РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 1264/2013 НА КОМИСИЯТА

от 3 декември 2013 година

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

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2005 г. за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на 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 ([2]),

като има предвид, че:

(1) С Регламент (ЕО) № 474/2006 ([3]) на Комисията бе създаден списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, посочен в глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005.

(2) В съответствие с член 4, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 2111/2005 някои държави членки и Европейската агенция за авиационна безопасност (наричана по-долу „ЕААБ“) съобщиха на Комисията информация, необходима за актуализирането на списъка на Общността. Такава информация бе предоставена и от трети държави. Въз основа на тази информация списъкът на Общността следва да бъде актуализиран.

(3) Комисията уведоми всички засегнати въздушни превозвачи директно или чрез органите, отговарящи за техния регулаторен надзор, относно най-важните факти и съображения, предвидени да залегнат в основата на решение за налагане на оперативна забрана за тях в границите на ЕС или за изменение на условията за оперативна забрана, наложена на даден въздушен превозвач, включен в списъка на Общността.

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

(5) Комитетът за авиационна безопасност получи актуализирана информация от Комисията за продължаващите съвместни консултации, в рамките на Регламент (ЕО) № 2111/2005 и на регламента за неговото прилагане — Регламент (ЕО) № 473/2006, с компетентните органи и въздушните превозвачи на Република Гвинея, Индонезия, Казахстан, Киргизстан, Ливан, Иран, Мадагаскар, Ислямска република Мавритания, Мозамбик, Непал, Филипини и Замбия. Комисията изпрати на Комитета за авиационна безопасност и информация относно Албания, Индия, Йемен и Зимбабве. Комитетът за авиационна безопасност също така получи актуализирана информация от Комисията относно техническите консултации с Руската федерация и наблюдението на Либия.

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

(7) Комитетът за авиационна безопасност изслуша изложенията на ЕААБ относно резултатите от анализа на наземни инспекции, извършени в рамките на програмата за оценка на безопасността на чуждестранни въздухоплавателни средства (програмата SAFA) в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ([5]).

(8) ЕААБ представи на Комитета за авиационна безопасност и проектите за техническа помощ, реализирани в държави, спрямо които са предприети мерки или наблюдение по Регламент (ЕО) № 2111/2005. Комитетът бе уведомен за плановете на ЕААБ и исканията за допълнителна техническа помощ и сътрудничество, за да се подобри административният и техническият капацитет на органите за гражданско въздухоплаване с оглед съдействие за отстраняване на несъответствията с приложимите международни стандарти. Държавите членки също бяха

([1]) ОВ L 344, 27.12.2005 г., стр. 15.
([2]) ОВ L 143, 30.4.2004 г., стр. 76.
([3]) Регламент (ЕО) № 474/2006 на Комисията от 22 март 2006 г. за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, посочен в глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета, ОВ L 84, 23.3.2006 г., стр. 14.
([4]) Регламент (ЕИО) № 3922/1991 от 16 декември 1991 г. относно хармонизирането на техническите изисквания и административните процедури в областта на гражданското въздухоплаване (ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 4).
([5]) Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета, ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр 1.

приканени да отговорят на тези искания на двустранна основа в сътрудничество с Комисията и ЕААБ. В тази връзка Комисията подчерта ползата от предоставянето на информация на международната авиационна общност, особено чрез базата данни SCAN на ИКАО, както и от предоставянето на техническа помощ от страна на ЕС и от държавите членки за подобряване на безопасността на въздухоплаването в целия свят.

(9) Комитетът за авиационна безопасност изслуша и представяне на Евроконтрол за състоянието и развитието на предупредителната система, която поддържа програмата SAFA на ЕС. Беше отделено особено внимание на статистиката за предупреждения за въздушни превозвачи от списъка на забранените в Общността превозвачи, както и на възможните подобрения на системата.

Въздушни превозвачи на Европейския съюз

(10) След като ЕААБ анализира получената информация от проведени от SAFA наземни инспекции на въздухоплавателни средства на превозвачи от ЕС или от стандартизационни инспекции, извършени от ЕААБ, както и от специални инспекции и одити, проведени от националните въздухоплавателни органи, редица държави членки приеха известни принудителни мерки и уведомиха Комисията и Комитета за авиационна безопасност относно тези мерки. Румъния съобщи, че свидетелството за авиационен оператор (САО) на превозвача Jetran Air е отнето, а Испания съобщи, че САО на IMD Airways е с изтекъл срок на валидност и понастоящем тече процес за отнемането му.

(11) В случай че съответната информация за безопасността покаже, че има непосредствени рискове за безопасността вследствие на неспазване от страна на въздушни превозвачи на ЕС на съответните стандарти за безопасност, държавите членки отново потвърдиха готовността си да предприемат необходимите действия.

Въздушни превозвачи от Република Гвинея

(12) Както бе договорено на проведеното в Брюксел през януари 2013 г. заседание, компетентните органи на Република Гвинея (DNAC) редовно предоставяха информация за текущото изпълнение на плана за коригиращи действия (ПКД), одобрен от ИКАО през декември 2012 г., както и за всички дейности, свързани с него.

(13) В последния доклад за напредъка, получен на 15 октомври 2013 г., се изброяват най-новите дейности и развития по отношение на прилагането на ПКД. Преводът на френски език на правилника за гражданско въздухоплаване на Република Гвинея (изготвен първоначално и приет в голямата си част по модел на съществуващата нормативна уредба в съседните англоезични страни) бе завършен в началото на август 2013 г. Преразгледаният правилник за гражданското въздухоплаване беше предаден на Парламента за приемане на 21 август 2013 г. Бе приета системата за обучение на инспекторите, предложена от организацията за наблюдение на въздушната безопасност Banjul Accord Group Aviation Safety Oversight Organisation (BAGASOO). Определянето и нотификацията на ИКАО относно координационен център на Гвинея за опасни товари се проведе на 3 септември 2013 г.

(14) На 30 август 2013 г. DNAC представи на ИКАО преразгледания и актуализиран ПКД. Всички коригиращи действия, запланирани за 2012 г. и първата половина на 2013 г. са вече изпълнени, а онези, планирани за второто полугодие на 2013 г., се изпълняват в момента. Очаква се валидирането на тези действия от ИКАО.

(15) Всички предишни САО са временно преустановени в края на март 2013 г., а пълното пететапно лицензиране, в съответствие с ИКАО, на националния въздушен превозвач (PROBIZ Guinée, извършващ летателни дейности с едно въздухоплавателно средство тип Beechcraft King Air 90) се провежда понастоящем с помощта и подкрепата на специалната мисия CAFAC/BAGASOO, като паралелно се извършва професионално обучение на работното място на инспектори от DNAC по време на целия процес. PROBIZ не извършва полети в Европейския съюз.

(16) DNAC е поискала координирана мисия за проверка, за да удостовери напредъка в прилагането на ПКД, и ИКАО планира да проведе такава през май 2014 г.

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

Въздушни превозвачи от Индия

(18) Комисията потвърди, че ще продължи да поддържа диалога с индийските власти по отношение на надзора на въздушните ѝ превозвачи. През октомври 2007 г. и януари 2010 г. Комисията писа на индийската Генерална дирекция за гражданско въздухоплаване (DGCA) във връзка с някои превозвачи, за които DGCA носи регулаторна отговорност, и остана удовлетворена от получения отговор.

