РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 1318/2014 НА КОМИСИЯТА

от 11 декември 2014 година

за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2005 г. за създаването на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, и за информиране на пътниците на въздушния транспорт за самоличността на оперирашите въздушни превозвачи и за отмяна на член 9 от Директива 2004/36/ЕО ([1]), и по-специално член 4, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

(1) С Регламент (ЕО) № 474/2006 на Комисията ([2]) бе създаден списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, който е посочен в глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005.

(2) В съответствие с член 4, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 2111/2005 някои държави членки и Европейската агенция за авиационна безопасност („ЕААБ“) съобщиха на Комисията цялата информация, която е необходима за актуализиране на посочения списък. Такава информация бе предоставена и от някои трети държави. Въз основа на подадената информация списъкът на Общността следва да бъде актуализиран.

(3) Комисията уведоми всички засегнати въздушни превозвачи — директно или чрез органите, отговарящи за регулаторния надзор върху тях — за най-важните факти и съображения, върху които ще се основава решението да им се наложи оперативна забрана в границите на Съюза или да се изменят условията на оперативната забрана, наложена на даден въздушен превозвач, включен в списъка на Общността.

(4) Комисията даде възможност на засегнатите въздушни превозвачи да прегледат предоставените от държавите членки документи, да изпратят писмени коментари и да направят устни изложения пред Комисията и пред комитета, създаден с Регламент (ЕИО) № 3922/1991 на Съвета ([3]) („Комитет за авиационна безопасност“).

(5) Комитетът за авиационна безопасност получи от Комисията актуализирана информация относно продължаващите съвместни консултации, провеждани съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005 и свързания с него Регламент за изпълнение (ЕО) № 473/2006 на Комисията ([4]), с компетентните органи и въздушните превозвачи на Ангола, Ботсуана, Грузия, Република Гвинея, Индия, Индонезия, Казахстан, Киргизката република, Ливан, Либия, Мадагаскар, Ислямска република Мавритания, Мозамбик, Непал, Филипините, Сао Томе и Принсипи, Судан и Замбия. Комисията също така изпрати на Комитета за авиационна безопасност информация относно Афганистан, Гана, Иран и Северна Корея. Наред с това Комисията предостави на комитета актуализирана информация относно техническите консултации с Руската федерация.

(6) Комитетът за авиационна безопасност изслуша изложенията на ЕААБ относно резултатите от анализа на одитните доклади, изготвени от Международната организация за гражданска авиация („ИКАО“) в рамките на Всеобщата програма за одит на надзора за безопасност („USOAP“). Държавите членки бяха приканени да провеждат приоритетни наземни инспекции на борда на въздушните превозвачи, лицензирани от държави, по отношение на които ИКАО е формулирала сериозни опасения за безопасността („СОБ“) или при които ЕААБ е установила значителни недостатъци в системата за надзор на безопасността. Освен извършените от Комисията консултации съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005 приоритетните наземни инспекции ще позволят набавянето на допълнителна информация относно показателите за безопасност на въздушните превозвачи, лицензирани в посочените държави.

([1]) ОВ L 344, 27.12.2005 г., стр. 15.
([2]) Регламент (ЕО) № 474/2006 на Комисията от 22 март 2006 г. за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, посочен в глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 84, 23.3.2006 г., стр. 14).
([3]) Регламент (ЕИО) № 3922/1991 на Съвета от 16 декември 1991 г. относно хармонизирането на техническите изисквания и административните процедури в областта на гражданското въздухоплаване (ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 4).
([4]) Регламент (ЕО) № 473/2006 на Комисията от 22 март 2006 г. за установяване на правила за прилагане на списъка на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, посочен в глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 84, 23.3.2006 г., стр. 8).

(7) Комитетът за авиационна безопасност изслуша изложенията на ЕААБ относно резултатите от анализа на наземните инспекции, извършени в рамките на програмата за оценка на безопасността на чуждестранни въздухоплавателни средства („програмата SAFA“) в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ([1]).

(8) ЕААБ също така представи на Комитета за авиационна безопасност проектите за техническа помощ, реализирани в държави, спрямо които са предприети мерки или наблюдение по Регламент (ЕО) № 2111/2005. Комитетът бе уведомен за плановете на ЕААБ и исканията за допълнителна техническа помощ и сътрудничество, за да се подобри административният и техническият капацитет на органите за гражданско въздухоплаване с цел да се окаже съдействие при отстраняването на несъответствията с приложимите международни стандарти. Държавите членки също бяха приканени да отговорят на тези искания на двустранна основа в сътрудничество с Комисията и ЕААБ. Във връзка с това Комисията подчерта ползата от предоставянето на информация на международната авиационна общност — най-вече чрез базата данни SCAN на ИКАО, както и от оказването на техническа помощ от страна на Съюза и от държавите членки за подобряване на безопасността на въздухоплаването в целия свят.

(9) Комитетът за авиационна безопасност изслуша изложение от Евроконтрол с актуална информация относно състоянието на функцията на програмата SAFA за подаване на алармен сигнал и текущите статистически данни, свързани с предупрежденията за забранените въздушни превозвачи.

Въздушни превозвачи на Европейския съюз

(10) След като ЕААБ анализира получената информация от проведените наземни инспекции на въздухоплавателни средства на превозвачи от ЕС или от стандартизационни инспекции, извършени от ЕААБ, както и от специалните инспекции и одити, проведени от националните въздухоплавателни органи, редица държави членки приеха принудителни мерки, за които уведомиха Комисията и Комитета за авиационна безопасност. Гърция уведоми, че нейният орган за гражданско въздухоплаване е извършил инспекции на *Gain Jet Aviation* и *Skygreece Airlines*. При допълнителните проверки не са установени съществени проблеми.

(11) Държавите членки потвърдиха готовността си да предприемат необходимите действия, ако информацията за безопасността покаже наличието на непосредствени рискове в резултат на неспазването на съответните стандарти за безопасност от страна на въздушни превозвачи на Съюза.

Въздушни превозвачи от Ангола

(12) По силата на Регламент (ЕО) № 474/2006, изменен с Регламент за изпълнение (ЕС) № 1197/2011 на Комисията ([2]), на сертифицирания в Ангола превозвач *TAAG Angolan Airlines* се позволява да извършва полети в границите на Съюза с четири въздухоплавателни средства тип Boeing 737-700, чиито регистрационни номера са D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH и D2-TBJ, три въздухоплавателни средства тип Boeing 777-200 с регистрационни номера D2-TED, D2-TEE и D2-TEF, и две въздухоплавателни средства тип Boeing 777-300 с регистрационни номера D2-TEG и D2-TEH.

(13) Чрез компетентния орган на Ангола (INAVIC) *TAAG Angolan Airlines* подаде на 21 ноември 2014 г. заявление за добавяне на ново въздухоплавателно средство тип Boeing 777-300 в приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006. Налице са обаче системни трудности при установяването и поддържането на редовни контакти както с INAVIC, така и с *TAAG Angolan Airlines*. Подобни затруднения съществуват и при контактите между ИКАО и INAVIC, което в близкото минало доведе до множество случаи на отмяна на планирани одити на ИКАО. Това показва, че съществуват проблеми както във вътрешната комуникация на *TAAG Angolan Airlines* и INAVIC, така и при контактите между тях, в резултат на което е трудно да се прецени дали удовлетворяването на заявлението от анголския превозвач би довело до рискове за безопасността. Поради това Комисията е на мнение, че най-подходящият начин за процедиране е да поиска от INAVIC и от *TAAG Angolan Airlines* да ѝ окажат пълно съдействие в близкото бъдеще с оглед извършването на цялостна оценка на настоящото състояние на безопасността във всички негови аспекти, включително във връзка с новото попълнение във въздушния флот на *TAAG Angolan Airlines*.

(14) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, така че в него да бъдат включени допълнителни въздухоплавателни средства, експлоатирани от TAAG Angolan Airlines.

([1]) Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).

([2]) Регламент за изпълнение (ЕС) № 1197/2011 на Комисията от 21 ноември 2011 г. (ОВ L 303, 22.11.2011 г., стр. 14). Вж. по-конкретно съображения 26—30 от този регламент.

(15) Необходимо е държавите членки да продължат да следят дали *TAAG Angolan Airlines* ефективно прилага съответните стандарти за безопасност чрез приоритетни наземни инспекции на въздухоплавателните средства на този превозвач в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012.

