РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 390/2011 НА КОМИСИЯТА

от 19 април 2011 година

за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 относно 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 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 ([2]) бе създаден списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, съгласно глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005.

(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. Такава информация бе предоставена и от трети държави. Въз основа на това списъкът на Общността следва да се актуализира.

(3) Комисията уведоми всички засегнати въздушни превозвачи директно или — когато това се оказа невъзможно — чрез органите, отговарящи за техния регулаторен надзор, относно най-важните факти и съображения, залегнали в основата на решение за налагане на оперативна забрана за тях в границите на Съюза или за изменение на условията на действаща 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 изпратят писмени коментари и да направят устни изложения пред Комисията в рамките на 10 работни дни, както и пред Комитета за авиационна безопасност, създаден с Регламент (ЕИО) № 3922/1991 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 с някои държави-членки.

(6) Комитетът за авиационна безопасност изслуша изложенията на Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA) и на Комисията относно проектите за техническо съдействие, осъществени в държавите, които са засегнати от Регламент (ЕО) № 2111/2005. Той бе информиран и за исканията за допълнително техническо съдействие и сътрудничество, за да се подобри административният и техническият капацитет на органите за гражданско въздухоплаване с оглед отстраняване на всички несъответствия с действащите международни стандарти.

(7) Комитетът за авиационна безопасност бе уведомен също така за правоприлагащите действия, които EASA и държавите-членки са предприели с цел да гарантират поддържането на летателната годност и техническото обслужване на въздухоплавателните средства, регистрирани в Съюза и експлоатирани от въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за гражданско въздухоплаване на трети държави.

(8) Комитетът за авиационна безопасност също така изслуша изложенията на EASA за категоризирането на констатациите при провеждане на наземни проверки в рамките на програмата на ЕС за оценка на безопасността на чуждестранни въздухоплавателни средства (SAFA) и одобри предложенията на агенцията за ново категоризиране на несъответствията с изискванията на ИКАО за владеене на английски език (ELP) за пилоти в интерес на гарантирането на пълно съответствие без по-нататъшно отлагане. Съгласно предложението, трябва да се регистрира констатация от категория 2 в случай на несъответствие с ELP, но при представен на ИКАО план за действие от лицензиращата държава, с който се цели постигане на съответствие. Освен това, трябва да се регистрира констатация от категория 3, ако няма съответствие с ELP и когато лицензиращата държава не е представила на ИКАО план за действие или е уведомила за пълно съответствие без в действителност да спазва това изискване. Накрая, следва да се регистрира обща забележка (категория G), когато формално може да се потвърди съответствие с ELP, макар действителната комуникация по време на наземните проверки да е много трудна поради очевидната липса на знания по английски език от страна на пилотите. Комитетът за авиационна безопасност прие да се стреми към хармонизирано прилагане на тези предложения. EASA се ангажира скоро да публикува материали със съответните насоки.

(9) Комитетът по авиационна безопасност също така одобри предложението на агенцията държавите-членки да установят работни връзки със съответните доставчици на аеронавигационно обслужване, за да докладват за трудности в комуникацията с екипажи на самолети, дължащи се на недостатъчно владеене на английски

([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.

език от страна на пилотите. Накрая, Комитетът за авиационна безопасност поиска от EASA на следващата среща с Комитета относно резултатите от SAFA да докладва за прилагането на изискванията за ELP към пилотите, както и за въвеждането на предложената категоризация.

(10) Поради това Регламент (ЕО) № 474/2006 следва да бъде съответно изменен.

Въздушни превозвачи на Европейския съюз

(11) След като Европейската агенция за авиационна безопасност анализира 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 правоприлагащи действия. За тези действия те уведомиха Комисията и Комитета за авиационна безопасност: на 26 ноември 2010 г. Кипър реши да отмени свидетелството за авиационен оператор (CAO) на Eurocypria Airlines вследствие на прекратяване на дейността и липса на финансови средства у превозвача, с които да продължи да работи в безопасни условия; на 24 октомври 2010 г. Италия реши да отмени временно разрешителното за въздушен транспорт на въздушния превозвач Livingston, а на 11 март 2011 г. — и това на въздушния превозвач ItaliAirlines. Литва реши да отмени CAO на въздушния превозвач Star 1 Airlines на 11 ноември 2010 г.; след ликвидацията на въздушния превозвач Blue Line и последвалото отнемане на разрешителното му за дейност, Франция реши да отмени CAO на този превозвач на 6 октомври 2010 г. Освен това, на 16 септември 2010 г. Франция реши да не подновява CAO на Strategic Airlines. През ноември 2010 г. Гърция реши да отмени CAO на Hellas Jet, през януари 2011 отмени временно CAO на Athens Airways и постави Hellenic Imperial Airways в режим на засилен надзор; на 31 декември 2010 г. Швеция реши да не подновява CAO на въздушния превозвач Viking Airlines AB, а Обединеното кралство засили надзорната си дейност върху превозвачите Jet2.com, Oasis и Titan Airways.

Португалия

(12) След прегледа на положението на някои въздушни превозвачи, лицензирани в Португалия, в рамките на срещата на Комитета за авиационна безопасност през ноември 2010 г. ([1]), компетентният орган в Португалия (INAC) оповести резултатите от засиления надзор на безопасността при въздушните превозвачи Luzair и White. По отношение на Luzair, INAC докладва, че след смяна на самолетния парк, CAO на Luzair е било временно отменено на 11 февруари 2011 г. По отношение на White, INAC докладва, че е извършил 29 проверки в областта на оперативната дейност, както и 5 в областта на летателната годност, и те не са разкрили значителни нередности. В допълнение EASA докладва, че въздушните превозвачи са били инспектирани през ноември 2011 г. и никоя от инспекциите не е констатирала значителни нередности. В контекста на обща промяна на политиката на компанията, два самолета от типа A320 с регистрации CS-TQO и CS-TQK са били изведени от експлоатация съответно на 12 ноември 2010 г. и 22 февруари 2011 г.

Германия

(13) След като EASA анализира данните от инспекциите по SAFA и установи все по-голям брой германски въздушни превозвачи, за които е констатирана повече от една сериозна нередност при всяка инспекция, Комисията започна официални консултации с компетентния орган в Германия (Luftfahrtbundesamt — LBA) и проведе среща на 10 март 2011 г.

(14) Анализът за основната причина за недоброто представяне на тези въздушни превозвачи разкри особени слабости в надзора върху тях, което се потвърди пряко и от стандартизационна инспекция в областта на операциите, проведена от EASA в периода 26—29 май 2009 г. Тя също така установи недостатъчен брой квалифицирани служители в LBA, което влияе на капацитета на Германия да осигури постоянен надзор и намалява способността на LBA да повиши степента на надзор, където е необходимо.

(15) Особеното положение на Bin Air, сертифициран в Германия въздушен превозвач, беше обсъдено на срещата на 10 март, на която превозвачът присъстваше и представи мерките, предприети от него за отстраняване на установените по време на инспекциите по SAFA нередности по отношение на безопасността. Освен това, компетентните органи на Германия уведомиха Комисията за прекратяването на CAO на въздушния превозвач ACH Hamburg GmbH.

(16) Германия потвърди пред Комитета за авиационна безопасност, че CAO на ACH Hamburg GmbH все още е временно отменено, положението предстои да се преразгледа през май 2011 г. и ако въздушният превозвач не постигне напредък дотогава, CAO ще бъде отменено. Германия също така уведоми, че надзорът по отношение на превозвача Bin Air е засилен, самолетът от тип Cessna C550, регистрация D-IJJJ, е заличен от CAO на въздушния превозвач Advance Air Luftfahrtgesellschaft, и че LBA е засилило надзора си върху други въздушни превозвачи, при които лошите резултати от наземните проверки разкриват нередности по отношение на безопасността. LBA заяви, че на тези превозвачи е обяснено, че ако не бъдат отбелязани подобрения, това може да доведе до отмяна на техните CAO.

(17) Колкото до недостига на квалифициран персонал, Германия уведоми Комитета за авиационна безопасност, че през 2011 г. положението няма да се подобри. Въпреки това, LBA е в процес на оценка на човешките

([1]) Съображение 13 от Регламент (ЕС) № 1071/2010, ОВ L 306, 23.11.2010 г., стр. 45.

