РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2015/1014 НА КОМИСИЯТА

от 25 юни 2015 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 създаването на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, и за информиране на пътниците на въздушния транспорт за самоличността на опериращите въздушни превозвачи и за отмяна на член 9 от Директива 2004/36/ЕО ([1]), и по-специално член 4, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

(1) С Регламент (ЕО) № 474/2006 на Комисията ([2]) бе създаден списък на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, който е 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 („ЕААБ“) съобщиха на Комисията цялата информация, която е необходима за актуализиране на посочения списък. Съответна информация бе предоставена и от някои трети държави. Въз основа на тази информация и на проверките, проведени от Комисията, списъкът на Съюза сега 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 Съюза.

(4) Комисията даде възможност на засегнатите въздушни превозвачи да прегледат документите, предоставени от държавите членки, ЕААБ и съответните трети държави, да изпратят писмени коментари и да направят устни изложения пред Комисията и пред Комитета за авиационна безопасност, създаден с Регламент (ЕИО) № 3922/1991 на Съвета ([3]).

(5) Комисията запозна Комитета за авиационна безопасност с най-новата информация относно продължаващите съвместни консултации, които се провеждат съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005 и съответния Регламент за изпълнение (ЕО) № 473/2006 ([4]) с компетентните органи и въздушните превозвачи на Ангола, Ботсуана, Габон, Гана, Замбия, Индия, Индонезия, Иран, Йемен, Казахстан, Демократична република Конго, Либия, Ливан, Ислямска република Мавритания, Мадагаскар, Мозамбик, Судан, Тайланд и Филипините. Освен това Комитетът за авиационна безопасност получи информация от Комисията по отношение на Афганистан, Бенин, Република Гвинея, Република Киргизстан, Непал, Сао Томе и Принсипи, Северна Корея и Тайван, както и актуализирана информация от Комисията относно техническите консултации с Руската федерация.

(6) ЕААБ представи на Комисията и Комитета за авиационна безопасност 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). Във връзка с това бе припомнено колко е важно държавите членки да

([1]) ОВ L 344, 27.12.2005 г., стр. 15.

([2]) 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).

([3]) Регламент (ЕИО) № 3922/1991 на Съвета 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).

([4]) Регламент (ЕО) № 473/2006 на Комисията от 22 март 2006 г. за установяване на правила за прилагане на списъка 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. 8).

определят като приоритетни наземните инспекции на борда на въздушните превозвачи, лицензирани от държави, по отношение на които ИКАО е формулирала сериозни опасения за безопасността или при които ЕААБ е установила значителни недостатъци в системата за надзор на безопасността. Очаква се, че заедно с извършените от Комисията консултации съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005 това приоритизиране ще позволи набавянето на допълнителна информация относно показателите за безопасност на въздушните превозвачи, лицензирани в посочените държави.

(7) ЕААБ представи на Комисията и Комитета за авиационна безопасност резултатите от анализа на наземните инспекции, извършени в рамките на програмата за оценка на безопасността на чуждестранни въздухоплавателни средства (SAFA) в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ([1]).

(8) Освен това ЕААБ запозна Комисията и Комитета за авиационна безопасност с най-новата информация относно проектите за техническа помощ, реализирани в държави, спрямо които са предприети мерки или наблюдение по Регламент (ЕО) № 2111/2005. ЕААБ изложи своите планове в тази връзка и предостави информация относно исканията за допълнителна техническа помощ и сътрудничество, за да се подобри административният и техническият капацитет на органите за гражданско въздухоплаване с цел да се окаже съдействие при отстраняването на несъответствията с приложимите международни стандарти. Държавите членки бяха приканени да отговорят на тези искания на двустранна основа в сътрудничество с Комисията и ЕААБ. Във връзка с това Комисията подчерта ползата от това да се предоставя информация на международната авиационна общност — по-специално чрез базата данни на мрежата на ИКАО за сътрудничество и съдействие в областта на безопасността — относно оказваната от Съюза и неговите държави членки техническа помощ за подобряване на безопасността на въздухоплаването в целия свят.

(9) Евроконтрол предостави на Комисията и Комитета за авиационна безопасност актуализирана информация относно състоянието на функцията на SAFA за подаване на алармен сигнал и текущите статистически данни, свързани с предупрежденията за забранените въздушни превозвачи.