Въздушни превозвачи от Ботсуана

(16) През април 2013 г. ИКАО проведе координирана мисия за проверка в Ботсуана. Някои от нейните констатации бяха положителни — например установеното повишаване на ефективното прилагане. Отрицателните констатации са свързани с две СОБ. Наред с това следва да се посочи, че от 2010 г. досега са регистрирани две произшествия с въздухоплавателни средства, регистрирани в Ботсуана.

(17) Като взе предвид наличната информация, настоящата липса на ефективно прилагане на стандартите и препоръчаните практики на ИКАО, двете СОБ, двете произшествия и нередовната комуникация между Комисията и органа за гражданско въздухоплаване на Ботсуана (CAAB), в изпратено на 8 юли 2014 г. писмо до CAAB Комисията поиска информация по отношение на въздушните превозвачи, сертифицирани в тази държава.

(18) CAAB отговори на 3 октомври 2014 г., като предостави исканата информация с цел да демонстрира, че Ботсуана ефективно прилага стандартите и препоръчаните практики на ИКАО и че е намерено решение на двете СОБ.

(19) Въз основа на тази информация бе установено, че CAAB би желал ИКАО да проведе още една мисия за проверка преди края на годината, с цел да се потвърди, че предприетите коригиращи действия са били достатъчни за намирането на решение на двете СОБ.

(20) В оценката на предоставената информация се посочва още, че всички въздушни превозвачи са били сертифицирани отново и че на същата дата са им издадени нови свидетелства за авиационен оператор („САО“). Това ще доведе до върхово работно натоварване за CAAB при всяко подновяване на издадените САО. CAAB е разработил програма за надзора на безопасността на въздушните превозвачи, но нейното изпълнение изостава от графика. Също така следва да се посочи, че по време на надзорните дейности е регистриран само ограничен брой констатации, поради което е трудно да се определи способността на CAAB да разрешава нововъзникнали въпроси по отношение на безопасността. С оглед изясняването на тези въпроси Комисията ще изиска допълнителна информация и ще покани представители на CAAB на техническа среща, на която да бъде обсъден по-подробно надзорът върху безопасността в Ботсуана.

(21) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, така че в него да бъдат включени въздушни превозвачи от Ботсуана.

Въздушни превозвачи от Грузия

(22) Продължават консултациите с компетентния орган на Грузия (GCAA) с цел да се установи доколко той прилага плана за коригиращи действия във връзка със СОБ, констатирани по време на цялостния одит на системата на Грузия, който бе извършен от ИКАО през октомври 2013 г.

(23) Като взе предвид предоставената от GCAA информация, свързана с предприетите от този орган действия за премахване на причините за СОБ, Комисията не сметна за необходимо да поиска от GCAA да се яви пред Комитета за авиационна безопасност. Комисията докладва пред този комитет относно прилагането на разработения от GCAA план за коригиращи действия.

(24) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, така че в него да бъдат включени въздушни превозвачи от Грузия.

Въздушни превозвачи от Република Гвинея

(25) На срещата, проведена през януари 2013 г. в Брюксел, бе постигнато съгласие, че компетентният орган на Република Гвинея (DNAC) редовно е предоставял информация за текущото изпълнение на плана за коригиращи действия, одобрен от ИКАО през декември 2012 г., както и за всички свързани с него дейности.

(26) В последния доклад за напредъка, получен на 21 октомври 2014 г., се изброяват най-новите дейности и промени по отношение на прилагането на плана за коригиращи действия. Продължава обучението на персонала с цел допълнително да се засили капацитетът за надзор, най-вече в областта на летателната годност и операциите. С помощта на онлайн приложението CMA (подход за непрекъснато наблюдение) на ИКАО DNAC продължава усилията си във връзка с неразрешените въпроси, констатирани в рамките на USOAP, както и съответните въпроси от протокола. Между началото на август и края на септември 2014 г. ИКАО проведе проверка от разстояние на онези въпроси от протокола, за които такава проверка е възможна. В хода на проверката бе регистрирано известно подобрение в цялостното ефективно прилагане на осем критични компонента.

(27) В момента се подготвя законодателна инициатива, с която DNAC ще се превърне в независим, финансово и оперативно автономен орган за гражданско въздухоплаване, разполагащ със собствена структура на управление. Очаква се компетентният орган за гражданско въздухоплаване на Република Гвинея (AGAC), който изпълнява всички изисквания на ИКАО, да започне да функционира не по-късно от януари 2015 г.

(28) В края на март 2013 г. бе прекратено действието на всички предишни CAO. Все още е в ход пълното (5-етапно) сертифициране в съответствие с ИКАО на националния въздушен превозвач (*PROBIZ Guinée* с едно въздухоплавателно средство тип BE90) с помощта и подкрепата на специалната мисия на Африканската конференция за гражданско въздухоплаване и Организацията за наблюдение на въздушната безопасност на групата от Банджул, включително паралелно провеждано професионално обучение на работното място на инспектори от DNAC за целия процес. В процес на сертифициране са и други два въздушни превозвача — *Eagle Air Guinée* и *Sahel Aviation Service Guinée*. DNAC, с подкрепата на регионалната служба на ИКАО в Дакар, очаква сертифицирането на трите въздушни превозвача да приключи до края на 2014 г.

(29) DNAC е поискал координирана мисия за проверка на ИКАО, за да се удостовери напредъкът при прилагането на плана за коригиращи действия. Съгласно първоначалните планове на ИКАО тази мисия трябваше да се проведе през май 2014 г. Тя бе отложена поради извършените промени във висшето ръководство на Министерството на транспорта, като бе условно предвидена за втората половина на септември 2014 г. Предвид вирулващата в момента епидемия от ебола обаче за неопределено време бяха отложени както координираната мисия за проверка, така и мисията за оказване на помощ по линия на ИКАО, която първоначално бе планирана за юли 2014 г.

(30) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, така че в него да бъдат включени въздушни превозвачи от Република Гвинея.

(31) В случай че постъпи каквато и да е информация, имаща отношение към безопасността и указваща наличие на непосредствени рискове вследствие на неспазване на международните стандарти за безопасност, Комисията може да бъде принудена да предприеме действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Индия

(32) На 7 ноември 2014 г. в Брюксел се проведе техническа среща. На нея присъстваха представители на Комисията и ЕААБ, както и висши ръководни кадри на индийската генерална дирекция за гражданско въздухоплаване (DGCA). Срещата бе проведена по повод изпълнението от страна на Индия на международните задължения по отношение на безопасността и надзора, включително решението на Федералната авиационна администрация на САЩ (FAA) да понижи равнището на съответствие на Индия от категория 1 на категория 2 предвид недостатъците, констатирани по време на одит в рамките на оценката на безопасността на международното въздухоплаване (IASA). DGCA предостави данни относно етапа на изпълнение на предприетите от него коригиращи действия по отношение на констатациите, произтичащи от понижаването на равнището на съответствие от страна на FAA. DGCA потвърди, че е предприел действия по отношение на повечето направени от FAA констатации и че е изготвил структуриран план за коригиращи действия във връзка с останалите проблемни области. По време на техническата среща DGCA също така представи информация относно устойчивостта и текущите мерки за подобрение в тази насока.

(33) В рамките на същата среща DGCA се ангажира изцяло да поддържа диалог с Комисията по въпросите на безопасността, включително чрез допълнителни срещи, ако и когато Комисията прецени за необходимо. DGCA обеща да предостави на Комисията цялата съответна информация по отношение на безопасността в рамките на официалните консултации с органите, отговарящи за регулаторния надзор върху въздушните превозвачи, сертифицирани в Индия съгласно разпоредбите на член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 473/2006 на Комисията.

(34) Въз основа на информацията, предоставена на техническата среща на 7 ноември 2014 г., и поетите от DGCA ангажименти Комисията не намира за необходимо налагането на този етап на оперативни ограничения на индийските въздушни превозвачи.

(35) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, така че в него да бъдат включени въздушни превозвачи от Индия.

(36) Държавите членки ще продължат да следят дали индийските въздушни превозвачи ефективно прилагат съответните стандарти за безопасност чрез приоритетни наземни инспекции в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012.

Въздушни превозвачи от Индонезия

(37) Консултациите с компетентния орган на Индонезия (DGCA) продължават с цел да се проследи неговият напредък в усилията да гарантира, че надзорът върху безопасността на всички лицензирани в Индонезия въздушни превозвачи отговаря на международните стандарти за безопасност.