си ресурси, която трябва да приключи през пролетта на 2011 г., така че от 2012 г. нататък може да се очаква подобрение по отношение на персонала.

(18) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност отчетоха усилията на компетентните органи на Германия за отстраняване на установените нередности по отношение на сигурността при някои въздушни превозвачи, както и извършваната понастоящем дейност за преодоляване на недостига на персонал в LBA. Комисията обаче подчерта, че без да се накърняват изпълнителните правомощия, предоставени ѝ по Договора, ако тези мерки не са в състояние да подобрят работата на въздушните превозвачи, сертифицирани в Германия, ще се наложи да се предприемат действия за адекватен контрол на установените рискове за безопасността.

Испания

(19) След като EASA анализира данните от инспекциите по SAFA и установи все по-голям брой испански въздушни превозвачи, за които е констатирана повече от една сериозна нередност при всяка инспекция, Комисията започна официални консултации с компетентните органи в Испания (AESA) и проведе среща на 14 март 2011 г.

(20) На срещата беше обсъдено особеното положение на Flightline, сертифициран в Испания въздушен превозвач. Въздушният превозвач присъстваше и направи изложение на действията, предприети за отстраняване на установените по време на инспекциите по SAFA нередности. В допълнение, въздушният превозвач подробно описа взетите мерки след инцидента със самолет от типа Fairchild Metro 3, регистрация EC-ITP. Flightline обясни, че е постигнато делово споразумение с дружеството Air Lada, несертифицирано като въздушен превозвач, да се експлоатират двата самолета Fairchild Metro 3 с регистрации EC-GPS и EC-ITP с пилоти, предоставени от Air Lada. Комисията посочи на Flightline, че същият самолет е бил експлоатиран преди под САО на Eurocontinental, друг превозвач, сертифициран в Испания, и в резултат на инспекции по SAFA и значителни инциденти с безопасността при експлоатацията на този самолет, AESA е отменил временно САО на Eurocontinental.

(21) Flightline заяви, че е провел всички необходими обучения за преквалификация на пилотите, както и проверки на качеството на експлоатация на самолета на остров Ман. Комисията изиска допълнителни подробности относно плана за коригиращи действия на въздушния превозвач и копия от докладите на вътрешния одит на експлоатацията на Fairchild Metro 3. След като получи информацията на 22 март, Комисията покани въздушния превозвач Flightline да я представи на Комитета по авиационна безопасност.

(22) На срещата на 14 март 2011 г. AESA информира Комисията, че е решила да ограничи САО на Flightline, за да спре експлоатацията на самолетите Fairchild Metro 3, и че е започнала процедура по отмяна на САО.

(23) Комисията покани AESA да представи допълнителни обяснения за налагането на правоприлагащи мерки по отношение на четири други въздушни превозвача, сертифицирани в Испания, при които EASA установи лоши резултати от инспекциите по SAFA. AESA впоследствие уведоми Комисията на 28 март 2011 г., че в резултат на неотдавнашни одити на Air Taxi and Charter International и Zorex са били установени значителни несъответствия по отношение на безопасността и поради това е започната процедура по отнемане на САО на двата превозвача. По отношение на въздушния превозвач Jetnova, AESA очакваше отговора на превозвача по конкретни констатации на AESA, и ако той бъде счетен за незадоволителен, ще започне процедура по отнемане на САО. По отношение на въздушните превозвачи Aeronova, Tag Aviation и Alba Star, AESA продължава надзора си, но смята, че на този етап не са необходими специални регулаторни действия. Въздушният превозвач Flightline беше изслушан от Комитета за авиационна безопасност на 5 април 2011 г. Превозвачът съобщи, че са въведени преработени процедури за засилване на оперативния контрол върху полети на Flightline — особено такива, извършвани далеч от основната им база; че ръководството за експлоатация е изменено и включва насоки за използване на алтернативни летища; че програмата за обучение е променена с цел да се подобри познаването на оперативните процедури от страна на пилотите и че процедурите за подбор на пилоти са преработени.

(24) Испания информира Комитета за авиационна безопасност, че в резултат на несъответствия, установени по време на инспекции на Flightline, на 14 март 2011 г. AESA е започнала процедура за временно отнемане на САО на Flightline и е въвела предохранителни мерки за преодоляване на непосредствените заплахи за безопасността. AESA потвърди, че впоследствие Flightline е взел мерки за преодоляване на непосредствените заплахи за безопасността и освен това е предоставил план за коригиращи мерки, който е в процес на оценка от страна на AESA.

(25) С оглед предприетите от компетентните органи на Испания мерки за отстраняване на констатираните нередности по отношение на безопасността при Flightline и други испански въздушни превозвачи се преценява, че към настоящия момент не са необходими допълнителни действия. Комисията обаче подчерта, че ако тези мерки не доведат до действително подобряване на работата на въздушните превозвачи, сертифицирани в Испания, ще се наложи да се предприемат действия за адекватен контрол върху установените рискове за безопасността. Междувременно Комисията съвместно с EASA ще продължи да наблюдава показателите за безопасност на испанските въздушни превозвачи.

Въздушни превозвачи от Ангола

(26) INAVIC докладва напредък в отстраняването на останалите нередности, констатирани от ИКАО по време на мисията на място, проведена през януари 2010 г. По-специално, INAVIC продължава да актуализира правилника за авиационна безопасност на Ангола, за да отразява последните изменения в стандартите на ИКАО, укрепва своя капацитет, напредва в подновяването на

свидетелствата на въздушните превозвачи в съответствие с този правилник и продължава да консолидира програмата си за надзор.

(27) По отношение на надзора на TAAG Angolan Airlines, INAVIC потвърди информацията, предоставена на Комисията на 3 март 2011 г.: два самолета B777, използвани от TAAG, са претърпели сериозни инциденти през декември 2010 г. в Португалия и Ангола, като повредите не са се ограничили до двигателите. След оповестяване на предварителните резултати от разследването, проведено от компетентните органи на Португалия, на този етап изглежда, че както въздушният превозвач, така и компетентните органи са взели нужните мерки да отстранят причините, свързани с производителя, и да предотвратят повторната им поява. Дейността е възобновена, включително и в ЕС, в рамките на програма за засилен надзор във връзка с производителя.

(28) INAVIC уведомиха, че в хода на процедурата по подновяване на свидетелствата при надзора върху определени въздушни превозвачи са разкрити проблеми по отношение на безопасността и нарушения на действащите разпоредби за безопасност, което е довело до предприемането от страна на INAVIC на съответните правоприлагащи действия. При шест въздушни превозвача се установи несъответствие с анголския правилник за авиационна безопасност: AIR GEMINI, SERVISAIR, ALADA, RUI & CONCEICAO, PHA и SAL. По-специално, INAVIC представи доказателства, че техните САО са изтекли и не са подновени, или са отменени. Поради това, въз основа на общите критерии, тези превозвачи следва да бъдат заличени от приложение А.

(29) INAVIC също така посочи, че САО на двата въздушни превозвача ANGOLA AIR SERVICES и GIRA GLOBO са временно отменени. В очакване на доказателства за техническия капацитет, нужен за успешно завършване на процеса на сертифициране до 15 април 2011 г. на базата на общите критерии се преценява, че тези превозвачи следва да останат в приложение А.

(30) INAVIC посочи, че е подновила САО на пет превозвача в съответствие с анголския правилник за авиационна безопасност: SONAIR Air Services през декември 2010 г., AIR26 на 31 януари 2011 г., HELIMALONGO Aviation Services of Angola, AEROJET, AIRJET и HELIANG на 15 февруари 2011 г. До момента обаче няма потвърдени доказателства, че са проведени достатъчно разследвания преди издаването на тези нови САО, нито че установената от ИКАО значителна заплаха за безопасността във връзка със сертифицирането на въздушни превозвачи в Ангола е действително отстранена. Поради това, въз основа на общите критерии се преценява, че тези превозвачи следва да останат в приложение А.

