РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 590/2010 НА КОМИСИЯТА

от 5 юли 2010 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 създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Европейския съюз, и за информиране на пътниците на въздушния транспорт за самоличността на опериращите въздушни превозвачи и за отмяна на член 9 от Директива 2004/36/ЕО [1], и по-специално член 4 от него,

като има предвид, че:

(1) С Регламент (ЕО) № 474/2006 на Комисията от 22 март 2006 г. бе създаден списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Европейския съюз, съгласно глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005 [2].

(2) В съответствие с член 4, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 2111/2005 някои държави-членки предоставиха на Комисията информация, която е от значение в контекста на актуализирането на списъка на Общността. Трети държави също предоставиха такава информация. Въз основа на това списъкът на Общността следва да се актуализира.

(3) Комисията уведоми всички засегнати въздушни превозвачи директно или, когато това бе невъзможно, чрез органите, отговарящи за техния регулаторен надзор, като посочи съществените факти и съображения, които биха залегнали в основата на решение за налагане на оперативна забрана за тях в границите на Европейския съюз или за изменение на условията за оперативна забрана, наложена на въздушен превозвач, включен в списъка на Общността.

(4) Комисията даде възможност на засегнатите въздушни превозвачи да се консултират с предоставените от държавите-членки документи, да представят писмени коментари и да направят устни изложения пред Комисията в рамките на 10 работни дни, а също и пред Комитета за авиационна безопасност, създаден с Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета от 16 декември 1991 г. относно хармонизирането на техническите изисквания и административните процедури в областта на гражданското въздухоплаване [3].

(5) Органите, отговорни за регулаторния надзор върху съответните въздушни превозвачи, се консултираха с Комисията, а в отделни случаи — и някои държави-членки, се консултираха с органите.

(6) Комитетът за авиационна безопасност изслуша изложенията на Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA) и на Комисията относно проектите за техническа помощ, реализирани в страни, които са засегнати от Регламент (ЕО) № 2111/2005. Той беше информиран за молбите за допълнителна техническа помощ и сътрудничество, за да се подобри административния и техническия капацитет на органите за гражданско въздухоплаване с оглед отстраняване на всички несъответствия с приложимите международни стандарти.

(7) Комитетът за авиационна безопасност беше информиран също така за принудителните действия, предприети от EASA и държавите-членки, за да се гарантира поддържането на летателната годност и техническото обслужване на въздухоплавателните средства, регистрирани в Европейския съюз и експлоатирани от въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за гражданско въздухоплаване на трети държави.

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

Превозвачи от Европейския съюз

(9) След получената информация от проведени наземни проверки по SAFA на въздухоплавателни средства на определени въздушни превозвачи от Европейския съюз, както и от специални инспекции и одити по области, проведени от техните национални въздухоплавателни органи, някои държави-членки са предприели определени принудителни мерки. За тези мерки те уведомиха Комисията и Комитета за авиационна безопасност: на 6 април 2010 г. компетентните органи на Обединеното кралство отнеха свидетелството за авиационен оператор (CAO) на въздушния превозвач Trans Euro Air Limited, а на 12 април 2010 г. временно прекратиха CAO на MK Airlines; на 9 юни 2010 г. компетентните органи на Испания временно прекратиха CAO и оперативния лиценз на въздушния превозвач Baleares Link Express; на 11 декември 2009 г. компетентните органи на Словакия отнеха оперативния лиценз на въздушния превозвач Seagle Air, а този на Air Slovakia — на 3 май 2010 г.

[1] ОВ L 344, 27.12.2005 г., стр. 15.
[2] ОВ L 84, 23.3.2006 г., стр. 14.
[3] ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 4.

Air Algérie

(10) Въз основа на анализа на резултатите от инспекциите по SAFA, извършени от януари 2009 г. насам на въздухоплавателни средства, експлоатирани от Air Algérie на полети към ЕС, на 7 декември 2009 г. и на 5 февруари 2010 г. Комисията проведе консултации с компетентните органи на Алжир с цел отстраняване на констатациите в областта на безопасността на товарите на борда, летателната годност и експлоатацията на въздухоплавателните средства и свидетелствата за правоспособност на членове на летателния екипаж.

(11) Компетентните органи на Алжир отговориха на 15 март 2010 г., като предоставиха информация относно действията, предприети след наземните инспекции с цел отстраняване на констатираните несъответствия.

(12) На 6 май 2010 г. Комисията поиска допълнителна информация. Компетентните органи изпратиха допълнителна информация на 27 май 2010 г. След среща с компетентните органи на Алжир, с въздушния превозвач, както и с компетентните органи на Франция и с EASA, проведена на 9 юни 2010 г., компетентните органи на Алжир се ангажираха да представят допълнителна информация преди заседанието на Комитета за авиационна безопасност, в т.ч. списък на дейностите по надзора, които въпросният орган е провел по отношение на Air Algérie. Информацията беше изпратена на 18 юни 2010 г. Тези органи поеха също така ангажимент да представят скоро подробен план за корективни действия, включително график за неговата проверка и изпълнение. Паралелно с това, по молба на въздушния превозвач компетентните органи на Франция подеха инициатива за повишаване на осведомеността и за осигуряване на обучение в рамките на програмата SAFA на ЕС.

(13) С оглед извършването на непрекъснат мониторинг на нивото на безопасност на въздушния превозвач, Комисията поиска от компетентните органи на Алжир да изпращат и месечни доклади относно своите дейности по надзора на Air Algérie в областта на поддържането на летателната годност, техническото обслужване и експлоатацията, в т.ч. проверка на прилагането на плана за корективни действия, който трябва да бъде представен. Комисията насърчи компетентните органи на Алжир да продължат своите усилия за повишаване на съответствието с приложимите стандарти за безопасност.

(14) Междувременно държавите-членки ще проверяват за ефективното съответствие със съответните стандарти за безопасност чрез определяне на приоритет при наземните инспекции на въздухоплавателните средства на този превозвач в съответствие с Регламент (ЕО) № 351/2008, така че да се осигури повишаване на броя на инспекциите на Air Algérie, което ще предостави база за преоценка на този случай по време на следващото заседание на Комитета за авиационна безопасност, предвидено за ноември 2010 г.

Air Bangladesh

(15) Комисията информира Комитета за авиационна безопасност относно резултатите от мисията за предоставяне на техническа помощ, проведена от Европейската агенция за авиационна безопасност в Народна република Бангладеш след одита на ИКАО по USOAP, извършен през май 2009 г. Одитът на ИКАО по USOAP завърши с повдигане на сериозни опасения за безопасността на експлоатацията на въздухоплавателните средства, сертифицирането и надзора, упражняван от органа на Бангладеш за гражданско въздухоплаване (CAAB). По време на мисията беше отбелязано, че CAAB е положил видими усилия на всяко равнище за прилагане на план за корективни действия и е показал силна ангажираност към преодоляване на проблемите в областта на безопасността, очертани от ИКАО по време на одита. Комисията приветства тези обнадеждаващи стъпки, но все пак ще продължи да следи отблизо напредъка на CAAB по прилагането на техния план за корективни действия, за да гарантира, че сегашните пропуски в областта на безопасността се отстраняват без ненужно забавяне.

(16) По време на мисията CAAB уведоми екипа, че един B747-269B с регистрация S2-ADT е бил заличен от регистъра на Бангладеш и че операторът Air Bangladesh вече не съществува. CAAB съобщи официално този факт на Комисията на 16 май 2010 г.