Въздушни превозвачи на Европейския съюз

(10) След като ЕААБ анализира получената информация от проведените наземни инспекции на въздухоплавателни средства на превозвачи от ЕС или от стандартизационни инспекции, извършени от ЕААБ, както и от специалните инспекции и одити, проведени от националните въздухоплавателни органи, редица държави членки приеха принудителни мерки, за които уведомиха Комисията и Комитета за авиационна безопасност. Естония уведоми, че органът за гражданско въздухоплаване на Естония е извършил одит на въздушния превозвач *AS Avies* и че въздушният превозвач предприема мерки във връзка с констатираните проблеми.

(11) Държавите членки потвърдиха готовността си да предприемат подходящите действия, когато информацията за безопасността показва наличието на непосредствени рискове в резултат на неспазването на съответните стандарти за безопасност от страна на въздушни превозвачи на Съюза.

Въздушни превозвачи от Ангола

(12) По силата на Регламент (ЕО) № 474/2006, изменен с Регламент за изпълнение (ЕС) № 1197/2011 на Комисията ([2]), на сертифицирания в Ангола превозвач *TAAG Angola Airlines* се позволява да извършва полети в границите на Съюза с четири въздухоплавателни средства тип Boeing 737-700, чиито регистрационни номера са D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH и D2-TBJ, три въздухоплавателни средства тип Boeing 777-200 с регистрационни номера D2-TED, D2-TEE и D2-TEF и две въздухоплавателни средства тип Boeing 777-300 с регистрационни номера D2-TEG и D2-TEH

(13) Чрез компетентния орган на Ангола (INAVIC) *TAAG Angola Airlines* подаде на 21 ноември 2014 г. заявление за добавяне на ново въздухоплавателно средство тип Boeing 777-300 в приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006. По покана на Комисията INAVIC и *TAAG Angola Airlines* участваха в среща за техническа

([1]) 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).

([2]) Регламент за изпълнение (ЕС) № 1197/2011 на Комисията от 21 ноември 2011 г. (ОВ L 303, 22.11.2011 г., стр. 14). Вж. по-конкретно съображения 26—30 от този регламент.

консултация на 25 февруари 2015 г. в Брюксел, на която беше извършена цялостна оценка на текущото положение с безопасността във всички негови аспекти, включително във връзка с новото попълнение във въздухоплавателния флот на *TAAG Angola Airlines*.

(14) INAVIC е насочила своите усилия главно към привеждането на законодателната рамка в съответствие с международните изисквания, подобряването на инфраструктурата (радио покритие на тяхната територия) и по-строгото придържане към изискванията за лицензиране на персонала и организациите, както и надзора върху съществуващите оператори. Тъй като последната от тези дейности все още не отговаря напълно на изискванията на международните стандарти за безопасност, понеже сертифицирането на операторите не е достатъчно надеждна процедура, няма възможност за облекчаване на действащата понастоящем забрана за всички превозвачи, сертифицирани от INAVIC, освен*TAAG Angola Airlines*. Комисията отбеляза, че е налице напредък по отношение на комуникацията и координацията между INAVIC и *TAAG Angola Airlines*, като редовно се провеждат заседания за обсъждане на всички аспекти на дейността на въздушния превозвач.

(15) *TAAG Angola Airlines* съобщи за обновяването и разширяването на флота, т.е. изваждането от експлоатация на товаро-пътническите въздухоплавателни средства тип B737-200 и B747-300, както и закупуването на нови въздухоплавателни средства тип B777-200, B777-300ER и B737-700, придружено от силен акцент върху качеството на операциите, техническото обслужване и поддръжката, както и растежа. Обучението на пилотите е било значително подобрено с помощта на външни консултанти. Безопасността е била допълнително повишена с въвеждането на механизъм за докладване на събития, който няма наказателен характер и осигурява анонимност. Заедно с всеобхватен анализ на системата за наблюдение на полетните данните (FDM) тази информация вече се използва редовно за откриване и предотвратяване на повторението на вече възниквали инциденти или аномалии и се използва в програмата за обучение на пилотите.

(16) В контекста на процедурата за издаване на разрешения на оператори от трети държави ([1]) от ноември 2014 г. *TAAG Angola Airlines* е в непрекъснат диалог с EASA и е предоставял конкретни и подробни данни за своя въздухоплавателен флот и своите операции.

(17) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, се приема, че списъкът на Съюза на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да се измени така, че допълнителното въздухоплавателно средство тип Boeing 777-300 с регистрационен знак D2-TEI на *TAAG Angola Airlines* да бъде включено в приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006 и по този начин да му бъде разрешено да извършва полети в рамките на ЕС.

