РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 298/2009 НА КОМИСИЯТА

от 8 април 2009 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)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

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 оперiращите 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 Общността, 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 Общността или за изменение на условията за оперативна забрана, наложена на въздушен превозвач, включен в списъка на Общността.

(4) На засегнатите въздушни превозвачи бе дадена възможност от Комисията да се консултират с предоставените от държавите-членки документи, да предоставят 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. за хармонизиране на техническите изисквания и на административните процедури в областта на гражданското въздухоплаване ([3]).

(5) Органите, отговорни за регулаторния надзор на съответните въздушни превозвачи, се консултираха с Комисията, както и, в особени случаи, с някои държави-членки.

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

Превозвачи от Общността

(7) След получената информация от проведени наземни инспекции по програмата SAFA на въздухоплавателни средства на определени въздушни превозвачи от Общността, както и специални инспекции и одити по области, проведени от техните национални въздухоплавателни власти, някои държави-членки са взели определени мерки за изпълнение. За тези мерки те уведомиха Комисията и Комитета за авиационна безопасност: Компетентните органи на Швеция отнеха свидетелството за авиационен оператор (САО) на превозвача Nordic Regional и отнеха временно САО на превозвачите Fly Excellent и Aero Syncro; компетентните власти на Испания отнеха САО и лицензa за оперiране на превозвача Bravo Airlines; на 22 януари 2009 г., след проверката на успешното изпълнение на коригиращите действия, компетентните органи на Португалия възстановиха САО на превозвача Luzair; на 18 декември 2008 г., след проверката на успешното изпълнение на коригиращите действия, компетентните органи на Гърция възстановиха САО на превозвача Hellenic Imperial Airways, а на 28 януари 2009 г. отнеха САО на превозвача Euroair Ltd, въз основа на молба на този превозвач и след временното отнемане на одобрението на този превозвач като организация за поддържането на летателната годност.

Въздушни превозвачи от Република Казахстан

Starline KZ

(8) Установени са факти за сериозни недостатъци по отношение на безопасността от страна на Starline KZ, регистриран в Казахстан. Тези пропуски бяха идентифицирани от България, както и от други държави на Европейската конференция за гражданска авиация (ЕКГА) по време на наземни инспекции, осъществени по програмата SAFA ([4]). Повтарянето на неспазването показва системни пропуски, свързани с безопасността в областта на техническото обслужване и летателната експлоатация.

([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.
([4]) DGCATR-2007-357, DGCATR-2007-359, DGCATR-2008-166, BUL-2008-8, BUL-2008-9.

(9) Starline KZ не реагира адекватно и своевременно на запитването на българските власти за гражданско въздухоплаване относно аспектите на безопасността на неговото опериране, показвайки липса на комуникация, което се демонстрира от отсъствието на адекватна реакция на кореспонденцията от тази държава-членка. Starline KZ демонстрира липса на способност да реагира на тези пропуски по отношение на безопасността, които все още не са отстранени.

(10) На 27 януари 2009 г. Комисията започна консултации с компетентните органи на Казахстан във връзка с гореспоменатите пропуски, по време на които тя изрази сериозни опасения относно безопасността на операциите на Starline KZ и — въз основа на член 7 от Регламент (ЕО) № 2111/2005 — помоли за разяснения за коригиращите действия, предприети както от компетентните органи, така и от самия превозвач с цел отстраняване на тези пропуски.

(11) Въпросните органи не реагираха адекватно и своевременно на запитването на Комисията относно надзора на безопасността на Starline KZ, тъй като до определената дата Комисията не получи поисканата информация, по-специално САО на превозвача с приложените пълни оперативни спецификации, изисквания и ограничения.

(12) Starline KZ поиска да бъде изслушан от Комитета за авиационна безопасност и бе изслушан на 24 март 2009 г. При изслушването обаче не бяха предоставени достатъчно доказателства за задоволително изпълнение на коригиращите действия. При изслушването компетентните органи на Казахстан представиха на Комисията решението си от 4 февруари 2009 г. за ограничаване на полетите на Starline KZ до дестинации извън европейското въздушно пространство.

(13) Предвид горе изложеното и въз основа на общите критерии е установено, че Starline KZ не отговаря на съответните стандарти за безопасност и поради това следва да бъде включен в приложение А.

East Wing

(14) Установени са факти за сериозни недостатъци по отношение на безопасността от страна на East Wing, регистриран в Казахстан. Тези пропуски бяха идентифицирани от Франция и Румъния по време на наземни инспекции, осъществени по програмата SAFA ([1]). Повтарянето на констатациите от тези инспекции показва системни пропуски по отношение на безопасността.

(15) East Wing не реагира адекватно на запитване на френските власти за гражданско въздухоплаване относно аспектите на безопасността на неговото опериране, показвайки липса на комуникация, което се демонстрира от отсъствието на адекватна реакция на кореспонденцията от тази държава-членка. East Wing демонстрира липса на способност да реагира на тези пропуски по отношение на безопасността, които все още не са отстранени.

([1]) DGAC/F-2007-2509, RCAARO-2008-36, RCAARO-2008-54.

(16) Комисията започна консултации с компетентните органи на Казахстан във връзка с гореспоменатите пропуски, по време на които тя изрази сериозни опасения относно безопасността на операциите на East Wing и помоли за разяснения за коригиращите действия, предприети както от компетентните органи, така и от самия превозвач с цел отстраняване на тези пропуски.

(17) Съществуват доказателства, че East Wing е поел полети от въздушния превозвач GST Aero, който на 22 март 2006 г. бе включен в приложение А ([2]) и бе изключен, след като през март 2007 г. компетентните органи на Казахстан информираха Комисията за отнемането на АОС ([3]).

(18) Компетентните органи на Казахстан информираха, че на 4 февруари 2009 г. те са ограничили полетите на East Wing до дестинации извън европейското въздушно пространство. Въпросните органи обаче не реагираха адекватно и своевременно на запитването на Комисията относно надзора на безопасността на East Wing, като не предоставиха подходящи доказателства по отношение на САО на превозвача с приложените пълни оперативни спецификации, изисквания и ограничения.

(19) East Wing поиска да бъде изслушан от Комитета за авиационна безопасност и бе изслушан на 24 март 2009 г. При изслушването обаче не бяха предоставени достатъчно доказателства за задоволително изпълнение на коригиращите действия и се установи, че на превозвача не е известно, че полетите му се ограничават до дестинации извън европейското въздушно пространство. Предвид гореизложеното и въз основа на общите критерии е установено, че East Wing не отговаря на съответните стандарти за безопасност и поради това следва да бъде включен в приложение А.

ATMA Airlines

(20) Установени са факти за сериозни недостатъци по отношение на безопасността от страна на ATMA Airlines, регистриран в Казахстан. Тези пропуски бяха установени от Германия, Норвегия и Турция по време на наземни инспекции, осъществени по програмата SAFA ([4]). Повтарянето на констатациите от тези инспекции показва системни пропуски по отношение на безопасността.

(21) ATMA не реагира адекватно на запитването на германските и норвежките власти за гражданско въздухоплаване относно аспектите на безопасността на неговото опериране, показвайки липса на комуникация, което се демонстрира от отсъствието на адекватна реакция на кореспонденцията от тези държави. ATMA Airlines демонстрира липса на способност да реагира на тези пропуски по отношение на безопасността, които все още не са отстранени.

([2]) Съображения 38 до 43 от Регламент (ЕО) № 474/2006 от 22 март 2006 г., ОВ L 84, 23.3.2006 г., стр. 14.

([3]) Съображение 17 от Регламент (ЕО) № 235/2007 от 5 март 2007 г., ОВ L 66, 6.3.2007 г., стр. 3.