(19) Що се отнася до по-скорошните събития, през декември 2012 г. ИКАО проведе координирана мисия за проверка (ICVM), в резултат на която бяха формулирани две СОБ. Първото се отнася до процеса на лицензиране на свидетелствата за авиационен оператор (САО), а второто — до одобрението на модификации и ремонти на чуждестранни въздухоплавателни средства, регистрирани в Индия. На 30 април 2013 г. Комисията писа отново на индийските власти, за да поиска повече подробности във връзка със СОБ и да ги уведоми за някои други въпроси, свързани с рутинното наблюдение на информацията за безопасността от страна на ЕААБ по отношение на надзора за безопасност на територията на индийската държава. DGCA отговори на 10 май 2013 г., изпращайки подробности относно някои коригиращи действия във връзка със СОБ. През август 2013 г. бе извършена втора координирана мисия за проверка на ИКАО в Индия, за да се провери дали Индия успешно е изпълнила съгласуваните с ИКАО коригиращи действия. В резултат на тази мисия ИКАО оттегли сериозните опасения за безопасността. Пълният текст на доклада от координираната мисия за проверка все още не е на разположение.

(20) Също така от значение е фактът, че през август 2013 г. Федералната Авиационна Администрация (FAA) на Съединените щати направи посещение за оценка на безопасността на международно въздухоплаване („IASA“). Понастоящем индийската държава е запазила статута си на съответствие в категория 1 на FAA. Въпреки това, в случай че в бъдеще се допусне понижаване на този статут, Комисията ще трябва да отдаде дължимото внимание на започването на официални консултации с индийските власти в съответствие с член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 473/2006.

(21) Държавите членки ще продължат да проверяват ефективното спазване на съответните стандарти за безопасност чрез отдаване на приоритет на наземните инспекции на индийските въздухоплавателни средства в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012.

Въздушни превозвачи от Индонезия

(22) Консултациите с компетентните органи на Индонезия (DGCA) продължават с цел наблюдаване на напредъка на DGCA, за да се гарантира, че надзорът върху безопасността на всички въздушни превозвачи, лицензирани в Индонезия, е в съответствие с международните стандарти за безопасност.

(23) На 2 август 2013 г. авиокомпания PT. Citilink Indonesia писа на Комисията с искане да бъде заличена от приложение А. Към писмото ѝ бе приложена подробна документация относно завършването на пететапния процес за лицензиране.

(24) На 5 ноември 2013 г. в Брюксел Citilink Indonesia, Комисията, ЕААБ и държавите членки проведоха техническата среща за преглед на подробната документация, предоставена от авиокомпанията. DGCA, също поканена на въпросното заседание, реши, че участието ѝ този път не е необходимо. Въз основа на това заседание Комисията ще работи с DGCA за получаването на всички необходими пояснения, нужни за вземането на решение дали и кога тя ще бъде в състояние да предложи премахването на ограниченията за Citilink Indonesia.

(25) В писмото си от 23 октомври 2013 г. DGCA също така предостави актуализирана информация относно други въздушни превозвачи под неин надзор. Тя уведоми Комисията, че на 23 април 2013 г. е било издадено САО № 121-050 на PT Batik Air Indonesia. Тъй като обаче от DGCA не представиха доказателства, че надзорът върху безопасността на този въздушен превозвач се осигурява в съответствие с международните стандарти за безопасност, въз основа на общите критерии бе преценено, че този въздушен превозвач следва да бъде включен в приложение А.

(26) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност продължават да подкрепят усилията на DGCA за постигане на целта да се въведе авиационна система, която съответства напълно на стандартите на ИКАО.

Въздушни превозвачи от Казахстан

(27) Комисията продължи активните си консултации с компетентните органи на Казахстан с цел да бъде в течение и да наблюдава напредъка им в дългосрочните им усилия за гарантиране, че надзорът върху безопасността на всички въздушни превозвачи, лицензирани в Казахстан, е в съответствие с международните стандарти за безопасност.

(28) По-специално, в писмо от 8 август 2013 г. Комисията за гражданско въздухоплаване (CAC) на Казахстан информира за продължаващите дейности за прелицензиране, насочени към хармонизиране на процедурите и практиките за издаване и надзор на свидетелствата за оператори в Казахстан с тези на ИКАО. CAC съобщи също така, че в резултат на това свидетелствата на няколко въздушни оператори са с временно прекратена валидност или отнети.

(29) На 18 октомври 2013 г. Комисията получи документи, потвърждаващи, от една страна, отнемането на САО на шестима авиационни оператори: Mega, Samal, Euro-Asia Air International, Asia Continental Airlines, Deta Air и Kazair West (които вече са били прелицензирани в областта на авиационната дейност и са заличени от приложение А [1]), и от друга страна, временното преустановяване до 4 август 2013 г. на САО на Semeyavia и Irtysh Air. Впоследствие CAC също така информира, че валидността на САО на Semeyavia междувременно е изтекла и че операторът не е подал молба за удължаване или преиздаване. Временното прекратяване на САО на Irtysh Air бе удължено за неопределен период от време. Тъй като въпросното временно прекратяване на САО е временна мярка, която не води непременно до прекратяване на летателните дейности на въздушния превозвач, Irtysh Air следва да останат в приложение А. В резултат на това въз основа на общите критерии е направен извод, че шестима авиационни оператори — Mega, Samal, Euro-Asia Air International, Asia Continental Airlines, Deta Air и Semeyaviat — следва да бъдат заличени от приложение А.

(30) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност подкрепят мерките, предприети от компетентните органи на Казахстан за създаване на система за надзор на гражданското въздухоплаване, която е в съответствие с международните стандарти за безопасност. В това отношение, тя ги приканва да ускорят и увеличат усилията си за прилагането на плана за коригиращи действия, договорен с ИКАО, като се съсредоточат върху незабавното ликвидиране на двете сериозни опасения относно безопасността. Комисията също така насърчава активното участие на Казахстан в проекта за авиационна безопасност ТРАСЕКА на Съюза за подобряване на познанията и опита на инспекторите по безопасност на CAC.

(31) Комисията поддържа ангажимента си да организира, с помощта на ЕААБ и на държавите членки, посещение на място в Казахстан и да подготви преразглеждане на случая от Комитета за авиационна безопасност, след като се постигне достатъчен напредък в отстраняването на установените пропуски по отношение на безопасността.

[1] Регламент за изпълнение (ЕС) № 1146/2012 на Комисията от 3 декември 2012 г. (ОВ L 333, 5.12.2012 г., стр. 7).

(32) По отношение на летателните дейности на Air Astana в Европейския съюз, държавите членки и ЕААБ потвърдиха, че наземните инспекции, извършени на летища в ЕС в рамките на програмата SAFA, не са предизвикали конкретни опасения спрямо Air Astana. Компетентните органи на държавите членки ще продължат да проверяват ефективното спазване на съответните стандарти за безопасност чрез определяне на приоритет при наземните инспекции на въздухоплавателните средства на Air Astana в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012. На тази основа Комисията ще подготви преглед на настоящите ограничения върху операциите на Air Astana за следващото заседание на Комитета за авиационна безопасност.

Въздушни превозвачи от Киргизстан

(33) В момента Комисията провежда консултации с компетентните органи на Киргизстан с цел посочване на въздушните превозвачи, чието лицензиране и надзор вероятно отговарят на международните стандарти за безопасност и по отношение на които може да се разгледа възможността за постепенно облекчаване на ограниченията.