(18) Необходимо е държавите членки да продължат да следят дали *TAAG Angola Airlines* ефективно прилага съответните стандарти за безопасност чрез приоритетни наземни инспекции на въздухоплавателните средства на този превозвач в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012.

Въздушни превозвачи от Ботсуана

(19) По искане на Комисията органът за гражданско въздухоплаване на Ботсуана с писмо от 30 януари 2015 г. предостави информация относно напредъка по разрешаването на сериозните опасения за безопасността и други констатации на ИКАО. Освен това органът за гражданско въздухоплаване на Ботсуана показа напредък в прилагането на международните стандарти за безопасност. Препоръчва се органът за гражданско въздухоплаване на Ботсуана да потърси потвърждение от ИКАО, че причините за сериозните опасения относно безопасността са отстранени.

(20) Наличната информация за безопасността не обосновава решение за налагане на забрана или оперативни ограничения на въздушните превозвачи, сертифицирани в Ботсуана. Комисията обаче счита, че положението следва да продължи да бъде следено отблизо.

(21) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, се приема, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Съюза на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, така че в него да бъдат включени въздушни превозвачи от Ботсуана.

([1]) Регламент (ЕС) № 452/2014 на Комисията от 29 април 2014 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции на оператори от трети държави в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета.

Въздушни превозвачи от Демократична република Конго

(22) От март 2006 г. насам всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Демократична република Конго, са включени в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 ([1]).

(23) С писмо от 27 май 2015 г. компетентният орган на Демократична република Конго (AAC) уведоми Комисията, че са отнети свидетелствата за авиационен оператор на въздушните превозвачи *Air Baraka, Biega Airways, Cetrac Aviation Service SPRL, Congo Express, GIS'AIR, Goma Express, GTRA, Katanga Express, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus Aviation, Sion Airlines* и *Tracep Congo* и следователно посочените въздушни превозвачи следва да бъдат заличени от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

(24) На 4 юни 2015 г. AAC предостави на Комисията допълнителна информация, от която става ясно, че са отнети свидетелствата за авиационен оператор на въздушните превозвачи *African Air Service Commuter, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Business Aviation, CHC Stellavia, Eagles Services, Ephrata Airlines, Filair, Fly Congo, Galaxy Kavatsi, International Trans Air Business, Jet Congo Airlines, Katanga Wings, Lignes Aériennes Congolaises, Mavivi Air Trade, Safe Air, Stellar Airways, Waltair Aviation* и *Wimbi Dira Airways* и следователно посочените въздушни превозвачи следва да бъдат заличени от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

(25) Освен това AAC информира Комисията, че са издадени оперативни лицензи на въздушните превозвачи *Dakota SPRL, Malu Aviation, Serve Air* и *Congo Airways,* но не представи доказателства, че сертифицирането на тези въздушни превозвачи и надзорът върху тях са в пълно съответствие с приложимите международни изисквания за безопасност. Поради това посочените въздушни превозвачи следва да бъдат добавени към приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

(26) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, се приема, че списъкът на Съюза на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да се измени така, че въздушните превозвачи *African Air Service Commuter, Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi global Business Airways, Biega Airways, Business Aviation, Cetrac Aviation Service SPRL, CHC Stellavia, Congo Express, Eagles Services, Ephrata Airlines, Filair, Fly Congo, Galaxy Kavatsi, GIS'AIR, Goma Express, GTRA, International Trans Air Business, Jet Congo Airlines, Katanga Express, Katanga Wings, Lignes Aériennes Congolaises, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus Aviation, Safe Air, Sion Airlines, Stellar Airways, Tracep Congo, Waltair Aviation* и *Wimbi Dira Airways* да бъдат заличени от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006, а въздушните превозвачи *Dakota, Malu Aviation, Serve Air* и *Congo Airways* да бъдат включени в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

Въздушни превозвачи от Габон

(27) От юли 2008 г. въздушните превозвачи *Air Services SA* и *SCD Aviation* са включени в приложение А. От юли 2008 г. на въздушния превозвач *Gabon Airlines* бе разрешено да извършва полети в ЕС само с въздухоплавателното средство тип Boeing 767-200 с регистрационен знак TR-LHP при условията, посочени в съображение 15 от Регламент (ЕО) № 715/2008 ([2]).

(28) На 5 юни 2015 г. компетентният орган на Габон представи на Комисията доказателства за отнемането на свидетелството за авиационен оператор (CAO) на въздушните превозвачи *Air Services SA, SCD Aviation* и *Gabon Airlines,* поради което тези въздушни превозвачи следва да бъдат заличени от списъка на Съюза на въздушните превозвачи, предмет на забрана или оперативни ограничения.