(17) С оглед на горното, въз основа на общите критерии се преценява, че горепосоченият въздушен превозвач следва да бъде заличен от приложение Б.

Blue Wing Airlines

(18) Съществуват потвърдени данни за сериозни пропуски във връзка със сертифицирания в Суринам въздушен превозвач Blue Wing Airlines, както става ясно от поредицата произшествия и пропуски, докладвани неотдавна по време на наземни инспекции, проведени от държави-членки.

(19) На 3 април 2008 г. Blue Wing Airlines претърпя произшествие с 19 жертви, на 15 октомври 2009 г. имаше друго произшествие с пострадали, а последното произшествие с 8 жертви се случи на 15 май 2010 г. Общият брой произшествия при този въздушен превозвач, случили се през последните две години, поражда сериозни опасения за безопасността; освен това в отсъствието на официален доклад относно разследването на произшествията е невъзможно да се направят изводи за предишните произшествия.

(20) Освен това, съществуват потвърдени доказателства за сериозни несъответствия със съответните стандарти за безопасност, установени с Чикагската конвенция, както става ясно от пропуските, констатирани от компетентните органи на Франция по време на извършена наскоро наземна инспекция ([1]) в рамките на програмата SAFA.

([1]) DGAC/F-2010-818.

(21) Компетентните органи на Франция (DGAC) приканиха компетентните органи на Суринам и Blue Wing Airlines да дадат необходимите гаранции относно безопасността на полетите на този превозвач. Тъй като нито отговорът на компетентните органи на Суринам, нито този на Blue Wing Airlines даде възможност да се определи основната причина за произшествията и за констатираните по време на наземните инспекции пропуски по отношение на безопасността, нито да се предотврати тяхното повторение, DGAC реши да наложи извънредни мерки като считано от 1 юни 2010 г. забрани всички дейности на Blue Wing Airlines на територията на Франция и се ангажира да уведоми незабавно Комисията в съответствие с член 6 от Регламент (ЕО) № 473/2006.

(22) Комисията незабавно започна консултации с компетентните органи на Суринам и Blue Wing Airlines с оглед на вземане на спешно решение по време на заседанието на Комитета за авиационна безопасност за разширяване на обхвата на предприетите от Франция мерки, така че те да обхванат целия Европейски съюз. На 25 юни 2010 г. Комисията и държавите-членки изслушаха Blue Wing Airlines, които бяха подкрепени от своя компетентен орган. Нито отговорите на компетентните органи на Суринам, нито тези на Blue Wing Airlines дадоха възможност да се определи основната причина за произшествията и за констатираните по време на наземните инспекции пропуски по отношение на безопасността, нито да се предотврати тяхното повторение.

(23) Като се има предвид нивото на безопасност на въздушния превозвач, който вече е бил предмет на оперативна забрана в границите на ЕС [1] [2], броят и степента на сериозност на произшествията, претърпени от този въздушен превозвач, констатираните пропуски в областта на безопасността и тяхната повторяемост, въз основа на общите критерии се преценява, че продължаването на полетите на този въздушен превозвач към ЕС би представлявало сериозен риск за безопасността, който не може да бъде отстранен в задоволителна степен посредством мерките, предприети от една държава-членка съгласно член 6 от Регламент (ЕО) № 2111/2005 и, следователно, въздушният превозвач Blue Wing Airlines следва да бъде добавен към приложение А.

Въздушни превозвачи от Албания

(24) В допълнение към изложенията, направени от компетентните органи на Албания на заседанието на Комитета за авиационна безопасност през март 2010 г., и съгласно разпоредбите на Регламент (ЕС) № 273/2010 [3], Комисията, подпомогната от Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA), продължи активно да провежда консултации с компетентните органи на Албания в отговор на резултатите от пълната стандартизационна инспекция, проведена в Албания през януари 2010 г. Окончателният доклад от тази инспекция, издаден на 7 март 2010 г., разкри значителни пропуски във всички области, предмет на одита, които трябва да бъдат отстранени незабавно.

(25) EASA информира, че DGCA е предоставил подробен план за действия, който е счетен за приемлив и е утвърден на 29 април 2010 г. Планът предвижда поредица от оздравителни действия, които следва да бъдат приложени постепенно до края на 2011 г., с незабавни действия за отстраняване на пропуските в областта на безопасността.

(26) Освен това компетентните органи на Италия предприеха цялостен туининг проект с компетентните органи на Албания, който би следвало да започне през септември 2010 г., с цел подпомагане на тези органи в изграждането на техния технически и административен капацитет.

(27) Проведените на 28 май 2010 г. консултации с компетентните органи на Албания и EASA, с участието на компетентните органи на Италия, потвърдиха, че прилагането на въпросния план за действие върви в съответствие с графика. Завършена е първата поредица от дейности, което представлява сериозна промяна в сравнение с предишната система: беше създаден независим албански орган за гражданско въздухоплаване (ACAA), който започна да функционира през май 2010 г.; новосъздаденият ACAA отмени всички дерогации, предоставени на сектора в миналото, и накара предприятията да разберат, че ако до 1 юни 2010 г. не са приведени в съответствие с приложимото законодателство, те ще подлежат на принудителни действия като например временно прекратяване, ограничаване или отнемане на притежаваните от тях одобрения. ACAA беше поканен на заседанието на Комитета за авиационна безопасност, за да докладва за пресертифицирането на въздушните превозвачи.

(28) Комитетът за авиационна безопасност изслуша ACAA на 21 юни 2010 г., когато органът потвърди, че Belle Air и Albanian Airlines са били надлежно пресертифицирани през юни 2010 г. в съответствие с приложимите правила за безопасност. Органът докладва и че CAO на Star Airways е било временно прекратено. Освен това ACAA се ангажира да не издава други CAO до второ нареждане.

(29) ACAA се приканва настойчиво да предприеме необходимите действия за продължаване на ефективното и навременно прилагане на плана за действие, договорен с EASA, като се даде приоритет на отстраняването на констатираните пропуски, които пораждат опасения за безопасността, ако не бъдат коригирани незабавно. Поконкретно ACAA се приканва да ускори процеса на изграждане на капацитет и да осигури надзор на безопасността на всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Албания, в съответствие с приложимите разпоредби относно безопасността, както и да предприема принудителни мерки по целесъобразност.

(30) ACAA пое ангажимент да докладва периодично относно постигнатия напредък при прилагането на своя план за коригиращи действия. Комисията, подпомагана от EASA и с подкрепата на държавите-членки, ще продължи да следи ефективността на предприетите от ACAA действия, както и нивото на безопасност на лицензираните в Албания въздушни превозвачи.

[1] Съображения 20—22 от Регламент (ЕО) № 910/2006 от 20 юни 2006 г., ОВ L 168, 21.6.2006 г., стр. 17.

[2] Съображения 7—8 от Регламент (ЕО) № 1400/2007 от 28 ноември 2007 г., ОВ L 311, 29.11.2007 г., стр. 12.

[3] Съображения 55—58 от Регламент (ЕС) № 273/2010 от 30 март 2010 г., ОВ L 84, 31.3.2010 г., стр. 30.