(38) Признават се усилията на DGCA за постигане на авиационна система, която отговаря напълно на стандартите на ИКАО. Отбелязва се също така необходимата прозрачност, демонстрирана от този орган, както и готовността му да споделя информация.

(39) В периода от 5 до 14 май 2014 г. ИКАО извърши цялостен одит на системата. Окончателният доклад от него бе оповестен на 18 ноември 2014 г. и резултатите показват, че все още са необходими значителни подобрения в системата за надзор на безопасността в Индонезия. С оглед отстраняване на проблемите, констатирани в рамките на този одит, DGCA предложи на ИКАО план за коригиращи действия.

(40) През септември 2014 г. Националната комисия по безопасност на транспорта на Индонезия публикува окончателния доклад относно произшествието на *Lion Air* на 13 април 2013 г. в Бали. В изчерпателния доклад се съдържа анализ на произшествието, както и препоръки за безопасност, сред чиито адресати са въздушният превозвач и DGCA.

(41) Независимо от това понастоящем не са налице обективни и убедителни доказателства за адекватно изпълнение на плана за коригиращи действия и препоръките.

(42) В писмо от 20 октомври 2014 г. DGCA уведоми Комисията за сертифицирането на четири нови въздухоплавателни средства в периода след последната актуализация и по-конкретно: на 15 август 2014 г. на *PT. MY INDO Airlines* бе издадено САО № 121-042, на 28 август 2014 г. на *PT Indonesia Air Asia Extra* бе издадено САО № 121-054, на 28 февруари 2014 г. на *PT. Elang Lintas Indonesia* бе издадено САО № 135-052 и на 12 март 2014 г. на *PT. Elang Nusantara Air* бе издадено САО № 135-053. DGCA не представи обаче доказателства, че надзорът върху безопасността на тези въздушни превозвачи е гарантиран в съответствие с международните стандарти за безопасност.

(43) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че списъкът на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да се измени така, че четирите въздушни превозвача да се включат в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

Въздушни превозвачи от Казахстан

(44) Консултациите с компетентния орган на Казахстан (CAC) продължават с цел да се проследи неговият напредък в усилията да гарантира, че надзорът върху безопасността на всички лицензирани в Казахстан въздушни превозвачи отговаря на международните стандарти за авиационна безопасност.

(45) CAC уведоми Комисията относно напредъка на координираната мисия за проверка на ИКАО, проведена от 27 май до 4 юни 2014 г. в Казахстан, включително за състоянието на двете СОБ, констатирани от ИКАО през 2009 г. CAC по-специално посочи, че е било намерено решение за едното СОБ, свързано с издаването на удостоверения за летателна годност на въздухоплавателните средства, докато второто, отнасящо се до процеса на сертифициране за издаване на САО, остава в сила.

(46) Въздушният превозвач *Air Astana* представи своята редовна актуализация относно състоянието на своята безопасност и по-специално по отношение на неотдавнашните промени в своя флот, който в момента има право да извършва полети в границите на Съюза. Повечето от новите попълнения са новопроизведени самолети, взети на финансов лизинг. Регистрирано е също така известно увеличение на текущия и планирания обем на полетите.

(47) Въз основа на наличната информация относно системата за надзор на безопасността на Казахстан се счита, че въздухоплавателните органи на тази държава изпитват недостиг на достатъчно обучени и опитни инспектори, които да ръководят задачите по сертифициране във връзка със САО и специалните разрешения, както и че на този етап не може да се гарантира непрекъснатият надзор върху изпълняваните полети. С оглед на това казахстанските органи се призовават да задълбочат усилията си за изпълнение на международните стандарти за безопасност.

(48) Комисията и ЕААБ възнамеряват да следят отблизо напредъка на САС при назначаването, задържането и квалифицирането на неговите инспектори, както и мерките, предприети от този орган за прилагане на плана за коригиращи действия, свързан с оставащите СОБ.

(49) На 29 септември 2014 г. Комисията поиска от САС актуализирана информация относно въздушните превозвачи под надзора на този орган и по-конкретно информация за отнемане на САО. В отговора си САС уведоми Комисията за действащите в момента в Казахстан САО и предостави доказателства за отнемането на три такива свидетелства — по-конкретно тези на *Jet One, Luk Aero* и *Air Trust Aircompany*.

(50) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че списъкът на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да се измени така, че *Jet One, Luk Aero* и *Air Trust Aircompany* да бъдат заличени от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

(51) Необходимо е държавите членки да продължат да следят дали *Air Astana* ефективно прилага съответните стандарти за безопасност чрез приоритетни наземни инспекции на въздухоплавателните средства на този превозвач в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012.

Въздушни превозвачи от Киргизката република

(52) С писма от 18 октомври 2014 г. и 13 ноември 2014 г. компетентният орган на Република Киргизстан (KG CAA) предостави актуализирана информация относно сертифицираните в тази държава въздушни превозвачи, които понастоящем са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза. Според тези писма и придружаващата документация KG CAA е прекратил временно действието на САО на четири въздушни превозвача — *Kyrgyz Airlines, SAEMES, Supreme Aviation* и *Click Airways*, и е отменил САО на *Kyrgyz Trans Avia*. Съгласно законодателството на Киргизката република временното прекратяване на действието на САО е равностойно на неговото отнемане, ако притежателят на свидетелството не е подал заявление за процедура по сертифициране в срок до три месеца след временното прекратяване. След временното прекратяване на действието на САО на *Kyrgyz Airlines, SAEMES, Supreme Aviation* и *Click Airways* тези превозвачи не са подали заявление за процедура по сертифициране. Поради това техните САО могат да се считат за отменени.

(53) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че списъкът на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да се измени така, че *Kyrgyz Airlines, SAEMES, Supreme Aviation, Click Airways* и *Kyrgyz Trans Avia* да бъдат заличени от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

Въздушни превозвачи от Ливан

(54) Консултациите с компетентния орган на Ливан (DGCA Lebanon) продължават с цел да се потвърди, че държавата работи за отстраняване на недостатъците, установени от ИКАО по време на координираната мисия за проверка, извършена в Ливан от 5 до 11 декември 2012 г. DGCA Ливан е изготвил план за коригиращи действия, които се прилагат в момента и засягат най-вече СОБ във връзка с лицензирането на някои въздушни превозвачи от Ливан.

(55) По време на техническа среща на 14 юли 2014 г. DGCA Lebanon предостави информация за промяна в своя ръководен състав, за назначаването на нови служители — както наети от този орган, така и командировани от Middle East Airlines, за по-добро установяване на причините за СОБ и осведомеността на политическо равнище по отношение на подобренията, които трябва да се извършат в Ливан. DGCA Lebanon предостави пълния списък на валидните в момента САО в Ливан, както и информация относно подновяването на САО на два въздушни превозвача.

(56) DGCA Lebanon уведоми Комисията, че докладът относно разрешаването на СОБ е бил изпратен на ИКАО. Независимо от това проверката на тези коригиращи действия тепърва предстои.

(57) На 14 и 15 октомври 2014 г. представители на Комисията направиха неофициално посещение на DGCA Lebanon. По време на това посещение ливанската страна подчерта напредъка, постигнат от DGCA от юли 2014 г. досега, който се дължи най-вече на ефективната комуникация със Съюза. Ливан се отнася отговорно към изразеното от ИКАО СОБ, като компетентният орган е извършил проверка на всички САО. DGCA Lebanon подчерта, че генералната дирекция за гражданско въздухоплаване вече има пълни правомощия да наблюдава всички аспекти на безопасността на всички авиокомпании, но че все още не съществува независим орган за гражданско въздухоплаване, който да разполага с подходящите ресурси. На 9 ноември 2014 г. ливанската страна предостави допълнителна информация относно своя план за действие за авиационна безопасност, включващ планове за по-нататъшното развитие на автономен орган за гражданско въздухоплаване.

(58) Въз основа на гореспоменатите обстоятелства се налага продължаване на консултациите с ливанските компетентни органи в съответствие с член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 473/2006.

(59) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, така че в него да бъдат включени въздушни превозвачи от Ливан.

