplovov. Ukrepi iz prvotnega načrta korektivnih ukrepov, ki ga je CAAN predložil ICAO, da bi se z njimi odpravile pomanjkljivosti, navedene v resnem varnostnem pomisleku, niso bili zaključeni do izteka roka, zato resni varnostni pomislek še naprej velja. Komisija in Odbor za varnost v zračnem prometu sta bila tudi obveščena, da je po mnenju ICAO izvajanje še vedno nezadostno, kar vpliva na zmogljivost države na področjih primarne letalske zakonodaje in predpisov za civilno letalstvo, organizacijo civilnega letalstva ter licenciranje in usposabljanje osebja.

⁽¹⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 1264/2013 z dne 3. decembra 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 (UL L 326, 6.12.2013, str. 7).

- (98) Komisija in Odbor za varnost v zračnem prometu sta potrdila, da je CAAN od revizije ICAO leta 2009 in ICVM, ki jo je ICAO izvedla leta 2013, dosegel določen napredek, in sicer z uvedbo sprememb zakona o letalstvu ter novih in spremenjenih zahtev, priročnikov in postopkov. Kljub temu pa so bile številne spremembe nepopolne in bi se morale izvajati na trajnosten način.
- (99) Komisija in Odbor za varnost v zračnem prometu sta potrdila težave CAAN pri zagotavljanju trajnostnega napredka ter sta spodbudila Unijo in države članice k zagotavljanju tehnične pomoči. Komisija je ponovno izrazila svojo zavezanost, da oceni možnosti za razširitev obstoječega programa tehničnega sodelovanja med CAAN in EASA.
- (100) Glede na poročilo o ocenjevalnem obisku EU na kraju samem, neodpravljeni resni varnostni pomislek ICAO in dejstvo, da se je od zadnje posodobitve zgodila nova nesreča s smrtnim izidom, sta Komisija in Odbor za varnost v zračnem prometu zaključila, da pristojni organi Nepala niso zmožni zadostno izvajati in uveljavljati ustreznih mednarodnih varnostnih standardov na ravni, ki bi upravičila sprostitev prepovedi opravljanja letov za enega ali več letalskih prevoznikov.
- (101) Zato se na podlagi skupnih meril ocenjuje, da glede letalskih prevoznikov iz Nepala na tej stopnji ni razlogov za spremembo seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji.

Letalski prevozniki s Filipinov

- (102) Komisija je predstavnike filipinskega organa za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: CAAP) in letalskega prevoznika *Cebu Pacific Air* povabila na tehnični sestanek, ki je potekal 28. januarja 2014, da bi podrobneje razpravljali o varnostnih ukrepih in drugih pomembnih dejavnikih v zvezi z izletom zrakoplova z vzletno-pristajalne steze, ki se je zgodil na mednarodnem letališču Davao 2. junija 2013.
- (103) Sestanka so se udeležili Komisija, strokovnjaki iz EASA in držav članic ter visoki predstavniki CAAP in *Cebu Pacific Air*.
- (104) CAAP je predložil podrobne podatke o regulativnem nadzoru prevoznika *Cebu Pacific Air*. Ti so vključevali informacijo, da je nadzorni in regulativni odbor CAAP 20. junija 2013 izvršnemu direktorju prevoznika *Cebu Pacific Air* poslal dopis s podatki o korektivnih ukrepih CAAP v zvezi z nesrečo. Ukrepi so vključevali zahtevo, da odgovorni direktorji in letališki upravljavci (station managers) prevoznika *Cebu Pacific Air* izvedejo ponovno oceno s poudarkom na izvajanju letov, sistemu za upravljanje varnosti in poslovni kulturi. CAAP je tudi sporočil, da namerava v simulatorju letenja izvesti naključno vzorčenje usposobljenosti letalske posadke za odzivanje v neobičajnih razmerah. Z organizacijskega vidika je bil letalski prevoznik pozvan, naj spremeni svojo politiko glede trajanja priprave zrakoplovov na povratni let, in sicer s podaljšanjem tega časa s 30 na 45 minut.
- (105) *Cebu Pacific Air* je 4. oktobra 2013 odgovoril na dopis z dne 20. junija 2013 in zagotovil povzetek ukrepov, ki jih je že začel izvajati. Ti ukrepi vključujejo spremembo organizacijske strukture prevoznika, usposabljanje za vse zaposlene v zvezi s sistemom za upravljanje varnosti, vzpostavitev skupin za varnostno ukrepanje v vseh oddelkih na področju upravljanja operacij in naključna ocenjevanja v simulatorjih, ki so bila izvedena med 3. in 19. julijem 2013 v centru za usposabljanje letalskega prevoznika. Zagotovil je tudi specifične podatke o spremembah glede usposabljanja, vključno s programom usposabljanja za linijsko usmerjeno letenje, in o dejstvu, da bodo posadke opravile okrepljeno usposabljanje v simulatorju, v okviru katerega se bodo izmenično opravljali usposabljanje za linijsko usmerjeno letenje in preverjanja usposobljenosti. V zvezi z organizacijskim priporočilom glede trajanja priprave zrakoplovov na povratni let je prevoznik sporočil, da se bo z zimskim urnikom za 2013 to podaljšalo na 45 minut.
- (106) Poleg tega je CAAP vsem filipinskim letalskim prevoznikom 2. avgusta 2013 poslal dopis v zvezi z varnostno preiskavo, ki se je izvajala na zrakoplovu Airbus 319/320, pri čemer se je skliceval na potrebo po proaktivnem ukrepanju. Dopis je vključeval podrobne podatke o usposabljanju za nenatančni prilet in neuspeli prilet, ki ga morajo opraviti posadke letalskih prevoznikov. *Cebu Pacific Air* je odgovoril 4. oktobra 2013 in sporočil spremembe, ki jih je izvedel v zvezi s tem.
- (107) Poleg tega je filipinski odbor za letalske nesreče in preiskave sprožil preiskavo nesreče z izletom zrakoplova prevoznika *Cebu Pacific Air* z vzletno-pristajalne steze, ki se je zgodila 2. junija 2013 v Davau. Dne 13. decembra 2013 je vodja preiskave obvestil odgovornega za varnost pri *Cebu Pacific Air*, da je preiskava v teku, ter mu sporočil podatke iz osnutka končnega poročila in podrobne podatke, ki so bili na voljo v zvezi z zaključki in priporočili za CAAP in *Cebu Pacific Air*.