Въздушни превозвачи от Кралство Камбоджа

(31) Компетентните органи на Камбоджа (SSCA) съобщиха за по-нататъшен напредък в изпълнението на своя план за корективни действия, който беше създаден с цел отстраняване на пропуските, констатирани от ИКАО по време на проведения през 2007 г. одит в рамките на Всеобщата програма за одит на надзора за безопасност.

(32) Координираната мисия на ИКАО за проверка (ICVM), проведена в периода 26—29 октомври 2009 г., потвърди наличието на известен напредък, тъй като липсата на ефективно прилагане на стандартите на ИКАО през октомври 2009 г. беше оценена на 58 %, което представлява намаляване в сравнение със 71 % през 2007 г. Все пак, мисията заключи и че е необходимо да продължи ефективното прилагане на всички корективни действия, по-специално по отношение на организацията на SSCA и изграждането на техния капацитет.

(33) SSCA докладваха, че свидетелствата за авиационен оператор (CAO) на останалите въздушни превозвачи, лицензирани в Камбоджа, са или временно прекратени, или отнети. По-конкретно, срокът на CAO на Helicopter Cambodia е изтекъл на 15 октомври 2009 г. и не е бил подновен; CAO на Sokha Airlines е било отнето на 27 октомври 2009 г.; CAO на Angkor Airways и PMT Air са били отнети на 21 април 2010 г. В резултат на това ИКАО отмени сериозното опасение за безопасността по отношение на въздушните превозвачи, лицензирани в Кралство Камбоджа ([1]).

(34) SSCA съобщиха също, че Siem Reap International Airways, чието CAO е временно прекратено, от януари 2009 г. е в процес по пресертифициране. SSCA заявиха, че на въздушния превозвач е предоставен допълнителен период от 4 месеца за приключване на процеса, а ако това не стане, неговото CAO би следвало да бъде отнето. Предвид неяснотата относно положението със Siem Reap International Airways, въз основа на общите критерии бе преценено, че този въздушен превозвач следва да остане в приложение A.

(35) Комисията отчита принудителните мерки, предприети от SSCA, както и напредъка при прилагането на плана за корективни действия, целящ отстраняване на констатираните от ИКАО пропуски, и има готовност да подкрепи изграждането на капацитета на компетентните органи на Кралство Камбоджа посредством целева техническа помощ.

Въздушни превозвачи от Демократична република Конго

(36) Всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Демократична република Конго, са предмет на оперативна забрана в рамките на ЕС и са включени в приложение A. Комисията получи информация, че компетентните органи на Демократична република Конго са издали свидетелство за авиационен оператор на въздушния превозвач Congo Express. Комисията проведе консултации с компетентните органи на Демократична република Конго, за да получи потвърждение на тази информация. Посочените органи не отговориха.

(37) Тъй като няма данни за каквато и да е промяна в капацитета на компетентните органи на Демократична република Конго да гарантират надзора върху въздушните превозвачи, лицензирани в посочената държава, в съответствие с приложимите стандарти за безопасност, въз основа на общите критерии се преценява, че Congo Express следва да бъде добавен към приложение A.

Въздушни превозвачи от Република Габон

(38) По искане на Комисията в периода 11—15 януари 2010 г. Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA) проведе в Република Габон мисия за предоставяне на техническа помощ. Докладът в резултат на тази мисия, издаден на 6 април 2010 г., показва, че компетентните органи на Габон (ANAC) работят за отстраняване на пропуските, констатирани от ИКАО по време на одита, проведен през май 2007 г. в рамките на Всеобщата програма за одит на надзора за безопасност. В доклада обаче се подчертава и необходимостта от продължаване на изграждането на капацитета на ANAC чрез адекватен бюджет и по-нататъшно наемане и обучаване на квалифицирани инспектори, както и необходимостта от осигуряване на непрекъснат строг надзор върху въздушните превозвачи, лицензирани в Република Габон. Докладът включва пътна карта, изработена съвместно с ANAC, която съдържа необходимите и полезни корективни действия за отстраняване на констатациите на ИКАО. Съгласно тази пътна карта приключването на необходимите действия се очаква не по-рано от началото на 2011 г.

(39) Компетентните органи на Габон (ANAC) поискаха да бъдат изслушани от Комитета за авиационна безопасност, за да представят постигнатия напредък към момента и бяха изслушани на 21 юни 2010 г. ANAC потвърдиха, че законодателната рамка понастоящем се преразглежда, като се реформира кодексът за гражданско въздухоплаване, който се очаква да бъде приет до 31 декември 2010 г., и постепенно се създава цялостен набор от аеронавигационни разпоредби на Габон (RAG), които ще влязат в сила постепенно до 2011 г. ANAC докладваха за допълнителни успехи в изграждането на своя капацитет с наемането на още инспектори, 7 от които понастоящем се квалифицират. Освен това ANAC докладваха за напредък по отношение на надзора върху въздушните превозвачи и прилагането на действащите разпоредби в областта на безопасността (RACAM), както стана ясно от временното прекратяване на CAO на SCD Aviation на 16 октомври 2009 г., предупрежденията, отправени към въздушните превозвачи Air Service, Gabon Airlines, National Regional Transport, SN2AG, и глобите, наложени на въздушните превозвачи Allegiance и Sky Gabon. Броят и естеството на някои от констатираните пропуски показват, че може да бъдат необходими допълнителни принудителни действия, в случай че въздушните превозвачи не въведат приложимите стандарти за безопасност.

([1]) Съображение 12 от Регламент (ЕО) № 1131/2008 от 14 ноември 2008 г., ОВ L 306, 15.11.2009 г., стр. 48.

(40) Лицензираният в Габон Afrijet Business Services поиска да бъде изслушан от Комитета за авиационна безопасност с оглед на отменянето на ограниченията, наложени понастоящем на въздухоплавателното средство от типа Falcon 900B с регистрационен знак TR-AFR, и предостави писмени доказателства в този смисъл. Бяха предоставени гаранции, че експлоатацията и техническото обслужване на посоченото въздухоплавателно средство се осъществяват в съответствие с приложимите стандарти за безопасност, а и това беше потвърдено от ANAC. Следователно въз основа на общите критерии се преценява, че няма причина за ограничаване на полетите на Afrijet Business Services, извършвани с въздухоплавателното средство от типа Falcon 900B с регистрационен знак TR-AFR, и че това въздухоплавателно средство следва да бъде добавено към въздухоплавателните средства, с които на въздушния превозвач е разрешено да извършва полети към ЕС, съгласно приложение Б.

(41) Досега на Комисията не е предаден доказателствен материал за пълното осъществяване на съответните оздравителни действия от въздушните превозвачи, включени в списъка на Общността, и от органите, отговорни за регулаторния надзор върху тези въздушни превозвачи. Поради това, въз основа на общите критерии се преценява, че тези въздушни превозвачи следва да продължат да бъдат предмет на оперативна забрана (приложение А) или на оперативни ограничения (приложение Б), според случая.

(42) Комисията приветства напредъка при прилагането на плана за корективни действия, целящ отстраняване на констатираните от ИКАО пропуски, както и при изграждането на капацитета на компетентните органи на Габон, и има готовност да окаже помощ, в т.ч. чрез мисии на място за проверка на напредъка, след като бъде изградена законодателната рамка.

