РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 619/2009 НА КОМИСИЯТА

от 13 юли 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 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,

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 на Европейския парламент и на Съвета ([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, бяха консултирани от Комисията, както и, в особени случаи, от 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 Гърция информираха, че на 8 май 2009 г. бе отнето свидетелството за авиационен оператор (САО) на превозвача EuroAir Ltd; компетентните органи на Швеция информираха, че на 23 януари 2009 г. са отнели САО на превозвача Nordic Airways AB („Regional“), а на 31 март 2009 г. това на превозвача Fly Excellence AB.

One Two Go Airlines и Orient Thai Airlines

One Two Go Airlines

(8) На 8 април 2009 г. компетентните органи на Тайланд (Thai Department of Civil Aviation – Thai DCA (тайландската служба за гражданско въздухоплаване) информираха Комисията, че са отнели САО на превозвача One Two Go. Въпреки че One Two Go обжалва решението за отнемане, на 4 май 2009 г. Thai DCA потвърди решението си.

(9) Следователно, като се вземе предвид, че операторът е лишен от своето САО и че поради това оперативният му лиценз не може да се счита за валиден, на базата на общите критерии е установено, че One Two Go вече не е „въздушен превозвач“ съгласно определението в член 2 от Регламент (ЕО) № 2111/2005 и съответно следва да бъде изключен от приложение А.

([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.

Orient Thai Airlines

(10) В съответствие с разпоредбите от Регламент (ЕО) № 298/2009 на Комисията от 8 април 2009 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността [1] Thai DCA предостави на Комисията информация по отношение на ефективността на корективните действия, предприети от превозвача Orient Thai, както и на мерките, взети от Thai DCA за отстраняване на установените преди (по-рано) пропуски във връзка с безопасността, които са довели до временната забрана на операциите на превозвача с въздухоплавателни средства от тип MD-80 за период от 75 дни до 7 октомври 2008 г.

(11) Въз основа на тази информация Комисията счита, че не са необходими по-нататъшни действия.

Въздушни превозвачи от Украйна

Общ надзор на безопасността на въздушните превозвачи от Украйна

(12) След приемането на Регламент (ЕО) № 298/2009, от 25 до 29 май 2009 г. екип от европейски експерти осъществи посещение в Украйна за да установи положението с изпълнението на плана за действие, предоставен от компетентните органи на Украйна с цел разширяване на надзора и подобряване на ситуацията по отношение на безопасността на двата превозвача, чиито операции са предмет на оперативна забрана в Общността — Ukraine Cargo Airways и Ukrainian Mediterranean Airlines. Освен това с оглед проверка на упражняването на надзора от страна на Държавната въздухоплавателна администрация на Украйна екипът от експерти на ЕК се срещна с два превозвача — South Airlines и Khors Air Company, които оперират в Общността и бяха подложени на наземни инспекции в Общността и други държави от Европейската конференция за гражданска авиация (ЕКГА).

(13) Държавната въздухоплавателна администрация постигна ограничен напредък в изпълнението на своя план за действие. До момента всички действия (12/12), предвидени от Държавната въздухоплавателна администрация в изпратения на 31 май 2008 г. план за действие, с цел разширяване на упражняването на надзор, остават да бъдат свършени. Не е извършено сертифициране съгласно изискванията, (обявени) от Държавната въздухоплавателна администрация, не е влязло в сила съответното законодателство и корективните действия няма да бъдат завършени преди юли 2011 г., за някои от тях осъществяването дори се отлага до 2015 г.

(14) Изпълнението на плана за действие е пряко свързано със сложността на правната система на Украйна, която не дава възможност ясно да се определят стандартите, използвани за одобряване на въздухоплавателни средства и оператори, както и да се установи дали те действително съответстват на приложенията на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО). Това се потвърди на срещите с четирите оператора.

(15) Освен това докладът за посещението показва, че компетентните органи на Украйна не разполагат с достатъчно квалифициран персонал, за да извършват надзора на 74 притежатели на САО (по отношение на летателната годност и операциите). Изпълнението на продължаващите дейности по надзор не можа да бъде напълно демонстрирано и коментарите, изпратени от компетентните органи на Украйна след посещението, не можаха да изяснят тези въпроси. Освен това внимателното проучване на използваната от компетентните органи на Украйна система за САО показва, че тази система нито позволява ясно определяне на прилаганите за сертифицирането правила/стандарти, нито дава сигурност за конкретните плавателни средства, които имат разрешение за опериране, и за конкретните издадени разрешителни.

(16) Компетентните органи на Украйна предоставиха коментари, които не бяха достатъчни за да опровергаят констатациите, направени по време на посещението. Различните корективни действия, обявени от тези органи, ще трябва да се следят отблизо и редовно да се оценяват, като се вземат предвид и резултатите от посещението, осъществено през юни 2008 г. в рамките на Всеобщата програма за одит на надзора над безопасността (USOAP) на ИКАО. След посещението компетентните органи на Украйна предоставиха нов план за корективни действия, чието изпълнение зависи от приемането на нов закон за въздухоплаването, планирано за 2010 г. Следователно приемането на отделните правила за прилагане няма да е приключено преди втората половина на 2010 г., що се отнася до експлоатацията на въздухоплавателни средства, не по-рано от края на 2012 г., що се отнася до лицензирането на летателните екипажи, и не по-рано от края на 2015 г., що се отнася до поддържането на летателната годност.

(17) В светлината на резултатите от посещението и на презентации, направени на срещата на Комитета за авиационна безопасност на 1 юли 2009 г., Комисията ще продължи да следи отблизо изпълнението на тези действия и да сътрудничи с компетентните органи на Украйна, за да им оказва съдействие в разширяването на надзора и отстраняването на пропуските. Наред с това държавите-членки ще проверяват систематично действителното изпълнение на приложимите стандарти за безопасност, като дават предимство на наземните инспекции, осъществявани на борда на въздухоплавателни средства на превозвачи, лицензирани в Украйна, в съответствие с Регламент (ЕО) № 351/2008 на Комисията [2].

Motor Sich JSC Airlines

(18) След приемането на Регламент (ЕО) № 298/2009 превозвачът бе приканен да представи всяка необходима информация, включително корективни действия за отстраняване на установените преди по-рано пропуски във връзка с безопасността. Компетентните органи на Украйна представиха информация, уточняваща действията, предприети във връзка със САО на превозвача. На 4 юни 2009 г. Motor Sich предостави документация, в която се посочва, че дружеството е направило анализ на дълбоките причини и е разработило корективни действия с цел отстраняване на всички пропуски във връзка с безопасността. Анализът му и корективните му действия са

[1] ОВ L 95, 9.4.2009 г., стр. 16.

[2] ОВ L 109, 19.4.2008 г., стр. 7.