(34) Ситуацията на заседанието на Комитета за авиационна безопасност през ноември 2013 г. обаче бе същото, както и на заседанието му от юни същата година — киргизките власти не представиха писмени изявления, които да позволят на Комисията да подготви преглед по случая. Освен това, поради липса на доказателства от страна на Киргизстан, Комисията не може да предложи отстраняване от списъка на Общността на киргизките оператори, чиито свидетелства за авиационен оператор (САО) не им позволяват да провеждат операции на търговския въздушен транспорт.

(35) На 24 октомври 2013 г. Комисията получи копия на САО и оперативните спецификации на наскоро лицензирания оператор TEZ JET, започнал да извършва търговски полети на 1 август 2013 г. Не са получени копия от документите на трима други наскоро лицензирани въздушни превозвачи — Kyrgyz Airlines, S. Group International и Heli Sky, които иначе фигурират на официалната интернет страница на киргизките компетентни органи. Тъй като киргизките компетентни органи не представиха доказателства, че надзорът върху безопасността на тези четирима въздушни превозвачи се извършва в съответствие с международните стандарти за безопасност, въз основа на общите критерии се преценява, че TEZ JET, Kyrgyz Airlines, S. Group International и Heli Sky следва да бъдат вписани в приложение А.

(36) Комисията приканва киргизките компетентни органи да доразвият работата си за отстраняване на свързаните с безопасността недостатъци, констатирани от ИКАО, и да съобщават редовно на Комисията за всеки напредък по отношение на надзора на безопасността на лицензираните в Киргизстан въздушни превозвачи, с цел да се даде възможност на Комисията да направи предложение пред Комитета за авиационна безопасност за преразглеждане на случая. При това условие Комисията потвърждава ангажимента си да организира, с помощта на ЕААБ и на държавите членки, посещение на място за оценка на безопасността, за да се увери, че компетентните органи на Киргизстан са в състояние да изпълняват надзорните си функции в съответствие с международните стандарти и за да подготви преразглеждането на досието в Комитета за авиационна безопасност.

Въздушни превозвачи от Ливан

(37) Между 5 и 11 декември 2012 г. ИКАО извърши координирана мисия за проверка в Ливан и направи преглед на напредъка, постигнат при отстраняването на пропуските, констатирани по време на извършения от ИКАО одит в ливанската система за гражданско въздухоплаване между 1 и 9 юли 2008 г. в рамките на USOAP. След тази координирана мисия за проверка цялостната липса на ефективно прилагане на осем критични компонента показа известно подобрение.

(38) По време на мисията екипът установи наличието на СОБ, свързани с процеса на лицензиране на авиационните оператори. Беше установено, че Ливан е издал или подновил САО и оперативните спецификации на двама редовни международни превозвачи и някои по-малки притежатели на САО, които извършват международни полети, без да предприеме нито една от необходимите дейности за лицензиране. На 31 януари 2013 г. контролната комисия за СОБ на ИКАО потвърди, че СОБ продължават да са налице.

(39) От извършения от Комисията, ЕААБ и държавите — членки на ЕС анализ на окончателния доклад на ИКАО от координираната мисия за проверка през декември 2012 г. става видно, че Ливан има проблеми да осигури ефективното прилагане на стандартите и препоръчаните практики в две от областите по програмата USOAP: летателна годност и разследване на произшествия. Освен това, някои важни констатации в четири други анализирани по време на мисията области по USOAP изглежда засягат държавния капацитет.

(40) На 12 ноември 2013 г. Комисията покани ливанските компетентни органи на техническа консултативна среща, на която присъстваха представители на ЕААБ и на държавите — членки на ЕС. По време на тази среща ливанските компетентни органи представиха информация за бъдещия нов закон за въздухоплаването (Закон № 481/2002), в който се предвижда учредяването на независим орган за гражданско въздухоплаване, но който поради политическата нестабилност в страната все още не е приет. Приемането му зависи от съставянето на ново правителство, което впоследствие ще позволи назначаването на новия съвет на директорите на органа, което се очаква да стане през 2014 г. Компетентните органи посочиха, че са пристъпили към бързото изпълнение на задачите, позволяващи справянето с установените в плана за коригиращи действия на ИКАО (ПКД) недостатъци. Въз основа на тази среща ливанските компетентни органи бяха приканени да представят информация относно надзора на техните превозвачи. Комисията и ЕААБ ще направят оценка на получената документация, като вземат предвид допълнителна информация от ИКАО относно работата, предприета за отстраняването на сериозните опасения за безопасността. Комисията също така насърчава активното участие на Ливан в Средиземноморското звено за авиационна безопасност (MASC), с цел насърчаване на създаването на държавната програма за безопасността и подобряване на регулаторната рамка в областта на авиационната безопасност в Ливан.

(41) Въз основа на положението, описано в съображения 37—40, Комисията и Комитетът за авиационна безопасност намират за необходимо консултациите с ливанските власти да продължат в съответствие с член 3, параграф 2 от Регламент 473/2006.

Въздушни превозвачи от Либия

(42) Продължават консултациите с компетентния орган на Либия (LYCAA) с оглед потвърждаване, че Либия напредва с реформата на своята система за безопасност на гражданското въздухоплаване, и по-специално за да се гарантира, че контролът върху безопасността на всички въздушни превозвачи, лицензирани в Либия, е в съответствие с международните стандарти за безопасност.

(43) На 7 октомври 2013 г. с писмо до LYCAA Комисията поиска актуализирана информация относно прелицензирането на либийските въздушни превозвачи. В отговора си от 29 октомври 2013 г. LYCAA поиска възможност да представи постигнатия от него напредък по време на среща с Комисията, като освен това се яви пред Комитета за авиационна безопасност през ноември.

(44) В същото писмо LYCAA потвърди пред Комисията, че ще запази настоящите ограничения за полети в рамките на Съюза за всички въздушни превозвачи и че всяка промяна в това отношение ще бъде обект на споразумение между LYCAA, Комисията и Комитета за авиационна безопасност.

(45) На 7 ноември 2013 г., по време на заседание Комисията, ЕААБ и представители на държавите членки проведоха дискусии с LYCAA и превозвачите Libyan Airlines и Afriqyiah Airways. По време на дискусиите LYCAA заяви, че по негово мнение пететапният процес за прелицензирането на Libyan Airlines е вече завършен и че на тази авиокомпания следва да се разреши да извършва полети в рамките на ЕС. По време на срещата на Комисията бе предоставена документация относно дейностите, предприети от LYCAA в процеса за прелицензирането.

(46) На 19 ноември 2013 г. LYCAA и Libyan Airlines се явиха пред Комитета за авиационна безопасност. LYCAA уведоми Комитета за авиационна безопасност, че пететапният процес за прелицензиране на Libyan Airlines е вече завършен и че по мнение на LYCAA на тази компания следва да се разреши да обслужва маршрути в рамките на ЕС.

(47) Въпреки това LYCAA потвърди изрично пред Комисията и Комитета за авиационна безопасност, че всяко облекчаване на действащите ограничения за полет в рамките на ЕС ще бъде обект на споразумение между LYCAA, Комисията и Комитета за авиационна безопасност.

(48) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност отчетоха следното:

— представените пред Комитета документи в подкрепа на прелицензирането на Libyan Airlines не са могли да бъдат оценени в достатъчна степен навреме за заседанието на Комитета;

— в резултат на въпроси от страна на членовете на Комитета стана ясно, че броят на инспекторите на LYCAA е недостатъчен за изпълнението на задачите на органа;

— някои санитарни полети, изпълнявани като търговски полети от либийски оператори, не са били в достатъчна степен ограничени от LYCAA в рамките на въздушното пространство на ЕС, в нарушение на споразумението между LYCAA, Комисията и Комитета за авиационна безопасност;

— някои от тези полети бяха подложени на наземни инспекции и в редица случаи бяха установени значителни недостатъци.