(31) INAVIC освен това посочи, че на 31 януари 2011 г. е сертифицирала един нов въздушен превозвач: FLY540. Липсват обаче потвърдени доказателства, че са проведени достатъчно разследвания преди издаването на тези нови САО, нито че установената от ИКАО значителна заплаха за безопасността във връзка със сертифицирането на въздушни превозвачи в Ангола е действително отстранена. Поради това, въз основа на общите критерии се преценява, че тези превозвачи следва да останат в приложение А.

(32) Накрая, INAVIC посочи, че четири въздушни превозвача все още са в процес на подновяване на свидетелствата им: DIEXIM, AIRNAVE, GUICANGO и MAVEWA. Процедурата за подновяване на свидетелствата, която се очакваше да приключи до края на 2010 г., беше удължена до 15 април 2011 г. — датата, посочена от INAVIC като срок за прекратяване на дейността на тези превозвачи, ако те не отстранят нередностите съгласно анголския правилник за авиационна безопасност. В очакване на приключването на тази процедура и на базата на общите критерии се преценява, че горепосочените въздушни превозвачи, както и други под регулаторния надзор на INAVIC следва да останат в приложение А.

(33) Комисията приканва настойчиво INAVIC да приключи подновяването на свидетелствата на анголските въздушни превозвачи с решителност и надлежно отчитане на евентуални заплахи за безопасността, констатирани в този процес. Комисията също така насърчава INAVIC за пълно сътрудничество с ИКАО, за да удостовери напредъка в изпълнението на плана си за корективни действия, включително и с проверка на място (координирана мисия на ИКАО за проверка — ICVM), ако е възможно и по целесъобразност.

Въздушни превозвачи от Камбоджа

(34) В допълнение към последния си доклад за положението в кралство Камбоджа [1], компетентните органи на Камбоджа (SSCA) информираха, че правоприлагащите действия, предприети по отношение на нередностите, които одитите на ИКАО установиха, са довели до отмяна на всички свидетелства за авиационни оператори (САО) на лицензирани по времето на одита на ИКАО въздушни оператори в кралство Камбоджа.

(35) По-специално, те потвърдиха, че САО на Siem Reap International Airways е отменено на 10 октомври 2010 г. Въз основа на общите критерии се преценява, че този превозвач следва да бъде заличен от приложение А.

(36) EASA докладва за мисията за техническо съдействие, проведена през януари 2011 г. в подкрепа за изграждане на капацитета на компетентните органи на кралство Камбоджа. EASA потвърди, че компетентните органи на Камбоджа са постигнали значителен напредък в отстраняване на нередностите, установени от ИКАО. По-специално, те са преструктурирали изцяло законодателството в областта на въздухоплаването и вътрешните процедури за първоначален и постоянен надзор върху предприятия, което създава условия за надзор в съответствие с международните стандарти за безопасност. Комисията отчита значителните усилия на SSCA за привеждане на въздухоплаването в съответствие с международните стандарти за безопасност и признава важната роля на правоприлагащите мерки, взети в тази насока.

[1] Регламент (ЕС) № 590/2010 от 5.7.2010 г., ОВ L 170, 6.7.2010 г., стр. 12.

Въздушни превозвачи от Демократична република Конго

(37) Всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Демократична република Конго, са предмет на оперативна забрана в рамките на Общността и са включени в приложение А. Има сигурни доказателства, че компетентните органи на Демократична република Конго са издали свидетелство за авиационен оператор на въздушния превозвач Korongo Airlines на 7 януари 2011 г.

(38) Комисията започна консултации с компетентните органи на Демократична република Конго, за да получи разяснения по положението на този въздушен превозвач и условията за надзора върху него. Компетентните органи на Демократична република Конго не отговориха.

(39) 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 действащите стандарти за безопасност, въз основа на общите критерии се преценява, че Korongo Airlines следва да бъде добавен към приложение А.

Въздушни превозвачи от Грузия

(40) Налице са потвърдени доказателства от наземните проверки по SAFA [1], че при самолетите на някои въздушни превозвачи, регистрирани в Грузия, са констатирани различни сериозни нередности. Компетентните органи на Грузия (United Transport Administration — UTA) предоставиха информация относно правоприлагащите мерки, предприети спрямо CAO на тези въздушни превозвачи, както и на някои други. Според тази информация са отнети следните CAO: LTD Eurex Airline и JSC Tam Air, отнети на 24 ноември 2010 г., LTD Sky Way и LTD Sakaviaservice, отнети на 29 ноември 2010 г., LTD Jav Avia, отнето на 18 януари 2011 г., LTD Carre Aviation Georgia, отнето на 8 февруари 2011 г., LTD Air Batumi, отнето на 17 март 2011 г., и LTD Air Iberia, отнето на 4 април 2011 г. CAO на LTD Sun Way е изтекло на 3февруари 2011 г. и не е подновявано.

(41) Има потвърдени доказателства за произшествия и инциденти при няколко грузински въздушни превозвача. Това включва произшествието със самолет тип Ilyushin 76TD с регистрационен номер 4L-GNI, експлоатиран от Sun Way, случило се в Карачи, Пакистан на 28 ноември 2010 г., и неотдавнашното произшествие със самолет тип Canadair CL 600 с регистрационен номер 4L-GAE, експлоатиран от Georgian Airways, случило се в Киншаса, Демократична република Конго, на 4 април 2011 г. Налице са и доказателства за несъответствия по отношение на безопасността, свързани със самолети, регистрирани в Грузия и внесени от държави, чиито въздушни превозвачи са обект на забрана за дейност в ЕС.

(42) Като взе предвид гореизложения доказателствен материал, Комисията се срещна с компетентните органи на Грузия на 22 март 2011 г. UTA представи допълнителна документация на 22, 25, 28 и 29 март 2011 г. Съгласно тази документация от 15 април 2011 г. следва да се създаде нова независима Агенция за гражданско въздухоплаване и известен брой самолети са снети от регистрация [2] вследствие на актуализацията на „Правилник за държавна регистрация и издаване на сертификати за летателна годност за грузински граждански самолети“, която влезе в сила на 1 януари 2011 г.

(43) UTA направи устни изложения пред Комитета за авиационна безопасност на 5 април 2011 г. При изложението си UTA потвърди, че някои CAO са били отменени и от държавния регистър са били заличени регистрациите на двадесет и девет от общо седемдесет и девет самолета. Освен това, UTA информира за корективните действия, предприети в резултат на USOAP одита на ИКАО, проведен през 2007 г., и представи програма за реформи, включваща хармонизация на законодателството в областта на въздухоплаването с правото на ЕС в резултат на Споразумението за обща европейска въздухоплавателна зона. Тези усилия се подкрепят по линия на различни инициативи, като програма за побратимяване и техническа помощ за UTA в рамките на програмата TRACECA (транспортен коридор Европа – Кавказ – Азия).

(44) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност отбелязаха напредъка, постигнат от UTA, готовността ѝ да предоставя прозрачна информация и за тясно сътрудничество с цел отстраняване на пропуските, както и предвидените в близко бъдеще допълнителни реформи. Комисията ще продължи да работи в тясно сътрудничество с компетентните органи на Грузия в усилието им да модернизират системата си за безопасност на гражданското въздухоплаване.

[1] Проверки по SAFA със следните номера: AESA-E-2010-255; № AESA-E-2010-328; № BCAA-2010-134; № CAA-NL-2010-20; № DGAC/F-2010-1024; № DGAC/F-2010-1708; № MOTLUX-2010-19

[2] В периода 13.8.2010 г. — 23.3.2011 г. от регистрация са снети следните самолети: два AN-12 с регистрации 4L-GLU и 4L-FFD и четири IL-76 с регистрации 4L-FFG, 4L-GLP, 4L-GLX, 4L-FFE, експлоатирани от Sky Way; два IL-76 с регистрации 4L-GLR и 4L-GLK и два AN-12 с регистрации 4L-GLT и 4L-GLN, експлоатирани от Saqaviaservice; три IL-76 с регистрации 4L-GLM, 4L-MGC и 4L-MGM, експлоатирани от Sun Way; един IL-76 с регистрация 4L-AWA, експлоатиран от Air West; три AN-12 с регистрации 4L-IRA, 4L-HUS и 4L-VAL, експлоатирани от Air Victor Georgia; един AN-12 с регистрация 4L-PAS, експлоатиран от Transaviaservice; един AS-350B3 с регистрация 4L-GGG, експлоатиран от Aviaservice; един AN-28 с регистрация 4L-28001, експлоатиран от Georgian Aviation University; един YAK-40 с регистрация 4L-AAK, експлоатиран от Tam Air; един B-737 с регистрация 4L-TGM, експлоатиран от Georgia Airways; един AN-26 с регистрация 4L-JAV, експлоатиран от Jav Avia; един AN-12 с регистрация 4L-BKN, експлоатиран от Fly Adjara; два AN-26 с регистрации 4L-GST и 4L-GSS, експлоатирани от Carre Aviation Georgia; един B-747 с регистрация 4L-KMK, експлоатиран от Eurex Airlines; one SAAB 340 с регистрация 4L – EUI, експлоатиран от Georgian International Airlines и един MI – 8T с регистрация 4L –BGA, експлоатиран от Tisheti.