одобрени от компетентните органи на Украйна. Освен това на 15 юни дружеството изпрати кореспонденция с коригиращи действия до компетентните органи на Франция, които бяха извършили инспекция [1] на самолет от тип AN-12 (UR-11819). Планът за коригиращи действия показва, че наръчниците и документацията на дружеството (ръководство за експлоатация и за полети) са били изменени, за да се приведат в съответствие със стандартите на ИКАО и да позволят правилна подготовка на полета.

(19) Обучението на пилотите и екипажите с цел действително прилагане на преработените ръководства и процедури обаче не е достатъчно, за да се осигури подходящо обхващане на широкия кръг от промени. Освен това Комисията не е получила от компетентните органи на Украйна никаква информация във връзка с установяването на положението с изпълнението и действителното приключване на тези действия с оглед на трайното отстраняване на откритите пропуски във връзка с безопасността.

(20) В контекста на тези констатации и въз основа на общите критерии Комисията счита, че превозвачът Motor Sich на този етап не отговаря на съответните стандарти за безопасност и следователно следва да остане в приложение А.

Ukraine Cargo Airways

(21) След приемането на Регламент (ЕО) № 298/2009, на 27 май 2009 г. превозвачът бе посетен от екипът от експерти на ЕК. В доклада за посещението се посочва, че за една година въздухоплавателният парк на Ukraine Cargo Airways (UCA) значително е намалял, а именно от 20 въздухоплавателни средства в началото на 2008 г. (десет от тип IL-76, три от тип AN-12, три от тип AN-26, три хеликоптера от тип MIL-8 и едно от тип Tupolev Tu-134) на 4 такива по време на посещението (две от тип IL-76, едно от тип AN-12 и едно от тип AN-26). От четирите въздухоплавателни средства, вписани в САО, само едно — самолет от тип IL-76 (UR-UCC) — е в състояние на летателна годност, като останалите три въздухоплавателни средства, вписани в САО, са с изтекъл срок на свидетелствата за летателна годност. Превозвачът заяви, че всички останали въздухоплавателни средства вече не са в летателна годност и не извършват никакви операции.

(22) Съгласно доклада UCA е направил съществен напредък в изпълнението на своя план за коригиращи действия, предоставен на Комисията на 1 април 2008 г. От предвидените 22 действия 19 са посочени като завършени и приключени. Политиката за безопасност и документацията са преразгледани и подобрени. В дружеството е създаден отдел за контрол по безопасността. Подобрено е техническото състояние на въздухоплавателните средства. Преработени и подобрени са процедурите за обучение на екипажите. Но остават да бъдат свършени 3 от действията, предложени в плана за коригиращи действия, като най-проблематичното е оборудването на самолетите от тип IL-76, AN-12 и AN-26 с кислородни маски за бързо поставяне, както се изисква от ИКАО за полети над определена височина.

(23) Докладът подчертава и значителни недостатъци по отношение на безопасността в областта на летателните операции, обучението и проверките, продължаващата летателна годност и поддържането. Освен това има недостатъци в системата за управление на качеството, тъй като няма гаранция, че установените при вътрешен одит или от компетентните органи на Украйна пропуски се коригират и проверяват преди приключването, нито се осигурява систематичен анализ на недостатъците. Тези констатации пораждат съмнения относно трайността на коригиращите мерки, взети от дружеството след налагането на оперативната забрана.

(24) Дружеството бе приканено да представи коментари. На 10 юни UCA предостави документация във връзка с констатациите, направени по време на посещението. От 16-те нови констатации, направени по време на посещението, само един случай можеше действително да се приключи след разглеждане на документацията на дружеството. За два недостатъка, които се отнасят до ръководството за експлоатация и за САО, дружеството заяви, че е предоставило за одобрение от компетентните органи на Украйна изменения в ръководството за експлоатация и е поискало ограничаване на полетното ниво в своето САО по отношение на въздухоплавателни средства от тип AN-12 (UR-UCN) и от тип AN-26 (UR-UDM).

(25) Комисията не получи никаква информация относно одобрението на поисканите от дружеството изменения (ограничения). Освен това превозвачът поиска да бъде изслушан и направи изложения пред Комисията и Комитета за авиационна безопасност на 1 юли, като посочи, че 15 от общо 51 коригиращи действия предстои да бъдат изпълнени до края на август 2009 г., след което щяла да се състои проверка от страна на компетентните органи на Украйна. Комисията си запазва правото да извърши проверка на прилагането на коригиращите мерки.

(26) В контекста на тези констатации Комисията счита, че въз основа на общите критерии дружеството на този етап не отговаря на съответните стандарти за безопасност и следователно следва да остане в приложение А.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(27) След приемането на Регламент (ЕО) № 298/2009 на 28 май 2009 г. превозвачът бе посетен от екипът от експерти на ЕК. В доклада за посещението се посочва, че UMAir са осъществили съществени подобрения в документационната си система, която е напълно преработена. Създадени са отдел за безопасност и орган за връзка за инспекциите по програма SAFA. Преработени и подобрени са и процедурите за обучение. Но въпреки че UMAir твърди, че са приключили с изпълнението на плана си за коригиращи действия, което е било проверено от компетентните органи на Украйна, извадката от коригиращи действия, подбрана от екипа, показва, че все още остават няколко недостатъка: Предприетите от UMAir коригиращи действия във връзка с показателя товарителница/суха експлоатационна маса изглежда не са действително прилагани за всички типове въздухоплавателни средства, посочени в САО. Някои действия за отстраняване на пропуски, установени по време на инспекция по програма SAFA, не се извършват систематично, включително определянето на причините им (изтичане на масло от двигателя, липса на винтове, недостатъци в списъка на минималното оборудване (MEL) и т.н.).

[1] DGAC/F-2008-564.

(28) Освен това бяха открити значителни недостатъци по отношение на безопасността в областта на летателната експлоатация, както и на продължаващата летателна годност, поддържането и техниката: няма ясна процедура, която да се извършва от летателните екипажи на UMAir в случай на отказ на двигател по време на полета (снижаване в крейсерски режим), а в ръководството за експлоатация липсва процедурата за обявяване на аварийна ситуация, когато по време на полета се преценява, че очакваното/изчисленото количество гориво при кацане е под минималното. Не можаха да бъдат представени и никакви доказателства за съответствие с директивите за летателна годност за едно въздухоплавателно средство (UR-CFF) и двигателя му, намерени бяха различни недостатъци за въздухоплавателни средства от тип DC-9 и MD 83 и не се спазват правилата на програмата за предотвратяване и борба срещу корозия (CPCP, правила за установяване и докладване на степента на корозията). Що се отнася до системата за качество на превозвача, екипът на ЕК установи в доклада си, че организацията не бе в състояние да демонстрира, че се контролират редовно всички аспекти на оперативните процеси по поддържане и полети; осъществяваните действия не винаги отчитат причината за недостатъка и няма обща система за контрол на неотстранените още пропуски (вътрешни и външни одити, включително констатациите на украинската Държавната въздухоплавателна администрация.