(49) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност заявиха, че преди LYCAA да реши да издаде разрешение за полети в рамките на Съюза за превозвачите си, той следва да докаже по задоволителен начин пред Комисията и Комитета за авиационна безопасност, че процесът на прелицензиране действително е завършен по ефективен начин и че е налице траен постоянен надзор в съответствие със стандартите на ИКАО. Ако това не бъде доказано по задоволителен начин пред Комисията и Комитета за авиационна безопасност, Комисията ще бъде принудена да предприеме незабавни мерки за предотвратяване на полетите на въздушните превозвачи в рамките на ЕС.

Въздушни превозвачи от Ислямска република Мавритания

(50) Държавите членки провериха ефективното спазване на съответните стандарти за безопасност чрез извършването на наземни инспекции на въздухоплавателните средства на въздушните превозвачи, лицензирани в Мавритания, в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012. Най-новият анализ на ЕААБ в рамките на SAFA показва, че са били извършени пет инспекции на въздухоплавателни средства на Mauritania Airlines International (MAI). Анализът на ЕААБ на пропуските, установени по време на тези инспекции в рамките на SAFA, показва нежелателна тенденция. Инспекциите разкриха редица недостатъци, някои от които имат пряко въздействие върху безопасността, по-специално по отношение на условията по поддръжката. В резултат на анализа, през октомври 2013 г. бяха извършени две допълнителни инспекции, които потвърдиха тенденцията и естеството на недостатъците.

(51) ЕААБ уведоми националните органи на Мавритания (ANAC) за тези неоптимални резултати от инспекциите по SAFA. ANAC бяха приканени да предприемат коригиращи действия и да информират агенцията за тях. В отговора си от 14 октомври 2013 г. ANAC отбеляза, че първият полет до Европа се е състоял на 8 май 2013 г. и че според показателя му може да се забележи тенденция към подобряване. Инспекторите по безопасност на ANAC получиха конкретни указания за забрана на полети до Европа за въздухоплавателни средства, класифицирани в категории 2 или 3 според констатациите по SAFA.

(52) Испания информира Комитета за авиационна безопасност, че наскоро е запознала още четирима от инспекторите на ANAC с инспекциите по SAFA, което би трябвало да доведе до подобряване на положението.

(53) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност отбелязаха, че ANAC и MAI трябва да продължат подобряването на положението. Комисията също така отново подчерта важността на ангажиментите, поети от Мавритания по отношение на плана ѝ за коригиращи действия за необходимостта от извършване на анализ на първопричините, и ще поиска редовни доклади от страна на ANAC и MAI.

(54) В случай че резултатите от бъдещите наземни инспекции по SAFA или всяка друга имаща отношение към безопасността информация покажат влошаване на международните стандарти под приемливото ниво, Комисията ще бъде принудена да предприеме действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Мозамбик

(55) Компетентните органи на Мозамбик (IACM) съобщиха за текущото изпълнение на ПКД, представен на и одобрен от ИКАО. В последния доклад за напредъка, получен на 29 октомври 2013 г., се съобщава, че IACM продължава работата си по справянето с отворените констатации в рамките на USOAP, но процесът на валидиране на постигнатия напредък все още не е преминал; той ще бъде оповестен възможно най-скоро. Политиката на IACM в областта на професионалното обучение е установена и съответната програма на обучение е в ход.

(56) По същия повод от IACM съобщиха, че продължават процеса на прелицензиране на въздушните оператори в пълно съответствие със съответните стандарти и препоръчителни практики на ИКАО и че досега дванадесет оператори (CFM – Transportes e Trabalho Aéreo S.A., Coastal Aviation, CR Aviation, ETA- Air Charter, Helicópteros Capital, Kaya Airlines Lda, Linhas Aéreas de Moçambique LAM, Moçambique Expresso SARL Mex, OHI, Safari Air, Solenta Aviation (бивш CFA-Mozambique) и TTA SARL) са били прелицензирани в съответствие с предоставения от IACM списък. Тъй като компетентните органи на Мозамбик не бяха в състояние да предоставят доказателства, че надзорът върху безопасността на тези дванадесет въздушни превозвачи е в съответствие с международните стандарти за безопасност, въз основа на общите критерии се преценява, че CFM – Transportes e Trabalho Aéreo S.A., Coastal Aviation, CR Aviation, ETA- Air Charter, Helicópteros Capital, Kaya Airlines Lda, Linhas Aéreas de Moçambique LAM, Moçambique Expresso SARL Mex, OHI, Safari Air, Solenta Aviation (бивш CFA-Mozambique) и TTA SARL следва да бъдат включени в приложение A.

(57) Другите пет оператора, вписани преди това в приложение A (Aero-Serviços SARL, Aerovisão de Moçambique, Emílio Air Charter Lda, Unique Air Charter и VR Cropsprayers Lda) не са били прелицензирани. Въпреки че не са включени в предоставения от органите списък на прелицензираните оператори, тези пет въздушни превозвача продължават да се намират на уебсайта на IACM. Тъй като компетентните органи на Мозамбик не представиха доказателства, че надзорът върху безопасността на тези пет въздушни превозвача се извършва в съответствие с международните стандарти за безопасност, въз основа на общите критерии се преценява, че Aero-Serviços SARL, Aerovisão de Moçambique, Emílio Air Charter Lda, Unique Air Charter и VR Cropsprayers Lda следва да останат в приложение A.

(58) Усилията, насочени към изграждането на капацитет, продължават с наемането на национални специалисти, като общо 15 души персонал трябва да бъдат наети преди края на 2013 г. (за подкрепата на следните области: операции и лицензиране, навигация и летища, летателна годност, определяне на спазване на правила, споразумения за въздушен транспорт и управление) и допълнително още 4 души (за навигация и летища) през 2014 г. През октомври 2013 г. експерти в областта на летищата, въздушните трасета и наземните средства ще бъдат на разположение в рамките на финансиран от ИКАО проект за укрепване на въпросните области.

(59) IACM съобщи също така, че въздушният превозвач Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) продължава да се стреми към осъществяването на напредналите фази, най-вече фаза III от тяхната система за управление на безопасността (СУБ). Бяха назначени ръководители и служители по безопасността във всички оперативни области, а в момента са в ход обучения относно СУБ и снабдяване с компютърно оборудване за интеграция на системата за качество със СУБ. Едновременно с това, и вследствие на проведен през юни 2013 г. успешен одит, LAM поднови сертификата си в рамките на одита на експлоатационната безопасност (IOSA) от Международната асоциация за въздушен транспорт. Понастоящем той е валиден до октомври 2015 г. През август 2013 г. системата за качество на LAM също премина през успешен одит и сертификатът ѝ по ISO 9001 бе подновен.

(60) От IACM бе поискана координирана мисия за проверка, за да удостовери напредъка в прилагането на ПКД, и ИКАО планира да проведе такава през май 2014 г.

(61) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност приветстват напредъка на компетентния орган на Мозамбик при отстраняването на констатираните от ИКАО пропуски, в частност онези от тях, насочени към изграждането на вътрешен капацитет, и насърчава усилията му за завършване на работата по въвеждането на система на въздухоплаване, която е в пълно съответствие със стандартите на ИКАО.

(62) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност също така отчитат и приветстват трайното подобрение, отчетено от LAM в техните продължаващи усилия да приемат и да спазват международните стандарти за безопасност.