- (108) CAAP je izvedel program okrepljenega nadzora nad prevoznikom *Cebu Pacific Air*. Program minimalnih zahtevanih letnih inšpekcijskih pregledov je bil spremenjen s povečanjem števila rednih inšpekcijskih pregledov s 34 v letu 2013 na 62.
- (109) V zvezi z nesrečo, ki se je zgodila 2. junija 2013, je *Cebu Pacific Air* zagotovil povzetek sprejetih ukrepov. Ti ukrepi so vključevali odgovore, zagotovljene CAAP med njegovo preiskavo, in podatke v zvezi s kontrolo in nadzorom izvajanja letov. Drugi navedeni ukrepi so vključevali podatke o analizi podatkov o letu in njegovem programu za ublažitev posledic izleta z vzletno-pristajalne steze. Program je razdeljen na takojšnje, srednjeročne in dolgoročne ukrepe, ključni sestavni del pa so podatki iz podpornega programa za zrakoplove tipa Airbus. V zvezi s tem podpornim programom je bil opravljen obširen tehnični obisk, ki je vključeval analizo podatkov o letu, pripravljene pa so bile tudi ugotovitve glede letov in simulatorja.
- (110) *Cebu Pacific Air* in CAAP sta predložila tudi podatke o tekočem programu posodobitve priletnih postopkov z območno navigacijo ter o infrastrukturnih in tehničnih spremembah, ki so že bile izvedene. Dogovorjeno je bilo, da se v skladu s srednjeročnim načrtom v okviru splošnega svežnja blažilnih ukrepov nadomesti večina obstoječih talnih elementov za pomoč pri nenatančnem priletu.
- (111) CAAP je predložil tudi nekaj podatkov o uvedbi Airbusa A330 v floto prevoznika *Cebu Pacific Air*, pri čemer je navedel, da je moral letalski prevoznik zaradi s tem povezane spremembe AOC opraviti 100 ur testnega letenja znotraj Azije v okviru nekomercialnega letalskega prevoza, preden je lahko začel izvajati komercialni prevoz. CAAP prevozniku *Cebu Pacific Air* ni izdal dovoljenja za izvajanje operacij povečanega doleta z dvomotornimi letali (ETOPS), saj je čakal, da se opravi nadaljnja ocena in da prevoznik pridobi izkušnje z izvajanjem operacij.
- (112) Na tehničnem sestanku 28. januarja 2014 so se s podrobnim zaslisanjem pridobile informacije o nedavnih incidentih, v katere je bil vpleten *Cebu Pacific Air*. Dva od obravnavanih incidentov sta bila izleta z vzletno-pristajalne steze. V prvega je bil vpleten zrakoplov tipa ATR in se je zgodil 2. junija 2013 v Davau, v drugega, ki se je zgodil 13. junija 2013 v Manili, pa je bil vpleten Airbus 319. V obeh primerih se je zrakoplov po izletu vrnil na vzletno-pristajalno stezo. Na predstavitvi je CAAP predstavil tudi povzetek nesreč in incidentov v obdobju 2010–2013, v katere so bili vpleteni letalski prevozniki, certificirani na Filipinih.
- (113) *Cebu Pacific Air* je zagotovil podatke o svoji sedanji floti in predstavil načrte za povečanje flote in rut.
- (114) Na sestanku 28. januarja 2014 sta CAAP in *Cebu Pacific Air* predstavila tudi najnovejše podatke v zvezi s svojimi odgovori glede ugotovitev preveritvenega obiska na kraju samem, ki ga je EU izvedla med 3. in 7. junijem 2013.
- (115) 26. marca 2014 je CAAP in *Cebu Pacific Air* zaslíšal Odbor za varnost v zračnem prometu. CAAP je zagotovil podatke o usposabljanju inšpektorjev za seznanitev s sistemom za upravljanje varnosti. Poleg tega je CAAP sporočil Odboru, da je za svoje nadzorne sisteme izvedel postopek javnih naročil za informacijsko tehnologijo. CAAP je zagotovil pregled stanja filipinskega državnega varnostnega programa. Na podlagi tehničnega sestanka z dne 28. januarja 2014 je CAAP glede nadzora nad prevoznikom *Cebu Pacific Air* poudaril, da se izvaja okrepljen nadzorni program.
- (116) Na zaslišanju prevoznika *Cebu Pacific Air* pred Odborom za varnost v zračnem prometu 26. marca 2014 je prevoznik zagotovil podatke o svoji sedanji organizacijski strukturi in sporočil, da od januarja 2014 uporablja 50 zrakoplovov, vključno s tremi Airbusi A330. Letalski prevoznik je zagotovil izpisek iz svojega registra za opredeljevanje nevarnosti in tveganja, vključno s podatki o sprejetih ukrepih za zmanjšanje tveganja in cilji za leto 2014 v zvezi z zagotavljanjem varnosti. *Cebu Pacific Air* je Odboru za varnost v zračnem prometu sporočil, da je njegova stopnja pridobivanja analiz podatkov o letu znašala 94 %. Predložil je pregled svojega sistema za ocenjevanje in upravljanje varnosti ter podrobno analizo svojih podatkov o neuspešnih priletih in nestabilnih pristankih. Zagotovil je tudi podatke v zvezi s svojo kulturo poročanja, vključno z informacijo, da ima vzpostavljen sistem za zaupno poročanje, podatke o svojem sedanjem programu CRM (upravljanje virov posadk) ter informacije o svojih zahtevah glede izkušenj, ki jih morajo imeti poveljujoči piloti, tako za polete na kratke kot tudi za polete na dolge razdalje z zrakoplovi tipa Airbus.
- (117) Odbor za varnost v zračnem prometu je ugotovil, da je prevoznik *Philippine Airlines* 4. novembra 2013 ponovno začel opravljati lete v Unijo, potem ko je bil julija 2013 črtan iz Priloge A k Uredbi Komisije (ES) št. 474/2006. Od ponovnega začetka izvajanja letov v Unijo poročila preverjanj na ploščadi, izvedenih v okviru programa SAFA, ne nakazujejo trendov, ki bi lahko bili vzrok za zaskrbljenost.