([4]) LBA/D-2008-13, CAA-N-2007-137, DGCATR-2008-25.

(22) Комисията започна консултации с компетентните органи на Казахстан във връзка с гореспоменатите пропуски, по време на които тя изрази сериозни опасения относно безопасността на операциите на ATMA Airlines и помоли за разяснения за коригиращите действия, предприети както от компетентните органи, така и от самия превозвач с цел отстраняване на тези пропуски.

(23) Компетентните органи на Казахстан информираха, че на 4 февруари 2009 г. те са ограничили полетите на ATMA Airlines до дестинации извън европейското въздушно пространство. Въпросните органи обаче не реагираха адекватно и своевременно на запитването на Комисията относно надзора на безопасността на ATMA Airlines, като не предоставиха подходящи доказателства по отношение на САО на превозвача с приложените пълни оперативни спецификации, изисквания и ограничения.

(24) ATMA Airlines поиска да бъде изслушан от Комитета за авиационна безопасност и бе изслушан на 24 март 2009 г. При изслушването обаче не бяха предоставени достатъчно доказателства за задоволително изпълнение на коригиращите действия.

(25) Предвид гореизложеното и въз основа на общите критерии е установено, че ATMA Airlines не отговаря на съответните стандарти за безопасност и поради това следва да бъде включен в приложение А.

Berkut Air

(26) Установени са факти за сериозни недостатъци по отношение на безопасността от страна на Berkut Air, регистриран в Казахстан. Тези пропуски бяха идентифицирани от Франция и Румъния по време на наземни инспекции, осъществени по програмата SAFA ([1]). Повтарянето на констатациите от тези инспекции показва системни пропуски по отношение на безопасността.

(27) Berkut Air не реагира адекватно и своевременно на запитването на румънските власти за гражданско въздухоплаване относно аспектите на безопасността на неговото оперираме, показвайки липса на комуникация, което се демонстрира от отсъствието на адекватна реакция на кореспонденцията от тази държава-членка. Berkut Air демонстрира липса на способност да реагира на тези пропуски по отношение на безопасността, които все още не са отстранени.

(28) Комисията започна консултации с компетентните органи на Казахстан във връзка с гореспоменатите пропуски, по време на които тя изрази сериозни опасения относно безопасността на операциите на Berkut Air и помоли за разяснения за коригиращите действия, предприети от компетентните органи с цел отстраняване на тези пропуски.

(29) Компетентните органи на Казахстан информираха за това, че през февруари 2009 г. временно отнеха САО на BEK Air, известен преди като Berkut Air. Въпросните органи обаче не реагираха адекватно и своевременно на запитването на Комисията относно надзор на безопасността на Berkut Air, като не предоставиха изисканата документация и никакви документи, свидетелстващи за предприемането на изпълнителни мерки.

(30) Предвид гореизложеното и въз основа на общите критерии е установено, че Berkut Air не отговаря на съответните стандарти за безопасност и поради това следва да бъде включен в приложение А.

Air Company Kokshetau

(31) Установени са факти за сериозни недостатъци по отношщение на безопасността от страна на Air Company Kokshetau, регистриран в Казахстан. Тези пропуски бяха идентифицирани от Италия по време на наземни инспекции, осъществени по програмата SAFA ([2]). Тези пропуски се отнасят до въздухоплавателните средства от тип IL-62, които не са оборудвани с TAWS (E-GPWS), не са оборудвани с раменни колани, не са оборудвани с кислородни маски за бързо поставяне за полет над полетно ниво 250 и не са оборудвани със съответна система за осветяване на пътеките към аварийните изходи.

(32) Air Company Kokshetau не реагира адекватно и своевременно на запитването на италианските власти за гражданско въздухоплаване относно аспектите на безопасността на неговото оперираме, показвайки липса на комуникация, което се демонстрира от отсъствието на адекватна реакция на кореспонденцията от тази държава-членка. Air Company Kokshetau демонстрира липса на способност да реагира на тези пропуски по отношение на безопасността, които все още не са отстранени.

(33) Комисията започна консултации с компетентните органи на Казахстан във връзка с гореспоменатите пропуски, по време на които тя изрази сериозни опасения относно безопасността на операциите на Air Company Kokshetau и помоли за разяснения за коригиращите действия, предприети от компетентните органи с цел отстраняване на тези пропуски.

(34) Компетентните органи на Казахстан уведомиха Комисията, че са взели решение на 13 февруари 2009 г. да заличат въздухоплавателните средства от тип IL-62M със серийни номера 1138234 и 1748445 от САО на Air Company Kokshetau, и че освен това са планирали да анулират САО на този превозвач, считано от 24 март, поради несъстоятелност. Въпросните компетентните органи обаче не реагираха адекватно на запитването на Комисията относно предоставянето на документи, свидетелстващи отнемането на САО.

([1]) RCAARO-2008-35, RCAARO-2008-37, RCAARO-2008-75.

([2]) ENAC-IT-2007-785.

(35) Предвид гореизложеното и въз основа на общите критерии е установено, че Air Company Kokshetau не отговаря на съответните стандарти за безопасност и поради това следва да бъде включен в приложение А.

Sayat Air

(36) Установени са факти за сериозни недостатъци по отношение на безопасността от страна на Sayat Air, регистриран в Казахстан. Тези пропуски бяха идентифицирани от държава на ЕКГА по време на наземни инспекции, осъществени по програма SAFA ([1]). Тези пропуски се отнасят до въздухоплавателните средства от тип IL-62, които не са оборудвани с а) TAWS (E-GPWS), б) кислородни маски за бързо поставяне за екипажа, в) плавателни спасителни средства и г) съответна система за осветяване на пътеките към аварийните изходи. Освен това тези въздухоплавателни средства бяха използвани без да има на борда контролни списъци за аварийни ситуации, нито документ за техническа годност, а базата данни за навигация бе неактуализирана от повече от две години.

(37) Sayat Air демонстрира липса на способност да реагира на тези пропуски по отношение на безопасността, които все още не са отстранени.

(38) Компетентните органи на Казахстан не реагираха адекватно и своевременно на запитването на Комисията относно надзора на безопасността на Sayat Air, показвайки липса на комуникация, което се демонстрира от отсъствието на адекватна реакция на кореспонденцията от Комисията, по-специално не е предоставен САО на превозвача с приложените пълни оперативни спецификации, изисквания и ограничения.

(39) Компетентните органи на Казахстан не са показали, че упражняват съответен надзор на този превозвач в съответствие със задълженията си по Чикагската конвенция.

(40) Предвид гореизложеното и въз основа на общите критерии е установено, че Sayat Air не отговаря на съответните стандарти за безопасност и поради това следва да бъде включен в приложение А.

Scat

(41) Установени са факти за сериозни недостатъци по отношение на безопасността от страна на Scat, регистриран в Казахстан. По-специално, въздухоплавателното средство от тип Yak-42 с регистрационен знак UP-Y4205 не е оборудвано с TAWS (E-GPWS), както се изисква в разпоредбите на ИСАО. Тези пропуски бяха идентифицирани от държава на ЕКГА по време на наземни инспекции, осъществени по програмата SAFA ([2]).

(42) Комисията започна консултации с компетентните органи на Казахстан във връзка с гореспоменатите пропуски, по време на които тя изрази сериозни опасения относно безопасността на операциите на Scat и помоли за разяснения за коригиращите действия, предприети от компетентните органи с цел отстраняване на тези пропуски.

(43) Компетентните органи на Казахстан представиха доказателства, че са изключили въздухоплавателното средство от тип Yak-42 с регистрационен знак UP-Y4205 от регисъра.