Въздушни превозвачи от Непал

(63) През май 2009 г. одит на ИКАО доведе до заключения, потвърждаващи, че прилагането на международните стандарти за безопасност от страна на Непал е относително далеч под средното в световен мащаб.

(64) Одитът показа, че компетентният орган на Непал (CAAN) не е в състояние да осигури ефективно прилагане на международните стандарти за безопасност в областта на летателната годност, летателните операции и разследването на произшествия, както и че са направени съществени констатации, засягащи капацитета на страната и в във връзка с първичното законодателство в областта на въздухоплаването и регулирането на гражданското въздухоплаване, организацията на гражданското въздухоплаване и лицензирането и обучението на персонала.

(65) В рамките на две години (август 2010 г. — септември 2012 г.) в Непал са се случили пет фатални произшествия с регистрирани в Непал въздухоплавателни средства, засегнали и определен брой граждани на ЕС. Освен това през 2013 г. имаше още три произшествия. Високият процент на произшествията е признак за наличието на системни пропуски по отношение на безопасността.

(66) Въз основа на информацията от консултации между CAAN и Комисията и ЕААБ, по време на заседанието си от юни 2013 г. Комитетът за авиационна безопасност за пръв път направи преглед на ситуацията по отношение на безопасността на въздухоплаването в Непал.

(67) Въпреки установените сериозни пропуски и големия брой въздушни произшествия, Комитетът за авиационна безопасност бе окуражен от предприетите от компетентните органи инициативи, но заяви, че прегледът на резултатите от координираната мисия за проверка на ИКАО и друга свързана с безопасността информация може да доведе до предприемането на действия от страна на Комисията в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

(68) През юли 2013 г. ИКАО извърши координирана мисия за проверка, която доведе до формулирането на сериозно опасение за безопасността по отношение на експлоатацията на въздухоплавателни средства. Първоначалният план за коригиращи действия, който CAAN предложи пред ИКАО за отстраняване на недостатъците, отбелязани в СОБ, не бе завършен в определения период, и СОБ остана в сила. Пълният текст на доклада от координираната мисия за проверка все още не е на разположение.

(69) На 19 ноември 2013 г. Комитетът за авиационна безопасност изслуша представяне от страна на CAAN за действията им по отношение на подобряването на авиационната безопасност в Непал. Комисията и Комитетът за авиационна безопасност установиха, че въпреки значителните усилия, предприети от CAAN, все още съществуват сериозни опасения, че рисковете за авиационната безопасност не са достатъчно овладяни.

(70) Комитетът за авиационна безопасност изслуша изложения от Асоциацията на въздушните превозвачи на Непал, Nepal Airlines, Buddha Air, Yeti Airlines, Tara Air и Shree Airlines.

(71) Изложенията на въздушните превозвачи обхванаха предимно управлението на безопасността и обучението на пилоти и Комитетът за авиационна безопасност бе окуражен от професионалното отношение на авиокомпаниите към авиационната безопасност като цяло.

(72) Въпреки положените от CAAN усилия, няма достатъчно доказателства за наличието на явно и устойчиво подобрение. Това наблюдение се подкрепя от формулираното от ИКАО СОБ и от неспособността за ефективно коригиране на проблемите, установени от нея.

(73) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност отбелязаха, че макар и според тях CAAN да се намира в етапа на изграждане на капацитет, необходимите възможности на CAAN да гарантира изпълнението на своите международни задължения не са развити в достатъчна степен.

(74) Макар че някои от въздушните превозвачи може да разполагат с достатъчно ресурси за управление на безопасността в съответствие със своите задължения, Комисията и Комитетът за авиационна безопасност считат, че слабостите на CAAN водят до положение, в което безопасността на превозвачите му не може да се гарантира.

(75) Въз основа на ситуацията, описана в съображения 63—74, и на общите критерии се преценява, че нито един от въздушните превозвачи, лицензирани в Непал, не отговаря на съответните стандарти за безопасност, и следователно всички те следва да бъдат обект на оперативна забрана и поради това да бъдат включени в приложение А.

(76) С помощта на ЕААБ и на държавите членки Комисията ще бъде готова да започне проверка на място в Непал, по възможност преди следващото заседание на Комитета за авиационна безопасност, и да оцени допълнително възможностите на CAAN и на основните въздушни превозвачи на Непал с оглед да се провери дали са възможни облекчения на оперативната забрана.

(77) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност отчитат трудностите, с които се сблъсква CAAN, и ще проучат възможностите за разширяване на вече съществуващата техническа програма за сътрудничество между CAAN и ЕААБ.

Въздушни превозвачи от Филипините

(78) Cebu Pacific реши да не присъства на юнското заседание на Комитета за авиационна безопасност поради произшествие на превозвача на 2 юни 2013 г. на международното летище Davao, довело до отклонение от пистата.

(79) След юнското заседание на Комитета за авиационна безопасност компетентният орган за гражданско въздухоплаване на Филипините (CAAP) и въздушният превозвач Cebu Pacific представиха документация с цел да позволят на Комисията да получи по-ясна представа за дейностите на Cebu Pacific и CAAP, свързани с безопасността, във връзка с произшествието. Комисията и Комитетът за авиационна безопасност отчетоха непрекъснатите положителни усилия на CAAP и приветстваха прозрачността на работата с Комисията във връзка с произшествието.

(80) Комисията прикани представители на CAAP и Cebu Pacific на техническа среща, за да обсъдят по-подробно тези мерки за безопасност и други фактори във връзка с произшествието.

(81) Държавите членки отбелязаха, че на 4 ноември 2013 г. Philippine Airlines е възобновила извършването на полети към ЕС в резултат на премахването ѝ от приложение А на списъка за безопасност на ЕС през юли 2013 г. Държавите членки ще продължат да проверяват ефективното спазване на съответните стандарти за безопасност чрез отдаване на приоритет на наземните инспекции в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012.

Въздушни превозвачи от Руската федерация

(82) Въздухоплавателните средства на някои въздушни превозвачи, лицензирани в Руската федерация и изпълняващи полети до летища в ЕС, са обект на приоритетни наземни инспекции по SAFA за проверка на тяхното съответствие с международните стандарти за безопасност. Компетентните органи на държавите членки и ЕААБ продължават да информират колегите си в Руската федерация за установените проблеми и ги приканват да предприемат действия за отстраняване на всички несъответствия със стандартите на ИКАО.

(83) Междувременно Комисията продължава диалога с компетентните органи на Руската федерация по въпросите на авиационната безопасност, за да се гарантира по-специално адекватното ограничаване на всякакви настоящи рискове, произтичащи от ниското ниво на безопасност на въздушните превозвачи, лицензирани в Руската федерация.

(84) На 7 ноември 2013 г. Комисията, подпомагана от ЕААБ и няколко държави членки, проведе среща с представители на Руската федерална агенция за въздушен транспорт (Федеральное агентство воздушного транспорта — ФАВТ). По време на тази среща от ФАВТ предоставиха информация относно мерките, предприети от агенцията и съответните превозвачи във връзка с констатациите от наземните инспекции по SAFA. По-специално, от ФАВТ заявиха, че упражняват контрол над работата на въздушните превозвачи и при необходимост са готови да се намесят. ФАВТ редовно използва резултати от инспекциите по SAFA в процеса на инспекциите във връзка с лицензирането или издаването на специалните одобрения за проверка на съответствието на даден въздушен превозвач.