(45) Държавите-членки трябва да гарантират по-интензивни наземни проверки на самолети на въздушни превозвачи, регистрирани в Грузия, за ефективно удостоверяване на съответствието им със съответните стандарти на безопасност съгласно Регламент (ЕО) № 351/2008 на Комисията [1], за да предоставят база за преоценка на случая по време на следващата среща на Комитета за авиационна безопасност.

Въздушни превозвачи от Индонезия

(46) В съответствие с Регламент (ЕС) № 590/2010 [2] Комисията продължи да провежда активно консултации с компетентните органи на Индонезия относно предприетите от тях действия за подобряване на безопасността на въздухоплаването в Индонезия и за гарантиране на съответствие с действащите стандарти за безопасност.

(47) Компетентните органи на Индонезия (DGCA) участваха във видеоконференция с Комисията на 11 март 2011 г. и информираха, че всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Индонезия, с изключение на Wing Air са преминали процедура за подновяване на свидетелствата. DGCA също така съобщи, че само за 9 % от въздушния флот, действащ в Индонезия все още предстои да се снабди със задължителното оборудване на ИКАО, че DGCA е издала разрешително за освобождаване от това задължение, валидно до края на 2011 г., и че самолети, които не са оборудвани след тази дата, ще бъдат задържани на земя.

(48) Комитетът за авиационна безопасност отбелязва това развитие и насърчава компетентните органи на Индонезия да продължат усилията си за подобряване на надзора върху въздушните превозвачи под техен регулаторен контрол.

(49) DGCA поиска заличаване на чисто товарните превозвачи Cardig Air, Republic Express, Asia Link и Air Maleo и представи документални доказателства, че дейността на тези превозвачи е ограничена само до товари и изключва превозването на пътници, и че компетентните органи са предприели съответните правоприлагащи мерки техните САО да изключват полети до и от Европейския съюз.

(50) Поради това, както и въз основа на общите критерии се преценява, че индонезийските въздушни превозвачи Cardig Air, Republic Express, Asia Link и Air Maleo следва да се заличат от приложение А.

Въздушни превозвачи от Израел

Sun D'Or

(51) След като EASA анализира резултатите от наземните проверки на въздухоплавателни средства, които въздушният превозвач Sun D'Or, сертифициран в Израел, е експлоатирал в Европейския съюз от 2008 г. насам, бяха открити повтарящи се значителни отклонения от международните стандарти за безопасност, Комисията започна официални консултации с компетентните органи на Израел и изслуша превозвача на 16 март 2010 г. Консултациите разкриха, че въздушният превозвач не е бил надлежно сертифициран от компетентните органи на Израел, тъй като е притежавал САО въпреки факта, че не е бил в състояние да покаже, че може да гарантира безопасната експлоатация на летателно годни въздухоплавателни средства, за които отговаря (поддръжката и контролът на дейността са извън фирмата). Освен това, компанията не беше в състояние да докаже, че е предприела подходящи коригиращи мерки за трайно решение на различните проблеми, констатирани по време на наземните проверки по SAFA. Затова и консултациите не доведоха до констатация, че превозвачът работи в съответствие с стандартите за безопасност.

(52) След консултациите с Комисията и Европейската агенция за авиационна безопасност и допълнителни консултации с въздушния превозвач, компетентните органи на Израел решиха да отменят САО на Sun D'Or считано от 1 април 2011 г. След решението им всички самолети бяха вписани в САО на друг израелски въздушен превозвач и Sun D'Or се занимава само с дейности по продажба на билети.

(53) Компетентните органи на Израел бяха поканени да направят изложение относно надзора върху този въздушен превозвач пред Комитета за авиационна безопасност, което те направиха на 6 април 2011 г. При изложението си те заявиха, че свидетелството на Sun D'Or няма да бъде подновено. По време на изложението си, компетентните органи на Израел също така информираха за цялостните си усилия за повишаване на капацитета си за осъществяване на надзор, както и за модернизиране на израелската система за безопасност.

(54) Поради това, въз основа на общите критерии се преценява, че не са необходими допълнителни действия.

Israir

(55) След като EASA анализира резултатите от наземните проверки на самолети, които въздушният превозвач Israir, сертифициран в Израел, е експлоатирал в Европейския съюз от 2008 г., бяха открити повтарящи се значителни отклонения от международните стандарти за безопасност, Комисията започна официални консултации с компетентните органи на Израел и изслуша превозвача на 16 март 2010 г. Консултациите разкриха, че въздушният превозвач е предприел редица структурни мерки, които целят да гарантират устойчивото съответствие с действащите стандарти за безопасност. Въздушният превозвач е сменил ръководството (отговорните лица) с намерението да осъществи политика на безопасност, основаваща се на система за управление на безопасността. Той е извадил от флотата си три самолета от типа Airbus A-320 (регистрации 4X-ABH, 4X-ABD и 4X-ABF), които са били причина за повечето констатации за сериозни нередности по време на наземните проверки по SAFA. На последно място, превозвачът е подобрил обучението на квалифициран персонал, за да гарантира правилното провеждане на предполетните инспекции: той е преработил вътрешните си оперативни процедури и е въвел нова система за осигуряване на качеството, както и система за одит на качеството; преработил е

[1] ОВ L 109, 19.4.2008 г., стр. 7.
[2] ОВ L 170, 6.7.2010 г., стр. 9.

напълно ръководството си за наземни операции, както и наръчника за поддръжка и е въвел модерен наръчник за центъра за контрол на операциите.

(56) С оглед тези промени и като се вземе предвид изложението на компетентните органи на Израел пред Комитета за авиационна безопасност на 6 април 2011 г. се преценява, че въздушният превозвач е в състояние непрекъснато да подобрява работата си. Държавите-членки ще продължат да проверяват ефективното спазване от страна на Israir на съответните стандарти за безопасност чрез приоритетни наземни инспекции на самолетите на този превозвач в съответствие с Регламент (ЕО) № 351/2008.

Въздушни превозвачи от Казахстан

(57) Компетентните органи на Казахстан информираха Комисията за напредъка на започналата през 2009 г. амбициозна реформа във въздухоплавателния сектор, насочена към повишаване на въздушната безопасност. След приемането на нов закон за гражданската авиация през юли 2010 г. се разработват над 100 специфични нормативни актове за въздухоплаването и повечето от тях вече са приети. По-специално компетентните органи отбелязват напредък в изграждането на своя капацитет чрез допълнителното наемане на квалифицирани инспектори, което ще продължи и през идните месеци.

(58) Компетентните органи на Казахстан съобщиха, че продължават да вземат правоприлагащи мерки. По-специално те съобщиха, че са отменили САО на следните въздушни превозвачи: Air Flamingo; Almaty Aviation; Atyrau Aye Zholy; Arkhabay; Asia Continental Avialines; Centr Pankh; Kazavia National Airlines; Kokhshetau Airlines, Orlan 2000; и Zherzu Avia.

(59) Компетентните органи на Казахстан заявиха и представиха доказателства, че тези въздушни превозвачи вече не извършват търговска дейност в областта на въздушния транспорт и че те вече не притежават валидни разрешителни за дейност в тази област. Поради тази причина те вече не се смятат за въздушни превозвачи по смисъла на член 2, буква а) от Регламент (ЕО) № 2111/2005. С оглед на това и въз основа на общите критерии бе преценено, че тези десет въздушни превозвача следва да бъдат заличени от приложение А.