(29) Дружеството бе приканено да представи коментари. На срещата на Комитета за авиационна безопасност на 1 юли 2009 г. UMAir предостави план за корективни действия, одобрен от компетентните органи на Украйна. Този план за корективни действия бе разработен с цел отстраняване на пропуските във връзка с безопасността, установени по време на посещението. Презентацията на превозвача обаче не позволи премахването на констатациите, направени по време на посещението, особено в областта на продължаващата летателна годност. Комисията си запазва правото да извърши проверка на прилагането на коректривните мерки от страна на този превозвач.

(30) В контекста на тези констатации Комисията счита, че въз основа на общите критерии дружеството на този етап не отговаря на съответните стандарти за безопасност и следователно следва да остане в приложение A.

Въздушни превозвачи от Република Казахстан

(31) Както се вижда от резултатите на одита, извършен от ИКАО в рамките на Всеобщата програма за одит на надзора за безопасност (USOAP), съществуват потвърдени доказателства за недостатъчната способност на органа, който отговаря за надзора върху безопасността на лицензираните в Казахстан въздушни превозвачи, да прилага и изпълнява приложимите стандарти за безопасност.

(32) След одита по USOAP в Казахстан, проведен през април 2009 г., ИКАО съобщи на всички страни по Чикагската конвенция за съществуването на сериозни опасения относно безопасността във връзка с надзора върху безопасността на превозвачи и въздухоплавателни средства, регистрирани в Казахстан, едното относно операциите [1] и другото относно летателната годност [2], поради които процедурата на сертифициране, използвана в Казахстан за издаване на свидетелството за авиационен оператор (CAO) не е в съответствие с всички приложими разпоредби на приложение 6 на ИКАО. Повечето CAO са издадени без участие на квалифициран инспектор по летателна годност. По-специално следните точки като част от процедурата на сертифициране не са изпълнени: предоставяне на програми за поддържане, преглед на списъците на минималното оборудване (MEL), изисквания за продължаващата летателна годност за издаването на специални експлоатационни одобрения като ETOPS и категория CAT III. Освен това мнозинството свидетелства за летателна годност са издадени без техническа инспекция на въздухоплавателното средство и не са провеждани периодически инспекции на въздухоплавателните средства от компетентните органи на Казахстан. Плановете за корективни действия, предложени от тези органи, не се смятат за приемливи от ИКАО, тъй като не включват потвърдени дати за прилагането на незабавните корективни действия, които да премахнат тези сериозни опасения относно безопасността.

(33) Предвид двете сериозни опасения относно безопасността, публикувани скоро след посещението на ИКАО и докладите по SAFA, Комисията започна консултации с компетентните органи на Казахстан, по време на които тя изрази сериозни опасения относно безопасността на операциите на въздушни превозвачи, лицензирани в тази държава, и помоли за разяснения за действията, предприети от компетентните органи с цел отстраняване на пропуските, установени от ИКАО и по програма SAFA.

(34) Между 5 и 29 юни компетентните органи на Казахстан предоставиха документация, а на 30 юни 2009 г. направиха презентация пред Комитета за авиационна безопасност. Компетентните органи на Казахстан уведомиха Комисията и Комитета за авиационна безопасност по време на презентацията на 30 юни 2009 г., че е създаден план за корективни действия, за да се отстранят докладваните от ИКАО пропуски, и че са предприели първите стъпки за изпълнението му, което възможно(евентуално) през юни 2010 г. ще направи възможно съответствието с всички изисквания на ИКАО по отношение на безопасността. Що се отнася до двете сериозни опасения относно безопасността, публикувани от ИКАО, тяхното премахване не се очаква преди декември 2009 г. Компетентните органи на Казахстан уведомиха Комисията и Комитета за авиационна безопасност също така, че ще предоставят тримесечни доклади за положението с изпълнението на предложените на ИКАО корективни действия.

(35) Освен това компетентните органи на Казахстан уточниха, че са издадени общо 69 CAO и че са взели мерки да отнемат или временно да отнемат 11 от тях на 1 април 2009 г. Остава обаче несигурност по отношение на изпълнителните мерки в отговор на сериозните опасения относно безопасността, изразени от ИКАО, тъй като отнемането/временното отнемане, посочено от компетентните органи на Казахстан, бе осъществено преди одита на ИКАО по USOAP; не е предоставено свидетелство за

[1] Констатации на ИКАО OPS/01.

[2] Констатации на ИКАО AIR/01.

това, че САО са действително отнети, и някои от САО, посочени като отнети на 1 април 2009 г., са посочени като валидни на 1 юни 2009 г. Освен това компетентните органи на Казахстан признаха, че казахските закони засега позволяват въздухоплавателните средства да се експлоатират едновременно от няколко оператора, поради което не е ясно определено коя институция отговаря за летателната годност и операциите на съответните въздухоплавателни средства.

(36) Лицензираният в Казахстан превозвач Berkut State Airline поиска да бъде изслушан от Комисията и от Комитета за авиационна безопасност и бе изслушан на 30 юни 2009 г. По време на тази презентация превозвачът не предостави подробен план за действия с цел осигуряване на съответствие със стандартите за безопасност и за да се избегне всякакво объркване с превозвача BEK Air, известен преди като Berkut Air, който от април 2009 г. е включен в приложение А. Berkut State Airline заяви също така, че възнамерява да се откаже от търговски операции и от експлоатацията на стари въздухоплавателни средства.

(37) Компетентните органи на Казахстан не предоставиха никаква информация относно свидетелствата, притежавани от превозвача BEK Air, известен преди като Berkut Air, и относно изпълнението на корективни действия за отстраняване на недостатъците по отношение на безопасността, които доведоха до включването на този превозвач в приложение А през април 2009 г., и не предоставиха свидетелство за това, че срещу този превозвач се предприемат каквито и да били изпълнителни мерки.

(38) Компетентните органи на Казахстан уведомиха Комитета за авиационна безопасност за съществуването на трети превозвач на име Berkut KZ, но не предоставиха никаква информация относно свидетелствата, притежавани от този превозвач.