Въздушни превозвачи от Република Индонезия

(43) Компетентните органи на Индонезия (DGCA) докладваха за съществен напредък към отстраняване на всички констатации, направени от ИКАО по време на одита, проведен през февруари 2007 г. в рамките на Всеобщата програма за одит на надзора за безопасност. Координираната мисия на ИКАО за проверка (ICVM), проведена през август 2009 г., потвърди наличието на значителен напредък, както става ясно от факта, че липсата на ефективно прилагане на стандартите на ИКАО беше намалена до 20 %. На 19 март 2010 г. DGCA докладваха на ИКАО за приключване на останалите корективни действия.

(44) DGCA докладваха за развитието на тяхната способност да извършват надзор на безопасността със съществено увеличение на техния бюджет през 2009 г. и 2010 г., наемането на още 25 инспектори в областта на летателната експлоатация и 8 инспектори по безопасност на пътническата кабина, което беше допълнено от всестранната техническа помощ от страна на ИКАО и от органите за гражданско въздухоплаване на Австралия и Нидерландия и даде възможност за по-нататъшна актуализация на разпоредбите за безопасност на гражданското въздухоплаване (CASR) и за засилване на надзора върху още въздушни превозвачи.

(45) Компетентните органи на Индонезия (DGCA) поискаха да бъдат изслушани от Комитета за авиационна безопасност с оглед на отменянето на ограниченията, наложени понастоящем на следните три въздушни превозвача: Indonesia Air Asia, Metro Batavia и Lion Air; те представиха писмени доказателства и направиха устни изложения на 22 юни 2010 г.

(46) Изложенията, направени от Indonesia Air Asia, както и от DGCA, потвърдиха, че този въздушен превозвач е бил пресертифициран на 30 септември 2009 г. в съответствие с CASR и че DGCA упражнява адекватен надзор върху него. DGCA потвърдиха, че този въздушен превозвач отговаря изцяло на приложимите стандарти за безопасност. Следователно въз основа на общите критерии се преценява, че Indonesia Air Asia следва да бъде заличен от приложение А.

(47) Изложенията, направени от Metro Batavia, както и от DGCA, потвърдиха, че този въздушен превозвач също е бил пресертифициран на 30 септември 2009 г. в съответствие с CASR и че DGCA упражнява адекватен надзор върху него. DGCA потвърдиха, че този въздушен превозвач отговаря изцяло на приложимите стандарти за безопасност. Следователно въз основа на общите критерии се преценява, че Metro Batavia следва да бъде заличен от приложение А.

(48) Изложенията, направени от Lion Air, разкриха, че този въздушен превозвач, който понастоящем експлоатира парк от 50 въздухоплавателни средства, от 2004 г. насам е имал 2 произшествия и 2 сериозни инцидента. Превозвачът обаче не можа да предостави достатъчно информация за тези произшествия и инциденти и причините за тях; той също така не успя да покаже, че са предприети адекватни действия за предотвратяване на тяхното повторение, по-конкретно предвид съществената промяна в самолетния парк, която се очаква през идните години. Освен това не беше възможно да се направи заключение относно адекватния надзор от страна на DGCA в областта на летателната експлоатация, както става ясно от липсата на каквито и да са отразени констатации в рамките на над 100 инспекции на летателната експлоатация, отчетени през 2009 г. и 2010 г. Следователно, въз основа на общите критерии се преценява, че Lion Air следва да остане в приложение А.

(49) Досега на Комисията не е предаден доказателствен материал за пълното осъществяване на съответните оздравителни действия от другите въздушни превозвачи, включени в списъка на Общността. Следователно, въз основа на общите критерии се преценява, че тези въздушни превозвачи следва да продължат да бъдат обект на оперативна забрана (приложение А).

(50) Комисията насърчава усилията на компетентните органи на Индонезия и постигнатия от тях напредък към намиране на устойчиво решение за пропуските в областта на безопасността.

Въздушни превозвачи от Филипините

(51) В съответствие с Регламент (ЕС) № 273/2010 [1] Комисията продължи да провежда активно консултации с компетентните органи на Филипините (CAAP) относно предприетите от тях действия за подобряване на безопасността на въздухоплаването във Филипините и на съответствието с приложимите стандарти за безопасност.

(52) Компетентните органи на Филипините (CAAP) съобщиха, че са предприели поредица от действия, свързани по-конкретно с: преформулиране на настоящите правила и разпоредби за прилагане, което се очаква да стане факт до края на 2010 г.; доизграждане на капацитета на CAAP чрез прехвърляне на квалифицирани инспектори, които в момента работят за ИКАО по проекта за оказване на техническа помощ, което се очаква да приключи до края на 2010 г., както и наемане на допълнителен персонал; повторен одит и пресертифициране на всички въздушни превозвачи, включително тези, които вече са били сертифицирани от CAAP преди март 2010 г.; създаване на планове за непрекъснат надзор на всички въздушни превозвачи, както и засилване на принудителните действия при разкрити пропуски в областта на безопасността.

(53) CAAP съобщиха, че на 19 март 2010 г. са прекратили временно свидетелството за авиационен оператор (CAO) на Pacific East Asia Cargo Airlines (PEAC), превозвач, който е продължил да изпълнява полети без да е надлежно сертифициран от компетентните органи на Филипините.

(54) Въздушният превозвач Interisland Airlines Inc., сертифициран на 16 март 2010 г. от CAAP, е имал произшествие с фатален край на 21 април 2010 г. с въздухоплавателно средство, вписано в неговото CAO, от типа Antonov 12BP с регистрационен знак UP-AN216. CAAP, които са провели разследване след произшествието, са взели решение на 23 април 2010 г. да отнемат CAO на Interisland Airlines Inc., който впоследствие е преустановил напълно полетите си. Следователно, въз основа на общите критерии се преценява, че Interisland Airlines Inc. следва да бъде заличен от приложение A.

(55) Philippine Airlines поиска да бъде изслушан от Комитета за авиационна безопасност, за да докладва за напредъка, постигнат в последно време; той беше изслушан на 22 юни 2010 г. Въздушният превозвач потвърди, че е преминал цялостен одит за пресертифициране, извършен от CAAP, всички коративни действия са били надлежно приключени, а новото CAO е било издадено на 17 юни 2010 г. Въпреки това, скорошното приключване на този процес на пресертифициране, както и късното представяне на съответния доказателствен материал, не позволиха да се извърши проверка на място, каквито бяха очакванията.

(56) Cebu Pacific Airlines поиска да бъде изслушан от Комитета за авиационна безопасност, за да докладва за напредъка, постигнат в последно време; той беше изслушан на 22 юни 2010 г. Въздушният превозвач потвърди, че е преминал цялостен одит за пресертифициране, извършен от CAAP, и всички коративни действия се прилагат, като някои от тях все още не са приключили, въпреки че на 7 юни 2010 г. вече е издадено ново CAO с оперативни ограничения, изключващи превоза на опасни товари и точните подходи по Cat II за самолетния парк, състоящ се от ATR-72. Късното представяне на съответния доказателствен материал, както и наличието на неотстранени констатации, обаче, не позволиха да се извърши проверка на място, каквито бяха очакванията.

(57) Сериозното опасение за безопасността, засягащо надзора на безопасността на превозвачите, лицензирани във Филипините [2], за което ИКАО уведоми всички държави — страни по Чикагската конвенция след одита по USOAP, извършен през октомври 2009 г. във Филипините, остава нерешен проблем. CAAP съобщиха, че са представили на ИКАО подробен план за действие, целящ отстраняване на набелязаните от тази организация пропуски. Те обаче не представиха този план за коративни действия, нито оценката на ИКАО за него. Освен това CAAP съобщиха, че Филипините няма да бъдат в състояние да кандидатстват за преразглеждане на настоящата класификация от страна на федералната авиационна администрация на САЩ (US FAA) преди четвъртото тримесечие на 2010 г.