(60) Компетентните органи на Казахстан също така съобщиха, че са преразгледали случая с превозвача KazAirWest, чието САО преди това е било отнето, и са му издали ново САО. Въз основа на общите критерии се преценява, че този превозвач следва да бъде оставен в приложение А.

(61) Комисията подкрепя амбициозната реформа на системата за гражданско въздухоплаване, предприета от компетентните органи на Казахстан, и ги приканва да продължат решителните си усилия за прилагане на договорения с ИКАО план за корективни действия, чийто приоритет са сериозните и все още основателни опасения относно безопасността и подновяването на свидетелствата на всички оператори под тяхна отговорност. Комисията има готовност своевременно да организира оценка на място с помощта на Европейската агенция за авиационна безопасност и на държавите-членки, за да провери постигнатия напредък в прилагането на плана за действие.

Въздушни превозвачи от Киргизстан

(62) Компетентните органи на Киргизстан съобщиха, че САО на следните четири въздушни превозвача — Golden Rules Airlines (GRS), Max Avia (MAI), Tenir Airlines (TEB) и Sky Gate International (SGD) са били отменени през 2009 и 2010 г. и обозначението им по ИКАО е било оттеглено от ИКАО. Поради това въз основа на общите критерии се преценява, че тези превозвачи следва да бъдат заличени от приложение А.

(63) Компетентните органи на Киргизстан също така съобщиха, че САО на три други превозвача — Itek Air, Trast Aero и Asian Air са изтекли, но не представиха доказателства за това. Поради това въз основа на общите критерии се преценява, че тези превозвачи следва да останат в приложение А.

(64) Тъй като досега Комисията не е получила доказателства за пълното прилагане на подходящи корективни действия от страна на другите сертифицирани в Киргизстан въздушни превозвачи и от страна на органа, отговарящ за регулаторния надзор върху тези превозвачи, въз основа на общите критерии се преценява, че тези въздушни превозвачи следва да останат в приложение А.

(65) Комисията насърчава компетентните органи на Киргизстан да продължават усилията си, насочени към отстраняване на всички несъответствия, констатирани по време на одита на ИКАО от април 2009 г. в рамките на Всеобщата програма за одит на надзора за безопасност (USOAP). След като бъде отбелязан достатъчен напредък в изпълнението на представения пред ИКАО план за действие, Европейската комисия, подпомагана от Европейската агенция за авиационна безопасност и от държавите-членки, ще бъде готова да проведе оценка на място. Целта на това посещение ще бъде да се провери изпълнението на приложимите изисквания за безопасност от страна на компетентните органи и на предприятията под техен надзор.

Air Madagascar

(66) Установени са многобройни нередности по отношение на безопасността от страна на Air Madagascar, лицензиран в Мадагаскар. Тези нередности бяха установени от компетентните органи на Франция по време на наземни инспекции, осъществени по програмата SAFA. Резултатите по отношение на самолетите от типа B-767 са значително по-лоши от тези за другите самолети на въздушния превозвач. Броят на констатираните нередности при всяка инспекция по SAFA, повторението на нередностите по отношение на безопасността и фактът, че ситуацията се влошава от 2010 г. насам, показват наличието на значителна заплаха за безопасността.

(67) ИКАО проведе всеобщ одит на надзора на безопасността през февруари 2008 г. и докладва за голям брой съществени нередности по отношение на способността на органите за гражданско въздухоплаване в Мадагаскар да упражняват своите задължения по надзора на въздушната безопасност.

(68) На 28 февруари 2011 г. Комисията, като взе предвид докладите по SAFA, започна официална консултация с компетентните органи на Мадагаскар, като изрази сериозни опасения относно безопасността на полетите на Air Madagascar и прикани превозвача и компетентните органи съгласно член 7 от Регламент (ЕО) № 2111/2005 да вземат мерки по отношение на констатациите на ИКАО и да работят за успешното отстраняване на нередностите в безопасността, установени по време на инспекциите по SAFA.

(69) На 16 март 2011 г. Комисията се срещна с държавните органи за гражданско въздухоплаване на Мадагаскар и представители на Air Madagascar, за да получи уверенията им, че са предприели действия за отстраняване на нередностите в безопасността, открити при инспекциите по SAFA или че поне са взети подходящи мерки за намаляване на риска за безопасността. За съжаление, предоставената по време на срещата информация не показа, че е проведен всеобхватен анализ на първопричините за нередностите в безопасността, или че се изпълнява сериозен план за коригиращи и превантивни действия от страна на дружеството, нито че компетентните органи осъществяват подходяща програма за надзор на безопасността. В резултат на това, органите на гражданското въздухоплаване на Мадагаскар и превозвачът Air Madagascar бяха поканени да изяснят ситуацията по време на срещата на Комитета за авиационна безопасност през април 2011 г.

(70) Air Madagascar и компетентните органи на Мадагаскар бяха изслушани от Комитета за авиационна безопасност на 5 април 2011 г. Air Madagascar представи подобрен план за коригиращи и превантивни действия, основаващ се на задълбочен анализ на първопричините, но не предостави доказателства, че до момента тези действия са довели до резултати.

(71) Комитетът приветства обнадеждаващите сигнали от страна на въздушния превозвач, но същевременно изрази загриженост по повод продължаващите сериозни слабости в поддържането на летателната годност на всички самолети, експлоатирани от Air Madagascar. Въздушният превозвач призна нередностите при неговия самолет тип Boeing B-767. Той заяви, че смята прилаганите в момента мерки за достатъчни да осигурят снижаване на рисковете по отношение на безопасността за останалата част от самолетния си парк поради по-ниската честота на полетите и/или възрастта на тези самолети.

(72) Комитетът отчита усилията на въздушния превозвач за намиране на устойчиви решения в отговор на нередностите по отношение на сигурността, констатирани при инспекцията по SAFA, и приканва компетентните органи на Мадагаскар да подобрят осъществявания от тях надзор с оглед осигуряването на ефективно изпълнение на плана за коригиращи и превантивни мерки на превозвача без излишно забавяне.

(73) Като взема предвид многобройните и повтарящи се нередности по отношение на безопасността, установени при наземни проверки на самолетите от тип Boeing B-767, експлоатирани от Air Madagascar, неспособността на компанията понастоящем да изпълни съответния план за коригиращи и превантивни действия, както и липсата на адекватен надзор за безопасност, който компетентните органи на Мадагаскар би трябвало да упражняват върху дейността на въздушния превозвач, Комисията поддържа становището на Комитета за авиационна безопасност и счита, че на въздушния превозвач не следва да се позволява да извършва полети в ЕС със самолетите си от тип Boeing B-767. В съответствие с гореизложеното, на базата на общите критерии се преценява, че Air Madagascar следва да бъде вписан в приложение Б и дейността му трябва да бъде подложена на ограничения, изключващи експлоатацията на всички самолети тип Boeing B-767. На въздушния превозвач следва да се позволи да лети до ЕС с другите типове самолети, вписани в неговото САО съгласно приложение Б.

(74) Държавите-членки ще продължат да проверяват ефективното спазване от страна на Air Madagascar на съответните стандарти за безопасност чрез приоритетни наземни инспекции на въздухоплавателните средства на този превозвач в съответствие с Регламент (ЕО) № 351/2008.

Въздушни превозвачи от Мозамбик

(75) Както се вижда от резултатите на одита, извършен от ИКАО в рамките на Всеобщата програма за одит на надзора за безопасност (USOAP), съществуват потвърдени доказателства за недостатъчната способност на органите, които отговарят за надзора на безопасността на лицензираните в Мозамбик въздушни превозвачи, да прилагат и налагат действащите стандарти за безопасност. Този одит установи голям брой съществени пропуски по отношение на способността на властите за гражданско въздухоплаване в Мозамбик да изпълняват своите задължения по надзора на въздушната безопасност. По време на публикуването на окончателния доклад на ИКАО повече от 77 % от стандартите на организацията не бяха ефективно прилагани. При определени критични компоненти, като например осигуряването на квалифициран технически персонал, повече от 98 % от стандартите на ИКАО не бяха приложени ефективно. По отношение на разрешаването на проблеми, свързани с безопасността, над 93 % от стандартите на ИКАО не бяха приложени ефективно.