(44) Scat поиска да бъде изслушан от Комитета за авиационна безопасност и по време на изслушването на 24 март 2009 г. потвърди, че това въздухоплавателно средство вече не извършва полети.

(45) Предвид този факт Комисията счита, че не са необходими по-нататъшни действия по отношение на този превозвач.

Общ надзор на безопасността на въздушните превозвачи от Република Казахстан

(46) Комисията насочи вниманието на компетентните органи в Казахстан към факта, че наблюдението върху функционирането на редица други въздушни превозвачи, лицензирани в Казахстан, продължава да показва обезпокоителни резултати при наземните инспекции. Компетентните органи в Казахстан бяха призовани да представят разяснения и да предприемат необходимите мерки, където това е уместно.

(47) Компетентните органи в Казахстан уведомиха за редица изпълнителни мерки, предприети по отношение на няколко казахски превозвачи. По-специално органите информираха, че на 4 февруари 2009 г. са ограничили полетите на Investavia, Skybus и Aytirau Aye Zholy до дестинации извън европейското въздушно пространство. Комисията ще започне спешни консултации с казахските органи и ще открие предвидената в член 7 от Регламент (ЕО) № 2111/2005 процедура по отношение на тези превозвачи.

(48) Комисията настоятелно изисква от компетентните органи на Казахстан да увеличат усилията си за реформиране на системата за гражданско въздухоплаване и да засилят надзора на безопасността на всички превозвачи, сертифицирани в тази държава. Комисията ще продължава консултациите с тези органи, за да оцени ситуацията на казахските превозвачи, и е готова да разгледа, заедно с държавите-членки, всички своевременно предоставени доказателства в тази връзка.

Orient Thai Airlines и One Two Go Airlines

(49) След произшествието на извършения от One Two Go полет OG 269, станало на 16 септември 2007 г. в Пукет, което доведе до пълната загуба на въздухоплавателното средство, което беше от тип MD80, и до 90 жертви, сред тях много европейски граждани, Комисията започна консултации с компетентните органи на Тайланд, отговорни за надзора на безопасността на този превозвач.

([1]) SDAT-2007-36.
([2]) GDCA-2008-10.

(50) На 5 март 2009 г. Комисията изпрати писмо да тези превозвачи в съответствие с член 7 от Регламент (ЕО) № 2111/2005.

(51) Компетентните органи на Тайланд (Thai Department of Civil Aviation – Thai DCA) информираха Комисията, че проведените след произшествието разследвания разкриха, че както Orient Thai, така и дъщерното му дружество One Two Go са нарушили правните разпоредби за аеронавигацията, преди всичко посредством фалшифицирани проверки на професионалната квалификация на девет пилоти на този превозвач. Следователно Thai DCA преустанови полетите на MD-80 на One Two Go и Orient Thai и изиска от тези превозвачи да проведат редица коригиращи действия.

(52) Освен това Thai DCA уведоми Комисията, че на 25 ноември 2008 г. взе решение да възстанови САО на One Two Go. На дружеството майка Orient Thai още на 7 октомври 2008 г. бе разрешено да възобнови операциите си с въздухоплавателни средства от тип MD-80.

(53) От 10 до 13 март 2009 г. екип от европейски експерти проведе мисия в Кралство Тайланд за установяване на фактите в областите на летателните операции и лицензите на летателните екипажи, за да се провери дали въздушните превозвачи са предприели коригиращи действия с цел отстраняване на пропуските във връзка с безопасността, установени преди това от Thai DCA. Екипът установи, че One Two Go не извършва никакви въздухоплавателни операции. One Two Go отговаря за продажбата на дребно на полети, които действително се извършват от Orient Thai по силата на договор за мокър лизинг, в който One Two Go е лизингополучателят, а Orient Thai — лизингодателят. Orient Thai предоставя на One Two Go въздухоплавателното средство, целия екипаж, поддържането и застраховката. Целият персонал, работещ по операции на Orient Thai, извършвани от името на One Two Go, се назначава от Orient Thai.

(54) Докладът за мисията за установяване на фактите показва също така че досега са взети коригиращи мерки от превозвача Orient Thai, както и че Thai DCA взе мерки за отстраняване на установените преди пропуски във връзка с безопасността. Комисията ще следи отблизо развитието на ситуацията по отношение на безопасността на Orient Thai. За тази цел Thai DCA следва да предостави на Комисията цялата необходима информация по отношение на ефективността на посочените мерки в срок от най-много два месеца.

(55) На 19 март 2009 г. Thai DCA уведоми Комисията, че One Two Go възнамерява от юли 2009 г. да извършва собствени полети. Докладът на екипа на ЕС обаче показа, че Thai DCA предостави САО на One Two Go, въпреки че този орган не е бил в състояние да прецени правилно способността на превозвача да извършва безопасни въздухоплавателни операции, тъй като този превозвач никога не е представил доказателствените документи, необходими по силата на тайландските регламенти за изпълнение на подробни доказателства на стандартите на ICAO. Освен това на 29 март 2009 г. Thai DCA обяви намерението си да отнеме САО на One Two Go; въпреки това превозвачът ще продължава да извършва чартърни полети по разписание на Orient Thai по силата на лицензия си за оперираме.

(56) Предвид гореизложеното и на базата на общите критерии е установено, че One Two Go не отговаря на съответните стандарти за безопасност. Този превозвач следва да бъде обект на оперативна забрана и следователно включен в приложение А.

Въздушни превозвачи от Република Бенин

(57) Както се вижда от резултатите на одита, извършен през март 2007 г. в Бенин от ICAO в рамките на Всеобщата програма за одит на надзора за безопасност (USOAP), съществуват потвърдени доказателства за недостатъчната способност на органите, които отговарят за надзора върху лицензираните в Бенин въздушни превозвачи, да намерят решение за пропуските във връзка с безопасността. Този одит установи голям брой съществени пропуски по отношение на способността на властите за гражданско въздухоплаване в Бенин да изпълняват своите задължения по надзора на въздушната безопасност. По време на приключването на одита на ICAO 80,22 % от стандартите на ICAO не бяха приложени. При определени критични компоненти, като например осигуряването на квалифициран технически персонал, повече от 98 % от стандартите на ICAO не се бяха приложени ефективно. По отношение на разрешаването на проблеми, свързани с безопасността, над 93 % от стандартите на ICAO не бяха приложени ефективно.

(58) Съществуват доказателства за недостатъчната способност на компетентните органи на Бенин ефективно да отстранят несъответствията, установени от ICAO, което става ясно от факта, че в окончателния си доклад от декември 2007 г. ICAO счита, че значителна част от коригиращите действия, предложени или проведени от тези органи, всъщност не отстраняват наблюдаваните пропуски. По-специално в областта на експлоатацията на въздухоплавателните средства ICAO смята 50 % от предложените от Бенин действия за не напълно приемливи.

(59) Комисията започна консултации с компетентните органи на Бенин във връзка с окончателния доклад на ICAO, по време на които тя изрази сериозни опасения относно безопасността на операциите на лицензирани в страната въздушни превозвачи и помоли за разяснения за коригиращите действия, предприети от компетентните органи на Бенин с цел реагиране на установените от ICAO пропуски и наблюденията във връзка с приемливостта на коригиращите действия.

(60) По време на изслушването на 25 март 2009 г. пред Комитета за авиационна безопасност компетентните органи на Бенин посочиха, че изпълнението на коригиращите действия, което трябваше да бъде завършено през 2008 г., всъщност бе отложено за август/декември 2009 г.