(58) Комисията отчита положените усилия от компетентните органи за реформиране на системата на гражданското въздухоплаване във Филипините. Въпреки това до ефективното прилагане на подходящи коративни действия за отстраняване на пропуските, констатирани от US FAA и ИКАО, се преценява, че компетентните органи на Филипините на този етап все още не са способни да въведат и наложат ефективно спазването на съответните стандарти за безопасност от всички въздушни превозвачи под техния регулаторен контрол. Следователно, въз основа на общите критерии се преценява, че всички въздушни превозвачи, сертифицирани във Филипините, с изключение на Interisland Airlines Inc, следва да останат в приложение A.

(59) Комисията остава готова да подкрепи усилията на Филипините чрез посещение за оценка, в тясно сътрудничество с ИКАО, с участието на държавите-членки и на Европейската агенция за авиационна безопасност, по възможност преди следващото заседание на Комитета за авиационна безопасност, с цел да се провери напредъка на CAAP, в т.ч. нивото на безопасност на операторите.

[1] Съображения 74—87 от Регламент (ЕС) № 273/2010 от 30 март 2010 г., ОВ L 84, 31.3.2010 г., стр. 33.

[2] Констатация на ИКАО OPS/01.

Iran Air

(60) Съгласно Регламент (ЕС) № 273/2010 [1], с помощта на Европейската агенция за авиационна безопасност и с подкрепата на държавите-членки, в периода 29 май—3 юни 2010 г. Комисията проведе посещение в Ислямска република Иран за оценка на безопасността с цел да провери дали мерките, обявени от компетентните органи (CAO-IRI) и от Iran Air, се прилагат в задоволителна степен.

(61) По време на посещението CAO-IRI демонстрира, че има действаща система за надзор в областта на летателната експлоатация, която съответства на целите на документ 8335 на ИКАО — Ръководство за сертифициране на авиационни оператори (Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance). Освен това чрез приемане на тристепенна система за класификация на констатациите, която дава възможност неотложните въпроси, свързани с безопасността, да бъдат разглеждани незабавно, органът беше отстранил констатираната преди това слабост в своите процедури, за проследяване във връзка с резултатите от одита. Органът също така показа, че е предприел действия за решаване на проблемите, свързани с опасенията за безопасността на иранските превозвачи, и по-специално Iran Air.

(62) В областта на летателната годност и техническото обслужване обаче бяха забелязани някои слабости в надзора, упражняван от CAO-IRI върху Iran Air, в т. ч. липса на подробен преглед на програмите за техническо обслужване и на списъците на допустимите откази (MEL), което не дава възможност за откриване на грешките, допуснати от въздушния превозвач.

(63) Освен това CAO-IRI не беше в състояние да представи консолидиран списък на инцидентите с полети на Iran Air и по този начин не беше в състояние да прецени какво е цялостното ниво на безопасност на въздушния превозвач. Все пак, CAO-IRI показа, че провежда подробно разследване на всички сериозни инциденти и дава препоръки.

(64) По време на посещението за проверка беше отбелязана твърдата ангажираност на CAO-IRI за възприемане на съвременни техники за управление на безопасността, както и значителния напредък, постигнат през последните шест месеца. Екипът отбеляза и открития и конструктивен подход на сътрудничество от страна на CAIO-IRI, прилаган при отстраняване на пропуските, констатирани във връзка с процедурите.

(65) Що се отнася до Iran Air, в доклада се подчертават сериозни пропуски по отношение на управлението на летателната годност и техническото обслужване. По-конкретно, в програмите за техническо обслужване са допуснати основни грешки, което води до сериозни пропуски в програмите по отношение на оборудването, свързано с безопасността, при самолетния парк от Airbus A-320 и товарните Boeing 747-200. Освен това системата за техническо обслужване на самолетния парк от Airbus A-320 не гарантира, че отложените неизправности се отстраняват в указаните срокове. Също така за самолетния парк от Airbus A-320 не се извършва мониторинг на полетните данни, а степента на събиране на данни при другите типове въздухоплавателни средства е много ниска. Заключението от доклада е, че дружеството не се справя с отстраняването на основните проблеми по отношение на поддържането на летателната годност на своите въздухоплавателни средства. Това проличава особено ясно от начина на управление на самолетния парк от Airbus A-320 и Boeing 727 и 747.

(66) В доклада са отчетени все пак и някои явни подобрения в системата за управление на качеството и процесите на управление на безопасността на Iran Air, по-специално използването на линейно ориентирани одити на безопасността (LOSA) и учредяването на „висш съвет по безопасност“ под председателството на изпълнителния директор, чиято задача е координацията и надзорът над дейностите, насочени към прилагане на надеждни стандарти за безопасност в оперативните отдели. Освен това се отбелязва и откритият подход на сътрудничество, прилаган при отстраняването на констатираните недостатъци по отношение на безопасността, и готовността на въздушния превозвач да възприеме съвременни техники за управление на безопасността.

(67) Iran Air направи изложения пред Комитета за авиационна безопасност и предостави подробности относно плана за корективни действия, целящ отстраняване на забележките, направени по време на посещението на място.

(68) Резултатите от наземните проверки, извършени от държавите-членки под егидата на програмата SAFA през последните 14 месеца, показват устойчиво подобрение на нивото на безопасност; резултатите, обаче, по отношение на въздухоплавателните средства от типа A-320 са видимо по-лоши от тези за другите въздухоплавателни средства на въздушния превозвач.

(69) В резултат на потвърдените слабости по отношение на поддържането на летателната годност и техническото обслужване, както и резултатите от инспекциите по SAFA, въз основа на общите критерии се преценява, че всички въздухоплавателни средства от типа A-320, Boeing B-727, B-747 серия -100, Boeing B-747 серия -200 и Boeing B-747-SP, вписани в CAO на въздушния превозвач, следва да имат забрана за полети към Европейския съюз и съответно въпросните въздухоплавателни средства следва да бъдат включени в приложение Б. На въздушния превозвач следва да му бъде разрешено да извършва полети към Европейския съюз, при условие че неговите полети са строго ограничени до сегашното им равнище (по честоти и местоназначения) с позволените въздухоплавателни средства съгласно приложение Б.

(70) Комисията ще продължи да следи отблизо нивото на безопасност на Iran Air. Предвид настоящата ситуация с надзора, упражняван от компетентните органи на Иран, Комитетът за авиационна безопасност настоятелно призовава Комисията да активизира консултациите с тези органи с оглед намиране на устойчиви решения за набелязаните пропуски в областта на безопасността; Комисията изисква от CAO-IRI да изпращат месечни доклади относно проверката на прилагането на плана за корективни действия и да предоставят информация за всички дейности по надзор(а) в областта на поддържането на летателната годност, техническото обслужване и летателната експлоатация, провеждани от CAO-IRI по отношение на Iran Air.

[1] Съображение 49 от Регламент (ЕС) № 273/2010 от 30 март 2010 г., ОВ L 84, 31.3.2010 г., стр. 29.

(71) Държавите-членки ще продължат да проверяват ефективното спазване от страна на Iran Air на съответните стандарти за безопасност чрез определяне на приоритет при наземните инспекции на въздухоплавателните средства на този превозвач в съответствие с Регламент (ЕО) № 351/2008.