(39) Лицензираният в Казахстан превозвач SCAT поиска със закъснение да бъде изслушан от Комисията и от Комитета за авиационна безопасност и бе изслушан на 30 юни 2009 г. По време на тази презентация превозвачът призна, че някои от въздухоплавателните средства, например това от тип Yak 42 с регистрационен знак UP-Y4210, се експлоатират и от други превозвачи, лицензирани в Казахстан, поради което не е ясно определено коя институция отговаря за летателната годност и операциите на съответните въздухоплавателни средства. Освен това превозвачът и компетентните органи на Казахстан не предоставиха доказателства за това, че продължаващата летателна годност и поддръжката на въздухоплавателните средства от тип Boeing B-737-522 и B-757-204, регистрирани в Литва (регистрационни знаци: LY-AWE, LY-AWD, LY-FLB и LY-FLG), се извършва съгласно приложимите европейски регламенти.

(40) Комисията приветства усилията, положени за реформирането на системата за гражданско въздухоплаване в Казахстан, и първите стъпки, предприети за отстраняване на свързаните с безопасността недостатъци, докладвани от ИКАО. Но въз основа на общите критерии се преценява, че до ефективното изпълнение на съответни корективни действия за премахване на сериозните опасения относно безопасността от страна ИКАО компетентните органи на Казахстан на този етап не са в състояние да прилагат и изпълняват приложимите стандарти за безопасност за всички въздушни превозвачи под техния регулаторен контрол. Следователно всички лицензирани в Казахстан въздушни превозвачи следва да бъдат предмет на оперативна забрана и съответно да бъдат включени в приложение А, с изключение на въздушния превозвач Air Astana.

Air Astana

(41) Лицензираният в Казахстан превозвач Air Astana поиска да бъде изслушан от Комисията и от Комитета за авиационна безопасност и направи изложения на 30 юни 2009 г. По време на тази презентация превозвачът представи подробна серия от корективни действия и анализ на дълбоките причини, за да се отстранят многобройните пропуски във връзка с безопасността, допуснати от въздушния превозвач и установени от Германия ([1]), Нидерландия ([2]), Обединеното кралство ([3]), както и от други държави от Европейската конференция за гражданска авиация (ЕКГА) ([4]) по време на наземните инспекции по програма SAFA. С оглед на ситуацията по отношение на безопасността на неговия въздухоплавателен парк всички въздухоплавателни средства в САО на превозвача са регистрирани извън Казахстан (Аруба). Компетентният орган на Аруба отговаря за надзор върху въздухоплавателните средства от парка на Air Astana в съответствие с разпоредбите от приложения 1 и 8 към Чикагската конвенция, както и от приложение 6 относно аспектите на продължаващата летателна годност.

(42) Предвид гореизложеното не се смята за необходимо превозвачът Air Astana да бъде включен в приложение А. Но като се отчитат резултатите от наземните инспекции ([5]), проведени наскоро на летища на Общността по програмата SAFA, както и предвид поетия от държавите-членки ангажимент в бъдеще да увеличат броя на наземните инспекции на въздухоплавателни средства на Air Astana, които оперират в Общността, Комисията смята, че е уместно да се упражнява специален надзор на операциите на Air Astana в Общността при строги условия и че следователно операциите му следва да са стриктно ограничени до сегашното им ниво и до използваните в момента въздухоплавателни средства. Следователно, въз основа на общите критерии и при тези условия този превозвач следва да бъде включен в приложение Б.

([1]) LBA/D-2008-334, LBA/D-2008-944.
([2]) CAA-NL-2008-24, CAA-NL-2008-254, CAA-NL-2009-7, CAA-NL-2009-42, CAA-NL-2009-55.
([3]) CAA-UK-2008-187.
([4]) DGCATR-2008-85, DGCATR-2008-310, DGCATR-2008-360, DGCATR-2008-381, DGCATR-2008-460, DGCATR-2008-585, DGCATR-2009-39, DGCATR-2009-69, DGCATR-2009-93, DGCATR-2009-105.
([5]) LBA/D-2009-332.

Въздушни превозвачи от Замбия

(43) След забраната на операциите на замбийския национален превозвач Zambian Airways през януари 2009 г. и публикуването на сериозно опасение относно безопасността от страна на ИКАО през февруари 2009 г. след посещението с цел одит по USOAP в областта на експлоатацията на въздухоплавателните средства, сертифицирането и упражнявания от органите на гражданско въздухоплаване на Замбия надзор Комисията през април 2009 г. поиска информация от тези органи за да провери изпълнението на коративни действия за премахването на опасението. Сериозното опасение относно безопасността е свързано с факта, че Department of Civil Aviation (DCA) (Службата за гражданско въздухоплаване) на Замбия е издала двадесет и едно разрешителни за въздушни услуги на търговски въздушни оператори, като някои от тях включват и разрешение за провеждане на международни операции. Тези разрешителни за въздушни услуги се отнасят по-скоро до икономически отколкото до свързани с безопасността въпроси. Притежателите на тези разрешителни за въздушни услуги извършват международни полети, въпреки че инспекциите по отношение на операциите и летателната годност, които се изискват преди издаването на CAO, не са провеждани. Освен това в докладите за периодичните инспекции на DCA се посочват пропуски във връзка с безопасността, но не е документирано тяхното отстраняване.

(44) Информацията, предоставена от замбийските органи през май 2009 г., не съдържа никакво доказателство за спешните коративни действия, необходими за премахването на сериозните опасения относно безопасността, изразени от ИКАО. По-специално не са предоставени план и процедури на сертифициране, нито правила и предписания, доказващи, че за сертифицирането е необходимо спазването на изискванията на ИКАО, посочени в приложение 6 към Чикагската конвенция. Освен това няма доказателства за ограничения на замбийските „разрешителни за въздушни услуги“, нито документация в подкрепа на процедурата на сертифициране, изисквана от приложение 6 на ИКАО.

(45) Допълнителната документация, изпратена от компетентните органи на Замбия на 1 юни 2009 г., не показа, че издаденото на 29 май 2009 г. на Zambezi Airlines, лицензиран в Замбия, CAO съответства на изискванията на ИКАО и че опасението относно безопасността е премахнато. До днес опасението относно безопасността от страна на ИКАО продължава да съществува.

(46) В контекста на тези констатации и предвид потенциалния риск, който тази ситуация може да представлява за безопасността на операциите на въздушните превозвачи, лицензирани в Замбия, на които им е разрешено да извършват международни полети, Комисията, на базата на общите критерии, счита, че всички лицензирани в Замбия превозвачи следва да бъдат включени в приложение A.

Въздушни превозвачи от Република Индонезия

(47) Индонезийската Генерална дирекция за гражданско въздухоплаване (DGCA) предостави на Комисията доказателство за това, че въздушните превозвачи Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines и Ekspres Transportasi Antarbenua (с търговското наименование Premiair) са получили на 10 юни 2009 г. нови CAO съгласно новите индонезийски норми за безопасност за гражданското въздухоплаване (CASRs = Civil Aviation Safety Regulations). По-специално на въздушните превозвачи Garuda и Airfast са издадени нови CAO, валидни за две години, след пълен одит и процедура на пресертифициране. Mandala и Premi Air бяха подложени на одит, ограничен до новите изисквания съгласно новите CASRs.