(76) След одита по USOAP в Мозамбик, ИКАО съобщи на всички страни по Чикагската конвенция за съществуването на сериозни опасения относно безопасността във връзка с надзора за безопасност върху превозвачи и въздухоплавателни средства, лицензирани в Мозамбик [1]; според нея процедурата на сертифициране, използвана в Мозамбик за издаване на свидетелството за авиационен оператор (САО) не е в съответствие с действащите разпоредби на приложение 6 на ИКАО. По-специално, петнадесетте въздушни превозвача в Мозамбик, включително международни въздушни превозвачи, все още извършват дейността си със свидетелствата за авиационен оператор (САО), издадени съгласно предишните, вече отменени разпоредби. Компетентният орган на Мозамбик (IACM) не е направил оценка по всички специфични

[1] Констатация на ИКАО OPS/01.

въпроси, отнасящи се до процедурата по сертифициране преди издаването на САО, и IACM не може да гарантира, че всичките 15 притежатели на САО спазват разпоредбите на приложение 6 и националните правилници преди да извършват международни полети. Освен това, IACM не е извършвала надзорни проверки на въздушните оператори от повече от две години.

(77) Налице е доказана недостатъчна способност на компетентните органи на Мозамбик ефективно да отстранят констатираните от ИКАО несъответствия, както стана видно от факта, че ИКАО сметна за неприемлива значителна част от плановете за коригиращи мерки, предложени от компетентните органи във връзка с несъответствията. Това важи с особена сила за сериозната заплаха за безопасността, констатирана от ИКАО, която все още не е отстранена. Освен това, компетентните органи на Мозамбик съобщиха, че изпълнението на плановете за коригиращи мерки е претърпяло забавяния.

(78) Вземайки предвид резултатите от одита по USOAP, проведен от ИКАО, Комисията започна консултации с компетентните органи на Мозамбик (IACM) през март 2010 г., като изрази сериозна загриженост за безопасността на дейността на въздушните превозвачи, лицензирани в държавата, и помоли за разяснения относно действията, предприети от компетентните органи в отговор на констатациите на ИКАО.

(79) От април 2010 г. до април 2011 г. IACM представи документация и направи изложения пред Комитета за авиационна безопасност на 6 април 2011 г. IACM посочи, че след внасянето в ИКАО на гореспоменатия план за коригиращи действия вече са направени първи стъпки за изпълнението му. IACM съобщи по-специално, че е в процес на реформиране с цел значително да се утвърди независимостта му и да се разшири надзорният капацитет, и че до назначаването на достатъчно квалифицирани инспектори е сключил договори с външни консултанти, които да подпомагат надзорната дейност. По мнение на Комитета за авиационна безопасност обаче IACM не е представил доказателства, че в момента има достатъчни собствени ресурси да гарантира надзора върху всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Мозамбик. Компетентните органи съобщиха, че в Мозамбик има сертифицирани 13 въздушни превозвача и че с помощта на наетите консултанти те са били в състояние през 2010 г. да подновят свидетелствата на 8 от тях в съответствие с правилника за гражданско въздухоплаване на Мозамбик, сред които и три превозвача, извършващи международни полети — Mozambique Airlines, Mozambique Express и Trans Airways. Според Комитета за авиационна безопасност не са представени обаче доказателства, че тези превозвачи са подложени на непрекъснат надзор съгласно действащите стандарти за безопасност. И накрая, компетентните органи потвърдиха, че 5 превозвача, декларирали извършването само на вътрешни полети, продължават да извършват дейност със САО, издадени в съответствие с предишния, вече отменен правилник; IACM обаче не представи тези свидетелства. Освен това, остава неотстранена съобщената от ИКАО в тази връзка значителна заплаха за безопасността.

(80) Mozambique Airlines (LAM) представи документи и направи изложение пред Комитета за авиационна безопасност на 6 април 2011 г. LAM потвърди, че свидетелството му е било подновено на 6 април 2010 г. в съответствие с правилника за гражданско въздухоплаване на Мозамбик. Това САО, изтекло на 5 април, е подновено обаче на 6 април 2011 г. от IACM с ограничение, изключващо заходи при ниска видимост категория III, тъй като е потвърдено, че превозвачът няма разрешенията да извършва такива заходи. Mozambique Express (MEX) представи документи и направи изложение пред Комитета за авиационна безопасност на 6 април 2011 г. MEX потвърди, че неговото САО е подновено през април 2010 г. в съответствие с правилника за гражданско въздухоплаване на Мозамбик, макар че четири самолета от типа Embraer 120 се експлоатират без да са оборудвани с усъвършенствана система за предупреждение за опасно сближение със земята E-GPWS (TAWS).

(81) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност отчитат усилията, положени за реформирането на системата за гражданско въздухоплаване в Мозамбик и първите стъпки, предприети за отстраняване на свързаните с безопасността нередности, докладвани от ИКАО. Но въз основа на общите критерии се преценява, че до ефективното изпълнение на съответни коригиращи действия за отстраняване на констатираните от ИКАО нередности, особено по отношение на сериозните опасения за безопасността, компетентните органи на Мозамбик на този етап не са в състояние да прилагат и изпълняват действащите стандарти за безопасност за всички въздушни превозвачи под техния регулаторен контрол. Поради това всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Мозамбик, следва да бъдат предмет на оперативна забрана и да бъдат включени в приложение А.

(82) Компетентните органи на Португалия докладваха, че са се съгласили да окажат техническо съдействие на компетентните органи на Мозамбик и са започнали действия в тази насока. Това техническо съдействие ще включва по-специално обучение на квалифициран персонал и процедури за упражняване на надзор.

(83) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност насърчават Мозамбик да продължи да оказва пълно съдействие на ИКАО за утвърждаване на подходящ план за коригиращи действия, целящ да се отстранят констатираните от тази организация нередности, и за потвърждаване на напредъка в изпълнението му чрез координирана мисия за проверка (ICVM) в съответния срок. Европейската комисия, подкрепяна от Комитета за авиационна безопасност и държавите-членки, е готова да обмисли оказването при необходимост на техническо съдействие в това отношение.

(84) Като следва становището на Комитета за авиационна безопасност, Комисията ще бъде готова да преразгледа ситуацията на базата на потвърдени данни, че изпълнението на плана за действие, внесен в ИКАО е достатъчно напреднало.

Въздушни превозвачи от Руската федерация

(85) След посещение на Комисията в Руската федерация през декември 2010 г., компетентните органи на Руската федерация предоставиха информация за САО на някои руски въздушни превозвачи, за които при наземните проверки по SAFA бяха констатирани по няколко значителни нередности при всяка инспекция. Освен това, по време на консултациите на 8 март, компетентните органи на Руската федерация се ангажираха да предоставят на Комисията следната информация: а) информация за резултатите от надзорните действия на руските органи по отношение на определените руски въздушни превозвачи; б) информация за предприетите от тези превозвачи корективни действия за решаване на проблемите, констатирани при наземните проверки по SAFA; и в) списък със САО на някои руски въздушни превозвачи, изпълняващи полети до ЕС.

(86) На базата на информация, предоставена от компетентните органи на Руската федерация, следните самолети, вписани в САО на някои въздушни превозвачи, понастоящем не съответстват на стандартите на ИКАО и Комитетът за авиационна безопасност настоятелно приканва Комисията да се опита да изясни с компетентните органи на Руската федерация международната дейност, извършвана с тези самолети:

а) Aircompany Yakutia: самолет Antonov AN-140 с регистрация RA-41250; AN-24RV с регистрация RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360, RA-47363; AN-26 с регистрация RA-26660; самолети Tupolev TU-154M с регистрации RA-85007, RA-85707 и 85794;

б) Atlant Soyuz: RA-85672 и RA-85682 — двете въздухоплавателни средства, които преди това бяха експлоатирани от Atlant Soyuz, понастоящем се експлоатират от други въздушни превозвачи, сертифицирани в Руската федерация;

в) Gazpromavia: самолети Tupolev TU-154M с регистрации RA-85625 и RA-85774; Yakovlev Yak-40 с регистрации RA-87511, RA- 88300 и RA-88186; Yak-40K с регистрации RA-21505, RA-98109 и RA-8830; Yak-42D с регистрация RA-42437; всички (22) хеликоптера Kamov Ka-26 (неизвестна регистрация); всички (49) хеликоптери Mi-8 (неизвестна регистрация); всички (11) хеликоптери Mi-171 (неизвестна регистрация); всички (8) хеликоптери Mi-2 (неизвестна регистрация); всички (1) хеликоптер EC-120B: RA-04116.