(60) В случай че постъпи каквато и да е информация, имаща отношение към безопасността и указваща наличие на непосредствени рискове вследствие на неспазване на международните стандарти за безопасност, Комисията може да бъде принудена да предприеме допълнителни действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Либия

(61) През април 2012 г. компетентният орган на Либия (LYCAA) се съгласи да наложи ограничение върху полетите в границите на Съюза на всички лицензирани в Либия въздушни превозвачи. Намерението бе на LYCAA да се осигури достатъчно време за повторното сертифициране на въздушните превозвачи и за изграждането на достатъчен капацитет за осъществяване на надзор, за да се гарантира спазването на международните стандарти за безопасност.

(62) Ефективността на тези ограничения бе наблюдавана от Комисията. Комисията също така проведе редовни консултации с LYCAA относно напредъка при реформирането на неговата система за безопасност на гражданското въздухоплаване.

(63) Бе отбелязан известен напредък, който продължи до март 2014 г. — както на равнището на LYCAA, както и на равнището на основните въздушни превозвачи *Libyan Airlines* и *Afriqiyah Airways*. Независимо от това тяхното сертифициране отне повече време от очакваното.

(64) През април 2014 г. Комисията заяви ([1]), че преди да се позволи на LYCAA да издава разрешения за полети в границите на Съюза за своите превозвачи, той следва да докаже по задоволителен начин пред Комисията, че процесът на повторно сертифициране действително е завършен и че е налице устойчив постоянен надзор в съответствие със стандартите на ИКАО.

(65) Сигурността в Либия бе значително влошена през юни и юли 2014 г. и особено след сблъсъците в района на международно летище Триполи. Положението остава нестабилно, като безредиците са причинили значителни разрушения и щети на сгради, инфраструктура и въздухоплавателни средства, намиращи се на международно летище Триполи, поради което летището и въздушното пространство в района са неизползваеми.

(66) С оглед на неизяснения капацитет на LYCAA да упражнява подходящ надзор върху либийските въздушни превозвачи след сблъсъците и в контекста на нестабилно и неефективно правителство, Комисията не счита, че LYCAA все още е в състояние да ограничава полетите в границите Съюза на либийските въздушни превозвачи. Наред с това Комисията не е убедена, че LYCAA може да изпълни международните си задължения по отношение на надзора върху безопасността на либийските въздушни превозвачи. Комисията е също така загрижена за големия брой повредени въздухоплавателни средства при сблъсъците и не е убедена, че поддържането на тяхната летателна годност се контролира по подходящ начин.

(67) На 25 ноември 2014 г. LYCAA направи устно изложение пред Комисията и Комитета за авиационна безопасност относно действията си за осигуряване на безопасността на въздухоплаването в Либия, от което стана ясно, че въпреки усилията на настоящото ръководство на този орган все още са налице значителни опасения, че непосредствените рискове за безопасността не са овладени. Тези опасения стават още по-сериозни предвид продължаващата нестабилност в държавата.

(68) Предвид неизяснения капацитет на LYCAA да упражнява подходящ надзор върху либийските въздушни превозвачи и да контролира непосредствените рискове за безопасността, бе преценено, че този орган не може да изпълни международните си задължения по отношение на авиационната безопасност.

(69) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че списъкът на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да се измени така, че всички сертифицирани в Либия въздушни превозвачи да се включат в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

([1]) Регламент за изпълнение (ЕС) № 368/2014 на Комисията от 10 април 2014 г. (ОВ L 108, 11.4.2014 г., стр. 16). Вж. по-специално съображение 64 от този регламент.

Въздушни превозвачи от Мадагаскар

(70) Консултациите с компетентния орган на Мадагаскар продължават активно с цел да се проследи неговият напредък в усилията да гарантира, че надзорът върху безопасността на всички лицензирани в Мадагаскар въздушни превозвачи отговаря на международните стандарти за безопасност.

(71) На 23 октомври 2014 г. Комисията, подпомагана от ЕААБ, проведе консултативна среща с компетентния орган на Мадагаскар и представители на въздушния превозвач *Air Madagascar*. По време на тази среща Air Madagascar представи информация за промените в своя въздушен флот, като по-конкретно съобщи, че от 2015 г. ще се извърши постепенната замяна на две въздухоплавателни средства тип Boeing 737, посочени в приложение Б към Регламент (ЕС) № 474/2006, с въздухоплавателни средства от същия тип, и че през първото тримесечие на 2015 г. във флота му ще бъде включено едно въздухоплавателно средство тип ATR 72-600.

(72) На 10 ноември 2014 г. *Air Madagascar* отправи искане за изменение на приложение Б с цел да се позволят полетите на новите въздухоплавателни средства тип Boeing 737, които ще заменят съществуващите въздухоплавателни средства от същия тип в неговия въздушен флот, както и полетите на очакваното въздухоплавателно средство тип ATR 72-600.

(73) *Air Madagascar* представи доказателства за подобряване на показателите за безопасност на своя въздушен флот. Компетентният орган на Мадагаскар посочи, че няма забележки по настоящото равнище на изпълнение на изискванията на ИКАО от страна на *Air Madagascar* по отношение на полетите, извършвани с въздухоплавателни средства тип Boeing B737. Държавите членки и ЕААБ потвърдиха, че наземните инспекции, извършени на летища на Съюза в рамките на програмата SAFA, не са предизвикали конкретни опасения.

(74) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че списъкът на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да се измени по отношение на *Air Madagascar*. Приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006 следва да се измени, за да се позволят полетите на въздухоплавателните средства тип B737 и на това от тип ATR 72/42, които са или ще бъдат включени в САО на *Air Madagascar*.

(75) Държавите членки ще продължат да следят дали *Air Madagascar* ефективно прилага съответните стандарти за безопасност чрез приоритетни наземни инспекции на въздухоплавателните средства на този превозвач в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012.

Въздушни превозвачи от Ислямска република Мавритания

(76) ЕААБ уведоми Комисията за наличието на доклади относно сериозни недостатъци по отношение на безопасността и системната неспособност на въздушния превозвач *Mauritania Airlines International* (MAI) да отстрани недостатъците, установени при наземните проверки в рамките на програмата SAFA. Тези недостатъци са свързани с летателна подготовка и изчисленията на летателните характеристики. Независимо от някои подобрения във връзка със състоянието на въздухоплавателните средства, естеството и сериозността на тези неотдавнашни констатации оказват непосредствено въздействие върху безопасността на полетите и налагат предприемането на коригиращи действия.

(77) Комисията уведоми директно компетентния орган на Мавритания (ANAC) и MAI относно тези недостатъци, за да им даде възможност да предприемат своевременни действия за смекчаване на последиците. ANAC потвърди, че е получил уведомлението, като докладва за редица коригиращи действия и за резултатите от най-актуалния одит на ИКАО в областта на летищата и аеронавигационното обслужване.

(78) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, така че в него да бъдат включени въздушни превозвачи от Ислямска република Мавритания.

(79) В случай че постъпи каквато и да е информация, имаща отношение към безопасността и указваща наличие на непосредствени рискове вследствие на неспазване на международните стандарти за безопасност, Комисията може да бъде принудена да предприеме допълнителни действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Мозамбик

(80) Компетентният орган на Мозамбик (IACM) съобщи за текущото изпълнение на плана за коригиращи действия, представен на ИКАО и одобрен от нея. В най-новия доклад за постигнатия напредък и в документите към него, получени от Комисията и ЕААБ на 26 септември 2014 г., се посочва, че IACM е продължил да работи по актуализиране на нормативната уредба чрез представяне на законодателни предложения за по-нататъшното хармонизиране на закона за гражданското въздухоплаване с изискванията на ИКАО, за разгръщане на неговата роля от регулаторно звено в компетентен орган и за допълнително привеждане в съответствие на неговите нормативни актове с изменените стандарти и препоръчителни практики на ИКАО. Продължава набирането и обучението на персонал с цел допълнително да се засили капацитетът за надзор, най-вече в областта на операциите, сертифицирането, летищата, летателната годност, изготвянето на разпоредби и тяхното прилагане. Усилията за изграждане на вътрешен капацитет се засилват чрез партньорства с африканските и европейските компетентни органи, както и с регионалните организации. Извършен е анализ на пропуските при сертифицирането на всички летища и е изискано изготвянето на подробен план за сертифицирането на международните летища (Мапуту, Бейра и Накала) с оглед започване на процеса през 2015 г. В момента се изготвя държавна програма за безопасността, която трябва да бъде завършена до 2017 г.

(81) IACM продължава да работи по неразрешените въпроси, констатирани в рамките на USOAP, както и съответните въпроси от протокола. Наред с това много от изискваните разпоредби и процедури в подкрепа на отговорите са били изготвени чрез онлайн приложението CMA на ИКАО, което е било използвано и за подаване на свързаната с тях документация. В момента се очаква ИКАО да валидира тези действия.