(48) От 15 до 18 юни 2009 г. по искане на индонезийската DGCA екип от европейски експерти проведе мисия в Индонезия за установяване на фактите, за да се провери дали към момента дейностите по надзор се извършват в пълен размер и дали системата за дейностите по надзор е подобрена, за да позволи подходящо проследяване на недостатъците, установени от DGCA при индонезийските превозвачи. В тази рамка бяха посетени и два въздушни превозвача (Mandala Airlines и Premi Air), за да се провери способността на индонезийската DGCA да осигури надзора на безопасността съгласно съответните стандарти (новите CASRs).

(49) Посещението показа, че настоящото ниво на ефективността на дейностите по надзора, извършвани от DGCA върху горепосочените четири превозвача, съчетано с пресертифицирането им, осигурява съответствие с новите изисквания и се смята за задоволително. Системата за надзор е подобрена, така че да позволи подходящо проследяване на недостатъците, установени от DGCA при индонезийските превозвачи. DGCA разработи система за ефикасно управление на информацията, получавана от дейностите по надзора, и въз основа на това — за следене на планирания и на действителния срок за заличаване на констатация, както и дали от DGCA е удължен срокът за заличаване.

(50) Допълнително отклоненията спрямо приложение 6 към Чикагската конвенция, съобщени от DGCA на ИКАО на 20 февруари 2009 г., които биха могли да окажат отрицателно въздействие върху безопасността на операциите на индонезийски превозвачи, са били оттеглени на 25 март 2009 г. След техническия преглед, извършен от DGCA, на 28 май 2009 г. бе изпратено ново уведомление с намалени отклонения до ИКАО. От 30 ноември 2009 г. стандартите на ИКАО вече ще се прилагат за индонезийските превозвачи; но за превозвачите Garuda, Mandala, Premiair и Airfast тези новоприети стандарти се прилагат още от 10 юни 2009 г. — датата на издаване на новите им CAO.

(51) DGCA поиска да бъде изслушана от Комитета за авиационна безопасност и бе изслушана на 30 юни 2009 г. DGCA уведоми Комисията, че въздухоплавателното средство от тип Embraer EMB-120 с регистрационен знак PK-RJC, експлоатирано от Premi Air, към момента не е оборудвано със система TCAS, както се изисква от новите CASRs, и че оборудването му с нея трябва да се извърши до 30 ноември 2009 г. Тази информация е ясно посочена в CAO на превозвача, както се вижда от доклада на екипа на ЕС.

(52) Въз основа на общите критерии е установено, че настоящото ниво на ефективността на надзора, извършван от DGCA, позволява адекватно изпълнение и спазване на съответните стандарти за безопасност от страна на четирите превозвача, подложени на процедура по пресертифициране: Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines и Ekspres Transportasi Antarbenua (с търговското наименование Premiair). Следователно тези четири въздушни превозвача следва да бъдат заличени от приложение А. Всички останали индонезийски превозвачи на този етап следва да останат в приложение А. Комисията ще поддържа тясна връзка с компетентните органи на Индонезия след процедурата на пресертифициране на други индонезийски превозвачи.

(53) Освен това компетентните органи на Индонезия предоставиха на Комисията актуализиран списък на превозвачите, притежаващи AOC. Понастоящем въздушните превозвачи, сертифицирани в Индонезия, освен четирите горепосочени, са следните: Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Airlines, Cardig Air, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Asia Airlines, Manunggal Air Service, Megantara, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Express Aviation Service, Republic Express Airlines, KAL Star, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Air Charter, 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, Asco Nusa Air, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara, Unindo, Sky Aviation, Johnlin Air Transport и Eastindo. Списъкът на Общността следва да бъде съответно актуализиран и тези превозвачи следва да бъдат включени в приложение А.

Въздушни превозвачи от Република Ангола

TAAG Angola Airlines

(54) Компетентните органи на Ангола (INAVIC) уведомиха Комисията, че въздушният превозвач TAAG Angola Airlines на 28 май 2009 г. е получил ново CAO съгласно анголските норми за безопасност на въздухоплаването (AASR), след пълна процедура на пресертифициране.

(55) От 8 до 11 юни 2009 г. по искане на компетентните органи на Ангола (INAVIC), както и на превозвача TAAG Angola Airlines, екип от европейски експерти проведе мисия в Ангола за установяване на фактите. Посещението потвърди, че е направен съществен напредък в постигане на съответствие със стандартите на ИКАО. INAVIC приключи 66 % от случаите, констатирани по време на предишната мисия на ЕС за установяване на фактите през февруари 2008 г., а TAAG — 75 % от случаите. По-специално Ангола прие нови правила за авиационна безопасност съгласно стандартите на ИКАО и анголският национален превозвач TAAG бе пресертифициран в съответствие с новата правна рамка.

(56) TAAG поиска да бъде изслушан от Комитета за авиационна безопасност и бе изслушан на 1 юли 2009 г., подпомогнат от INAVIC. Превозвачът също така информира Комитета, че през май 2009 г. е преминал одит на експлоатационната безопасност (IOSA), който е установил само малък брой недостатъци, и че всички тези недостатъци са били отстранени до 29 юни 2009 г.

(57) Превозвачът предостави на Комитета за авиационна безопасност убедително доказателство за това, че след посещението са били предприемани още действия и че е постигнат много добър напредък, за да се отстранят съществуващите все още пропуски; той представи подробни мерки, показващи, че над 90 % от недостатъците са вече отстранени, а за останалите се извършват съответни действия. Превозвачът обаче не успя да демонстрира, че полетите, извършвани от въздухоплавателни средства от тип B-747 и B-737-200, подлежат на наблюдение на данните на полетите, както се изисква.

(58) Португалските органи информираха Комитета за авиационна безопасност, че са съгласни да окажат съдействие на компетентните органи на Ангола с цел разширяване на надзора върху TAAG, така че този превозвач да може да оперира в Португалия. По-специално те информираха Комитета за авиационна безопасност, че биха приели полети, извършвани с определени въздухоплавателни средства, след като същите са преминали предполетни проверки в Ангола и наземни инспекции при пристигането в Португалия. Компетентните органи на Ангола потвърдиха, че са съгласни да извършват предполетни наземни инспекции със съдействие на португалските органи в Луанда на всички въздухоплавателни средства, експлоатирани от TAAG и летящи до Лисабон. Компетентните органи на Португалия ще провеждат наземни инспекции по програма SAFA на всеки полет, извършван от TAAG.