(29) На 6 май 2015 г. компетентният орган на Габон уведоми Комисията, че е издадено ново CAO на въздушния превозвач *Tropical Air Gabon,* но не представи доказателства, че сертифицирането на този въздушен превозвач и надзорът върху него са в пълно съответствие с приложимите международни изисквания за безопасност. Поради това посоченият въздушен превозвач следва да бъде включен в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

([1]) 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).

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

(30) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, се приема, че списъкът на Съюза на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да се измени така, че въздушните превозвачи *Air Services SA* и *SCD Aviation* да бъдат заличени от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006, въздушният превозвач *Gabon Airlines* да бъде заличен от приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006 и въздушният превозвач *Tropical Air Gabon* да бъде включен в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

Въздушни превозвачи от Гана

(31) През септември 2010 г. *Meridian Airways Ltd* беше включен в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 ([1]). През септември 2010 г. *Airlift International (GH) LTD* бе включен в приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006, като само на едно конкретно въздухоплавателно средство от тип DC- 8-63F бе разрешено да извършва полети в Съюза. И двете решения произтичат от сериозни недостатъци по отношение на безопасността, установени по време на наземни инспекции в рамките на програмата SAFA. През ноември 2010 г. бе преценено, че *Airlift International (GH) LTD* може да експлоатира второ въздухоплавателно средство от тип DC- 8-63F в Съюза ([2]).

(32) На 5 февруари 2014 г. Органът за гражданско въздухоплаване на Гана (GCAA) изпрати до Комисията удостоверенията за отписване на няколко въздухоплавателни средства от тип DC- 8-63F, регистрирани в Гана. Освен това GCAA докладва, че е издал техническа директива, с която се забранява използването на въздухоплавателни средства от тип DC-8 от въздушни превозвачи, сертифицирани в Гана, и която породи действие на 31 декември 2013 г. Тези доказателства следва да се разглеждат като потвърждение, че Гана вече не поддържа експлоатацията на въздухоплавателните средства от тип DC-8 в своя регистър на въздухоплавателните средства.

(33) На 16 февруари 2015 г. GCAA представи писмени доказателства на Комисията, че GCAA е отнел свидетелствата за авиационен оператор на *Meridian Airways LTD* и *Airlift International (GH) LTD*. На 17 март 2015 г. се състоя техническа среща между висши представители на GCAA, Комисията и ЕААБ, на която GCAA представи информация за актуалната си организационна структура, за надзора си върху въздушните превозвачи, сертифицирани в Гана, и за процеса на лицензиране на авиационните оператори. Доказателствата за отнемането на тези две свидетелства за авиационен оператор и фактите, представени по време на техническата среща във връзка с мерките на GCAA за надзор на безопасността на въздухоплаването, бяха сметнати за достатъчни, за да се заключи, че дейността на *Meridian Airways LTD* и *Airlift International (GH) LTD* е била прекратена.

(34) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, се приема, че списъкът на Съюза на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да се измени така, че *Meridian Airways LTD* да бъде заличен от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006, а *Airlift International (GH) LTD* — от приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006.

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

Въздушни превозвачи от Индия

(36) С писмо от 24 декември 2014 г. индийската генерална дирекция за гражданско въздухоплаване (DGCA) предостави на Комисията актуализирана информация относно коративните мерки, предприети от индийската DGCA във връзка с решението на Федералната авиационна администрация на САЩ (FAA) от януари 2014 г. да понижи равнището на съответствие на Индия от категория 1 на категория 2 в резултат от одита за оценка на безопасността на международното въздухоплаване (IASA), проведен от FAA. Освен това в писмото се посочва, че през декември 2014 г. FAA е извършила преоценка на индийската DGCA. На 8 април 2015 г. FAA обяви повишаването на равнището на съответствие на Индия от категория 2 на категория 1 в резултат от одита за IASA.

([1]) Регламент за изпълнение (ЕС) № 791/2010 на Комисията от 6 септември 2010 г. (ОВ L 237, 8.9.2010 г., стр. 10). Вж. по-конкретно съображения 9—23 от този регламент.

([2]) Регламент за изпълнение (ЕС) № 1071/2010 на Комисията от 22 ноември 2010 г. (ОВ L 306, 23.11.2010 г., стр. 44). Вж. по-конкретно съображения 29—31 от този регламент.