(61) Документацията, представена от компетентните органи на Бенин, доказва, че издаваните на превозвачи, сертифицирани в Бенин, САО не съответстват на стандартите на ICAO за международни полети, което потвърждава, че установените от ICAO пропуски още не са отстранени ефективно. Проверка на ситуацията с САО и приложените оперативни спецификации на въздушните превозвачи Aero Benin, Africa Airways, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair, Royal Air и Trans Air Benin разкри сериозни опасения. САО на Africa Airways не беше предоставено. В останалите САО не се споменават приложимите правила, върху които се основава сертифицирането, а областта на летателната експлоатация позволява операции в цял свят, въпреки уверенията на властите на Бенин, че тези операции са ограничени до територията на Бенин и/или подрегиона. Освен това полетите на Aero Benin, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair и Trans Air Benin изглежда са ограничени до правилата за визуални полети (ПВП), което би било недостатъчно за безопасни операции в Европа, и не включват конкретните разрешителни за намалени минимуми за вертикална сепарация (RVSM), зоналната навигация (RNAV) и изискуеми навигационни характеристики (RNP), необходими за навигацията в европейското въздушно пространство. Компетентните органи на Бенин посочиха, че са ограничили валидността на САО до 6 месеца, и демонстрираха намерението си да изяснят ситуацията бързо. Комисията смята, че въз основа на общите критерии до очакваното пресертифициране на тези превозвачи в пълно съответствие със стандартите на ICAO същите следва да са обект на оперативна забрана и следователно да бъдат включени в приложение А.

(62) Превозвачът Alafia Jet поиска да бъде изслушан от Комитета за авиационна безопасност; така на 24 март 2009 г. му беше предоставена възможност за устни изложения пред Комитета за авиационна безопасност и той предостави писмена документация във връзка с оперирането си. В своето изложение превозвачът заяви, че извършва полети в Европейския съюз само по поискване за спешна медицинска помощ и предостави информация за редица действия, предприети от него с цел отстраняване на пропуските, установени от Франция по време на наземни инспекции по програмата SAFA ([1]). Повтарянето на значителни недостатъци по отношение на безопасността по време на наземни инспекции на въздухоплавателни средства, извършващи полети в Общността, показва обаче, че има системни пропуски по отношение на безопасността, които засягат полетите на този превозвач. Действията, предприети досега от компанията, не успяха да отстранят тези недостатъци.

(63) Като се отчитат многократните пропуски по отношение на безопасността, установени по време на наземни инспекции на въздухоплавателни средства на Alafia Jet, и недостатъчната способност на компетентните органи на Бенин да упражняват съответния надзор върху сертифицираните в Бенин превозвачи, Комисията смята, че не трябва де се позволи продължаването на полетите на превозвача Alafia Jet в Общността. Въз основа на общите критерии следователно е установено, че Alafia Jet следва да бъде включен в приложение А.

([1]) DGAC/F-2008-2143, DGAC/F-2009-368, DGAC/F-2009-434, DGAC/F-2009-582.

(64) Комисията напълно подкрепя усилията на компетентните органи на Бенин за подобряване на надзора на безопасността на своите превозвачи и смята, че значителната субсидия, обявена от Световната банка в полза на Република Бенин, ще проправи пътя за съществен напредък по отношение на спазването на стандартите на ICAO.

Въздушни превозвачи от Република Габон

Gabon Airlines

(65) От юли 2008 г. на Gabon Airlines бе разрешено да извършва полети в ЕС само с въздухоплавателното средство от тип Boeing 767-200 с регистрационен знак TR-LHP при условията, посочени в съображение 15 от Регламент (ЕО) № 715/2008 ([2]).

(66) Оттогава са установени факти за пропуски по отношение на безопасността от страна на Gabon Airlines, регистриран в Габон. Тези пропуски бяха установени от Франция по време на наземни инспекции, осъществени по програмата SAFA ([3]).

(67) Gabon Airlines реагира обаче адекватно и своевременно на запитванията на френските власти за гражданско въздухоплаване относно аспектите на безопасността на неговото оперираме.

(68) Gabon Airlines поиска да бъде изслушан от Комитета за авиационна безопасност и бе изслушан на 25 март 2009 г. Комисията взе предвид, че Gabon Airlines през февруари 2009 г. бе обект на одит за подновяване на сертификата от страна на компетентните органи на Габон, който разкри някои несъответствия, чието отстраняване не беше демонстрирано задоволително по време на изслушването. Компетентните органи на Габон посочиха, че въздухоплавателните средства в момента са задържани на земята за основна поддръжка и че те възнамеряват да проверяват задоволителното отстраняване на установените пропуски, преди въздухоплавателните средства с регистрационен знак TR-LHP евентуално да възобновят полетите.

(69) Предвид гореизложеното и въз основа на общите критерии се установи, че Gabon Airlines следва да остане в приложение Б и че това приложение следва да се измени така че да отрази положението на въздухоплавателните средства с регистрационен знак TR-LHP и да осигури, че настоящото ниво на полети в Общността се запазва.

Afrijet

(70) От юли 2008 г. на Afrijet, регистриран в Габон, бе разрешено да извършва полети в Общността само с няколко въздухоплавателни средства от тип Falcon 50 с регистрационни знаци TR-LGV и TR-LGY, както и с въздухоплавателни средства от тип Falcon 900 с регистрационен знак TR-AFJ при условията, посочени в съображение 15 от Регламент (ЕО) № 715/2008 ([4]).

([2]) Регламент (ЕО) № 715/2008 от 24 юли 2008 г., ОВ L 197, 25.7.2008 г., стр. 36.

([3]) DGAC/F-2008-1757, DGAC/F-2008-2126, DGAC/F-2008-2127, DGAC/F-2008-2451, DGAC/F-2009-140, DGAC/F-2009-161.

([4]) Регламент (ЕО) № 715/2008 от 24 юли 2008 г., ОВ L 197, 25.7.2008 г., стр. 36.

(71) Оттогава са установени факти за сериозни пропуски по отношение на безопасността от страна на Afrijet. Тези пропуски бяха установени от Франция по време на наземни инспекции, осъществени по програмата SAFA ([1]).

(72) Afrijet реагира обаче адекватно и своевременно на запитванията на френските власти за гражданско въздухоплаване относно аспектите на безопасността на неговото опериране.

(73) Комисията взе предвид, че през януари 2009 г. Afrijet бе подложен на одит за подновяване на сертификата от страна на компетентните органи на Габон. След проверката, че всички недостатъци, установени по време на одита, са отстранени, през февруари 2009 г. на превозвача бе издаден нов CAO, който включва второ въздухоплавателно средство от тип Falcon 900 с регистрационен знак TR-AFR.

(74) Предвид гореизложеното и въз основа на общите критерии се установи, че Afrijet следва да остане в приложение Б и че това приложение следва да се измени така че да отрази смяната на CAO и да осигури, че настоящото ниво на полети в Общността се запазва.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

(75) SN2AG поиска да бъде изслушан от Комитета за авиационна безопасност и бе изслушан на 25 март 2009 г. Комисията взе предвид, че този превозвач е все още в процес на реорганизация и е започнал серия от коригиращи действия, с цел напредване по отношение на спазването на международните стандарти. Комисията взе също така предвид, че през февруари 2009 г. SN2AG бе подложен на одит за подновяване на сертификата от страна на компетентните органи на Габон. След проверката, че всички недостатъци, установени по време на одита, са отстранени, през февруари 2009 г. на превозвача бе издаден нов CAO.

(76) Съществуват потвърдени доказателства, че някои изисквания на ICAO във връзка с безопасността все още не се спазваха. Например по време на изслушването превозвачът още не беше прилагал ефективно изискваната система за наблюдение на данните на полетите за въздухоплавателните средства от тип Fokker 28-0100 (Fokker 100).