(59) Следователно на базата на общите критерии е установено, че TAAG като първа стъпка следва да бъде изключен от приложение А и включен в приложение Б при условие, че превозвачът не извършва повече от десет полета седмично от Луанда до Лисабон с въздухоплавателните средства от тип Boeing B-777 с регистрационните знаци D2-TED, D2-TEE и D2-TEF. Тези полети трябва да бъдат извършвани само след като анголските органи преди всяко излитане от Ангола са провели наземни инспекции на самолетите, които ще се експлоатират, и след като португалските органи са провели наземни инспекции на всеки самолет в Португалия. Това представлява временна мярка и Комисията ще преразгледа ситуацията на базата на наличната информация и по-специално на оценка от страна на компетентните органи на Португалия.

Общ надзор на безопасността на въздушните превозвачи от Ангола

(60) Мисията за установяване на фактите, проведена от 8 до 11 юни 2009 г. в Ангола, установи, че на операторите PHA и SERVISAIR свидетелствата за авиационен оператор са издадени без съответната процедура на сертифициране. Въпреки че тези две CAO са били временно отнети от INAVIC, Комисията, на базата на общите критерии, счита, че съответните превозвачи следва да бъдат включени в приложение А.

(61) Комисията отбелязва текущото подновяване на сертификатите на 18 превозвача, което се извършва от INAVIC и вероятно ще бъде приключено до края на 2010 г., и окуражава INAVIC да продължава този процес решително, като отдава необходимото внимание на установените в тази рамка потенциални опасения за безопасността. Във връзка с това Комисията отчита, че INAVIC са предприели изпълнителни мерки по отношение на някои притежатели на САО, като 6 от 19 САО са били временно отнети.

(62) Въз основа на общите критерии Комисията счита, че до окончателното пресертифициране на въздушните превозвачи от INAVIC в пълно съответствие с новите анголски норми за безопасност на въздухоплаването тези превозвачи следва да останат в приложение А.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

(63) Въздушният превозвач SN2AG, лицензиран в Габон, поиска да бъде изслушан от Комитета за авиационна безопасност с цел да демонстрира, че при полетите, извършвани с въздухоплавателните средства от тип Challenger CL601 с регистрационен знак TR-AAG и от тип HS-125-800 с регистрационен знак ZS-AFG, се спазват приложимите стандарти, и бе изслушан на 1 юли 2009 г. Комисията взе предвид, че този превозвач е предприел допълнителна реорганизация и е постигнал съществен напредък в изпълнение на плана си за коригиращи действия, насочен към 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 и че през февруари 2009 г. на превозвача бе издадено ново САО.

(64) Освен това на 1 юли 2009 г. компетентните органи на Габон (ANAC) представиха на Комитета за авиационна безопасност напредъка, постигнат в подобряването на структурата и персонала си, и заявиха, че вече разполагат с достатъчно квалифициран персонал, за да гарантират надзора на операциите и поддържането на този превозвач в съответствие с разпоредбите на ИКАО. Това бе потвърдено от експертите на ИКАО, които до март 2010 г. съдействат на Габон при осъществяването на надзор.

(65) Поради това, на базата на общите критерии, е установено, че SN2AG отговаря на съответните стандарти за безопасност само за полетите, извършвани с въздухоплавателните средства от тип Challenger CL601 с регистрационен знак TR-AAG и от тип HS-125-800 с регистрационен знак ZS-AFG. Следователно SN2AG следва да бъде предмет на оперативни ограничения по отношение на своите останали въздухоплавателни средства и следва да бъде преместен от приложение А в приложение Б.

Egypt Air

(66) Установени са факти за многобройни недостатъци по отношение на безопасността от страна на Egypt Air, лицензиран в Египет. Тези недостатъци са били установени при 75 инспекции, извършени от януари 2008 г. насам главно от Австрия, Франция, Германия, Италия, Нидерландия и Испания, както и от други държави от ЕКГА под форма на наземни инспекции по програма SAFA. Повтарянето на констатациите (общо 240, от които 91 от категория 2 и 69 от категория 3) поражда опасения за системни пропуски по отношение на безопасността.

(67) На 25 май 2009 г. Комисията, като взе предвид докладите по SAFA, започна официална консултация с компетентните органи на Египет (ECAA), като изрази сериозни опасения относно безопасността на операциите на този въздушен превозвач и прикани превозвача и компетентните органи съгласно член 7 от Регламент (ЕО) № 2111/2005 да вземат мерки за успешното отстраняване на откритите пропуски по безопасността.

(68) На 10, 16, 17, 19 и 26 юни 2009 г. превозвачът предостави обемна документация. В предоставените документи се посочват оздравителни действия, предприемани или предвидени след наземните инспекции, както и анализ на дълбоките причини, гарантиращи дългосрочни решения. Превозвачът отправи искане за устно изложение пред Комитета за авиационна безопасност и бе изслушан на 30 юни 2009 г.

(69) Предвид постоянните сериозни пропуски в областта на продължаващата летателна годност, поддържането, операциите, както и на безопасността на каргото на борда, Комисията поиска компетентните органи на Египет да изпращат месечни доклади относно проверката на прилагането на плана за коригиращи действия, заедно с други доклади от одити, които тези органи ще провеждат по отношение на Egypt Air. Освен това Комисията следва да получи доклад за окончателния одит, който компетентните органи на Египет следва да извършат в края на този период, и резултатите от този одит да бъдат съобщени на Комисията заедно с препоръките на органите.

(70) Превозвачът и компетентните органи на Египет се съгласиха да има посещение от експерти на ЕО с цел проверка на изпълнението на плана им за коригиращи действия. Комисията прикани превозвача да се погрижи незабавно за трайното отстраняване на различните недостатъци, и предупреди, че в противен случай ще трябва да се вземат подходящи мерки. Въз основа на това се установи, че превозвачът на този етап не следва да бъде включен в приложение А.

(71) Държавите-членки осигуряват, че броят на инспекциите на Egypt Air ще бъде увеличен, за да се създаде основа за ново оценяване на този случай на следващото заседание на Комитета за авиационна безопасност, планирано за ноември 2009 г.

Въздушни превозвачи от Руската федерация

(72) На 11 юни 2009 г. компетентните органи на Руската федерация уведомиха Комисията за това, че са изменили решението си от 25 април 2008 г., с което бяха изключили от операции в Общността 13 въздухоплавателните средства, вписани в САО на 13 руски превозвача, които по онова време не са били оборудвани за извършване на международни полети съгласно стандартите на ИКАО, по-специално тъй като не са били инсталирани изискваните TAWS/E-GPWS-системи. Няколко въздухоплавателни средства, изключени с решението от 25 април 2008 г., оттогава са били оборудвани така, че да могат да извършват международни полети. Освен това САО и оперативните спецификации на тези превозвачи са били изменени, за да се отчетат тези промени.

(73) Съгласно новото решение следните въздухоплавателни средства са изключени от операции към, в и от Общността:

а) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007 и RA-85790; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.