(37) С писмо от 10 април 2015 г. до индийската DGCA Комисията приветства положителното решение на FAA да повиши равнището на съответствие на Индия по IASA, но изтъкна отново, че индийската DGCA ще трябва да продължи да сътрудничи с Комисията и редовно да предоставя актуална информация за своето изпълнение на международните задължения по отношение на безопасността и надзора.

(38) На 7 май 2015 г. се проведоха технически консултации между експерти от Комисията, ЕААБ, една държава членка и висши представители от индийската DGCA. Срещата даде възможност на индийската DGCA да предостави информация за предприетите от нея мерки, които са довели до повишаването от страна на FAA на равнището на съответствие на Индия от категория 2 на категория 1. Индийската DGCA предостави подробности за въведения от нея план за корективни действия, както и конкретна информация за устойчивите мерки, които тя е приложила за подобряване на възможностите си да упражнява надзор на безопасността. Комисията отчете предоставената от индийската DGCA информация. Беше преценено, че няма нужда от забрана или оперативни ограничения на въздушни превозвачи, сертифицирани в Индия, но че по-нататъшни технически консултации ще бъдат от полза, за да може свързаните с безопасността въпроси да бъдат постоянно обсъждани с индийската DGCA.

(39) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, се счита, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Съюза на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, така че в него да бъдат включени въздушни превозвачи от Индия

(40) Държавите членки ще продължат да следят дали индийските въздушни превозвачи ефективно прилагат съответните стандарти за безопасност чрез приоритетни наземни инспекции в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012.

Въздушни превозвачи от Индонезия

(41) Продължават редовните консултации между Комисията и Генералната дирекция за гражданско въздухоплаване (DGCA) на Индонезия, чиято цел е да се наблюдава напредъкът на DGCA на Индонезия, която трябва да гарантира, че надзорът на безопасността на всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Индонезия, е в съответствие с международните стандарти за безопасност. След одита на ИКАО от май 2014 г., DGCA е финализирала своя план за корективни действия и понастоящем изпълнява тези действия.

(42) На 28 декември 2014 г. полет QZ8501 на въздушния превозвач *Indonesia AirAsia* претърпя произшествие над Яванско море. Въздухоплавателното средство бе унищожено и загинаха всички пътници и екипажът. Националната комисия по безопасност на транспорта (NTSC) на Индонезия разследва произшествието и окончателен доклад се очаква преди края на 2015 г.

(43) През януари 2015 г. представители на Комисията посетиха Индонезия, за да обсъдят резултатите от одита на ИКАО от май 2014 г., с цел да се гарантира, че нивото на надзора на безопасността на онези въздушни превозвачи, които вече не са включени в списъка на Съюза, продължава да е такова, че да няма основания за включването им в този списък. Представителите на Комисията се срещнаха с индонезийския министър на транспорта и представители на DGCA на Индонезия, на Националната комисия по безопасност на транспорта и на засегнатите въздушни превозвачи. Въздушните превозвачи направиха добър преглед на своите системи за управление на безопасността и прилагането на международните стандарти за безопасност.

(44) С писмо от 31 март 2015 г. DGCA предостави изчерпателна информация относно корективните действия, които са в ход за разрешаване на установените от ИКАО проблеми. Освен това DGCA предостави информация за надзора на безопасността на всички засегнати въздушни превозвачи. След анализа на предоставената информация Комисията поиска допълнителни разяснения по отношение на надзора на безопасността на въздушните превозвачи, сертифицирани в Индонезия, и актуалния списък на притежателите на свидетелства за авиационни оператори в Индонезия.

(45) С писмо от 13 май 2015 г. бяха предоставени тези допълнителни разяснения. Предоставена бе информация за програмата за наблюдение и надзор върху тези въздушни превозвачи, които понастоящем са освободени от оперативната забрана, а именно *PT. Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua* и *Indonesia Air Asia*. Въз основа на предоставената информация бе заключено, че DGCA упражнява надзор върху безопасността на тези въздушни превозвачи и че няма информация относно безопасността, която да обосновава решение за налагане на оперативна забрана.