- (118) Glede na dokaze, predložene v zvezi z nadzorom CAAP nad prevoznikom *Cebu Pacific Air*, ter sposobnost tega prevoznika, da upošteva ustrezne varnostne predpise za letalstvo, in izjave pristojnega organa in letalskega prevoznika na zaslišanju pred Odborom za varnost v zračnem prometu se v skladu s skupnimi merili ocenjuje, da je treba *Cebu Pacific Air* izvzeti iz prepovedi opravljanja letov, ki velja za vse letalske prevoznike, ki so registrirani na Filipinih, in ga je treba umakniti iz Priloge A k Uredbi Komisije (ES) št. 474/2006.
- (119) Države članice so se dogovorile, da bodo v skladu z Uredbo (EU) št. 965/2012 preverjale dejansko izpolnjevanje ustreznih varnostnih standardov prevoznikov *Philippine Airlines* in *Cebu Pacific Air* s prednostno razvrstitvijo preverjanj na ploščadi. Če rezultati teh preverjanj ali kakršne koli druge zadevne varnostne informacije pokažejo, da navedeni mednarodni varnostni standardi niso izpolnjeni, bi bila Komisija prisiljena ukrepati v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

Letalski prevozniki iz Ruske federacije

- (120) Komisija, EASA in države članice še naprej pozorno spremljajo varnost letalskih prevoznikov, ki so certificirani v Ruski federaciji in opravljajo letalske prevoze v Unijo, vključno s prednostno razvrstitvijo preverjanj na ploščadi, ki se opravljajo na ruskih letalskih prevoznikih v skladu z Uredbo (EU) št. 965/2012.
- (121) Za potrditev, da so bile ugotovitve, ki izhajajo iz preverjanj v okviru SAFA, ustrezno obravnavane, se je Komisija s pomočjo EASA in držav članic 10. marca 2014 sestala z Rusko zvezno agencijo za zračni promet (v nadaljnjem besedilu: FATA). Na sestanek so bili povabljeni tudi predstavniki letalskega prevoznika *Kogalymavia*, da bi poročali o korektivnih ukrepih, ki jih je od prejšnjega posvetovanja v novembru 2013 ta letalski prevoznik sprejel za izboljšanje varnosti letenja.
- (122) Na sestanku je FATA poudarila, da zadnji rezultati preverjanj na ploščadi v okviru SAFA pri ruskih letalskih prevoznikih, ki izvajajo lete v Unijo, ne predstavljajo razloga za zaskrbljenost, vendar je navedla, da je v primerih večjih ali ponavljajočih se ugotovitev izvedla nenapovedane preglede in strogo nadzorovala odpravljanje ugotovljenih nepravilnosti. FATA je tudi sporočila, da je po obširni reviziji regionalnega urada v Tatarstanu in vseh prevoznikov pod nadzorom tega urada preklicala spričevali letalskih prevoznikov *Tulpar Airlines* in *Tatarstan Airlines* zaradi večjih pomanjkljivosti v njunem upravljanju varnosti. Glede *Kogalymavia* je FATA sporočila, da je bilo v zadnjih štirih mesecih pri tem prevozniku izvedenih več nenapovedanih pregledov zaradi visokega razmerja ugotovitev v okviru pregledov SAFA v letu 2013. FATA je sporočila, da je do danes letalski prevoznik zaključil vse prejšnje ugotovitve in da lahko opravlja domače in mednarodne lete pod pogoji iz njegovega AOC.
- (123) Na sestanku je *Kogalymavia* predstavil korektivne ukrepe, ki jih trenutno izvaja. Letalski prevoznik je sporočil, da se je njegova uspešnost v okviru SAFA izboljšala, ker se je razmerje ugotovitev zmanjšalo na 3,49, ter da je uvedel pomembne strukturne in tehnične spremembe, kot so: začetek izvajanja obširnega načrta za prenovo notranjosti letalske kabine; prenos izvajanja vseh dejavnosti upravljanja stalne plovnosti na organizacijo, ki jo je odobrila EASA; reorganizacija dobavne verige rezervnih delov; vzpostavitev centra za nadzor vzdrževanja; zamenjava večine osebja v oddelku za vzdrževanje in imenovanje novega glavnega inženirja z ustreznimi izkušnjami.
- (124) Na podlagi informacij, prejetih med temi posvetovanji, je bilo sklenjeno, da zaslihanje ruskih letalskih organov ali letalskih prevoznikov, certificiranih v Ruski federaciji, pred Odborom za varnost v zračnem prometu ni potrebno. FATA je bila zaprosena, naj nad več letalskimi prevozniki z visokim razmerjem ugotovitev SAFA izvaja poostren nadzor in o tem ustrezno obvešča Komisijo. Glede prevoznika *Kogalymavia* je Komisija navedla, da je treba kljub ugotovljenim izboljšavam trajnost ukrepov, ki jih je sprejel prevoznik, še oceniti, prav tako pa tudi učinkovitost njegovega upravljanja varnosti.
- (125) Zato se v skladu s skupnimi merili 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. Če pa bi kakršne koli pomembne varnostne informacije nakazale, da obstajajo neposredna varnostna tveganja, ki so posledica neizpolnjevanja mednarodnih varnostnih standardov, bi bila Komisija prisiljena sprejeti ukrepe v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