(77) Съществуват потвърдени доказателства за липса на прозрачност и навременна реакция от страна на SN2AG в отговор на запитвания от Комисията. SN2AG посочи, че никога не е имало доклади за него, които да показват сериозни пропуски, установени при наземни инспекции по програмата за Оценка на безопасността на чуждестранни въздухоплавателни средства (SAFA), но всъщност имаше недостатъци, установени от Франция по време на наземни инспекции по програмата SAFA ([2]).

(78) Следователно, въз основа на общите критерии е установено, че SN2AG следва да остане в приложение А.

(79) Комисията е обаче готова да преразгледа ситуацията на този превозвач в светлината на нови развития, които да предоставят достатъчни доказателства за това, че пропуските във връзка с безопасността са отстранени.

Общ надзор на безопасността на въздушните превозвачи от Габон

(80) Комисията отбелязва, че новият компетентен орган на Габон („Agence Nationale de l'Aviation Civile“, наричан по-долу ANAC), създаден през юли 2008 г. от Република Габон, действително започна работата си на 23 януари 2009 г. ANAC стои в началото на развитието си и понастоящем е в процес на осигуряване на достатъчно средства и на назначаване на достатъчно квалифициран технически персонал, за да може ефективно да изпълнява своите задължения спрямо ICAO.

(81) Комисията насочи вниманието на компетентните органи в Габон към факта, че въпреки повишения надзор от страна на тези органи, наблюдението върху функционирането на въздушните превозвачи, лицензирани в Габон, продължава да показва обезпокоителни резултати при наземните инспекции. Компетентните органи в Габон бяха призовани да представят разяснения и да предприемат необходимите мерки, където това е уместно.

(82) Комисията насърчава усилията на компетентните органи в Габон за реформиране на системата за гражданско въздухоплаване и по-специално за текущото подновяване на сертификатите за всички въздушни линии, за да обезпечи пълно съответствие със стандартите за безопасност на ICAO. Комисията е готова да обмисли своевременното предприемане на посещение на място, за да се увери в действително постигнатия напредък.

Въздушни превозвачи от Украйна

Motor Sich JSC Airlines

(83) Установени са факти за сериозни недостатъци по отношение на безопасността от страна на Motor Sich, регистриран в Украйна. Тези пропуски бяха идентифицирани от Франция и държава на ЕКГА (Турция) по време на наземни инспекции, осъществени по програмата SAFA ([3]). Повтарянето на констатациите от тези инспекции показва системни пропуски по отношение на безопасността.

(84) На 27 ноември 2008 г. компетентните органи на Турция взеха решение да наложат незабавна оперативна забрана на този превозвач.

(85) В отговора си до турските власти на гражданско въздухоплаване Motor Sich посочи решението си да спре полетите до тази държава с въздухоплавателни средства от тип AN-24, което бе осъществено.

([1]) DGAC/F-2008-564, DGATR-2008-572.
([2]) DGAC/F-2007-1325, DGAC/F-2008-174.
([3]) DGAC/F-2008-564, DGCATR-2008-512.

(86) Motor Sich реагира своевременно на запитването на френските власти за гражданско въздухоплаване и посочи кои коригиращи действия са предприети от компанията след наземната инспекция, проведена на 12 март 2008 г. от Франция. Но тази реакция се оказа неадекватна, защото превозвачът не представи съпътстващи доказателства.

(87) Комисията получи информация от компетентните органи на Турция, че след непланирана инспекция на оператора компетентните органи на Украйна са решили да отнемат САО на този оператор. По-късно органите са решили да разрешат продължаването на операциите на Motor Sich до тази страна с някои ограничения по отношение на полетите с ВС от тип AN-24.

(88) На 16 март 2009 г. компетентните органи на Украйна реагираха на запитване на Комисията относно надзора на безопасността на Motor Sich, като посочиха, че САО на превозвача бе отнето на 22 януари и че след приключване на коригиращите действия от страна на превозвача Държавната въздухоплавателна администрация разреши продължаването на операциите, с изключение на тези с въздухоплавателните средства от тип AN-24. Не бе посочена дата за издаване на САО с ограничения, нито има доказателство за инспекция на компанията с цел осигуряване, че съответните изисквания за безопасност се спазват от която и да е част от въздушния флот. И накрая, съгласно горепосочената кореспонденция на Държавната въздухоплавателна администрация, тези органи подновиха САО и позволиха на превозвача да оперира с ВС от тип AN-24, след като бяха проведени инспекции с положителни резултати, които показаха, че превозвачът е отстранил недостатъците на тези въздухоплавателни средства.

(89) Предоставената в тази кореспонденция информация не се смята за адекватна реакция, защото не отговаря на информацията, предоставена от компетентните органи на Украйна на 2 февруари 2009 г., според която САО на Motor Sich Airlines бе издаден на 8 ноември 2008 г. с валидност да 8 ноември 2010 г., а оперативните спецификации бяха издадени на 23 декември 2008 г. с валидност до 8 ноември 2010 г.

(90) Motor Sich поиска да бъде изслушан от Комисията и от Комитета за авиационна безопасност и бе изслушан на 24 март 2009 г. В своето изложение пред Комитета за авиационна безопасност Motor Sich показа — поради липса на прозрачност и на адекватна комуникация относно полетите си до дестинации в Общността — недостатъчна способност да намери решение за установените пропуски във връзка с безопасността.

(91) Предвид гореизложеното Комисията смята, че компетентните органи на Украйна показаха недостатъчна способност да надзирават полетите на превозвача в съответствие със задълженията си по Чикагската конвенция.

(92) Въз основа на общите критерии е установено, че Motor Sich не се е показал способен да предприеме всички необходими мерки, за да изпълни приложимите стандарти за безопасност и следователно следва да се включи в приложение А.

Ukraine Cargo Airways

(93) Превозвачът Ukraine Cargo Airways (UCA) поиска да бъде изслушан от Комисията и от Комитета за авиационна безопасност и бе изслушан на 24 март 2009 г.

(94) Въз основа на документацията, предоставена на 16 март 2009 г. от компанията на Комисията, има доказателства, че компанията е предприела мерки за отстраняване на установените преди пропуски на нейните оперираци в Общността въздухоплавателни средства. Съгласно предоставената от компанията информация през ноември 2008 г. UCA е проверен от Държавната въздухоплавателна администрация на Украйна. След този одит неговият САО бе подновен за период от две години до ноември 2010 г. Комисията обаче не получи от компетентните органи на Украйна никаква информация относно извършения от тях одит и резултатите от него, преди да се поднови САО на превозвача.

(95) Освен това превозвачът посочи в изложението си пред Комисията и Комитета за авиационна безопасност, че е получил писмено потвърждение от различни държави-членки за това, че пропуските във връзка с безопасността, открити от инспектиращите органи на тези държави-членки, са съответно отстранени от UCA. Обаче с изключение на една държава-членка — по отношение на полети с едно въздухоплавателно средство от тип AN-12, което бе отписано от САО — твърденията на UCA не бяха потвърдени от въпросните държави-членки.

(96) Комисията смята, че е необходимо посещение на място, за да прецени напълно способността на превозвача да въведе подходящ план за коригиращи действия и да го изпълнява ефективно. За съжаление такова посещение не можа да се състои преди заседанието на Комитета за авиационна безопасност на 24 март 2009 г. поради липса на сътрудничество от страна на компетентните органи на Украйна. По време на заседанието на Комитета за авиационна безопасност на 24 март 2009 г. Държавната въздухоплавателна администрация на Украйна изрази готовността си да посрещне такова посещение от Комисията и държавите-членки. Решение за изменения на наложената на превозвача оперативна забрана Комисията ще вземе на базата на доказателствата, получени по време на това планирано посещение.