(46) В същото писмо DGCA на Индонезия уведоми Комисията, че са отнети свидетелствата за авиационен оператор на въздушните превозвачи *Mandala Airlines* (AOC No 121-005), *Merpati Nusantara Airlines* (AOC No 121-002), *Sky Aviation* (AOC No 121-028 и 135-044) и *Republik Express* (AOC No 121-040). Поради това въздушният превозвач *Mandala Airlines* следва да бъде заличен от списъка на освободените въздушни превозвачи от Индонезия, а *Merpati Nusantara Airlines*, *Sky Aviation* и *Republik Express* следва да бъдат заличени от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

(47) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, се приема, че списъкът на Съюза на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да се измени така, че въздушният превозвач *Mandala Airlines* да бъде заличен от от списъка на освободените въздушни превозвачи и въздушните превозвачи *Merpati NusantaraAirlines*, *Sky Aviation* и *Republik Express* да бъдат заличени от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

Въздушни превозвачи от Иран

(48) На 30 март 2010 г. въздушният превозвач *Iran Air*, сертифициран от Организацията за гражданска авиация на Ислямска република Иран, бе включен в приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006 ([1]). На 5 юли 2010 г., след извършено от Съюза посещение за оценка на място, оперативните ограничения на въздухоплавателния флот на *Iran Air* бяха допълнително уточнени ([2]).

(49) *Iran Air* предостави на Комисията информация относно настоящия си въздухоплавателен флот, подкрепена със съответната документация. Въздушният превозвач поиска въздухоплавателните средства от тип A320 да бъдат изключени от оперативните ограничения, за да може да извършва полети с тях в Съюза. До този момент обаче не беше възможно предоставените доказателства да бъдат проверени на техническа среща и/или посещение за оценка на място от страна на Съюза. Поради това на този етап не може да се вземе решение дали да се позволят полетите на *Iran Air* с въздухоплавателни средства от тип A320.

(50) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, се приема, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Съюза на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на въздушни превозвачи, сертифицирани в Иран.

Въздушни превозвачи от Казахстан

(51) Комисията продължава да наблюдава как Казахстан прилага плана за коригиращи действия след проведената на място от ИКАО през 2014 г. координирана мисия за проверка (ICVM). Тази мисия потвърди отстраняването на причините за едно сериозно опасение относно безопасността в областта на летателната годност и цялостния напредък в прилагането на международните стандарти за безопасност. ИКАО обаче установи сериозни недостатъци в областта на въздушните операции и дори разшири сериозното опасение относно безопасността, свързано с тази област.

(52) На 27 април 2015 г. се проведоха технически консултации с Комисията за гражданско въздухоплаване на Казахстан (CAC), с цел CAC да може да предостави на Комисията актуализирана информация за дейностите си по надзора, както и за краткосрочните и средносрочните си приоритети. Според предоставената от CAC информация са били започнати някои коригиращи действия. Други коригиращи действия са на различни етапи на изпълнение. Според CAC нейните приоритети за 2015 г. включват въвеждането на пететапен процес на лицензиране на авиационните оператори, разработването на процедури за специални разрешения, наемането на допълнителен технически персонал, разработването и изпълнението на програма за надзор на безопасността и план за инспекции, въвеждането на нови контролни списъци за инспекции и одити, обучението на инспектори и предоставянето на компетентност на инспекторите да изпълняват своите надзорни и контролни функции.

(53) По време на техническите консултации от *Air Astana* информираха, че през април 2015 г. CAC е подновила тяхното свидетелство на въздушен превозвач. Освен това въздушният превозвач е предоставял редовно актуална информация за своите полети, както и за дейностите си по обучение и поддръжка.

([1]) Регламент за изпълнение (ЕС) № 273/2010 на Комисията от 30 март 2010 г. (ОВ L 84, 31.3.2010 г., стр. 25). Вж. по-конкретно съображения 41—49 от този регламент.

([2]) Регламент за изпълнение (ЕС) № 590/2010 на Комисията от 5 юли 2010 г. (ОВ L 170, 6.7.2010 г., стр. 9). Вж. по-конкретно съображения 60—71 от този регламент.

(54) Освен това по време на техническите консултации през април 2015 г. въздушният превозвач *SCAT Air Company* уведоми Комисията, че вече е преминал одит на експлоатационната безопасност, проведен от Международната асоциация за въздушен транспорт, и че очаква до края на 2015 г. да получи съответния одитен сертификат, след като е отстранил успешно оставащите несъответствия.

(55) Въз основа на информацията, която е на разположение на Комисията, както и на обсъжданията, проведени по време на техническите консултации, се стигна до заключението, че Казахстан продължава да среща трудности в прилагането на международните стандарти за безопасност. Комисията силно насърчава САС да положи повече усилия за прилагането на международните стандарти за безопасност, като предпоставка за това Комисията да разгледа положително едно допълнително намаляване на ограниченията, които понастоящем са наложени на въздушните превозвачи под надзора на САС.