- (126) Varnost letalskih prevoznikov, certificiranih v Ruski federaciji, ki opravljajo letalske prevoze v Unijo, je treba še naprej pozorno spremljati. Če rezultati preverjanj na ploščadi ali kakršne koli druge zadevne varnostne informacije pokažejo, da mednarodni varnostni standardi niso izpolnjeni, bi bila Komisija prisiljena ukrepati v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

Letalski prevozniki iz Sudana

- (127) Komisija je Odbor za varnost v zračnem prometu obvestila o svojem sodelovanju na letalski prireditvi, ki jo je organiziral sudanski organ za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: SCAA) 5. in 6. decembra 2013 v Kartumu. Komisija je tako lahko ugotovila, da je bil SCAA prestrukturiran in da ima politično podporo za nadaljnje naložbe v varnost. To podporo je pred lokalno letalsko skupnostjo in predstavniki ICAO javno izrazil sudanski minister, pristojen za civilno letalstvo.
- (128) Sudanske oblasti so dosegle očiten napredek v prizadevanjih, da bi postale verodostojen organ, zlasti s povečanjem proračuna, kar je SCAA omogočilo, da je zaposlil specializirano osebje in svoje osebje ustrezno usposobil.
- (129) Izboljšave morajo izvesti tudi letalski prevozniki s sudanskim AOC. Dva izmed njih, *Sudan Airways* in *Nova Airways*, sta nadgradila svoje standarde, njuni postopki pa so bili revidirani.
- (130) Komisija in Odbor za varnost v zračnem prometu sta pozdravila ta prizadevanja. Predvidela bi se lahko preveritvena misija Unije na kraju samem, ko bo SCAA menil, da so njegovi letalski prevozniki razvili zanesljive postopke, skladne z mednarodnimi standardi.
- (131) Zato se ocenjuje, da glede letalskih prevoznikov iz Sudana na tej stopnji ni razlogov za spremembo seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji.

Letalski prevozniki iz Kraljevine Svazi

- (132) Po reviziji USOAP iz leta 2007 so svazijski organi za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: SWACAA) ICAO zaprosili za novo kodo države in iz svojega registra izbrisali vse obstoječe registracije. SWACAA so preklicali tudi vse že izdane AOC, zato v državi trenutno ni nobenega veljavnega AOC.
- (133) Ker je decembra 2009 svoj mandat začel nov generalni direktor, so SWACAA jasno pokazali svojo zavezo obravnavanju ugotovitev iz leta 2007, ugotovljenih v okviru USOAP ICAO. SWACAA so za registriranje zrakoplovov pridobili novo kodo države ICAO (3DC).
- (134) Sprožena je bila obsežna reforma celotne nadzorne funkcije in dosežene so bile že večje spremembe: zaključena je bila reformulacija pravnega okvira, v teku je ločitev regulatorja in izvajalca letališke službe, sklenjena pa so bila tudi različna partnerstva s sosednjimi državami, ki se že izvajajo.
- (135) Komisija je 21. januarja 2014 povabila SWACAA na tehnični posvetovalni sestanek, ki je potekal 27. januarja 2014 v Bruslju. SWACAA so povabilo najprej sprejeli, nato pa so ga zavrnil in zaprosili za dodaten čas za pripravo.
- (136) EASA je med 10. in 14. marcem 2014 opravila misijo za tehnično pomoč, ki je bila usmerjena v zagotavljanje pomoči SWACAA pri krepitvi njihovih tekočih prizadevanj za povečanje zmogljivosti in pri zagotavljanju dodatnih smernic za najučinkovitejšo izvedbo nedokončanih dejavnosti revizije USOAP ICAO. Misija EASA za tehnično pomoč sicer ni bila revizija, vendar je bilo z njo ugotovljeno veliko število pomembnih izboljšanj.
- (137) SWACAA so 26. marca 2014 nastopili pred Odborom za varnost v zračnem prometu. SWACAA so sporočili, da trenutno izvajajo revidirani načrt korektivnih ukrepov, ki je bil dogovorjen z ICAO v maju 2013. V okviru tega načrta so bila s pomočjo močne politične podpore in zavezanosti ter okrepljenega financiranja velika prizadevanja usmerjena v ustrezno zaposlovanje in usposabljanje osebja. SWACAA so bili deležni podpore tudi v okviru projekta ICAO, ki ga izvaja njen odbor za tehnično sodelovanje in je namenjen zagotavljanju usposabljanja ter pravne in organizacijske podpore in krepitvi zmogljivosti nadzorne funkcije. Strokovnjaki ICAO, ki delajo pri tem projektu, ocenjujejo, da pomanjkanje učinkovitega izvajanja trenutno znaša 40 %, cilj pa je, da bi ob koncu projekta (konec junija 2014) ta odstotek znašal 35 %. V okviru nadaljnjih prizadevanj za zagotovitev trajnosti