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

д) Krasnoyarsky Airlines: самолетът тип TU-154M RA-85672, който преди е бил включен в отнетото през 2009 г. САО на Krasnoyarsky Airlines, понастоящем се експлоатира от Atlant Soyuz; самолет от същия тип с регистрация RA-85682 се експлоатира от друг въздушен превозвач, сертифициран в Руската федерация;

е) Kuban Airlines: самолети Yakovlev Yak-42 с регистрации RA-42331, RA-42350, RA-42538 и RA-42541;.

ж) Orenburg Airlines: самолет Tupolev TU-154B с регистрация 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) Moscovia Airlines: самолети Antonov AN-12 RA-12193 и RA-12194;

и) Tatarstan Airlines: самолети Yakovlev Yak-42D с регистрация RA-42374 и RA-42433.

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

к) UTAir: самолети Tupolev TU-154M с регистрации RA-85733, RA-85755, RA-85806 и RA-85820; всички (24) 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; самолети RA-65143 и RA-65916 се експлоатират от друг руски превозвач; всички (1) TU-134B: RA-65726; всички (10) 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; самолетите от същия тип RA-87292 и RA-88244 са изтеглени от експлоатация; 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). самолетите AN-24B RA-46388 и RA-87348 не се експлоатират по финансови съображения; въздухоплавателните средства от тип AN-24B (RA-46267 и RA-47289) и въздухоплавателните средства от тип AN-24RV (RA-46509, RA-46519 и RA-47800) са в експлоатация на друг руски превозвач.

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

м) Russair: самолети Tupolev TU-134A с регистрации RA 65124, RA-65908, RA-65087, RA-65790, RA-65576, RA-65102, RA-65550 и RA-65691;

н) Kosmos: самолети Tupolev TU-134-A3 с регистрации RA-65805, RA-65010, RA-65097, RA-65557, RA-65566; TU-134-B с регистрация RA-65574;

о) 224th-Flight Unit State Airlines: самолети Ilyushin IL-76MD с регистрации RA-76638 и RA-78750.

п) Daghestan Airlines: самолет Tupolev TU-134B с регистрация RA-65569.

р) Kogalymavia: самолети Tupolev TU-134A3 с регистрации RA-65943, RA-65045, RA-65943, RA65944 и RA-65944; Tupolev TU-154B2 с регистрация RA-85522

(87) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност отбелязват предоставената информация от компетентните органи на Руската федерация и ще следят за трайното отстраняване на установените несъответствия по отношение на безопасността посредством допълнителни технически консултации с компетентните органи на Руската федерация.

(88) Междувременно държавите-членки ще продължават да следят дали руските въздушни превозвачи спазват ефективно съответните стандарти за безопасност, като извършват приоритетно наземни инспекции на тези превозвачи в съответствие с Регламент (ЕО) № 351/2008, а Комисията ще продължи да наблюдава отблизо предприеманите от тях действия.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(89) Въздушният превозвач Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) поиска да бъде изслушан от Комитета за авиационна безопасност и направи предварителни писмени изложения. Той съобщи, че във връзка с плановете си за подновяване на самолетния парк самолетите от типа DC-9 51 вече не се експлоатират. Той също така съобщи, че Украинският орган за гражданско въздухоплаване (UKR SAA) е подновил свидетелството му през януари 2011 г. и му е издал CAO, валидно за 2 години.

(90) UMAir също така предостави документация с цел да докаже, че всички корективни действия, произтичащи от посещенията на ЕС през май и октомври 2009 г., са приключени. Освен това, той представи документация относно проверката на изпълнението на корективните действия в отговор на констатациите на UKR SAA при упражняването на надзорна дейност. Той също така предостави доклад от разследването на сериозен инцидент, възникнал в Бейрут на 21 септември 2010 г. Съгласно този доклад аварийното кацане на DC-9-51 с регистрация UR-CBY малко след излитането се дължи на изключване на двигателя, което най-вероятно е било причинено от сблъсък с птица. В доклада обаче се посочва още че една процедура от решаваща важност относно излизането от строя на двигател не е включена в ръководството за полети на UMAir.

(91) Като взе предвид, че докладът от наземна проверка, извършена в ЕС [1] на 28 февруари 2011 г. на самолет UR-CHN, експлоатиран от въздушния превозвач, установи сериозни нередности, Комисията изиска от превозвача допълнителна информация. В отговор на това искане въздушният превозвач предостави документация за оперативните спецификации и сертификат за летателна годност за самолета MD83 с регистрация UR-CHN, които показват, че той е съоръжен със задължителното оборудване на ИКАО.

(92) Превозвачът беше поканен на техническа среща на 25 март 2011 г., за да се изяснят нерешените въпроси. По време на срещата, както и след нея, той представи подробности от резултатите от вътрешни одити, инспекции и наземни проверки и съответно предприетите корективни мерки, като указа, че сегашното ръководство за полети съдържа всички необходими нормални, аварийни и спешни процедури и предвижда периодично обучение на симулатори.

(93) UKR SAA поиска да направи изложение пред Комитета за авиационна безопасност и получи тази възможност на 6 април 2011 г., когато представи процеса на инспекции, проверки и докладване за изпълнението на корективни мерки от страна на въздушните превозвачи върху които провежда надзор за безопасност, включително и UMAir. UKR SAA потвърди, че UMAir е отстранил всички констатирани по време на визитите на ЕС през май и октомври 2009 г. нередности. UKR SAA също така заяви, че продължава да изпълнява своите задължения по линия на държава на регистрация и държава на оператора по отношение на операциите на мокър лизинг на UMAir.

(94) Комитетът за авиационна безопасност приветства постигнатите от UMAir подобрения в прилагането на международните стандарти за безопасност и спирането на полетите на DC-9-51, както и изявленията на UKR SAA, и преценява, че дейността на този въздушен превозвач не следва повече да бъде предмет на ограничения. Поради това, въз основа на общите критерии се преценява, че Ukrainian Mediterranean Airlines (UM Air) следва да бъде заличен от приложение Б.

(95) Държавите-членки ще продължат да проверяват ефективното спазване от страна на UMAir на съответните стандарти за безопасност чрез приоритетни наземни инспекции на самолетите на този превозвач в съответствие с Регламент (ЕО) № 351/2008.

[1] SCAA-2011-30.

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

(96) Досега, въпреки конкретните запитвания от страна на Комисията, тя не е получила доказателствен материал за пълното осъществяване на подходящи корективни действия от другите въздушни превозвачи, включени в списъка на Общността, актуализиран на 22 ноември 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.

(97) 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 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 19 април 2011 година.