(56) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, се приема, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Съюза на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на въздушните превозвачи от Казахстан.

(57) Необходимо е държавите членки да продължат да следят дали *Air Astana* ефективно прилага съответните стандарти за безопасност чрез приоритетни наземни инспекции на въздухоплавателните средства на този превозвач в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012.

Въздушни превозвачи от Ливан

(58) Понастоящем се водят консултации с Генералната дирекция за гражданско въздухоплаване (DGCA) на Ливан, които трябва да потвърдят дали Ливан изпълнява плана за корективни действия, разработен в отговор на констатациите и на сериозното опасение относно безопасността, породено след координираната мисия за проверка на ИКАО през декември 2012 г.

(59) На 9 април 2015 г. съветникът на министъра на транспорта на Ливан уведоми Комисията и ЕААБ по време на среща в Брюксел за създаването на Съвет към органа за гражданско въздухоплаване. Той също така спомена предложенията за отделяне на функциите за надзор на безопасността от тези по предоставяне на услуги — понастоящем двете са съвместени в рамките на DGCA на Ливан. Допълнителна информация беше предоставена за стъпките, които DGCA предприема заедно с ИКАО. През март 2015 г. бе проведена мисия на екипа за безопасност на регионалната служба на ИКАО, за да се провери постигнатия напредък в прилагането на действията за отстраняване на причините за сериозното опасение относно безопасността.

(60) Като последващо действие по проекта за Средиземноморското звено за авиационна безопасност от септември 2014 г. до март 2015 г. чрез ЕААБ Комисията предостави техническа помощ на DGCA на Ливан за прилагането на международните стандарти за безопасност. С тези дейности DGCA на Ливан бе подпомогната в изпълнението на корективните действия, подобряването на нейните вътрешни процедури, ръководства и наръчници и нейната подготовка за подобрена организационна структура.

(61) Наличната информация за безопасността не обосновава решение за налагане на забрана или оперативни ограничения на въздушните превозвачи, сертифицирани в Ливан. Комисията счете обаче, че положението следва да продължи да бъде следено отблизо. Консултациите с ливанските компетентни органи трябва да продължават в съответствие с член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 473/2006.

(62) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, се приема, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Съюза на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, така че в него да бъдат включени въздушни превозвачи от Ливан.

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

Въздушни превозвачи от Либия

(64) Комисията продължава да изпитва загриженост по отношение на състоянието на безопасността на въздухоплаването в Либия. Признатото от Съюза правителство определи нов компетентен орган, Органа за гражданско въздухоплаване на Либия (LCAA). Някои задачи, свързани с безопасността на въздухоплаването, като например публикуването на „Известия за авиаторите“ (NOTAM), бяха възложени от LCAA на компетентни органи на други държави. Бившият компетентен орган за гражданско въздухоплаване на Либия (LYCAA) обаче продължава да функционира и да разпространява NOTAM в допълнение към тези, които се публикуват от името на LCAA. Това би могло да има последици за безопасността на въздухоплаването, тъй като публикуваните от двете организации NOTAM може да съдържат противоречиви данни, ако се отнасят за едно и също въздушно пространство или едни и същи летища.

(65) Комисията влезе в контакт с LCAA, но не ѝ бе предоставена полезна и проверима информация относно настоящото положение във връзка с надзора над гражданското въздухоплаване или състоянието на безопасността на въздухоплаването в Либия.

(66) Предвид настоящата неясна и нестабилна ситуация в Либия и ограничения капацитет на LYCAA да упражнява подходящ надзор върху либийските въздушни превозвачи и да контролира непосредствените рискове за безопасността, се счита, че Либия не може да изпълни международните си задължения по отношение на авиационната безопасност.

(67) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, се приема, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Съюза на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на въздушните превозвачи от Либия.

Въздушни превозвачи от Мадагаскар

(68) Консултациите с компетентния орган на Мадагаскар (Aviation Civile de Madagascar, ACM’) продължават активно с цел да се проследи неговият напредък в усилията му да гарантира, че надзорът върху безопасността на всички сертифицирани в Мадагаскар въздушни превозвачи отговаря на международните стандарти за безопасност.

(69) На 28 април 2015 г. Комисията, подпомагана от ЕААБ, проведе консултативна среща с ACM и представители на въздушния превозвач *Air Madagascar*. По време на срещата ACM и въздушният превозвач предоставиха информация относно напредъка в изпълнението на техните съответни планове за коригиращи и превантивни действия, насочени към отстраняване на опасенията относно безопасността, изразени по време на посещението за оценка на ЕС в Мадагаскар през февруари 2014 г.