Въздушни превозвачи от Руската федерация

(72) Компетентните органи на Руската федерация уведомиха Комитета за авиационна безопасност по време на неговото заседание, проведено на 22 юни 2010 г., че са предприели поредица от мерки, целящи засилване на надзора върху определени въздушни превозвачи, след като на 6 май получиха информация от Комисията за нарастващия брой констатации, направени по време на наземните проверки, които оказват въздействие върху безопасността.

(73) По-конкретно те съобщиха, че след тяхно решение, считано от 18 май 2010 г. на въздушния превозвач YAK Service е забранено да извършва полети във въздушното пространство на държавите от Европейската конференция за гражданска авиация (ECAC). Ако все пак това решение не бъде изпълнено, Комисията си запазва правото да предприеме подходящи мерки в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005 по отношение на въпросния въздушен превозвач.

(74) Както и по време на предишни актуализации на Регламент (ЕО) № 474/2006, компетентните органи на Руската федерация уведомиха Комитета за авиационна безопасност, че като част от процеса на непрекъснат надзор върху летателната годност на въздухоплавателните средства, вписани в техния регистър, те са изменили своето решение от 25 април 2008 г., с което са изключили въздухоплавателни средства на 13 руски въздушни превозвача от техните САО за полети към Европейския съюз. Тези въздухоплавателни средства не са били оборудвани да изпълняват международни полети в съответствие със стандартите на ИКАО (не са били оборудвани с TAWS/E-GPWS) и/или техните удостоверения за летателна годност са били с изтекъл срок на валидност и/или не са били подновени. На Комитета по авиационна безопасност съответно беше предоставен списък на всички въздухоплавателни средства, с които се извършват полети и които са записани в САО в Русия, както и на съответното оборудване. Въз основа на тази информация следните въздухоплавателни средства имат забрана за полети към, в рамките на и от Европейския съюз, защото нямат необходимото оборудване съгласно приложение 6 на ИКАО:

а) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660; AN-24-RB: RA-46470, RA-46496, RA-46510, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360, RA-47363;

б) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 и RA-85682 — и двете въздухоплавателни средства понастоящем се експлоатират от други въздушни превозвачи, сертифицирани в Руската федерация;

в) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 и RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511 и RA-88186; Yak-40K: RA-21505, RA-98109 и RA-88300; Yak-42D: RA-42437; всички (22) хеликоптера Kamov Ka-26 (неизвестна регистрация); всички (49) хеликоптера Mi-8 (неизвестна регистрация); всички (11) хеликоптера Mi-171 (неизвестна регистрация); всички (8) хеликоптера Mi-2 (неизвестна регистрация); всички (1) хеликоптер EC-120B: RA-04116;

г) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85494 и RA-85457;

д) Krasnoyarsky Airlines: Въздухоплавателното средство от тип TU-154M RA-85682, което преди е било включено в отнетото през 2009 г. САО на Krasnoyarsky Airlines, понастоящем се експлоатира от друг въздушен превозвач, сертифициран в Руската федерация;

е) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 и RA-42541;

ж) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; всички TU-134 (неизвестна регистрация); всички Antonov An-24 (неизвестна регистрация); всички An-2 (неизвестна регистрация); всички хеликоптери Mi-2 (неизвестна регистрация); всички хеликоптери Mi-8 (неизвестна регистрация);

з) Siberia Airlines: Tupolev — няма въздухоплавателни средства;

и) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; всички Tupolev TU-134A, включително: RA-65065 и RA-65102; всички Antonov AN-24RV, включително: RA-46625 и RA-47818; въздухоплавателните средства от тип AN24RV с регистрационен знак RA-46625 и RA-47818 понастоящем се експлоатират от друг руски превозвач;

й) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (въздухоплавателните средства RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 и RA-85432 понастоящем не се експлоатират по финансови причини);

к) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; всички (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 и RA-65977; въздухоплавателните средства RA-65143 и RA-65916 се експлоатират от друг руски превозвач; всички (1) TU-134B: RA-65726; всички Yakovlev Yak-40: RA-87348 (понастоящем не се експлоатира по финансови причини), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 и RA-88280; всички хеликоптери Mil-26: (неизвестна регистрация); всички хеликоптери Mil-10: (неизвестна регистрация); всички хеликоптери Mil-8 (неизвестна регистрация); всички хеликоптери AS-355 (неизвестна регистрация); всички хеликоптери BO-105 (неизвестна регистрация); въздухоплавателното средство от тип AN-24B: RA-46388, въздухоплавателните средства RA-46267 и RA-47289 и въздухоплавателните средства от тип AN-24RV RA-46509, RA-46519 и RA-47800 се експлоатират от друг руски превозвач;

л) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, въздухоплавателните средства RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 и RA-65555 се експлоатират от друг руски превозвач; Ilyushin IL-18: RA-75454 се експлоатира от друг руски превозвач; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 и RA-88200 се експлоатират от друг руски превозвач.

(75) С оглед на задълбочаване на сътрудничеството с Комисията и с държавите-членки, Комитетът за авиационна безопасност поиска от компетентните органи на Руската федерация да определят орган за връзка за цялата комуникация с членовете на Комитета за авиационна безопасност по въпросите, свързани с резултатите от наземните проверки, извършвани на руски въздушни превозвачи на летища в ЕС и от наземните проверки на въздушни превозвачи от ЕС на летища в Руската федерация, както и да работят за постигане на по-голяма прозрачност чрез използване на обмен на данни в областта на безопасността.

(76) Освен това в контекста на задълбоченото сътрудничество и с цел да се осигури правна сигурност и съответно прилагане на мерките за изключване на въздушни превозвачи и въздухоплавателни средства, които не отговарят на съответните стандарти за безопасност, беше договорено преди следващото заседание на Комитета за авиационна безопасност компетентните органи на Руската федерация, заедно с Комисията и държавите-членки, да направят преглед на съвместното решение от 24 април 2008 г. на Европейската комисия и на тези органи. Комитетът за авиационна безопасност се съгласи на следващото си заседание да направи оценка на постигнатия напредък и, по целесъобразност, да поиска от Комисията да представи необходимите мерки по смисъла на Регламент (ЕО) № 2111/2005.

(77) Междувременно държавите-членки следва да продължат да проверяват ефективното спазване на съответните стандарти за безопасност чрез определяне на приоритет при наземните инспекции на въздухоплавателните средства на тези превозвачи в съответствие с Регламент (ЕО) № 351/2008, така че да се осигури повишаване на броя на инспекциите, извършвани на руски въздушни превозвачи, което ще предостави база за преоценка на тяхното ниво на безопасност по време на следващото заседание на Комитета за авиационна безопасност, предвидено за ноември 2010 г.

Общи съображения относно другите превозвачи, включени в приложения А и Б

(78) Досега, въпреки конкретните запитвания от страна на Комисията, тя не е получила доказателствен материал за пълното осъществяване на съответните оздравителни действия от другите въздушни превозвачи, включени в списъка на ЕС, актуализиран на 30 март 2010 г., и от органите, отговорни за регулаторния надзор върху тези въздушни превозвачи. Поради това, въз основа на общите критерии се преценява, че тези въздушни превозвачи следва да продължат да бъдат предмет на оперативна забрана (приложение А) или на оперативни ограничения (приложение Б), според случая.