(85) На 7 ноември 2013 г. представители на „Kogalymavia“ бяха поканени на среща с цел да се отговори на въпроси, свързани с рязко увеличение на съотношението по SAFA. Руският компетентен орган информира, че е извършил извънредна проверка на „Kogalymavia“, при която са били констатирани сериозни пропуски в областта на летателната годност, летателната експлоатация и управлението на безопасността. На въздушния превозвач е предоставен един месец, за да коригира всички пропуски. След това, в срок от две седмици ФАВТ ще извърши последваща инспекция и ще реши дали да ограничи, временно прекрати или отнеме неговото свидетелство за авиационен оператор. Комисията посочи, че успоредно с подобряването на текущия надзор флотът и операциите на този въздушен превозвач трябва да бъдат внимателно прегледани с цел да се потвърди, че техническото състояние на самолетите и безопасността на полетите се подобряват с бързи темпове. Ако ситуацията с „Kogalymavia“ не се подобри или мерките на органите не са подходящи, Комисията ще предприеме съответните действия. Тъй като някои от въздухоплавателните средства са регистрирани в Ирландия, ирландският компетентен орган (IAA) ще предприеме подходящи мерки.

(86) Комисията и ЕААБ ще продължат да следят отблизо показателите за безопасност на въздушните превозвачи, лицензирани в Руската федерация, които извършват полети към ЕС. За тази цел компетентните органи на държавите членки ще проверяват ефективното спазване на съответните стандарти за безопасност чрез определяне на приоритет при наземните инспекции на въздухоплавателните средства на този превозвач в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012. Комисията ще продължи да обменя свързана с безопасността информация с руските компетентни органи, за да се гарантира, че констатациите от наземните инспекции по SAFA са били надлежно взети под внимание от съответните въздушни превозвачи.

(87) В случай че резултатите от тези наземни инспекции или всяка друга имаща отношение към безопасността информация покажат, че международните стандарти за безопасност не се спазват, Комисията ще бъде принудена да предприеме действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Йемен (Yemen Airways)

(88) Докладът от разследването на произшествието на Yemen Airways („Yemenia“) от 29 юни 2009 г. (2254 UTC) в Moroni, Коморските острови, бе публикуван на 25 юни 2013 г. В съответствие с международните стандарти докладът бе публикуван от Коморските острови с участието на други държави, като например Франция, Съединените щати и Йемен. Някои участници изразиха загриженост заради времето, изминало между произшествието и публикуването на окончателния доклад.

(89) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност приветстваха публикуването му. Като заключение, по отношение на Yemenia в доклада се посочва, че произшествието се дължи на неподходящи действия на екипажа при контролирането на траекторията на полета на въздухоплавателното средство, довели до откъсване на въздушния поток без възможност за корекция и в крайна сметка до сблъсък с морската повърхност. Откъсването на въздушния поток е било предхождано от неконтролирана визуална маневра по време на подход по кръг през нощта. В доклада се казва, че екипажът на Yemenia вероятно не бил в състояние да реагира адекватно на различните сигнали на алармената система в пилотската кабина. Освен това в доклада се отбелязва, че е липсвала ясна процедура, към която екипажът да се придържа в случай че едната или и двете редици осеви светлини на пистата за излитане и кацане не функционират.

(90) Докладът от произшествието прави три основни препоръки: първо, коморските власти да въведат постоянни спешни мерки, пригодени за издирването и последващите спасителни операции при самолетни произшествия в морето в близост до коморските летища; второ, йеменските власти да гарантират, че целият екипаж, извършващ полети до Moroni, е преминал през адекватно обучение за извършването на визуални маневри

при предписан маршрут (MVI), и трето, йеменските власти да преразгледат обучението на пилотите на Yemenia, по-конкретно по отношение на способността им да реагират в извънредни ситуации.

(91) С оглед на публикуването на доклада Комисията организира среща в Брюксел на 1 юли 2013 г., на която присъстваха представители на Арабската комисия за гражданско въздухоплаване (ACAC) и на Органа по гражданско въздухоплаване и метеорология на Йемен (CAMA). Срещата бе организирана, за да даде възможност на CAMA да представи становището си по отношение на основните заключения и препоръки от доклада по произшествието. В писмо от 10 септември Комисията заяви, че макар и да не желае да навлиза в технически подробности около доклада за произшествието, тя определено желае да се съсредоточи в по-голяма степен върху постиженията на Yemenia по отношение на безопасността и приложения към тях надзор върху безопасността, най-вече защото този въздушен превозвач редовно превозва европейски граждани. По-конкретно, Комисията посочи, че тя би желала да научи повече за специфичните действия, предприети от CAMA и Yemenia в резултат на публикуването на доклада от произшествието.

(92) Тъй като не бе получен отговор, на 30 октомври 2013 г. Комисията изпрати второ писмо, в което подчерта, че призовка по член 7 от Регламент (ЕО) 2111/2005 може да се избегне единствено чрез експедитивното изпращане на отговор на предното запитване.

(93) С писмо от 7 ноември 2013 г. CAMA предостави някои подробности около своите свързани с безопасността действия вследствие на произшествието. Тези подробности трябва да залегнат в основата на бъдеща среща с представители на CAMA и Yemenia. В зависимост от резултата на тази среща Комисията или ще продължи официалните консултации с отговорните за регулаторния надзор върху лицензираните в Йемен въздушни превозвачи и с Yemenia, или ще се наложи прибягването до призовка в съответствие с член 7 от Регламент (ЕО) 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Замбия

(94) В Регламент (ЕО) № 619/2009 на Комисията от 13 юли 2009 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 се постановява, че всички въздушни превозвачи, лицензирани от органите на Замбия, отговарящи за регулаторния надзор, следва да бъдат вписани в приложение А.

(95) Това вписване в съответствие с общите критерии от Регламент (ЕО) № 2111/2005 бе подкрепено с доказателства, включващи заключенията от одита, извършен от ИКАО през февруари 2009 г. в рамките на USOAP, който доведе до публикуването на СОБ по отношение на експлоатацията на въздухоплавателните средства, лицензирането и надзора, извършвани от органа за гражданско въздухоплаване на Замбия.

(96) В резултат на това, през декември 2012 г. ИКАО извърши координирана мисия за проверка в Замбия. Обхватът на въпросната мисия не включваше първоначалното СОБ, повдигнато в резултат на одита на ИКАО от февруари 2009 г. в рамките на USOAP, нито коригиращите действия, предприети от органите на Замбия по отношение на него. В резултат на мисията контролната комисия на ИКАО по отношение на СОБ стигна до заключението, че СОБ може да бъде премахнато.

(97) Комисията информира Комитета за авиационна безопасност относно неотдавнашната си кореспонденция със замбийските органи.

(98) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност изразиха задоволство от напредъка, отбелязан досега от замбийския департамент по гражданско въздухоплаване, и насърчиха замбийските органи да продължат работата си с цел да се обмисли облекчаване на оперативните ограничения в подходящия за това момент и след необходимата проверка.