po zaključku projekta bo Svazi od julija 2014 dalje gostil Organizacijo za varnost v letalstvu (SASO) Južnoafriške razvojne skupnosti (SADC). Strokovnjaki ICAO so tudi sporočili, da SWACAA ne prevzemajo odgovornosti za nadzor zrakoplovov, registriranih s staro kodo države ICAO (3D).

- (138) SWACAA so obravnavali in odgovorili na večino odprtih vprašanj protokola ter zagotovili dokazno gradivo preko spletnega orodja CMA organizacije ICAO. ICAO teh ukrepov še ni potrdila, zato uradna uspešnost ostaja enaka kot v letu 2007 kljub občutnim izboljšavam, ki so bile od takrat uvedene.
- (139) SWACAA so zaprosili za izvedbo ICVM novembra 2014, da bi ICAO lahko potrdila številne korektivne ukrepe, ki so že bili izvedeni.
- (140) Komisija in Odbor za varnost v zračnem prometu sta pozdravila zavezanost SWACAA, da izvedejo revidirani načrt korektivnih ukrepov, pri čemer je že bil dosežen večji napredek, ter spodbudila njihova prizadevanja za vzpostavitev letalskega sistema, ki bo v celoti skladen s standardi ICAO.
- (141) Glede na to, da je bila že dosežena občutna okrepitev nadzorne funkcije, da v državi ni nobenega AOC ter da se povpraševanje po novih AOC le počasi povečuje, se v skladu s skupnimi merili ocenjuje, da bi bilo treba Kraljevino Svazi umakniti s seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji.
- (142) Komisija in Odbor za varnost v zračnem prometu bosta še naprej pozorno spremljala zmogljivost SWACAA za popolno izpolnjevanje njegove obveznosti nadzora. Komisija in Odbor za varnost v zračnem prometu od SWACAA zahtevata, da Komisijo obvestijo o vsakem na novo izdanem ali spremenjenem AOC. V primeru, da kakršne koli pomembne varnostne informacije nakažejo, da obstajajo neposredna varnostna tveganja, ki so posledica neizpolnjevanja mednarodnih varnostnih standardov, bi bila Komisija prisiljena sprejeti ukrepe v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

Letalski prevozniki iz Jemna

- (143) Dne 25. junija 2013 je bilo objavljeno uradno poročilo o preiskavi nesreče, ki se je zgodila 29. junija 2009 v mestu Moroni na Komorih, vanjo pa je bil vpleten letalski prevoznik *Yemen Airways* (v nadaljnjem besedilu: *Yemenia*). Poročilo je vsebovalo tri glavna priporočila. Prvič, naj organi Komorov uvedejo trajne ukrepe za nujne primere, ki bi bili prilagojeni za iskanje in reševanje v primeru nesreče zrakoplova v morju v bližini letališč Komorov; drugič, naj organi Jemna zagotovijo, da so vse posadke, ki opravljajo lete v Moroni, ustrezno usposobljene za vizualno manevriranje s predpisanimi postopki za pot letala; in tretjič, naj organi Jemna pregledajo usposabljanje pilotov *Yemenie*, zlasti v zvezi z njihovo sposobnostjo odzivanja v izrednih razmerah.
- (144) Jemenski organ za civilno letalstvo in meteorologijo (v nadaljnjem besedilu: CAMA) je 7. novembra 2013 Komisiji poslal dopis, ki je vseboval nekatere podatke o varnostnih ukrepih, sprejetih v zvezi z nesrečo. Odbor za varnost v zračnem prometu je bil o teh ukrepih in povezanih spremembah obveščen na svojem srečanju novembra 2013.
- (145) Komisija je organizirala tehnični sestanek, ki je potekal 9. januarja 2014 v Bruslju. Sestanka so se udeležili Komisija, strokovnjaki iz EASA in držav članic ter predstavniki CAMA in *Yemenie*.
- (146) Pred tehničnim sestankom je Komisija 17. decembra 2013 CAMA poslala specifična vprašanja glede poročila o nesreči ter širših odgovornosti CAMA v zvezi z varnostnim nadzorom letalskih prevoznikov, certificiranih v Jemnu. Poslala mu je tudi sklop vprašanj, ki naj bi jih posredoval *Yemenii*. Oba sklopa vprašanj sta bila pripravljena v pomoč Komisiji pri oceni kakovosti odgovorov na priporočila iz poročila o nesreči, ki sta jih zagotovila CAMA in *Yemenia*.
- (147) Kot odziv na posebna priporočila za jemenske oblasti je CAMA sporočil, da njegovi ukrepi vključujejo okrepitev nadzora nad varnostjo prevoznika *Yemenia*, vključno s povečanjem števila pregledov potniških in pilotskih kabin, ter da je od *Yemenie* zahteval, da opravi linijsko preverjanje in preverjanje usposobljenosti za letališče za vse posadke, ki izvajajo lete na letališča kategorije C. Eden od dodatnih ukrepov je bil, da je CAMA od *Yemenie* zahteval pogostejše izvajanje usposabljanja za primere porušitve vzgona in preprečevanje strmogavljenja.