(82) IACM е поискал координирана мисия за проверка на ИКАО, за да се удостовери напредъкът при прилагане на плана за коригиращи действия; проверката е планирана за периода между 26 ноември и 4 декември 2014 г. и обхваща областите на законодателството, организацията на органа за гражданско въздухоплаване, летищата и аеронавигационното обслужване.

(83) Бе отчетен значителният напредък на IACM при отстраняването на констатираните от ИКАО недостатъци и се насърчават усилията на този орган да завърши работата по въвеждането на система на въздухоплаване, която е в пълно съответствие с международните стандарти. Като се отчита постигнатият значителен напредък и се очаква той да продължи, се предвижда провеждането на мисия на Съюза за оценка на безопасността през първото тримесечие на 2015 г. Остават обаче няколко важни въпроса в областта на авиационната безопасност, за които трябва да се намери цялостно и подходящо разрешение.

(84) Все още не е завършило разследването на катастрофата на въздушния превозвач *Linhas Aéreas de Moçambique S.A.* (LAM) на 29 ноември 2013 г. Окончателният доклад се очаква до края на 2014 г. След произшествието LAM проведе подробна проверка на вътрешното обучение, механизмите и процедурите по безопасност и сигурност, в резултат на което бяха въведени по-строги организационни и оперативни изисквания. Успоредно с това продължават усилията за подобряване на системата за управление на безопасността, като се обръща специално внимание на анализа и обмена на полетни данни.

(85) IACM също така съобщи, че продължава процесът на сертифициране на въздушните превозвачи в съответствие със стандартите и препоръчителните практики на ИКАО. В предоставеният от този орган списък е посочено сертифицирането на нов въздушен превозвач — *Makond Lda*. IACM не успя обаче да представи доказателства, че надзорът върху безопасността на този въздушен превозвач е гарантиран в съответствие с международните стандарти за безопасност.

(86) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че списъкът на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да се измени така, че *Makond Lda* да се включи в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

Въздушни превозвачи от Непал

(87) Комисията продължава консултациите с компетентния орган на Непал (CAAN), за да прецени способността му да въвежда и прилага достатъчно ефективно съответните международни стандарти за безопасност.

(88) По искане на Комисията CAAN представи документация за постигнатия напредък по отношение на дейностите по надзора върху безопасността, в това число за недостатъците, установени от представители на Съюза при посещението за оценка в Непал през февруари 2014 г., за повдигнатите от ИКАО СОБ и за одитите на ИКАО.

(89) На 24 септември 2014 г. Комисията и ЕААБ се срещнаха с представители на CAAN. Специален акцент по време на тази среща бе поставен върху напредъка при лицензирането на екипажи, сертифицирането на въздушни превозвачи, както и надзора върху полетите.

(90) Въпреки това не бе постигнат задоволителен напредък и по всичко личи, че е необходимо повече време. Съществуват по-конкретно опасения, че CAAN не е предприемал ефективни действия по отношение на изискванията за многочленните екипажи, особено като се има предвид, че в доклада за фаталното произшествие от 16 февруари 2014 г. като вероятна причина за него се посочва липсата на подходящо обучение на екипажа.

(91) Съществуват също така опасения, че повторното сертифициране на въздушните превозвачи от страна на CAAN е неподходящо и е възможно то да не гарантира, че всички непалски въздушни превозвачи отговарят на международните изисквания за авиационна безопасност. Поради това CAAN се окуражава да потърси помощ от експерти в съответната област, с чиято помощ да направи оценка на процедурата и да провери дали тя е подходяща, както и при необходимост да предприеме действия.

(92) На 11 ноември 2014 г. бе проведена среща между представители на Комисията, ЕААБ и въздушните превозвачи *Nepal Airlines Corporation*, *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air* и *Yeti Airlines*, на която бе направен преглед на постигнатия напредък по разрешаване на констатираните от ЕС проблеми при посещението за оценка на място, както и други въпроси, свързани с подобряването на авиационната безопасност в Непал.

(93) Като обнадеждаваща се определя способността на някои въздушни превозвачи да управляват рисковете, свързани с извършваните от тях полети, на равнище, което би могло да демонстрира капацитет за отстраняване на рисковете, произтичащи от недостатъчния надзор от страна на CAAN. Комисията обаче е на мнение, че засега компетентният орган на Непал не е в състояние да въвежда и прилага достатъчно ефективно международните стандарти за безопасност до степен, която би могла да обоснове облекчаване на настоящата оперативна забрана.

(94) На 25 август 2014 г. Комисията се обърна към CAAN с искане за актуализирана информация относно въздушните превозвачи под негов надзор. В писмо от 10 септември 2014 г. CAAN уведоми Комисията, че в периода след последната актуализация е бил сертифициран един нов въздушен превозвач — по-конкретно на 3 юли 2014 г. е било издадено CAO № 082/2014 на *Manang Air Pvt. Ltd.* Въпреки това CAAN не представи доказателства, че надзорът върху безопасността на този въздушен превозвач е гарантиран в съответствие с международните стандарти за безопасност.

(95) На въздушните превозвачи, които в миналото са разполагали с отделни CAO само за своите международни полети, понастоящем е издадено само едно CAO, обхващащо всички полети. Поради тази причина CAAN е отнел CAO № 058/2010 на *Buddha Air (International Operations)* и CAO № 059/2010 на *Shree Airlines (International Operations)*.

(96) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че списъкът на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да се измени така, че *Manang Air Pvt*. да се включи в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006, а от него да се заличат *Buddha Air (International Operations)* и *Shree Airlines (International Operations)*.

Въздушни превозвачи от Филипините

(97) На 9 април 2014 г. FAA обяви своето решение да повиши равнището на съответствие на Филипините от категория 2 на категория 1 по отношение на програмата IASA. В писмо до Комисията от 24 юли 2014 г. органът за гражданско въздухоплаване на Филипините (CAAP) цитира решението на FAA да повиши равнището на съответствие на Филипините. В писмото също така се прави препратка към съобщението на ИКАО, че филипинската страна е намерила решение на констатираните преди това СОБ. CAAP посочва, че следващата му цел е да се отмени оперативната забрана за сертифицираните във Филипините въздушни превозвачи да извършват полети в границите на Съюза.

(98) В писмо до CAAP от 22 септември 2014 г. Комисията изтъкна, че всяко решение за заличаване на сертифицирани във Филипините въздушни превозвачи от списъка на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, трябва да се основава на солидни доказателства. С оглед на това на 4 ноември 2014 г. се проведе техническа среща с експерти от Комисията и ЕААБ, както и с висши представители на CAAP.

(99) Доказателствата, представени от CAAP преди и по време на техническата среща на 4 ноември 2014 г., включват информация относно сегашната организационна структура на органа и предложения за подобрения, които биха увеличили неговия капацитет за осъществяване на надзор. Предоставена бе също информация относно надзора, който CAAP в момента упражнява върху сертифицираните във Филипините въздушни превозвачи. CAAP посочи текущите подобрения на инфраструктурата и представи актуална информация относно предлаганото допълнително разработване на своята държавна програма за безопасността.

(100) В писмото си от 22 септември 2014 г. Комисията също така предложи ЕААБ да извърши посещение на място за техническа помощ във Филипините. Такова посещение бе проведено през седмицата, започнала на 10 ноември 2014 г.

(101) Дискусията и доказателствата, предоставени от CAAP по време на техническата среща на 4 ноември 2014 г., бяха счетени за окуражаващи по отношение на постигнатия от филипинските компетентни органи напредък в надзора върху сертифицираните във Филипините въздушни превозвачи. Това позволява на Съюза в близко бъдеще да организира мисия за проверка на място.

(102) Що се отнася обаче до целта на CAAP да поиска пълна отмяна на оперативната забрана на сертифицираните във Филипините въздушни превозвачи, трябва да се подчертае, че ще се наложи извършването на изчерпателна оценка на цялата необходима информация и че резултатите от проведената от Съюза проверка на място трябва да бъдат задоволителни.

(103) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на въздушните превозвачи от Филипините.

(104) Държавите членки ще продължат да следят дали *Philippine Airlines* и *Cebu Pacific Air* ефективно прилагат съответните стандарти за безопасност чрез приоритетни наземни инспекции на въздухоплавателните средства на тези превозвачи в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012.