(97) Въз основа на общите критерии е установено, че на този етап този превозвач не може да бъде изключен от приложение А.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(98) Превозвачът Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) поиска да бъде изслушан от Комисията и от Комитета за авиационна безопасност и бе изслушан на 24 март 2009 г.

(99) Въз основа на документацията, предоставена на 16 октомври 2008 г. от компанията на Комисията, има доказателства, че компанията е предприела мерки за отстраняване на установените преди пропуски на нейните оперирващи в Общността въздухоплавателни средства.

(100) На 5 ноември 2008 г. компетентните органи на Украйна изпратиха писмо до Комисията, в което посочиха, че валидността на САО на въздушния превозвач бе продължена до 15 декември 2008 г. до приключването на процедурата по подновяването му за период от две години до 15 декември 2010 г. Заедно с писмото те изпратиха документ, съдържащ сертификацията на UMAir след одит, проведен на 31 октомври 2008 г. Но нито компанията, нито компетентните органи на Украйна не предоставиха доклада от одита за издаването на САО на превозвача.

(101) Освен това превозвачът посочи в изложението си до Комисията и Комитета за авиационна безопасност, че е въвел необходимите мерки за отстраняване на всички пропуски във връзка с безопасността, които през септември 2007 г. бяха довели до налагането на оперативната забрана.

(102) Комисията смята, че е необходимо посещение на място, за да прецени напълно способността на превозвача да въведе подходящ план за коригиращи действия и да го изпълнява ефективно. За съжаление такова посещение не можа да се състои преди заседанието на Комитета за авиационна безопасност на 24 март 2009 г. поради липса на сътрудничество от страна на компетентните органи на Украйна. По време на заседанието на Комитета за авиационна безопасност на 24 март 2009 г. Държавната въздухоплавателна администрация на Украйна изрази готовността си да посрещне такова посещение от Комисията и държавите-членки. Решение за изменения на наложената на превозвача оперативна забрана Комисията ще вземе на базата на доказателствата, получени по време на това посещение.

(103) Въз основа на общите критерии е установено, че на този етап този превозвач не може да бъде изключен от приложение А.

Общ надзор на безопасността на въздушните превозвачи от Украйна

(104) Комисията насочи вниманието на компетентните органи в Украйна към факта, че въпреки повишения надзор от страна на тези органи, наблюдението върху функционирането на въздушните превозвачи, лицензирани в Украйна, продължава да показва обезпокоителни резултати при наземните инспекции. По време на заседанието на Комитета за авиационна безопасност през ноември 2008 г. компетентните органи в Украйна бяха призовани да представят разяснения и да предприемат необходимите мерки; освен това тези органи се съгласиха да се подложат на оценка на безопасността, организирана от Комисията заедно с държавите-членки. Държавната въздухоплавателна администрация на Украйна обаче не предостави доклада за напредъка по изпълнението на плана за коригиращите действия, въведен с цел насърчаване и засилване на надзора върху безопасността на въздухоплаването в Украйна, който доклад трябва да се представя на всеки 3 месеца по силата на Регламент (ЕО) № 715/2008 [1].

(105) Освен това при подготовката на това посещение с цел оценка компетентните органи показаха липса на сътрудничество, което бе доказано от факта, че не предоставиха изисканата документация за летателната годност и отказаха предложената от Комисията програма за посещение. Поради това Комисията трябваше да отмени посещението с цел оценка на безопасността, предвидено да се състои от 9 до 13 февруари 2009 г.

(106) Комисията отбелязва съгласието на компетентните органи на Украйна да посрещнат съвместно посещение от страна на Комисията, държавите-членки и ЕААБ и потвърждението им на готовност да сътрудничат за успешната организация на такава оценка на безопасността, която да демонстрира способността им да осъществят надзора върху всички въздушни превозвачи, лицензирани в Украйна, в пълно съответствие с приложимите изисквания на ICAO.

Bangkok Airways

(107) От 10 до 13 март 2009 г. екип от европейски експерти проведе мисия в Кралство Тайланд за установяване на фактите за актуалното равнище на безопасността на стандартите за полетите на превозвача Bangkok Airways, както и за дейностите по надзор, провеждани от компетентните органи на Тайланд (Thai Department of Civil Aviation – DCA). По-специално мисията трябваше да изясни, дали въздухоплавателни средства на този превозвач се експлоатират от превозвача Siem Reap Airways International, лицензиран от компетентните органи на Кралство Камбоджа, който е включен в приложение А от списъка на Общността с Регламент (ЕО) № 1131/2008 на Комисията от 14 ноември 2008 г. [2]

(108) Според доклада въздушният превозвач действително контролира операциите си и всички членове на персонала са надлежно лицензирани от компетентните органи на Тайланд. Освен това докладът показва, че Thai DCA провежда адекватни дейности по надзор на превозвача. Вследствие на това, въз основа на общите критерии Комисията смята, че не са необходими по-нататъшни действия на този етап.

Въздушни превозвачи от Камбоджа

(109) Компетентните органи на Камбоджа информираха Комисията, че напредват с плана за действия, който цели отстраняването на недостатъците, установени от ICAO в последния доклад по USOAP, по-специално тези във връзка с полетите, за да се осигури, че надзорът на безопасността на въздушните превозвачи от Камбоджа отговаря на стандартите на ICAO.

[1] ОВ L 197, 25.7.2008 г., стр. 36.
[2] ОВ L 306, 15.11.2008 г., стр. 47.

(110) Компетентните органи на Камбоджа информираха Комисията, че са отнели временно САО на следните въздушни превозвачи: Siem Reap Airways International през декември 2008 г. и Cambodia Angkor Airways през февруари 2009 г. Освен това те потвърдиха, че всички издадени САО в момента са или отнети или временно отнети, с изключение на тези на Helicopter Cambodia и Sokha Airlines.

(111) Siem Reap Airways International подаде молба за възстановяване на своя САО. Но тъй като компетентните органи на Камбоджа заявиха, че още не са завършили оценката, дали се изпълняват приложимите изисквания, този въздушен превозвач следва да остане в приложение А.

Въздушни превозвачи от Демократична република Конго

(112) В писмо от 4 март 2009 г. Генералният директор на гражданското въздухоплаване на Демократична република Конго уведоми Комисията, че някои от въздушните линии, включени в приложение А от Регламент (ЕО) № 1131/2008 на Комисията, вече не извършват полети и че на следните превозвачи са издадени САО: Air Katanga, Busy Bee Congo, Entreprise World Airways (EWA), Gilembe Air Soutenance (Gisair), Kin Avia и Swala Aviation. Все още оперiращите превозвачи ще бъдат подложени на оценка с цел подновяване на техните САО.

(113) С оглед но гореизложеното приложение А към списъка на Общността следва да бъде актуализирано съответно и да бъдат включени тези превозвачи, на които компетентните органи на Демократична република Конго са издали САО. Но при липсата на доказателства за отнемането, анулирането или отказа от САО на тези въздушни превозвачи, които са прекратили операциите си, нито един от тях не може да бъде отписан от списъка на Общността.

(114) Освен това в писмото си Генералният директор на гражданското въздухоплаване на Демократична република Конго помоли Комисията да премести превозвача Hewa Bora Airways от приложение А в приложение Б и по този начин да му позволи да възобнови полетите между Киншаса и Брюксел с едно въздухоплавателно средство от тип Boeing 767 с регистрационен знак 9Q-CJD. Тъй като не са представени доказателства за това, че се спазват съответните стандарти за безопасност от оператора, както и от органа за регулаторен надзор и надзор за безопасност, на този етап не може да се вземе решение по въпроса и поради това Hewa Bora Airways следва да остане в приложение А.