- (148) Prevoznik *Yemenia* je v odgovor na posebna priporočila zanj pojasnil, da je izvedel spremembe v vodstvu in v zvezi s funkcijo odgovornega oseba za AOC ter pregled in povezane spremembe politike in postopkov. Sporočil je tudi izboljšave na področju revizij, usposabljanja in izvajanja. Poleg tega je *Yemenia* ponovno poudaril usposabljanje svojih posadk za postopke v nujnih primerih z rednim usposabljanjem na simulatorju, ki je bilo izvedeno v skladu z načrtom usposabljanja za Airbus.
- (149) Odboru za varnost v zračnem prometu so bili zagotovljeni nadaljnji podatki o tehničnih razpravah, ki so potekale v okviru sestanka, in povzetek dokumentacije, ki sta jo predložila CAMA in *Yemenia*.
- (150) V skladu s skupnimi merili 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 Jemna. Vendar se bo varnost vseh letalskih prevoznikov, certificiranih v Jemnu, tudi *Yemenie*, še naprej pozorno spremljala. Če bi se pokazalo, da se mednarodni varnostni standardi ne izpolnjujejo, bi bila Komisija prisiljena ukrepati v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.
- (151) Države članice bodo v skladu z Uredbo (EU) št. 965/2012 še naprej preverjale, ali letalski prevozniki, certificirani v Jemnu, dejansko izpolnjujejo ustrezne varnostne standarde, in sicer s prednostno razvrstitvijo preverjanj na ploščadi.

Letalski prevozniki iz Zambije

- (152) Komisija je Odbor za varnost v zračnem prometu obvestila o nedavni korespondenci, ki jo je prejela od zambijskih organov, vključno z dopisom Ministrstva za promet z dne 10. decembra 2013. Dopis je potrdil korespondenco s strani Komisije z dne 1. oktobra 2013, s katero so bile zagotovljene smernice v zvezi s področji, na katera bi se morali osredotočiti pristojni organi za zagotovitev nadaljnjega razvoja in izboljšav.
- (153) Zambijski organi so z dopisom z dne 10. decembra 2013 sporočili, da je bil imenovan upravni odbor za njihov organ za civilno letalstvo ter da nameravajo do 31. januarja 2014 zaposliti generalnega direktorja za civilno letalstvo.
- (154) Komisija je v odgovoru z dne 21. januarja 2014 potrdila, da želi ohraniti konstruktivno sodelovanje z zambijskimi organi. V tem odgovoru je Komisija tudi predlagala, da se po imenovanju generalnega direktorja za civilno letalstvo skliče tehnični sestanek, da se pridobijo informacije o napredku, s čimer se bo zagotovila popolna informiranost Odbora za varnost v zračnem prometu.
- (155) Komisija in Odbor za varnost v zračnem prometu sta potrdila nadaljnji napredek, ki ga je dosegla zambijska služba za civilno letalstvo, in organe Zambije spodbudila, naj nadaljujejo svoja prizadevanja, da bi bilo v primernem trenutku po potrebnih preveritvi mogoče razmisliti o sprostitvi sedanjih omejitev opravljanja letov.
- (156) Zato se v skladu s skupnimi merili ocenjuje, da glede letalskih prevoznikov iz Zambije na tej stopnji ni razlogov za spremembo seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji.
- (157) Člen 8(2) Uredbe (ES) št. 2111/2005 priznava potrebo, da se zaradi varnostnih posledic odločitve sprejemajo hitro in, kjer je to potrebno, po nujnem postopku. Zato je za zaščito občutljivih informacij ter za čim večje zmanjšanje vplivov na gospodarstvo bistveno, da se odločitve, sprejete v okviru posodobitve seznama letalskih prevoznikov, za katere velja prepoved ali omejitev opravljanja letov znotraj Unije, objavijo in začnejo veljati nemudoma po njihovem sprejetju.
- (158) Uredbo (ES) št. 474/2006 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.
- (159) 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. aprila 2014

*Za Komisijo
V imenu predsednika
Joaquín ALMUNIA
Podpredsednik*

PRILOGA A

SEZNAM LETALSKIH PREVOZNIKOV, ZA KATERE VELJA PREPOVED OPRAVLJANJA VSEH OPERACIJ V EU, 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 (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
AIR GICANGO	009	neznana	Republika Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republika Angola
AIR NAVE	017	neznana	Republika Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	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