Въздушни превозвачи от Руската федерация

(105) Комисията, ЕААБ и държавите членки продължиха да следят отблизо показателите за безопасност на сертифицираните в Руската федерация въздушни превозвачи, които извършват полети в границите на Съюза, включително чрез приоритетни наземни инспекции на някои руски въздушни превозвачи в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012.

(106) На 15 юли 2014 г. представители на Комисията се срещнаха с представители на въздушния превозвач *Kogalymavia*, за да потвърдят ефективността на предприетите от този въздушен превозвач мерки за подобряване на безопасността. Като цяло постигнатият от *Kogalymavia* напредък изглежда устойчив. Въздушният превозвач се насърчава да продължи работата си по изграждане на положителна култура на безопасност в рамките на своята организация, включително докладване на съществена информация, свързана с безопасността.

(107) На 6 ноември 2014 г. Комисията, подпомагана от ЕААБ и една държава членка, проведе среща с представители на Руската федерална агенция за въздушен транспорт (ФАВТ). Целта на срещата бе да се гарантира, че руските въздушни превозвачи са предприели подходящи действия във връзка с констатираните през последните 12 месеца проблеми при наземни инспекции в рамките на програмата SAFA. По време на срещата ФАВТ пое ангажимент да проведе допълнително разследване на причините за някои от констатираните сериозни недостатъци и да предприеме последващи действия по случаите на продължаващо неспазване на изискванията.

(108) На 21 ноември 2014 г. ФАВТ уведоми Комисията, че е препоръчал на руските въздушни превозвачи да предприемат своевременни действия по всички неотстранени проблеми, регистрирани в базата данни на програмата SAFA, и да прилагат системни коригиращи действия, с които да се избегнат проблеми по отношение на инспекциите и констатациите в рамките на програмата SAFA.

(109) Въз основа на наличната информация се стигна до заключението, че не е необходимо руският въздухоплавателен орган и сертифицираните в Руската федерация въздушни превозвачи да бъдат изслушани от Комитета по авиационна безопасност.

(110) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, така че в него да бъдат включени въздушни превозвачи от Руската федерация.

(111) Независимо от това държавите членки ще продължат да следят дали руските въздушни превозвачи ефективно прилагат съответните стандарти за безопасност чрез приоритетни наземни инспекции в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012. В случай че при тези инспекции бъде установен непосредствен риск за безопасността, произтичащ от неспазване на съответните стандарти за безопасност, Комисията може да бъде принудена да предприеме действия срещу въздушни превозвачи от Руската федерация в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Сао Томе и Принсипи

(112) След дълъг период на липса на комуникация, на 22 септември 2014 г. компетентният орган на Сао Томе и Принсипи (INAC) представи доклад за постигнатия междувременно напредък.

(113) На 28 май 2014 г. ИКАО оповести резолюция относно СОБ, свързани с процеса на сертифициране и надзор на въздушните превозвачи, и относно гаранциите за защитата, предоставяна от летищните оператори. Вследствие на това се приема, че вече е намерено решение на всички СОБ, констатирани в Сао Томе и Принсипи.

(114) Планът за коригиращи действия, представен от INAC, е в процес на изпълнение. Представеното в средата на април 2014 г. обобщение на това изпълнение показва, че са били предприети 20 % от дейностите, планирани за изпълнение преди края на ноември 2014 г., като 25 % от тях са все още в ход, а останалите 55 % не са започнали или са били отложени за много по-късна дата.

(115) INAC е отнел САО на 8 въздушни превозвача — *British Gulf International Company Ltd, Executive Jet Services, Global Aviation Operation, Goliaf Air, Island Oil Exploration, Transafrik International Ltd, Transcargo* и *Transliz Aviation*. Органът е представил и писмени доказателства за отнемането на САО на посочените въздушни превозвачи.

(116) Комисията взема под внимание докладваните от INAC положителни резултати и по-конкретно приветства отнемането на САО на въздушните превозвачи, чието основно място на стопанска дейност е извън държавата, както и заличаването на всички техни въздухоплавателни средства от регистъра на Сао Томе и Принсипи.

(117) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че списъкът на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да се измени така, че посочените въздушни превозвачи да бъдат заличени от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

(118) INAC докладва също така за издаване на САО на въздушните превозвачи *STP Airways* и *Africa's Connection*. Не бяха представени обаче доказателства, че надзорът върху безопасността на тези въздушни превозвачи е гарантиран в съответствие с международните стандарти за безопасност.

(119) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че списъкът на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да се измени така, че въздушните превозвачи *STP Airways* и *Africa's Connection* да се включат в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

Въздушни превозвачи от Судан

(120) Органът за гражданско въздухоплаване на Судан (SCAA) представи на Комисията информация относно четири въздушни превозвача — *BADR Airlines* (BDR), *Nova Airlines* (NOV), *Sudan Airways* (SUD) и *Tarco Air* (TRQ). От придружаващата документация става ясно, че посочените авиокомпании имат различни равнища на управление на безопасността. Тя показва също така напредъка при подготовката на евентуална мисия за проверка на Съюза през 2015 г.

(121) SCAA уведоми Комисията за резултатите от последния одит на ИКАО в областта на летищата и аеронавигационното обслужване. Въпреки че тези одити са насочени предимно към области, които нямат отношение към техническите аспекти на основните проблеми, констатирани от Съюза във връзка с регистрираните в Судан въздушни превозвачи — а именно разрешителните на персонала, операциите и летателната годност — това показва, че SCAA се е постарал да приложи цялостен подход към отстраняването на всички проблеми на авиационната безопасност.

(122) По всичко личи, че органът е въвел устойчиви подобрения по реалистичен и постепенен начин. Все още обаче предстои извършването на задълбочена оценка с цел да се установи дали SCAA и сертифицираните в Судан въздушни превозвачи спазват международните стандарти за безопасност. Освен това е необходимо провеждането на допълнителна проверка чрез мисия за проверка на Съюза, преди да бъдат разгледани евентуалните предложения за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза.

(123) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на въздушни превозвачи от Судан.

Въздушни превозвачи от Замбия

(124) С писмо от 15 май 2014 г. управлението за гражданско въздухоплаване на Замбия докладва на Комисията, че органът за гражданско въздухоплаване (ZCAA) на тази държава функционира и е в процес на укрепване на административния си капацитет. В същото писмо бе предоставена и актуализирана информация относно предприетите коригиращи действия за отстраняване на съществуващите недостатъци, включващи план за безопасност, който Комисията получи на 5 август 2014 г. В плана за безопасност се определят допълнителните действия, които трябва да се предприемат за установяването на ефикасна и ефективна регулаторна и надзорна система за безопасността в Замбия, и се съдържат ясни цели в краткосрочен, средносрочен и дългосрочен план.

(125) Предвид напредъка, постигнат от управлението за гражданско въздухоплаване на Замбия, замбийските органи се насърчават да продължат усилията си за по-нататъшни подобрения с цел преразглеждане на настоящите ограничения в подходящия момент и след необходимата проверка. Все още обаче са налице редица сериозни недостатъци, които се отнасят най-вече до изграждането на ZCAA (включително необходимия брой подходящо обучен персонал) и актуализирането на законите и наредбите за изпълнение на приложенията на ИКАО, посочени в плана за безопасност и по отношение на които все още предстои предприемането на съответни действия.

(126) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на въздушни превозвачи от Замбия.

(127) В член 8, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 2111/2005 се признава необходимостта от бързото вземане на решения и, когато е необходимо, дори по спешност, предвид последствията за безопасността. Поради това, с цел защита на чувствителна информация и свеждане до минимум на въздействието върху търговията, е необходимо решенията в контекста на актуализирането на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана или ограничение в границите на Съюза, да се публикуват и да влязат в сила незабавно след тяхното приемане.

(128) Регламент (ЕО) № 474/2006 следва да бъде съответно изменен.

(129) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета за авиационна безопасност,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕО) № 474/2006 се изменя, както следва:

1) Приложение А се заменя с текста в приложение А към настоящия регламент.

2) Приложение Б се заменя с текста в приложение Б към настоящия регламент.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила в деня след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 11 декември 2014 година.