Въздушни превозвачи от Република Ангола

(115) Компетентните органи на Ангола поискаха да представят доклад на Комисията и Комитета за авиационна безопасност за напредъка по изпълнението на плана за коригиращи действия, който са съставили, за да отстранят пропуските във връзка с безопасността, открити от ICAO в рамките на Всеобщата ѝ програма за одит на надзора за безопасност (USOAP). На 26 март 2009 г. компетентните органи на Ангола представиха организацията, структурата и персонала на органа, издаването на стандарти в областта на лицензиите за персонала и обучението, експлоатацията на въздухоплавателни средства и летателната годност, по-специално с оглед промените в основното законодателство и в законодателството в областта на гражданското въздухоплаване. В тази връзка те вече започнаха процедурата на пресертифициране на всички регистрирани в Ангола превозвачи. Освен това компетентните органи информираха за изменения в законодателството им относно разследвания на произшествия и инциденти.

(116) Компетентните органи на Ангола посочиха също така че превозвачът TAAG продължава да претърпява значителни промени в различни области, например опериране, управление, качество и рационализация на разходите.

(117) Комисията отбелязва доклада за напредъка, представен от компетентните органи на Ангола, и ще разгледа ситуацията на въздушните превозвачи, сертифицирани в Ангола, на едно от следващите заседания на Комитета за авиационна безопасност.

Въздушни превозвачи от Република Индонезия

(118) След приемането на новия закон за въздухоплаването на 12 януари 2009 г. компетентните органи на Индонезия предоставиха на Комисията приложимите норми за безопасност за гражданското въздухоплаване (CASRs = Civil Aviation Safety Regulations) и съответнте ръководства, както и актуализирана информация за напредъка в прилагането на плана за коригиращи действия, целящ отстраняването на недостатъците, установени от ICAO в рамките на Всеобщата ѝ програма за одит на надзора за безопасност (USOAP).

(119) От 23 до 27 февруари 2009 г. по искане на индонезийската Генерална дирекция за гражданско въздухоплаване (DGCA) екип от европейски експерти проведе мисия в Индонезия за установяване на фактите. В тази рамка бяха посетени и четири въздушни превозвачи (Garuda Indonesia, Mandala Airlines, Airfast Indonesia и Ekspres Transportasi Antarbenua), за да се провери способността на индонезийската DGCA да осигури надзора на безопасността съгласно съответните стандарти.

(120) Доклада за посещението показва съществени подобрения по отношение на структурата и персонала на DGCA, което би трябвало да позволи на тази дирекция да изпълнява своите регулаторни и контролни задачи по подходящ начин. От доклада става обаче ясно, че въпреки тези подобрения на сегашния етап не се провеждат всички дейности по надзор. Настоящата система на дейностите по надзор не позволява подходящо проследяване на недостатъците, установени от DGCA при индонезийските превозвачи. Най-вече изглежда, че DGCA за момента не е в състояние да следи за крайния срок за заличаване на констатация, за действителната дата на заличаване и дали е удължен срокът за заличаване. Следователно настоящото ниво на ефективността на надзора на индонезийски превозвачи от страна на DGCA се смята на този етап за все още незадоволително и се нуждае от подобрения.

(121) Комисията отбелязва съдържанието на отклоненията спрямо приложение 6 към Чикагската конвенция, съобщени от Индонезия на ICAO на 20 февруари 2009 г. Тези отклонения включват неприлагането на редица изисквания на ICAO във връзка с приложение 6, които в някои случаи имат непосредствено въздействие върху безопасността на полетите на индонезийски превозвачи. Но Комисията отбелязва също така че превозвачите, посетени от екипа от европейски експерти, са оборудвани на доброволна основа в съответствие с изискванията на ICAO (с няколко изключения по отношение на специални въздухоплавателни средства).

(122) Въз основа на общите критерии е установено, че настоящото ниво на ефективността на дейностите по надзора, извършвани от DGCA, не позволява адекватно изпълнение и спазване на съответните стандарти за безопасност от страна на превозвачи, сертифицирани в Индонезия. Вследствие на това, нито един от превозвачите от Индонезия на този етап не може да бъде изключен от списъка на Общността. Комисията ще поддържа тясна връзка с компетентните органи на Индонезия с оглед преоценка на ефективността на дейностите по надзора на следващото заседание на Комитета за авиационна безопасност.

(123) Освен това компетентните органи на Индонезия предоставиха на Комисията актуализиран списък на превозвачите, притежаващи AOC. Към момента в Индонезия са сертифицирани следните превозвачи: Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Mandala Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Nusantara, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Airlines, Ekspress Transportasi Antar Benua, Manunggal Air Service, Megantara Airlines, Linus Airways, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Cardig Air, Travel Ekspress Aviation Service, Republic Expres Airlines, KAL Star, Airfast Indonesia, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Transwisata Prima Aviation, Asco Nusa Air, Atlas Delta Satya, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air, Balai Kalibrasi Penerbangan, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara и Eastindo. Списъкът на Общността следва да бъде актуализиран съответно и тези превозвачи следва да бъдат включени в приложение А.

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

(124) Досега в Комисията не е предаван доказателствен материал за пълното осъществяване на съответните оздравителни действия от останалите превозвачи, включени в списъка на Общността, актуализиран на 14 ноември 2008 г., и от органите, отговорни за регулаторния контрол на тези въздушни превозвачи, въпреки направените конкретни запитвания. Поради това, въз основа на общите критерии, е направен извод, че тези въздушни превозвачи следва да продължат да бъдат предмет на оперативна забрана (приложение А) или оперативни ограничения (приложение Б), според случая.

(125) 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 приложение А към настоящия регламент.

2. Приложение Б се заменя с 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, 8 април 2009 година.

За Комисията

Antonio TAJANI

Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ A

СПИСЪК НА ВЪЗДУШНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ, ЧИИТО ОПЕРАЦИИ СА ИЗЦЯЛО ПРЕДМЕТ НА ЗАБРАНА В ГРАНИЦИТЕ НА ОБЩНОСТТА [1]

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (CAO) или на лицензията за оперираne	Обозначителен номер на ICAO за авиокомпанията	Държава на оператора
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Република Казахстан
Air Koryo	Неизвестен	KOR	Корейска народнодемократична република (КНДР)
Air West Co. Ltd	004/A	AWZ	Република Судан
Ariana Afghan Airlines	009	AFG	Ислямска република Афганистан
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Република Казахстан
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT	Република Казахстан
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Република Казахстан
MOTOR SICH	025	MSI	Украйна
ONE TWO GO AIRLINES COMPANY LIMITED	15/2549	OTG	Кралство Тайланд
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Република Казахстан
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Кралство Камбоджа
Silverback Cargo Freighters	Неизвестен	VRB	Република Руанда
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Република Казахстан
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Украйна
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Украйна
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Украйна
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Ангола, включително			Република Ангола
AEROJET	Неизвестен	Неизвестен	Република Ангола
AIR26	Неизвестен	Неизвестен	Република Ангола
AIR GEMINI	02/2008	Неизвестен	Република Ангола
Air Gicango	Неизвестен	Неизвестен	Република Ангола

[1] Въздушните превозвачи, изброени в приложение A, биха могли да получат разрешение да упражняват права за въздушни превози като използват на мокър лизинг въздухоплавателни средства на въздушен превозвач, който не е предмет на оперативна забрана, при условие че съответните стандарти за безопасност са изпълнени.