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

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

(101) 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 този на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

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

Съставено в Брюксел на 3 декември 2013 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
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органите 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, лицензирани от органите за регулаторен надзор на Ангола, с изключение на TAAG Angola Airlines, който е включен в приложение Б, в това число			**Република Ангола**
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Република Ангола
AIR GICANGO	009	Неизвестен	Република Ангола
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Република Ангола
AIR NAVE	017	Неизвестен	Република Ангола
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Република Ангола
ANGOLA AIR SERVICES	006	Неизвестен	Република Ангола
DIEXIM	007	Неизвестен	Република Ангола
FLY540	AO 004-01 FLYA	Неизвестен	Република Ангола
GIRA GLOBO	008	GGL	Република Ангола
HELIANG	010	Неизвестен	Република Ангола
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Неизвестен	Република Ангола

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

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

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
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Република Конго
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органите за регулаторен надзор на Демократична република Конго (ДРК), в това число			**Демократична република Конго (ДРК)**
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/ 002/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/ 007/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0112/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/ 0053/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 0056/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/ 0122/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 00625/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 029/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 051/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Демократична република Конго (ДРК)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/ 0028/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	ABB	Демократична република Конго (ДРК)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0064/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Демократична република Конго (ДРК)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0078/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)

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
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 0050/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 059/2012	EXY	Демократична република Конго (ДРК)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 0196/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 040/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/2008	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0126/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 0027/2008	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 0082/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 0051/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 011/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/ 0060/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 0065/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 0011/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 0083/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/ 0092/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0059/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Министерски подпис (Наредба № 78/205)	LCG	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
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Демократична република Конго (ДРК)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Демократична република Конго (ДРК)
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органите за регулаторен надзор на Джибути, в това число			**Джибути**
DAALLO AIRLINES	Неизвестен	DAO	Джибути
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органите за регулаторен надзор на Екваториална Гвинея, в това число			**Екваториална Гвинея**

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
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Екваториална Гвинея
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Неизвестен	Екваториална Гвинея
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Неизвестен	Екваториална Гвинея
TANGO AIRWAYS	Неизвестен	Неизвестен	Екваториална Гвинея
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органите за регулаторен надзор на Еритрея, в това число			**Еритрея**
ERITREAN AIRLINES	AOC № 004	ERT	Еритрея
NASAIR ERITREA	AOC № 005	NAS	Еритрея
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органите за регулаторен надзор на Република Габон, с изключение на Gabon Airlines, Afrijet и SN2AG, които са включени в приложение Б, в това число			**Република Габон**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Република Габон
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Република Габон
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Република Габон
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Република Габон
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Република Габон
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Република Габон
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Република Габон
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органите за регулаторен надзор на Индонезия, с изключение на Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua и Indonesia Air Asia, в това число			**Република Индонезия**

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
AIR BORN INDONESIA	135-055	Неизвестен	Република Индонезия
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Неизвестен	Република Индонезия
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Неизвестен	Република Индонезия
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	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
BATIK AIR	121-050	BTK	Република Индонезия
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Република Индонезия
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Неизвестен	Република Индонезия
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Република Индонезия
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Република Индонезия
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Република Индонезия
EASTINDO	135-038	Неизвестен	Република Индонезия
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Неизвестен	Република Индонезия
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Неизвестен	Република Индонезия
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Република Индонезия
HEAVY LIFT	135-042	Неизвестен	Република Индонезия
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Република Индонезия
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Неизвестен	Република Индонезия
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Неизвестен	Република Индонезия
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Република Индонезия
KAL STAR	121-037	KLS	Република Индонезия
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Република Индонезия
KOMALA INDONESIA	135-051	Неизвестен	Република Индонезия
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Република Индонезия
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Република Индонезия

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
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Неизвестен	Република Индонезия
MARTABUANA ABADION	135-049	Неизвестен	Република Индонезия
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Неизвестен	Република Индонезия
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Република Индонезия
MIMIKA AIR	135-007	Неизвестен	Република Индонезия
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Неизвестен	Република Индонезия
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Неизвестен	Република Индонезия
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Неизвестен	Република Индонезия
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Неизвестен	Република Индонезия
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Неизвестен	Република Индонезия
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Република Индонезия
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Неизвестен	Република Индонезия
PURA WISATA BARUNA	135-025	Неизвестен	Република Индонезия
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Република Индонезия
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Неизвестен	Република Индонезия
SKY AVIATION	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
SURYA AIR	135-046	Неизвестен	Република Индонезия
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	Неизвестен	Република Индонезия
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Неизвестен	Република Индонезия
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Република Индонезия
TRAVIRA UTAMA	135-009	Неизвестен	Република Индонезия
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Република Индонезия
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Република Индонезия
UNINDO	135-040	Неизвестен	Република Индонезия

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
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Република Индонезия
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органите за регулаторен надзор на Казахстан, с изключение на Air Astana, в това число			**Република Казахстан**
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Република Казахстан
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Република Казахстан
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Република Казахстан
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Република Казахстан
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Република Казахстан
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Република Казахстан
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Република Казахстан
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Република Казахстан
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Република Казахстан
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Република Казахстан
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Република Казахстан
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Република Казахстан
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Република Казахстан
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Република Казахстан
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Република Казахстан
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Република Казахстан
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Република Казахстан
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Република Казахстан
LUK AERO (БИВШ EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Република Казахстан
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Република Казахстан
SCAT	AK-0460-12	VSV	Република Казахстан
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Република Казахстан

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
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органите за регулаторен надзор на Киргизката република, включително			**Киргизка република**
AIR BISHKEK (БИВШ EASTOK AVIA)	15	EAA	Киргизка република
AIR MANAS	17	MBB	Киргизка република
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Киргизка република
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CRS	Киргизка република
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Киргизка република
HELI SKY	Неизвестен	HAC	Киргизка република
KYRGYZ TRANS AVIA	31	CCC	Киргизка република
KYRGYZ AIRLINES	Неизвестен	KGZ	Киргизка република
KYRGYZSTAN	03	LYN	Киргизка република
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Киргизка република
S GROUP AVIATION	6	SGL	Киргизка република
S GROUP INTERNATIONAL	Неизвестен	IND	Киргизка република
SKY BISHKEK	Неизвестен	BIS	Киргизка република
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Киргизка република
SKY WAY AIR	39	SAB	Киргизка република
ДЪРЖАВНО ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНО ПРЕДПРИЯТИЕ КЪМ МИНИСТЕРСТВОТО НА ИЗВЪНРЕДНИТЕ СИТУАЦИИ (SAEMES)	20	DAM	Киргизка република
SUPREME AVIATION	40	SGK	Киргизка република
TEZ JET	46	TEZ	Киргизка република
VALOR AIR	07	VAC	Киргизка република
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органите за регулаторен надзор на Либерия			**Либерия**
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органите за регулаторен надзор на Република Мозамбик, в това число			**Република Мозамбик**

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Неизвестен	Република Мозамбик
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Неизвестен	Неизвестен	Република Мозамбик
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	Неизвестен	Република Мозамбик
COASTAL AVIATION	MOZ-15	Неизвестен	Република Мозамбик
CR AVIATION	MOZ-14	Неизвестен	Република Мозамбик
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Неизвестен	Република Мозамбик
ETA-AIR CHARTER	MOZ-04	Неизвестен	Република Мозамбик
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Неизвестен	Република Мозамбик
KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Република Мозамбик
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE LAM, S.A.)	MOZ-01	LAM	Република Мозамбик
MOZAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MEX	Република Мозамбик
OHI	MOZ-17	Неизвестен	Република Мозамбик
SAFARI AIR	MOZ-12	Неизвестен	Република Мозамбик
SOLENTA AVIATION (бивш CFA—MOZAMBIQUE, SA)	MOZ-10	Неизвестен	Република Мозамбик
TTA SARL	MOZ-16	Неизвестен	Република Мозамбик
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Неизвестен	Република Мозамбик
VR CROPSPRAYERS LDA	MOZ-06	Неизвестен	Република Мозамбик
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органите за регулаторен надзор на Непал, в това число			**Република Непал**
AIR DYNASTY HELI. S.	035-01	Неизвестен	Република Непал
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Неизвестен	Република Непал
BUDDHA AIR	014/96	Неизвестен	Република Непал
BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERATIONS)	058/2010	Неизвестен	Република Непал
FISHTAIL AIR	017/01	Неизвестен	Република Непал
GOMA AIR	064/2010	Неизвестен	Република Непал