За Комисията,
от името на председателя,
Violeta BULC
Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ A

СПИСЪК НА ВЪЗДУШНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ, ВСИЧКИ ПОЛЕТИ НА КОИТО СА ПРЕДМЕТ НА ЗАБРАНА В ГРАНИЦИТЕ НА ЕС, С ИЗКЛЮЧЕНИЯ [1]

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (CAO) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Суринам
MERIDIAN AIRWAYS LTD	CAO 023	MAG	Република Гана
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Афганистан, в това число			**Ислямска република Афганистан**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	CAO 009	AFG	Ислямска република Афганистан
KAM AIR	CAO 001	KMF	Ислямска република Афганистан
PAMIR AIRLINES	Неизвестен	PIR	Ислямска република Афганистан
SAFI AIRWAYS	CAO 181	SFW	Ислямска република Афганистан
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органите за регулаторен надзор на Ангола, с изключение на *TAAG Angola Airlines*, който е включен в приложение Б, в това число			**Република Ангола**
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Република Ангола
AIR GICANGO	009	Неизвестен	Република Ангола
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Република Ангола
AIR NAVE	017	Неизвестен	Република Ангола
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Република Ангола
ANGOLA AIR SERVICES	006	Неизвестен	Република Ангола
DIEXIM	007	Неизвестен	Република Ангола
FLY540	AO 004-01 FLYA	Неизвестен	Република Ангола
GIRA GLOBO	008	GGL	Република Ангола
HELIANG	010	Неизвестен	Република Ангола

[1] На въздушните превозвачи, изброени в приложение A, може да бъде разрешено да упражняват права за въздушни превози, като използват въздухоплавателни средства на мокър лизинг на въздушен превозвач, който не е предмет на оперативна забрана, при условие че се спазват съответните стандарти за безопасност.

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Неизвестен	Република Ангола
MAVEWA	016	Неизвестен	Република Ангола
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Република Ангола
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Бенин, в това число			**Република Бенин**
AERO BENIN	PEA № 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Република Бенин
AFRICA AIRWAYS	Неизвестен	AFF	Република Бенин
ALAFIA JET	PEA № 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Неизвестен	Република Бенин
BENIN GOLF AIR	PEA № 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS	BGL	Република Бенин
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA № 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	LTL	Република Бенин
COTAIR	PEA № 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	COB	Република Бенин
ROYAL AIR	PEA № 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Република Бенин
TRANS AIR BENIN	PEA № 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Република Бенин
ВСИЧКИ ВЪЗДУШНИ ПРЕВОЗВАЧИ, СЕРТИФИЦИРАНИ ОТ ОРГАНИТЕ ЗА РЕГУЛАТОРЕН НАДЗОР НА РЕПУБЛИКА КОНГО, В ТОВА ЧИСЛО			**Република Конго**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Република Конго
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Неизвестен	Република Конго
EMERAUDE	RAC06-008	Неизвестен	Република Конго
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Република Конго
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Република Конго
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Неизвестен	Република Конго
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Неизвестен	Република Конго
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Република Конго

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Демократична република Конго (ДРК), в това число			**Демократична република Конго (ДРК)**
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Демократична република Конго (ДРК)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Демократична република Конго (ДРК)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Демократична република Конго (ДРК)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	Демократична република Конго (ДРК)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Демократична република Конго (ДРК)
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Министерски подпис (Наредба № 78/205)	LCG	Демократична република Конго (ДРК)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Демократична република Конго (ДРК)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Демократична република Конго (ДРК)
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Джибути, в това число			**Джибути**
DAALLO AIRLINES	Неизвестен	DAO	Джибути
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Екваториална Гвинея, в това число			**Екваториална Гвинея**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Екваториална Гвинея
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Неизвестен	Екваториална Гвинея
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Неизвестен	Екваториална Гвинея
TANGO AIRWAYS	Неизвестен	Неизвестен	Екваториална Гвинея
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Еритрея, в това число			**Еритрея**

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
ERITREAN AIRLINES	САО № 004	ERT	Еритрея
NASAIR ERITREA	САО № 005	NAS	Еритрея
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Република Габон, с изключение на *Gabon Airlines*, *Afrijet* и *SN2AG*, които са включени в приложение Б, в това число			**Република Габон**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Република Габон
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Република Габон
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Република Габон
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Република Габон
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Република Габон
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Република Габон
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Република Габон
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Индонезия, с изключение на *Garuda Indonesia*, *Airfast Indonesia*, *Mandala Airlines*, *Ekspres Transportasi Antarbenua* и *Indonesia Air Asia*, в това число			**Република Индонезия**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Неизвестен	Република Индонезия
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Неизвестен	Република Индонезия
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Неизвестен	Република Индонезия
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Република Индонезия
ASCO NUSA AIR	135-022	Неизвестен	Република Индонезия
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Република Индонезия
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Неизвестен	Република Индонезия

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Република Индонезия
BATIK AIR	121-050	BTK	Република Индонезия
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Република Индонезия
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Неизвестен	Република Индонезия
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Република Индонезия
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Република Индонезия
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Република Индонезия
EASTINDO	135-038	ESD	Република Индонезия
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Неизвестен	Република Индонезия
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Неизвестен	Република Индонезия
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Неизвестен	Република Индонезия
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Неизвестен	Република Индонезия
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Република Индонезия
HEAVY LIFT	135-042	Неизвестен	Република Индонезия
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Неизвестен	Република Индонезия
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Република Индонезия
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Неизвестен	Република Индонезия
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Република Индонезия
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Република Индонезия
KAL STAR	121-037	KLS	Република Индонезия
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Република Индонезия
KOMALA INDONESIA	135-051	Неизвестен	Република Индонезия
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Република Индонезия
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Република Индонезия
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Република Индонезия

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
MARTABUANA ABADION	135-049	Неизвестен	Република Индонезия
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Неизвестен	Република Индонезия
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Република Индонезия
MIMIKA AIR	135-007	Неизвестен	Република Индонезия
MY INDO AIRLINES	121-042	Неизвестен	Република Индонезия
NAM AIR	121-058	Неизвестен	Република Индонезия
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Неизвестен	Република Индонезия
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Република Индонезия
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Неизвестен	Република Индонезия
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Република Индонезия
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Неизвестен	Република Индонезия
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Република Индонезия
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Неизвестен	Република Индонезия
PURA WISATA BARUNA	135-025	Неизвестен	Република Индонезия
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Република Индонезия
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Неизвестен	Република Индонезия
SKY AVIATION	121-028	Неизвестен	Република Индонезия
SKY AVIATION	135-044	Неизвестен	Република Индонезия
SMAC	135-015	SMC	Република Индонезия
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Република Индонезия
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Република Индонезия
SURYA AIR	135-046	Неизвестен	Република Индонезия
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Република Индонезия

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Република Индонезия
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Република Индонезия
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Република Индонезия
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Република Индонезия
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Република Индонезия
UNINDO	135-040	Неизвестен	Република Индонезия
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Република Индонезия
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Казахстан, с изключение на *Air Astana*, в това число			**Република Казахстан**
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Република Казахстан
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Република Казахстан
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Република Казахстан
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Република Казахстан
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Република Казахстан
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Република Казахстан
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Република Казахстан
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Република Казахстан
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Република Казахстан
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Република Казахстан
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Република Казахстан
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Република Казахстан

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Република Казахстан
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Република Казахстан
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Република Казахстан
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Република Казахстан
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Република Казахстан
SCAT	KZ-01/004	VSV	Република Казахстан
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Република Казахстан
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Киргизката република, включително			**Киргизка република**
AIR BISHKEK (бивш EASTOK AVIA)	15	EAA	Киргизка република
AIR MANAS	17	MBB	Киргизка република
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Киргизка република
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Киргизка република
HELI SKY	47	HAC	Киргизка република
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Киргизка република
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Киргизка република
S GROUP INTERNATIONAL (бивш S GROUP AVIATION)	45	INT	Киргизка република
SKY BISHKEK	43	BIS	Киргизка република
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Киргизка република
SKY WAY AIR	39	SAB	Киргизка република

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
TEZ JET	46	TEZ	Киргизка република
VALOR AIR	07	VAC	Киргизка република
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Либерия			**Либерия**
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Либия, в това число			**Либия**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Либия
AIR LIBYA	004/01	TLR	Либия
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Либия
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Либия
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Либия
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Либия
PETRO AIR	025/08	PEO	Либия
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Република Мозамбик, в това число			**Република Мозамбик**
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Неизвестен	Република Мозамбик
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Неизвестен	Република Мозамбик
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Неизвестен	Република Мозамбик
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Неизвестен	Република Мозамбик
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Неизвестен	Република Мозамбик
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Неизвестен	Република Мозамбик
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Неизвестен	Република Мозамбик