(79) 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, изложен в приложение А към настоящия регламент.

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

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила в деня след 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 5 юли 2010 година.

За Комисията,
от името на председателя,
Dacian CIOLOŞ
Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ А

СПИСЪК НА ВЪЗДУШНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ, ВСИЧКИ ПОЛЕТИ НА КОИТО СА ПРЕДМЕТ НА ЗАБРАНА 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) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Афганистан
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Суринам
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Кралство Камбоджа
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	неизвестен	VRB	Република Руанда
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Ангола, с изключение на TAAG Angola Airlines, който е включен в приложение Б, в това число			Република Ангола
AEROJET	015	неизвестен	Република Ангола
AIR26	004	DCD	Република Ангола
AIR GEMINI	002	GLL	Република Ангола
AIR GICANGO	009	неизвестен	Република Ангола
AIR JET	003	MBC	Република Ангола
AIR NAVE	017	неизвестен	Република Ангола
ALADA	005	RAD	Република Ангола
ANGOLA AIR SERVICES	006	неизвестен	Република Ангола
DIEXIM	007	неизвестен	Република Ангола
GIRA GLOBO	008	GGL	Република Ангола
HELIANG	010	неизвестен	Република Ангола
HELIMALONGO	011	неизвестен	Република Ангола
MAVEWA	016	неизвестен	Република Ангола
PHA	019	неизвестен	Република Ангола
RUI & CONCEICAO	012	неизвестен	Република Ангола
SAL	013	неизвестен	Република Ангола
SERVISAIR	018	неизвестен	Република Ангола
SONAIR	014	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	неизвестен	Република Бенин

[1] На въздушните превозвачи, изброени в приложение А, 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 са спазени 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 авиокомпанията	Държава на оператора
AFRICA AIRWAYS	неизвестен	AFF	Република Бенин
ALAFIA JET	PEA № 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	не е приложимо	Република Бенин
BENIN GOLF AIR	PEA № 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	неизвестен	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 органа за регулаторен надзор на Република Конго, в това число			Република Конго
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Република Конго
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Република Конго
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	неизвестен	Република Конго
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	неизвестен	Република Конго
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Демократична република Конго (ДРК), в това число		—	Демократична република Конго (ДРК)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Демократична република Конго (ДРК)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Демократична република Конго (ДРК)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	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 авиокомпанията	Държава на оператора
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/2009	EXY	Демократична република Конго (ДРК)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Демократична република Конго (ДРК)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Демократична република Конго (ДРК)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Министерски подпис (Наредба № 78/205)	LCG	Демократична република Конго (ДРК)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	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 авиокомпанията	Държава на оператора
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	неизвестен	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
CRONOS AIRLINES	неизвестен	неизвестен	Екваториална Гвинея
CEIBA INTERCONTINENTAL	неизвестен	CEL	Екваториална Гвинея
EGAMS	неизвестен	EGM	Екваториална Гвинея
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Екваториална Гвинея
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	не е приложимо	Екваториална Гвинея
GETRA-GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Екваториална Гвинея
GUINEA AIRWAYS	738	не е приложимо	Екваториална Гвинея
STAR EQUATORIAL AIRLINES	неизвестен	неизвестен	Екваториална Гвинея
UTAGE – UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Екваториална Гвинея
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Индонезия, с изключение на Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia и Metro Batavia, в това число			Република Индонезия
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	неизвестен	Република Индонезия
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	неизвестен	Република Индонезия
ASCO NUSA AIR	135-022	неизвестен	Република Индонезия
ASI PUDJIASTUTI	135-028	неизвестен	Република Индонезия
AVIASTAR MANDIRI	135-029	неизвестен	Република Индонезия
CARDIG AIR	121-013	неизвестен	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	неизвестен	Република Индонезия
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Република Индонезия
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	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 авиокомпанията	Държава на оператора
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	неизвестен	Република Индонезия
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	неизвестен	Република Индонезия
KAL STAR	121-037	KLS	Република Индонезия
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Република Индонезия
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Република Индонезия
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Република Индонезия
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	неизвестен	Република Индонезия
MEGANTARA	121-025	MKE	Република Индонезия
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Република Индонезия
MIMIKA AIR	135-007	неизвестен	Република Индонезия
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	неизвестен	Република Индонезия
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	неизвестен	Република Индонезия
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	неизвестен	Република Индонезия
NYAMAN AIR	135-042	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
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Република Индонезия
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Република Индонезия
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Република Индонезия
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	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	неизвестен	Република Индонезия
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	неизвестен	Република Индонезия
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Република Индонезия
TRAVIRA UTAMA	135-009	неизвестен	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