б) Atlant-Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672.

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

г) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 и RA-85457.

д) Krasnoyarsky Airlines: САО на този превозвач е отнето. Що се отнася до следните 2 въздухоплавателни средства от тип TU-154M, които преди са били в експлоатация на Krasnoyarsky Airlines, RA-85682 понастоящем е в експлоатация на друг въздушен превозвач, лицензиран в Руската федерация, а RA-85683 в момента не се използва за полети.

е) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42526, RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 и RA-42541.

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

з) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 и RA-85690.

и) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; всички Tupolev TU-134A, в това число: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 и RA-65973; всички Antonov AN-24RV, в това число: RA-46625 и RA-47818; въздухоплавателните средства от тип AN24RV с регистрационен знак RA-46625 и RA-47818 понастоящем са в експлоатация на друг руски превозвач.

й) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 и RA-85508.

к) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; всички (25 на брой) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 и RA-65977; въздухоплавателното средство RA_65143 е в експлоатация на друг руски превозвач; всички (1 на брой) TU-134B: RA-65726; всички (10 на брой) Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA 88210, RA-88227, RA-88244 и RA-88280; всички хеликоптери Mil-26: (неизвестна регистрация); всички хеликоптери Mil-10: (неизвестна регистрация); всички хеликоптери Mil-8 (неизвестна регистрация); всички хеликоптери AS-355 (неизвестна регистрация); всички хеликоптери BO-105 (неизвестна регистрация); въздухоплавателното средство от типа AN-24B RA-46388; въздухоплавателните средства от тип AN-24B (RA-46267 и RA-47289) и въздухоплавателните средства от тип AN-24RV (RA-46509, RA-46519 и RA-47800) са в експлоатация на друг руски превозвач.

л) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65555, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 и RA-65979; TU-214: RA-64504, RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 и RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 и RA-88200.

(74) При превозвача Red Wings (предишния Airlines 400 JSC) не бяха установени такива въздухоплавателни средства.

(75) Компетентните органи на Руската федерация информираха също така Комисията, че на 3 юни 2009 г. САО на превозвача Aeroflot-Nord е бил ограничен, така че да бъдат изключени операции в Общността.

(76) Компетентните власти на Руската федерация и Комисията са решени да продължат своето тясно сътрудничество и да продължават да обменят всички необходими информации, свързани с безопасността на техните превозвачи. Държавите-членки ще проверяват систематично действителното изпълнение на приложимите стандарти за безопасност, като дават предимство на наземните инспекции, осъществявани на борда на въздухоплавателни средства на тези превозвачи в съответствие с Регламент (ЕО) № 351/2008.

Yemenia Yemen Airways

(77) Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ) информира Комитета за авиационна безопасност, че поради неотстранени пропуски по отношение на безопасността е временно прекратила одобрението на организация за поддръжка EASA.145.0177, издадено на лицензираната в Йемен Yemenia Yemen Airways. Освен това компетентните органи на Франция информираха Комитета за авиационна безопасност, че впоследствие са прекратили временно свидетелствата за летателна годност на регистрираните във Франция и експлоатирани от превозвача въздухоплавателни средства от тип Airbus A-310 (F-OHPR и F-OHPS).

(78) Комисията отбелязва неспазването на приложимите европейски регламенти и предвид смъртоносното произшествие с полет 626 на Yemenia Yemen Airways на 30 юни тя на 1 юли реши да започне официална консултация с Yemenia Yemen Airways в съответствие с член 7 от Регламент (ЕО) № 2111/2005, както и с компетентните органи на Йемен в съответствие с член 3 от Регламент (ЕО) № 473/2006, за да направи оценка дали при операциите и поддържането на споменатия превозвач се спазват приложимите стандарти на ИКАО, и си запазва правото при необходимост да вземе спешни мерки.

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

(79) Досега на Комисията не е предаден доказателствен материал за пълното осъществяване на съответните оздравителни действия от останалите превозвачи, включени в списъка на Общността, актуализиран на 8 април 2009 г., и от властите, отговорни за регулаторния надзор 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.

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

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

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

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

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

Член 2

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

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

Съставено в Брюксел на 13 юли 2009 година.

За Комисията

Antonio TAJANI

Заместник-председател

ПРИЛОЖЕНИЕ А

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 САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на лицензия за опериране	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора
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
MOTOR SICH	025	MSI	Украйна
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Кралство Камбоджа
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Неизвестен	VRB	Република Руанда
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, с изключение на TAAG Angola Airlines, включително			Република Ангола
AEROJET	015	Неизвестен	Република Ангола
AIR26	004	Неизвестен	Република Ангола
AIR GEMINI	002	Неизвестен	Република Ангола
AIR GICANGO	009	Неизвестен	Република Ангола
AIR JET	003	Неизвестен	Република Ангола
AIR NAVE	017	Неизвестен	Република Ангола
ALADA	005	Неизвестен	Република Ангола
ANGOLA AIR SERVICES	006	Неизвестен	Република Ангола
DIEXIM	007	Неизвестен	Република Ангола
GIRA GLOBO	008	Неизвестен	Република Ангола
HELIANG	010	Неизвестен	Република Ангола
HELIMALONGO	011	Неизвестен	Република Ангола
MAVEWA	016	Неизвестен	Република Ангола
PHA	019	Неизвестен	Република Ангола
RUI & CONCEICAO	012	Неизвестен	Република Ангола
SAL	013	Неизвестен	Република Ангола

[1] Въздушните превозвачи, изброени в приложение А, 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 САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на лицензa за оперирaне	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора
SERVISAIR	018	Неизвестен	Република Ангола
SONAIR	014/	Неизвестен	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	Не е приложимо	Република Бенин
BENIN GOLF AIR	PEA № 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	Неизвестен	Република Бенин
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA № 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	Република Бенин
COTAIR	PEA № 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Неизвестен	Република Бенин
ROYAL AIR	PEA № 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	Неизвестен	Република Бенин
TRANS AIR BENIN	PEA № 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Република Бенин
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на 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)

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 лицензa за оперирaне	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора
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)
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)

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 лицензa за оперирaне	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора
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)
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)

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 лицензa за оперирaне	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора
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	Не е приложимо	Екваториална Гвинея
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Екваториална Гвинея
GUINEA AIRWAYS	738	Не е приложимо	Екваториална Гвинея
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Неизвестен	Неизвестен	Екваториална Гвинея
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Екваториална Гвинея
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Индонезия, с изключение на Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines и Ekspres Transportasi Antarbenua, включително			Република Индонезия
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Неизвестен	Република Индонезия
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Неизвестен	Република Индонезия
ASCO NUSA AIR	135-022	Неизвестен	Република Индонезия
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Неизвестен	Република Индонезия
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Неизвестен	Република Индонезия
CARDIG AIR	121-013	Неизвестен	Република Индонезия
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Неизвестен	Република Индонезия
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Република Индонезия
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Неизвестен	Република Индонезия
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Република Индонезия
EASTINDO	135-038	Неизвестен	Република Индонезия
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Република Индонезия
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Република Индонезия
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Република Индонезия