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Неизвестен	Република Мозамбик
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Република Мозамбик
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Република Мозамбик
MAKOND, LDA	MOZ-20	Неизвестен	Република Мозамбик
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Република Мозамбик
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Неизвестен	Република Мозамбик
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Неизвестен	Република Мозамбик
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Неизвестен	Република Мозамбик
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Република Мозамбик
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Неизвестен	Република Мозамбик
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Непал, в това число			**Република Непал**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Неизвестен	Република Непал
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Неизвестен	Република Непал
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Република Непал
FISHTAIL AIR	017/2001	Неизвестен	Република Непал
GOMA AIR	064/2010	Неизвестен	Република Непал
MAKALU AIR	057A/2009	Неизвестен	Република Непал
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Неизвестен	Република Непал
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Неизвестен	Република Непал
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Неизвестен	Република Непал

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Република Непал
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Република Непал
SIMRIK AIR	034/2000	Неизвестен	Република Непал
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Република Непал
SITA AIR	033/2000	Неизвестен	Република Непал
TARA AIR	053/2009	Неизвестен	Република Непал
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Република Непал
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Филипините, с изключение на *Philippine Airlines* и *Cebu Pacific Air*, в това число			**Република Филипини**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Неизвестен	Република Филипини
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Република Филипини
AIR JUAN AVIATION	2013053	Неизвестен	Република Филипини
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Република Филипини
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Неизвестен	Република Филипини
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Неизвестен	Република Филипини
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Република Филипини
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Неизвестен	Република Филипини
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Неизвестен	Република Филипини
CM AERO SERVICES	20110401	Неизвестен	Република Филипини
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Неизвестен	Република Филипини

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Неизвестен	Република Филипини
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Неизвестен	Република Филипини
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	Република Филипини
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Република Филипини
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Република Филипини
LION AIR	2009019	Неизвестен	Република Филипини
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Неизвестен	Република Филипини
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	Република Филипини
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Неизвестен	Република Филипини
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Неизвестен	Република Филипини
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Неизвестен	Република Филипини
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Неизвестен	Република Филипини
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Неизвестен	Република Филипини
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	SRQ	Република Филипини
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	Република Филипини
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Неизвестен	Република Филипини
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Неизвестен	Република Филипини
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Неизвестен	Република Филипини
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Република Филипини

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Сао Томе и Принсипи, в това число			**Сао Томе и Принсипи**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Сао Томе и Принсипи
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Сао Томе и Принсипи
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Сиера Леоне, в това число			**Сиера Леоне**
AIR RUM, LTD	НЕИЗВЕСТЕН	RUM	Сиера Леоне
DESTINY AIR SERVICES, LTD	НЕИЗВЕСТЕН	DTY	Сиера Леоне
HEAVYLIFT CARGO	НЕИЗВЕСТЕН	Неизвестен	Сиера Леоне
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	НЕИЗВЕСТЕН	ORJ	Сиера Леоне
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	НЕИЗВЕСТЕН	PRR	Сиера Леоне
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	НЕИЗВЕСТЕН	SVT	Сиера Леоне
TEEBAH AIRWAYS	НЕИЗВЕСТЕН	Неизвестен	Сиера Леоне
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Судан, в това число			**Република Судан**
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Република Судан
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Република Судан
BADER AIRLINES	35	BDR	Република Судан
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Република Судан
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Република Судан
DOVE AIRLINES	52	DOV	Република Судан
ELIDINER AVIATION	8	DND	Република Судан
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Република Судан

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
GREEN FLAG AVIATION	17	Неизвестен	Република Судан
HELEJETIC AIR	57	HJT	Република Судан
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Република Судан
KUSH AVIATION	60	KUH	Република Судан
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Република Судан
MID AIRLINES	25	NYL	Република Судан
NOVA AIRLINES	46	NOV	Република Судан
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Република Судан
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Република Судан
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Република Судан
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Замбия, в това число			**Замбия**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Замбия

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

СПИСЪК НА ВЪЗДУШНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ, ЧИИТО ПОЛЕТИ СА ОБЕКТ НА ОПЕРАТИВНИ ОГРАНИЧЕНИЯ В ГРАНИЦИТЕ НА ЕС ([1])

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО)	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора	Тип на въздухоплавателното средство с ограничение	Регистрационни знаци и, ако са налични, производствени серийни номера на въздухоплавателните средства с ограничение	Държава на регистрация
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Република Ангола	Целият флот с изключение на: 5 въздухоплавателни средства тип Boeing B777 и 4 въздухоплавателни средства тип Boeing B737-700.	Целият флот с изключение на: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Република Ангола
AIR ASTANA ([1])	AK-0475-13	KZR	Казахстан	Целият флот с изключение на: въздухоплавателни средства тип Boeing 767, Boeing 757, Airbus A319/320/321.	Целият флот с изключение на: въздухоплавателни средства от флота на Boeing B767, както е посочено в САО; въздухоплавателни средства от флота на Boeing B757, както е посочено в САО; въздухоплавателни средства от флота на Airbus A319/320/321, както е посочено в САО.	Аруба (Кралство Нидерландия)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Коморски острови	Целият флот с изключение на: LET 410 UVP.	Целият флот с изключение на: D6-CAM (851336).	Коморски острови
AFRIJET ([2])	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Република Габон	Целият флот с изключение на: 2 въздухоплавателни средства тип Falcon 50, 2 въздухоплавателни средства тип Falcon 900.	Целият флот с изключение на: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Република Габон
GABON AIRLINES ([3])	001/MTAC/ANAC	GBK	Република Габон	Целият флот с изключение на: 1 въздухоплавателно средство тип Boeing B767-200.	Целият флот с изключение на: TR-LHP.	Република Габон
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Република Габон	Целият флот с изключение на: 1 въздухоплавателно средство тип Challenger CL-601, 1 въздухоплавателно средство тип HS-125-800.	Целият флот с изключение на: TR-AAG, ZS-AFG.	Република Габон; Република Южна Африка
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	CAO 017	ALE	Република Гана	Целият флот с изключение на: 2 въздухоплавателни средства тип DC8-63F.	Целият флот с изключение на: 9G-TOP и 9G-RAC.	Република Гана

([1]) На въздушните превозвачи, изброени в приложение Б, може да бъде разрешено да упражняват права за въздушни превози, като използват въздухоплавателни средства на мокър лизинг на въздушен превозвач, който не е предмет на оперативна забрана, при условие че се спазват съответните стандарти за безопасност.

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО)	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора	Тип на въздухоплавателното средство с ограничение	Регистрационни знаци и, ако са налични, производствени серийни номера на въздухоплавателните средства с ограничение	Държава на регистрация
IRAN AIR (4)	FS100	IRA	Ислямска република Иран	Целият флот с изключение на: 14 въздухоплавателни средства тип Airbus A300, 8 въздухоплавателни средства тип Airbus A310, 1 въздухоплавателно средство тип Boeing B737.	Целият флот с изключение на: 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.	Ислямска република Иран
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Корейска народнодемократична република	Целият флот с изключение на: 2 въздухоплавателнин средства тип TU-204.	Целият флот с изключение на: P-632, P-633.	Корейска народнодемократична република
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Мадагаскар	Целият флот с изключение на: въздухоплавателни средства тип Boeing B767 и ATR 72/42, както и 3 въздухоплавателни средства тип DHC 6-300.	Целият флот с изключение на: въздухоплавателни средства от флота на Boeing B737, както е посочено в САО, въздухоплавателни средства от флота на ATR 72/42, както е посочено в САО; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Република Мадагаскар

(1) Air Astana може да използва единствено специално посочените въздухоплавателни средства, при условие че те са регистрирани в Аруба и че всички промени в САО бъдат своевременно докладвани на Комисията и Евроконтрол.

(2) Afrijet има право да използва единствено конкретно посочените въздухоплавателни средства за сегашния си обем от полети в границите на ЕС.

(3) Gabon Airlines има право да използва единствено конкретно посочените въздухоплавателни средства за сегашния си обем от полети в рамките на ЕС.

(4) Iran Air има право да извършва полети до ЕС с конкретните въздухоплавателни средства при условията, посочени в съображение 69 от Регламент (ЕС) № 590/2010 (ОВ L 170, 6.7.2010 г., стр. 15).