⁽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 (AOC) ali številka operativne licence	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika
HELIMALONGO	AO 005-01/11	neznana	Republika Angola
MAVEWA	016	neznana	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 št. 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Republika Benin
AFRICA AIRWAYS	neznana	AFF	Republika Benin
ALAFIA JET	PEA št. 014/ ANAC/ MDCTTTATP-PR/ DEA/SCS	neznana	Republika Benin
BENIN GOLF AIR	PEA št. 012/ MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republika Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA št. 013/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republika Benin
COTAIR	PEA št. 015/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	Republika Benin
ROYAL AIR	PEA št. 11/ ANAC/MDCTTP-PR/ DEA/SCS	BNR	Republika Benin
TRANS AIR BENIN	PEA št. 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 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 MALEBO	409/CAB/MIN/ TVC/0122/2012	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)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	neznana	Demokratična republika Kongo (DRK)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/059/2012	CXR	Demokratična republika Kongo (DRK)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/ TVC/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
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/0196/2011	neznana	Demokratska republika Kongo (DRK)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/040/2011	neznana	Demokratska republika Kongo (DRK)
FILAIR	409/CAB/MIN/ TVC/037/2008	neznana	Demokratska republika Kongo (DRK)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0126/2012	neznana	Demokratska republika Kongo (DRK)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/ TVC/0027/2008	neznana	Demokratska republika Kongo (DRK)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/ TVC/0082/2010	neznana	Demokratska republika Kongo (DRK)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/ TVC/0051/2011	neznana	Demokratska republika Kongo (DRK)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	neznana	Demokratska republika Kongo (DRK)
GTRA	409/CAB/MIN/ TVC/0060/2011	neznana	Demokratska republika Kongo (DRK)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/ TVC/0065/2010	neznana	Demokratska republika Kongo (DRK)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/0011/2012	neznana	Demokratska republika Kongo (DRK)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/ TVC/0083/2010	neznana	Demokratska republika Kongo (DRK)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/ TVC/0092/2011	neznana	Demokratska republika Kongo (DRK)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	neznana	Demokratska republika Kongo (DRK)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	KGO	Demokratska republika Kongo (DRK)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Podpis ministra (odlok št. 78/205)	LCG	Demokratska republika Kongo (DRK)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	neznana	Demokratska republika Kongo (DRK)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/ TVC/00/2011	neznana	Demokratska republika Kongo (DRK)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/086/2011	OKP	Demokratska republika Kongo (DRK)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/0066/2011	neznana	Demokratska 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
PEGASUS	409/CAB/MIN/ TVC/021/2012	neznana	Demokratska republika Kongo (DRK)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/ TVC/021/2008	neznana	Demokratska republika Kongo (DRK)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/ TVC/2012	neznana	Demokratska republika Kongo (DRK)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/0081/2011	neznana	Demokratska republika Kongo (DRK)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/056/2011	neznana	Demokratska republika Kongo (DRK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/0084/2010	neznana	Demokratska republika Kongo (DRK)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0085/2010	neznana	Demokratska republika Kongo (DRK)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/073/2011	neznana	Demokratska republika Kongo (DRK)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/004/2011	neznana	Demokratska republika Kongo (DRK)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/ TVC/0247/2011	neznana	Demokratska republika Kongo (DRK)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/039/2008	WDA	Demokratska 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
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/ MTTCT/DGAC/ SOPS	CEL	Ekvatorialna Gvineja
CRONOS AIRLINES	2011/0004/ MTTCT/DGAC/ SOPS	neznana	Ekvatorialna Gvineja
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