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 авиокомпанията	Държава на оператора
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Казахстан, с изключение на Air Astana, който е включен в приложение Б, в това число			Република Казахстан
AERO AIR COMPANY	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
AEROPRAKT KZ	неизвестен	APK	Република Казахстан
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Република Казахстан
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Република Казахстан
AIR DIVISION OF EKA	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
AIR FLAMINGO	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
AIR TRUST AIRCOMPANY	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
AK SUNKAR AIRCOMPANY	неизвестен	AKS	Република Казахстан
ALMATY AVIATION	неизвестен	LMT	Република Казахстан
ARKHABAY	неизвестен	KEK	Република Казахстан
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Република Казахстан
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Република Казахстан
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Република Казахстан
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Република Казахстан
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Република Казахстан
AVIA-JAYNAR	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
BEYBARS AIRCOMPANY	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Република Казахстан
BERKUT KZ	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Република Казахстан
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Република Казахстан
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Република Казахстан
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Република Казахстан
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Република Казахстан
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Република Казахстан
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	неизвестен	KZE	Република Казахстан
FENIX	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Република Казахстан
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Република Казахстан
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	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 авиокомпанията	Държава на оператора
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Република Казахстан
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Република Казахстан
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Република Казахстан
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Република Казахстан
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Република Казахстан
KAZAIRWEST	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
KAZAVIA	неизвестен	KKA	Република Казахстан
KAZAVIASPAS	неизвестен	KZS	Република Казахстан
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Република Казахстан
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Република Казахстан
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Република Казахстан
NAVIGATOR	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	неизвестен	KOV	Република Казахстан
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
PRIME AVIATION	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
SALEM AIRCOMPANY	неизвестен	KKS	Република Казахстан
SAMAL AIR	неизвестен	SAV	Република Казахстан
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Република Казахстан
SEMEYAVIA	неизвестен	SMK	Република Казахстан
SCAT	AK-0350-08	VSV	Република Казахстан
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Република Казахстан
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Република Казахстан
SKYSERVICE	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
TYAN SHAN	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Република Казахстан
ZHETYSU AIRCOMPANY	неизвестен	JTU	Република Казахстан
ZHERSU AVIA	неизвестен	RZU	Република Казахстан
ZHEZKAZGANAIR	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Киргизката република, в това число			Киргизка република
AIR MANAS	17	MBB	Киргизка република
ASIAN AIR	неизвестен	AAZ	Киргизка република
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	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 авиокомпанията	Държава на оператора
AEROSTAN (ПРЕДИ BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Киргизка република
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Киргизка република
DAMES	20	DAM	Киргизка република
EASTOK AVIA	15	EEA	Киргизка република
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Киргизка република
ITEK AIR	04	IKA	Киргизка република
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Киргизка република
KYRGYZSTAN	03	LYN	Киргизка република
KYRGYZSTAN AIRLINE	неизвестен	KGA	Киргизка република
MAX AVIA	33	MAI	Киргизка република
S GROUP AVIATION	6	SGL	Киргизка република
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Киргизка република
SKY WAY AIR	21	SAB	Киргизка република
TENIR AIRLINES	26	TEB	Киргизка република
TRAST AERO	05	TSJ	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 органа 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
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	неизвестен	Република Габон
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Филипините, в това число			Република Филипини
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	4AN2008003	неизвестен	Република Филипини
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	неизвестен	Република Филипини
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	неизвестен	Република Филипини
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	4AN2005003	неизвестен	Република Филипини
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	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 авиокомпанията	Държава на оператора
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	неизвестен	Република Филипини
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	неизвестен	Република Филипини
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	неизвестен	Република Филипини
BEACON	неизвестен	неизвестен	Република Филипини
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	неизвестен	Република Филипини
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	неизвестен	Република Филипини
CEBU PACIFIC AIR	2009002	неизвестен	Република Филипини
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	неизвестен	Република Филипини
CM AERO	4AN2000001	неизвестен	Република Филипини
CORPORATE AIR	неизвестен	неизвестен	Република Филипини
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	неизвестен	Република Филипини
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	неизвестен	Република Филипини
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	неизвестен	Република Филипини
HUMA CORPORATION	2009014	неизвестен	Република Филипини
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	неизвестен	Република Филипини
ISLAND AVIATION	2009009	неизвестен	Република Филипини
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	неизвестен	Република Филипини
LION AIR, INCORPORATED	2009019	неизвестен	Република Филипини
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	4AN9800035	неизвестен	Република Филипини
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	неизвестен	Република Филипини
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	неизвестен	Република Филипини
OMNI AVIATION CORP.	4AN2002002	неизвестен	Република Филипини
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	неизвестен	Република Филипини
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	неизвестен	неизвестен	Република Филипини
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	неизвестен	неизвестен	Република Филипини
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	неизвестен	Република Филипини
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	неизвестен	Република Филипини
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	4AN2003003	неизвестен	Република Филипини
ROYAL STAR AVIATION, INC.	4AN9800029	неизвестен	Република Филипини
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	неизвестен	Република Филипини
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	неизвестен	Република Филипини
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	неизвестен	Република Филипини
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	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 авиокомпанията	Държава на оператора
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	неизвестен	Република Филипини
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	неизвестен	неизвестен	Република Филипини
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	неизвестен	Република Филипини
WORLD AVIATION, CORP.	неизвестен	неизвестен	Република Филипини
WCC AVIATION COMPANY	2009015	неизвестен	Република Филипини
YOKOTA AVIATION, INC.	неизвестен	неизвестен	Република Филипини
ZENITH AIR, INC.	2009012	неизвестен	Република Филипини
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	неизвестен	Република Филипини
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Сао Томе и Принсипи, в това число	—	—	Сао Томе и Принсипи
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	неизвестен	Сао Томе и Принсипи
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Сао Томе и Принсипи
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Сао Томе и Принсипи
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	неизвестен	Сао Томе и Принсипи
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Сао Томе и Принсипи
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	неизвестен	Сао Томе и Принсипи
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Сао Томе и Принсипи
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Сао Томе и Принсипи
TRANSCARG	01/AOC/2009	неизвестен	Сао Томе и Принсипи
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Сао Томе и Принсипи
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа 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 органа за регулаторен надзор на Судан			Република Судан
SUDAN AIRWAYS	неизвестен		Република Судан
SUN AIR COMPANY	неизвестен		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 авиокомпанията	Държава на оператора
MARSLAND COMPANY	неизвестен		Република Судан
ATTICO AIRLINES	неизвестен		Република Судан
FOURTY EIGHT AVIATION	неизвестен		Република Судан
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	неизвестен		Република Судан
ALMAJARA AVIATION	неизвестен		Република Судан
BADER AIRLINES	неизвестен		Република Судан
ALFA AIRLINES	неизвестен		Република Судан
AZZA TRANSPORT COMPANY	неизвестен		Република Судан
GREEN FLAG AVIATION	неизвестен		Република Судан
ALMAJAL AVIATION SERVICE	неизвестен		Република Судан
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Свазиленд, в това число	—	—	Свазиленд
SWAZILAND AIRLINK	неизвестен	SZL	Свазиленд
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 ПРЕДМЕТ НА ОПЕРАТИВНИ ОГРАНИЧЕНИЯ В РАМКИТЕ НА ЕС [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)	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора	Тип на ограниченото въздухоплавателно средство (ВС)	Регистрационен/ни знак/ци, ако е/са наличен/и, производствен/и сериен/серийни номер/а	Държава на регистрация
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01		КНДР	Целият самолетен парк с изключение на: 2 ВС от тип Tu - 204	Целият самолетен парк с изключение на: P-632, P-633	КНДР
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA		Република Габон	Целият самолетен парк с изключение на: 2 ВС от тип Falcon 50; 2 ВС от тип Falcon 900	Целият самолетен парк с изключение на: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Република Габон
AIR ASTANA [2]	AK-0388-09	KZR	Казахстан	Целият самолетен парк с изключение на: 2 ВС от тип B767; 4 ВС от тип B757; 10 ВС от тип A319/320/321; 5 ВС от тип Fokker 50	Целият самолетен парк с изключение на: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Аруба (Кралство Нидерландия)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Коморски острови	Целият самолетен парк с изключение на: LET 410 UVP	Целият самолетен парк с изключение на: D6-CAM (851336)	Коморски острови
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Република Габон	Целият самолетен парк с изключение на: 1 ВС от тип Boeing B-767-200	Целият самолетен парк с изключение на: TR-LHP	Република Габон
IRAN AIR [4]	FS100	IRA	Ислямска република Иран	Целият самолетен парк с изключение на: 14 ВС от тип A300, 8 ВС от тип A310, 1 ВС B737	Целият самолетен парк 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	Ислямска република Иран

[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 са спазени съответните стандарти за безопасност.

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)	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора	Тип на ограниченото въздухоплавателно средство (ВС)	Регистрационен/ни знак/ци, ако е/са наличен/и, производствен/и сериен/серийни номер/а	Държава на регистрация
					EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Република Габон	Целият самолетен парк с изключение на: 1 ВС от тип Challenger CL601; 1 ВС от тип HS-125-800	Целият самолетен парк с изключение на: TR-AAG, ZS-AFG	Република Габон; Република Южна Африка
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Република Ангола	Целият самолетен парк с изключение на: 3 ВС от тип Boeing B-777 и 4 ВС от тип Boeing B-737-700	Целият самолетен парк с изключение на: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Република Ангола
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Украйна	Целият самолетен парк с изключение на едно ВС от тип MD-83	Целият самолетен парк с изключение на: UR-CFF	Украйна

([1]) Afrijet има право да използва единствено конкретните посочени въздухоплавателни средства за сегашните си полети в рамките на ЕС.
([2]) Air Astana има право да използва единствено конкретните посочени въздухоплавателни средства за сегашните си полети в рамките на ЕС.
([3]) Gabon Airlines има право да използва единствено конкретните посочени въздухоплавателни средства за сегашните си полети в рамките на ЕС.
([4]) Iran Air има право да извършва полети до Европейския съюз с конкретните въздухоплавателни средства при условията, посочени в съображение 70 от настоящия регламент.