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на лицензa за оперирaне	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Неизвестен	Република Индонезия
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Неизвестен	Република Индонезия
KAL STAR	121-037	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
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Неизвестен	Република Индонезия
MEGANTARA	121-025	Неизвестен	Република Индонезия
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Република Индонезия
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Република Индонезия
MIMIKA AIR	135-007	Неизвестен	Република Индонезия
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Неизвестен	Република Индонезия
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Неизвестен	Република Индонезия
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Неизвестен	Република Индонезия
NYAMAN AIR	135-042	Неизвестен	Република Индонезия
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Република Индонезия
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Неизвестен	Република Индонезия
PURA WISATA BARUNA	135-025	Неизвестен	Република Индонезия
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Република Индонезия
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Република Индонезия
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	Неизвестен	Република Индонезия
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Неизвестен	Република Индонезия
SKY AVIATION	135-044	Неизвестен	Република Индонезия
SMAC	135-015	SMC	Република Индонезия
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Република Индонезия
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Неизвестен	Република Индонезия
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Неизвестен	Република Индонезия
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Република Индонезия
TRAVIRA UTAMA	135-009	Неизвестен	Република Индонезия
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Република Индонезия
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Република Индонезия
UNINDO	135-040	Неизвестен	Република Индонезия

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 лицензa за оперирaне	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Република Индонезия
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Казахстан, с изключение на Air Astana, включително			Република Казахстан
AERO AIR COMPANY	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
AEROPRAKT KZ	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
AEROTOUR KZ	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Република Казахстан
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Република Казахстан
AIR DIVISION OF EKA	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
AIR FLAMINGO	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
AIR TRUST AIRCOMPANY	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
ALMATY AVIATION	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
ARKHABAY	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Република Казахстан
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Република Казахстан
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Република Казахстан
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Република Казахстан
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Република Казахстан
AVIA-JAYNAR	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
BEYBARS AIRCOMPANY	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Република Казахстан
BERKUT STATE AIRLINE	AK-0378-09	BEC	Република Казахстан
BERKUT KZ	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Република Казахстан
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Република Казахстан
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Република Казахстан
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Република Казахстан
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Република Казахстан
EOL AIR	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Република Казахстан

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на лицензa за оперирaне	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
EXCELLENT GLIDE	AK-0338-08	EGB	Република Казахстан
FENIX	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Република Казахстан
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Република Казахстан
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Република Казахстан
IRBIS	AK-0317-07	BIS	Република Казахстан
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Република Казахстан
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Република Казахстан
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Република Казахстан
KAVIASPAS	AK-0322-07	KZS	Република Казахстан
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Република Казахстан
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Република Казахстан
KAZAIRWEST	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
KAZAVIA	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Република Казахстан
MAK AIR AIRLINE	AK-0334-07	AKM	Република Казахстан
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Република Казахстан
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Република Казахстан
NAVIGATOR	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
OLIMP AIR	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
PRIME AVIATION	AK-0308-07	PKZ	Република Казахстан
SALEM AIRCOMPANY	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
SAMAL AIR	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Република Казахстан
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	Неизвестен	Република Казахстан
SEMEYAVIA	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
SCAT	AK-0350-08	VSV	Република Казахстан
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Република Казахстан
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Република Казахстан
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Република Казахстан

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на лицензия за оперираne	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора
SKYSERVICE	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
TAHMID AIR	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
TULPAR AVIA SERVICE	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
TYAN SHAN	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Република Казахстан
ZHETYSU AIRCOMPANY	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
ZHERSU AVIA	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
ZHEZKAZGANAIR	Неизвестен	Неизвестен	Република Казахстан
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
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
KYRGYZSTAN	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

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 лицензa за оперирaне	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Република Габон, с изключение на Gabon Airlines, Afrijet и SN2AG, 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	Неизвестен	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
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
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Замбия, включително			Замбия
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	Неизвестен	Замбия

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 ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора	Тип въздухоплавателно средство (ВС)	Регистрационен/ни знак/ци и, ако са известни, производствени серийни номера	Държава на регистрация
AFRIJET [1]	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		Република Габон	Целият въздухоплавателен парк, с изключение на: 2 ВС от тип Falcon 50; 1 ВС от тип Falcon 900;	Целият въздухоплавателен парк, с изключение на: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Република Габон
AIR ASTANA [2]	AK-0388-09	KZR	Казахстан	Целият въздухоплавателен парк, с изключение на: 2 ВС от тип B767; 4 ВС от тип B757; 10 ВС от тип A319/320/321; 5 ВС от тип Fokker 50;	Целият въздухоплавателен парк, с изключение на: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Аруба (Кралство Нидерландия)
AIR BANGLADESH	17	BGD	Бангладеш	B747-269B	S2-ADT	Бангладеш
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Коморски острови	Целият въздухоплавателен парк, с изключение на: LET 410 UVP	Целият въздухоплавателен парк, с изключение на: D6-CAM (851336)	Коморски острови
GABON AIRLINES [3]	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	Република Габон	Целият въздухоплавателен парк, с изключение на: 1 ВС от тип Boeing B-767-200	Целият въздухоплавателен парк, с изключение на: TR-LHP	Република Габон
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	Република Габон	Целият въздухоплавателен парк, с изключение на: 1 ВС от тип Challenger; CL601 1 ВС от тип HS-125-800	Целият въздухоплавателен парк, с изключение на: TR-AAG, ZS-AFG	Република Габон; Република Южна Африка
TAAG ANGOLA AIRLINES [4]	001	DTA	Република Ангола	Целият въздухоплавателен парк, с изключение на: 3 ВС от тип Boeing B-777	Целият въздухоплавателен парк, с изключение на: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF	Република Ангола

[1] Afrijet може да използва единствено специално посочените за целта въздухоплавателни средства за настоящите си операции в рамките на Европейската общност.
[2] Air Astana може да използва единствено специално посочените за целта въздухоплавателни средства за настоящите си операции в рамките на Европейската общност.
[3] Gabon Airlines може да използва единствено специално посоченото за целта въздухоплавателно средство за настоящите си операции в рамките на Европейската общност.
[4] TAAG Angola Airlines може да извършва единствено полети до Португалия, като използва специално посочените за целта въздухоплавателни средства при посочените в съображения 58 и 59 от настоящия регламент условия.

[1] Въздушните превозвачи, изброени в Приложение Б, биха могли да получат разрешение да упражняват права за 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.