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 лицензията за оперираne	Обозначителен номер на ICAO за авиокомпанията	Държава на оператора
AIR JET	Неизвестен	Неизвестен	Република Ангола
AIR NAVE	Неизвестен	Неизвестен	Република Ангола
ALADA	Неизвестен	Неизвестен	Република Ангола
ANGOLA AIR SERVICES	Неизвестен	Неизвестен	Република Ангола
Diexim	Неизвестен	Неизвестен	Република Ангола
GIRA GLOBO	Неизвестен	Неизвестен	Република Ангола
HELIANG	Неизвестен	Неизвестен	Република Ангола
HELIMALONGO	11/2008	Неизвестен	Република Ангола
MAVEWA	Неизвестен	Неизвестен	Република Ангола
RUI & CONCEICAO	Неизвестен	Неизвестен	Република Ангола
SAL	Неизвестен	Неизвестен	Република Ангола
SONAIR	14/2008	Неизвестен	Република Ангола
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Република Ангола
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Бенин, включително			Република Бенин
AERO BENIN	PEA № 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Неизвестен	Република Бенин
AFRICA AIRWAYS	Неизвестен	Неизвестен	Република Бенин
ALAFIA JET	PEA № 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	IGA	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	BLA	Република Бенин
COTAIR	PEA № 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Неизвестен	Република Бенин
ROYAL AIR	PEA № 011/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Неизвестен	Република Бенин
TRANS AIR BENIN	PEA № 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Република Бенин

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 лицензията за оперираne	Обозначителен номер на ICAO за авиокомпанията	Държава на оператора
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Демократична република Конго (ДРК), включително			Демократична република Конго (ДРК)
Africa One	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Демократична република Конго (ДРК)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	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 NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	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	Неизвестен	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)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Демократична република Конго (ДРК)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Неизвестен	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)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)

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 лицензията за опериране	Обозначителен номер на ICAO за авиокомпанията	Държава на оператора
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	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)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	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)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Подпис на министъра (Наредба 78/205)	LCG	Демократична република Конго (ДРК)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Демократична република Конго (ДРК)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	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)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)

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 лицензията за оперираne	Обозначителен номер на ICAO за авиокомпанията	Държава на оператора
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
Thom's airways	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	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)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	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 Екваториална Гвинея, включително			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	n/a	Екваториална Гвинея
GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	739	GET	Екваториална Гвинея
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	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, включително			Република Индонезия
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Неизвестен	Република Индонезия
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Република Индонезия
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Неизвестен	Република Индонезия

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 лицензията за опериране	Обозначителен номер на ICAO за авиокомпанията	Държава на оператора
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Неизвестен	Република Индонезия
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Неизвестен	Република Индонезия
ATLAS DELTA SATYA	135-023	Неизвестен	Република Индонезия
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Неизвестен	Република Индонезия
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Неизвестен	Република Индонезия
CARDIG AIR	121-013	Неизвестен	Република Индонезия
DABI AIR	135-030	Неизвестен	Република Индонезия
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Република Индонезия
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Неизвестен	Република Индонезия
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Република Индонезия
EASTINDO	135-038	Неизвестен	Република Индонезия
EKSPRESS TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Неизвестен	Република Индонезия
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Република Индонезия
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Република Индонезия
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Република Индонезия
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Република Индонезия
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Неизвестен	Република Индонезия
KAL STAR	121-037	Неизвестен	Република Индонезия
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Република Индонезия
KURA-KURA AVIATION	135-016	Неизвестен	Република Индонезия
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Република Индонезия
LINUS AIRWAYS	121-029	Неизвестен	Република Индонезия
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Република Индонезия
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Неизвестен	Република Индонезия
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Неизвестен	Република Индонезия
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Република Индонезия

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 лицензията за оперираne	Обозначителен номер на ICAO за авиокомпанията	Държава на оператора
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Република Индонезия
MIMIKA AIR	135-007	Неизвестен	Република Индонезия
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	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 EKSPRESS	121-040	RPH	Република Индонезия
RIAU AIRLINES	121-017	RIU	Република Индонезия
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	Неизвестен	Република Индонезия
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	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 EKSPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Република Индонезия
TRAVIRA UTAMA	135-009	Неизвестен	Република Индонезия
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Република Индонезия
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Република Индонезия
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Република Индонезия
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Киргизката република, включително			Киргизка република
AIR MANAS	17	MBB	Киргизка република
Avia Traffic Company	23	AVJ	Киргизка република
AEROSTAN (БИВША Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	Киргизка република

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 лицензията за оперираne	Обозначителен номер на ICAO за авиокомпанията	Държава на оператора
Click Airways	11	CGK	Киргизка република
DAMES	20	DAM	Киргизка република
EASTOK AVIA	15	Неизвестен	Киргизка република
Golden Rule Airlines	22	GRS	Киргизка република
ITEK Air	04	IKA	Киргизка република
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Киргизка република
Киргизстан	03	LYN	Киргизка република
MAX Avia	33	MAI	Киргизка република
S GROUP AVIATION	6	Неизвестен	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	Неизвестен	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 и Afrijet, включително			Република Габон
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Неизвестен	Република Габон
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Република Габон
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	NRT	Република Габон
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Република Габон
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Неизвестен	Република Габон
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Република Габон
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Неизвестен	Република Габон

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 лицензията за оперираne	Обозначителен номер на ICAO за авиокомпанията	Държава на оператора
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Сиера Леоне, включително			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 Свазиленд, включително			Свазиленд
AERO AFRICA (PTY) LTD	Неизвестен	RFC	Свазиленд
Jet Africa Swaziland	Неизвестен	OSW	Свазиленд
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Неизвестен	RSN	Свазиленд
SCAN AIR CHARTER, Ltd	Неизвестен	Неизвестен	Свазиленд
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Неизвестен	SWX	Свазиленд
SWAZILAND AIRLINK	Неизвестен	SZL	Свазиленд

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

СПИСЪК НА ВЪЗДУШНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ, ЧИИТО ОПЕРАЦИИ СА ПРЕДМЕТ НА ОПЕРАТИВНИ ОГРАНИЧЕНИЯ В РАМКИТЕ НА ОБЩНОСТТА [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 ICAO за авиокомпанията	Държава на оператора	Тип въздухоплавателно средство (ВС)	Обозначителен/ни знак (ци, производствени серийни номера	Държава на регистрация
AFRIJET [1]	CTA 0002/MTAC/ANAC-G/DSA		Република Габон	Целият въздухоплавателен флот, с изключение на: 2 ВС от тип Falcon 50; 1 ВС от тип Falcon 900;	Целият въздухоплавателен флот, с изключение на: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Република Габон
Air Bangladesh	17	BGD	Бангладеш	B747-269B	S2-ADT	Бангладеш
Air Service Comores	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Коморски острови	Целият въздухоплавателен флот, с изключение на: LET 410 UVP	Целият въздухоплавателен флот, с изключение на: D6-CAM (851336)	Коморски острови
GABON AIRLINES [2]	CTA 0001/MTAC/ANAC	GBK	Република Габон	Целият въздухоплавателен флот, с изключение на: 1 ВС от тип Boeing B-767-200	Целият въздухоплавателен флот, с изключение на: TR-LHP	Република Габон

[1] Afrijet може да използва единствено специално посоченото за целта въздухоплавателно средство за настоящите си операции в рамките на Европейската общност.
[2] Gabon Airlines може да използва единствено специално посоченото за целта въздухоплавателно средство за настоящите си операции в рамките на Европейската общност.

[1] Въздушните превозвачи, изброени в приложение Б, биха могли да получат разрешение да упражняват права за въздушни превози като използват на мокър лизинг въздухоплавателни средства на въздушен превозвач, който не е предмет на оперативна забрана, при условие че съответните стандарти за безопасност са изпълнени.