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
ERITREAN AIRLINES	AOC št. 004	ERT	Eritreja
NASAIR ERITREA	AOC št. 005	NAS	Eritreja
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 Indonezije, odgovorni za regulativni nadzor, razen prevoznikov Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua 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	LBZ	Republika Indonezija
ASCO NUSA AIR	135-022	neznana	Republika Indonezija
ASI PUDJIJASTUTI	135-028	SQS	Republika Indonezija
AVIASTAR MANDIRI	121-043	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
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	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	ESD	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
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	MNS	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
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
NAM AIR	121-058	neznana	Republika Indonezija
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	neznana	Republika Indonezija
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Republika Indonezija
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	neznana	Republika Indonezija
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	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	121-028	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	PNS	Republika Indonezija
SURYA AIR	135-046	neznana	Republika Indonezija
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	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
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	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
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republika Kazahstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Republika Kazahstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republika Kazahstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republika Kazahstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republika Kazahstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Republika Kazahstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republika Kazahstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republika Kazahstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Republika Kazahstan
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Republika Kazahstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	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 (AOC) ali številka operativne licence	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika
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
LUK AERO (prej EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Republika Kazahstan
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	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
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
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgiška republika
HELI SKY	neznana	HAC	Kirgiška republika
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgiška republika
KYRGYZ AIRLINES	neznana	KGZ	Kirgiška republika
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgiška republika
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgiška republika
S GROUP AVIATION	6	neznana	Kirgiška republika
S GROUP INTERNATIONAL	neznana	IND	Kirgiška republika
SKY BISHKEK	neznana	BIS	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
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgiška republika
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgiška republika
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Kirgiška republika
SUPREME AVIATION	40	SGK	Kirgiška republika
TEZ JET	46	TEZ	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 Republike Mozambik, odgovorni za regulativni nadzor, vključno z			Republika Mozambik
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	neznana	Republika Mozambik
CFM – TRABALHOS E TRANSPORTES AEREOS LDA	MOZ-07	neznana	Republika Mozambik
COA – COASTAL AVIATION	MOZ-15	neznana	Republika Mozambik
CPY – CROPSPRAYERS	MOZ-06	neznana	Republika Mozambik
CRA – CR AVIATION LDA	MOZ-14	neznana	Republika Mozambik
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	neznana	Republika Mozambik
ETA – EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	neznana	Republika Mozambik
HCP – HELICOPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	neznana	Republika Mozambik
KAY – KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republika Mozambik
LAM – LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	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
MEX – MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Republika Mozambik
OHI – OMNI HELICÓPTEROS INTERNA- TIONAL LDA	MOZ-17	neznana	Republika Mozambik
SAF – SAFARI AIR LDA	MOZ-12	neznana	Republika Mozambik
SAM – SOLENTA AVIATION MOZAM- BIQUE, SA	MOZ-10	neznana	Republika Mozambik
TTA – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Republika Mozambik
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	neznana	Republika Mozambik
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certifi- rali organi Nepala, odgovorni za regula- tivni nadzor, vključno z			Republika Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035-01	neznana	Republika Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	neznana	Republika Nepal
BUDDHA AIR	014/96	BHA	Republika Nepal
BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERA- TIONS)	058/2010	neznana	Republika Nepal
FISHTAIL AIR	017/01	neznana	Republika Nepal
GOMA AIR	064/2010	neznana	Republika Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	neznana	Republika Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	neznana	Republika Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	neznana	Republika Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republika Nepal
SHREE AIRLINES	030/02	SHA	Republika Nepal
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	neznana	Republika Nepal
SIMRIK AIR	034/00	neznana	Republika Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	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 (AOC) ali številka operativne licence	Oznaka letalske družbe ICAO	Država letalskega prevoznika
SITA AIR	033/2000	neznana	Republika Nepal
TARA AIR	053/2009	neznana	Republika Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republika Nepal
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi Filipinov, odgovorni za regulativni nadzor, razen prevoznikov Philippine Airlines in Cebu Pacific Air, vključno z			Republika Filipini
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	neznana	Republika Filipini
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Republika Filipini
AIR JUAN AVIATION	2013053	neznana	Republika Filipini
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republika Filipini
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	neznana	Republika Filipini
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	neznana	Republika Filipini
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Republika Filipini
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	neznana	Republika Filipini
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	neznana	Republika Filipini
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	ISN	Republika Filipini
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republika Filipini
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Republika Filipini
LION AIR	2009019	neznana	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
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	neznana	Republika Filipini
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	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	SRQ	Republika Filipini
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	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
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	IOE	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
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	TRG	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
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

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
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 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 OPERACIJ 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	Tip zrakoplova, katerega opravljanje operacij je omejeno	Registrske oznake in serijske številke, če so na voljo	Država registracije
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republika Angola	Vsa flota razen: 5 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-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republika Angola
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0443-11	KZR	Kazahstan	Vsa flota razen: zrakoplova tipa Boeing B767, zrakoplova tipa Boeing 757, zrakoplova tipa Airbus A319/320/321	Vsa flota razen: zrakoplova iz flote Boeing B757, 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)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komori	Vsa flota razen: LET 410 UVP	Vsa flota razen: D6-CAM (851336)	Komori
AFRIJET ⁽²⁾	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
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Gabonska republika	Vsa flota razen: 1 zrakoplova tipa Boeing B767-200	Vsa flota razen: TR-LHP	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; Južnoafriška republika
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republika Gana	Vsa flota razen: 2 zrakoplovov tipa DC8-63F	Vsa flota razen: 9G-TOP in 9G-RAC	Republika Gana

⁽¹⁾ Letalskim prevoznikom iz Priloge B se lahko dovoli uveljavljanje prometnih pravic, če uporabljajo zrakoplove (najete skupaj s posadko) letalskega prevoznika, za katerega ne velja prepoved opravljanja operacij, pod pogojem, da 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	Tip zrakoplova, katerega opravljanje operacij je omejeno	Registrske oznake in serijske številke, če so na voljo	Država registracije
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Islamska republika Iran	Vsa flota razen: 14 zrakoplovov tipa Airbus A300, 8 zrakoplovov tipa Airbus A310, 1 zrakoplova tipa 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
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Demokratska ljudska republika Koreja	Vsa flota razen: 2 zrakoplovov tipa TU- 204	Vsa flota razen: P-632, P-633	Demokratska ljudska republika Koreja
AIR MADAGASCAR	5R-M01/ 2009	MDG	Madagaskar	Vsa flota razen: 3 zrakoplovov tipa Boeing B737-300, 2 zrakoplovov tipa ATR 72-500, 1 zrakoplova tipa ATR 42-500, 1 zrakoplova tipa ATR 42-320 in 3 zrakoplovov tipa DHC 6-300	Vsa flota razen: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republika Madagaskar

(1) Air Astana lahko uporablja le navedene specifične tipe zrakoplovov, pod pogojem, da so zrakoplovi registrirani na Arubi in da so vse spremembe spričevala letalskega prevoznika pravočasno predložene Komisiji in Eurocontrolu.

(2) Afrijet lahko za trenutno raven svojih operacij v Evropski uniji uporablja le navedene specifične zrakoplove.

(3) Gabon Airlines lahko za trenutno raven svojih operacij v Evropski uniji uporablja le navedene specifične zrakoplove.

(4) Iran Air lahko opravlja operacije 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.