За Комисията,
от името на председателя,
Siim KALLAS
Заместник-председател

ПРИЛОЖЕНИЕ A

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
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Суринам
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Република Гана
Silverback Cargo Freighters	неизвестен	VRB	Република Руанда
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Афганистан, в това число			**Ислямска република Афганистан**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Ислямска република Афганистан
KAM AIR	AOC 001	KMF	Ислямска република Афганистан
PAMIR AIRLINES	неизвестен	PIR	Ислямска република Афганистан
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Ислямска република Афганистан
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	AO 008-01/11	неизвестен	Република Ангола
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Република Ангола
Air Gicango	009	неизвестен	Република Ангола
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Република Ангола
AIR NAVE	017	неизвестен	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
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

[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 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
ALAFIA JET	PEA № 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Не се прилага	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 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	ABB	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)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	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)

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
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)
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	няма информация	Екваториална Гвинея
GETRA - Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	739	GET	Екваториална Гвинея
GUINEA AIRWAYS	738	няма информация	Екваториална Гвинея
STAR EQUATORIAL AIRLINES	неизвестен	неизвестен	Екваториална Гвинея
UTAGE – Union de TransportE 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
DABI AIR NUSANTARA	135-030	неизвестен	Република Индонезия
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Република Индонезия
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	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
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
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
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

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
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 органа за регулаторен надзор на Казахстан, с изключение на Air Astana, в това число			**Република Казахстан**
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	Република Казахстан
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Република Казахстан
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Република Казахстан
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Република Казахстан
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0345-08	CID	Република Казахстан
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Република Казахстан
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Република Казахстан
AVIA-JAYNAR/avia-zhaynar	AK-0435-10	SAP	Република Казахстан
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Република Казахстан
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Република Казахстан
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Република Казахстан
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Република Казахстан
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Република Казахстан
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Република Казахстан
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Република Казахстан
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Република Казахстан
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Република Казахстан
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Република Казахстан
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Република Казахстан
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Република Казахстан
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	Република Казахстан
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Република Казахстан
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Република Казахстан
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Република Казахстан
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Република Казахстан
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Република Казахстан
MEGA Airlines	AK-0424-10	MGK	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
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Република Казахстан
Prime aviation	AK-0393-09	PKZ	Република Казахстан
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Република Казахстан
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Република Казахстан
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Република Казахстан
SCAT	AK-0420-10	VSV	Република Казахстан
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Република Казахстан
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Република Казахстан
UST-KAMENOGORSK/AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Република Казахстан
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	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	36	AZZ	Киргизка република
Avia Traffic Company	23	AVJ	Киргизка република
AEROSTAN (ПРЕДИ Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	Киргизка република
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Киргизка република
Click Airways	11	CGK	Киргизка република
DAMES	20	DAM	Киргизка република
EASTOK AVIA	15	EEA	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
S GROUP AVIATION	6	SGL	Киргизка република
Sky Way air	21	SAB	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**

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
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	неизвестен	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 Република Мавритания, в това число			**Република Мавритания**
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Република Мавритания
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Република Мозамбик, в това число			**Република Мозамбик**
Mozambique Airlines – linhas aereas de moçambique	MOZ-01/2010	LAM	Република Мозамбик
Mozambique Express/MEX	02 от 2010 г.	MXE	Република Мозамбик
Trans Airways/KAYA AIRLINES	03 от 2010 г.	неизвестен	Република Мозамбик
Helicopteros Capital	неизвестен	неизвестен	Република Мозамбик
CFA Mozambique	неизвестен	неизвестен	Република Мозамбик
Unique Air Charter	неизвестен	неизвестен	Република Мозамбик
Aerovisao de Mozambique	неизвестен	неизвестен	Република Мозамбик
Safari Air	неизвестен	неизвестен	Република Мозамбик
ETA Air Charter LDA	04 от 2010 г.	неизвестен	Република Мозамбик
Emilio Air Charter lda	05 от 2010 г.	неизвестен	Република Мозамбик
CFM-TTA sA	07 от 2010 г.	неизвестен	Република Мозамбик
Aero-Servicos sarl	08 от 2010 г.	неизвестен	Република Мозамбик
VR Cropsprayers lda	06 от 2010 г.	неизвестен	Република Мозамбик
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Филипините, в това число			**Република Филипини**
Aerowurks Aerial SprAying Services	2010030	неизвестен	Република Филипини
Air Philippines Corporation	2009006	GAP	Република Филипини

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 авиокомпанията	Държава на оператора
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	неизвестен	Република Филипини
Airtrack Agricultural Corporation	2010027	неизвестен	Република Филипини
Asia Aircraft Overseas Philippines Inc.	4AN9800036	неизвестен	Република Филипини
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	CEB	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	SOY	Република Филипини
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	неизвестен	Република Филипини
Lion Air, Incorporated	2009019	неизвестен	Република Филипини
Macro asia air taxi services	2010029	неизвестен	Република Филипини
Mindanao Rainbow Agricultural Development Services	2009016	неизвестен	Република Филипини
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	неизвестен	Република Филипини
Omni aviation corp.	2010033	неизвестен	Република Филипини
Pacific East Asia Cargo Airlines, Inc.	4AS9800006	PEC	Република Филипини
Pacific Airways Corporation	4AN9700007	неизвестен	Република Филипини
Pacific Alliance Corporation	4AN2006001	неизвестен	Република Филипини
Philippine Airlines	2009001	PAL	Република Филипини
Philippine Agricultural aviation corp.	4AN9800015	неизвестен	Република Филипини
Royal air charter services Inc.	2010024	неизвестен	Република Филипини
Royal Star Aviation, Inc.	2010021	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
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	неизвестен	Република Филипини
Southstar aviation company, inc.	4AN9800037	неизвестен	Република Филипини
Spirit of Manila Airlines Corporation	2009008	MNP	Република Филипини
Subic international air charter	4AN9900010	неизвестен	Република Филипини
Subic seaplane, inc.	4AN2000002	неизвестен	Република Филипини
Topflite airways, inc.	4AN9900012	неизвестен	Република Филипини
Transglobal Airways Corporation	2009007	TCU	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	RIT	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

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
TEEBAH AIRWAYS	неизвестен	неизвестен	Сиера Леоне
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Судан, в това число			**Република Судан**
Sudan Airways	неизвестен	SUD	Република Судан
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Република Судан
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Република Судан
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Република Судан
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Република Судан
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Република Судан
ALMAJARA AVIATION	неизвестен	MJA	Република Судан
BADER AIRLINES	035	BDR	Република Судан
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Република Судан
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Република Судан
GREEN FLAG AVIATION	017	неизвестен	Република Судан
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Република Судан
NOVA AIRLINES	001	NOV	Република Судан
TARCO AIRLINES	056	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 САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО)	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора	Тип на ограничения самолет	Регистрационен/ни знак/ци, ако е/са наличен/и, производствен/и сериен/серийни номер/а	Държава на регистрация
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	КНДР	Целият самолетен парк с изключение на: 2 самолета от тип TU- 204	Целият самолетен парк с изключение на: P-632, P-633	КНДР
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Република Габон	Целият самолетен парк с изключение на: 2 самолета от типа Falcon 50, 2 самолета от типа 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 самолета от тип B-767; 4 самолета от тип B-757; 10 самолета от тип A319/320/321; 5 самолета 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)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Република Гана	Целият самолетен парк с изключение на: 2 ВС от тип DC8-63F	Целият самолетен парк с изключение на: 9G-TOP и 9G-RAC	Република Гана
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Мадагаскар	Целият самолетен парк с изключение на: 2 самолета тип Boeing B-737-300, 2 самолета тип ATR 72-500, 1 самолет тип ATR 42-500, 1 самолет тип ATR 42-320 и 3 самолета тип DHC 6-300	Целият самолетен парк с изключение на: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Република Мадагаскар
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 самолет от тип Boeing B-767-200	Целият самолетен парк с изключение на: TR-LHP	Република Габон

[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 САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО)	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора	Тип на ограничения самолет	Регистрационен/ни знак/ци, ако е/са наличен/и, производствен/и сериен/серийни номер/а	Държава на регистрация
IRAN AIR ([4])	FS100	IRA	Ислямска република Иран	Целият самолетен парк с изключение на: 14 самолета тип A-300, 8 самолета тип A-310, 1 самолет B-737	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 EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Ислямска република Иран
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Република Габон	Целият самолетен парк с изключение на: 1 самолет тип Challenger CL-601, 1 самолет 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 самолета тип Boeing B-777 и 4 самолета 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

([1]) Afrijet има право да използва единствено конкретно посочените самолети за сегашните си полети в рамките на Европейския съюз.
([2]) Air Astana има право да използва единствено конкретно посочените самолети за сегашните си полети в рамките на Европейския съюз.
([3]) Gabon Airlines има право да използва единствено конкретно посочените самолети за сегашните си полети в рамките на Европейската общност.
([4]) Iran Air има право да извършва полети до Европейския съюз с конкретните самолети при условията, посочени в съображение 69 от Регламент (ЕС) № 590/2010, ОВ L 170, 6.7.2010 г., стр. 15.