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора
MAKALU AIR	057A/2009	Неизвестен	Република Непал
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Неизвестен	Република Непал
MUKTINATH AIRLINES	055/2009	Неизвестен	Република Непал
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Република Непал
SHREE AIRLINES	030/02	Неизвестен	Република Непал
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	Неизвестен	Република Непал
SIMRIK AIR	034/00	Неизвестен	Република Непал
SIMRIK AIRLINES	052/2009	Неизвестен	Република Непал
SITA AIR	033/2000	Неизвестен	Република Непал
TARA AIR	053/2009	MNA	Република Непал
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	Неизвестен	Република Непал
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органите за регулаторен надзор на Филипините, с изключение на Philippine Airlines, в това число			**Република Филипини**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Неизвестен	Република Филипини
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Република Филипини
AIR JUAN AVIATION	2013053	Неизвестен	Република Филипини
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Република Филипини
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Неизвестен	Република Филипини
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Неизвестен	Република Филипини
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	Неизвестен	Република Филипини
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Неизвестен	Република Филипини
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Неизвестен	Република Филипини
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Република Филипини
CM AERO SERVICES	20110401	Неизвестен	Република Филипини
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Неизвестен	Република Филипини

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Неизвестен	Република Филипини
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Неизвестен	Република Филипини
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Неизвестен	Република Филипини
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Република Филипини
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Неизвестен	Република Филипини
LION AIR	2009019	Неизвестен	Република Филипини
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Неизвестен	Република Филипини
MAGNUM AIR	2012051	Неизвестен	Република Филипини
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Неизвестен	Република Филипини
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Неизвестен	Република Филипини
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Неизвестен	Република Филипини
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Неизвестен	Република Филипини
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Неизвестен	Република Филипини
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	Неизвестен	Република Филипини
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	Неизвестен	Република Филипини
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Неизвестен	Република Филипини
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Неизвестен	Република Филипини
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Неизвестен	Република Филипини
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Република Филипини
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органите за регулаторен надзор на Сао Томе и Принсипи, в това число			**Сао Томе и Принсипи**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	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

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
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	TLZ	Сао Томе и Принсипи
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органите за регулаторен надзор на Сиера Леоне, в това число			**Сиера Леоне**
AIR RUM, LTD	Неизвестен	RUM	Сиера Леоне
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Неизвестен	DTY	Сиера Леоне
HEAVYLIFT CARGO	Неизвестен	Неизвестен	Сиера Леоне
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Неизвестен	ORJ	Сиера Леоне
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Неизвестен	PRR	Сиера Леоне
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Неизвестен	SVT	Сиера Леоне
TEEBAH AIRWAYS	Неизвестен	Неизвестен	Сиера Леоне
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органите за регулаторен надзор на Судан, в това число			**Република Судан**
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Република Судан
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Република Судан
BADER AIRLINES	035	BDR	Република Судан
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	Република Судан
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Република Судан
DOVE AIRLINES	052	DOV	Република Судан
ELIDINER AVIATION	008	DND	Република Судан
FOURTY EIGHT AVIATION	053	HKW	Република Судан
GREEN FLAG AVIATION	017	Неизвестен	Република Судан
HELEJETIC AIR	057	HJT	Република Судан

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Република Судан
KUSH AVIATION	060	KUH	Република Судан
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Република Судан
MID AIRLINES	025	NYL	Република Судан
NOVA AIRLINES	046	NOV	Република Судан
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	Република Судан
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Република Судан
TARCO AIRLINES	056	TRQ	Република Судан
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органите за регулаторен надзор на Свазиленд, в това число			**Свазиленд**
SWAZILAND AIRLINK	Неизвестен	SZL	Свазиленд
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органите за регулаторен надзор на Замбия, в това число			**Замбия**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Замбия

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

СПИСЪК НА ВЪЗДУШНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ, ЧИИТО ПОЛЕТИ СА ОБЕКТ НА ОПЕРАТИВНИ ОГРАНИЧЕНИЯ В 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 въздушния превозвач	Държава на оператора	Тип на въздухоплавателното средство с ограничение	Регистрационни знаци и, ако са налични, производствени серийни номера	Държава на регистрация
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Република Ангола	Целият флот с изключение на: 5 въздухоплавателни средства тип Boeing B777 и 4 въздухоплавателни средства тип Boeing B737-700	Целият флот с изключение на: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Република Ангола
AIR ASTANA [1]	AK-0443-11	KZR	Казахстан	Целият флот с изключение на: въздухоплавателни средства тип Boeing B767, Boeing B757, Airbus A319/320/321	Целият флот с изключение на: въздухоплавателни средства от флота на Boeing B767, както е посочено на САО; въздухоплавателни средства от флота на Boeing B757, както е посочено на САО; въздухоплавателни средства от флота на Airbus A319/320/321, както е посочено на САО;	Аруба (Кралство Нидерландия)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Коморски острови	Целият флот с изключение на: LET 410 UVP	Целият флот с изключение на: D6-CAM (851336)	Коморски острови
AFRIJET [2]	002/MTAC/A-NAC-G/DSA	ABS	Република Габон	Целият флот с изключение на: 2 въздухоплавателни средства тип Falcon 50, 2 въздухоплавателни средства тип Falcon 900	Целият флот с изключение на: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Република Габон
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/A-NAC	GBK	Република Габон	Целият флот с изключение на: 1 въздухоплавателно средство тип Boeing B767-200	Целият флот 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 се спазват съответните стандарти за безопасност.

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО)	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора	Тип на въздухоплавателното средство с ограничение	Регистрационни знаци и, ако са налични, производствени серийни номера	Държава на регистрация
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/A-NAC-G/DSA	NVS	Република Габон	Целият флот с изключение на: 1 въздухоплавателно средство тип Challenger CL-601, 1 въздухоплавателно средство тип HS-125-800	Целият флот с изключение на: TR-AAG, ZS-AFG	Република Габон; Република Южна Африка
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Република Гана	Целият флот с изключение на: 2 въздухоплавателни средства тип DC8-63F	Целият флот с изключение на: 9G-TOP и 9G-RAC	Република Гана
IRAN AIR ([4])	FS100	IRA	Ислямска република Иран	Целият флот с изключение на: 14 въздухоплавателни средства тип Airbus A300, 8 въздухоплавателни средства тип Airbus A310, 1 въздухоплавателно средство тип Boeing B737	Целият флот с изключение на: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Ислямска република Иран
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Корейска народнодемократична република	Целият флот с изключение на: 2 въздухоплавателни средства тип TU-204	Целият флот с изключение на: P-632, P-633	Корейска народнодемократична република
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Мадагаскар	Целият флот с изключение на: 3 въздухоплавателни средства тип Boeing B737-300, 2 въздухоплавателни средства тип ATR 72-500, 1 въздухоплавателни средства тип ATR 42-500, 1 въздухоплавателни средства тип ATR 42-320 и 3	Целият флот с изключение на: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Република Мадагаскар

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО)	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора	Тип на въздухоплавателното средство с ограничение	Регистрационни знаци и, ако са налични, производствени серийни номера	Държава на регистрация
				въздухоплавателни средства тип DHC 6-300		

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

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

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

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