(70) В частност ACM докладва за напредъка в обучението на своите инспектори, извършено в рамките на програмата за техническа помощ на ИКАО (SAFE), и изрази мнение, че към момента на срещата действащите квалифицирани инспектори са преминали около 65 % от необходимото обучение, за да може ACM да достигне приемливо ниво на ефективност при изпълнението на своите задължения за надзор. Макар програмата за надзор през 2014 г. да е била изпълнена с помощта на трети страни, ACM изрази увереност, че програмата за надзор през 2015 г. ще покаже, че органът е в състояние да изпълнява своите задължения за надзор. Освен това ACM информира, че наскоро е решил да отмени свидетелството за авиационен оператор на въздушните превозвачи *Aeromarine*, *Henri Fraise Fils Transport Aérien* и *Insolite Travel Fl*, както и одобрението на организацията за обучение Ecole Nationale d’Enseignement de l’Aéronautique et de la Météorologie. Накрая ACM подчерта, че ИКАО в момента извършва оценка от разстояние на критичните елементи 1 до 5 от система за надзор на безопасността и че тази оценка следва да приключи през юли 2015 г.

(71) В допълнение към информацията за своя план за коригиращи и превантивни действия въздушният превозвач *Air Madagascar* представи най-новите данни относно развитието на въздухоплавателния си флот и в частност уведоми, че се обмисля придобиването на трето въздухоплавателно средство от тип ATR 72-600 и че се планира двете въздухоплавателни средства от тип Boeing 737-300 през четвъртото тримесечие на 2015 г. да бъдат заменени с въздухоплавателни средства от тип Boeing 737-700.

(72) Комисията взе предвид информацията, представена от ACM и въздушния превозвач *Air Madagascar*. Комисията приветства напредъка, постигнат от ACM и въздушния превозвач *Air Madagascar* чрез създаването на нови процеси или подобряването на съществуващите. Комисията обаче категорично подчертава необходимостта двете

организации да разполагат с необходимия капацитет за ефективно изпълнение на тези процеси. Комисията препоръчва постепенния напредък и също да се избягва само частичното изпълнение на процесите, което беше установено от представители на Съюза по време на посещението за оценка в Мадагаскар през февруари 2014 г.

(73) На 8 май 2015 г. АСМ уведоми Комисията, че въздушният превозвач *Air Madagascar* е подал заявление въздухоплавателното средство от тип Airbus A340-300 с регистрационен знак 5R-EAA да бъде добавено към списъка с въздухоплавателни средства на това дружество, които вече са посочени в приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006.

(74) На 29 май 2015 г. министърът на туризма, транспорта и метеорологията на Мадагаскар изрази желание за преоценка на положението на двете въздухоплавателни средства от тип Airbus A340-300 по време на заседанието на Комитета за авиационна безопасност през юни 2015 г. Ако обаче преоценката и потенциалното изваждане на въздушния превозвач *Air Madagascar* от приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006 не могат да приключат преди срещата през юни 2015 г., той би подкрепил искането на въздушния превозвач *Air Madagascar* за включване на въздухоплавателното средство тип Airbus A340-300 с регистрационен знак 5R-EAA в приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006.

(75) Предвид сериозността на пропуските, установени по повод на посещението за оценка на ЕС в Мадагаскар през февруари 2014 г., Комисията счита, че условията, които позволяват такова включване, по същество не се различават от условията, които трябва да бъдат изпълнени за изваждане на въздушния превозвач *Air Madagascar* от приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006. Прегледът на информацията, представена от АСМ и въздушния превозвач *Air Madagascar* след заседанието на 28 април 2014 г. и имаща за цел да подкрепи включването на въздухоплавателното средство тип Airbus A340-300 с регистрационен знак 5R-EAA в приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006, не показва, че тези условия са изпълнени.

(76) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, се счита, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Съюза на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на въздушните превозвачи от Мадагаскар.

Въздушни превозвачи от Ислямска република Мавритания

(77) На 24 февруари 2015 г. в Брюксел беше проведена техническа среща между Комисията, ЕААБ, няколко държави членки, органа за гражданско въздухоплаване на Мавритания (Agence Nationale de l'Aviation Civile) и въздушния превозвач *Mauritania Airlines International* (MAI). Agence Nationale de l'Aviation Civile представи състоянието на безопасността в Мавритания и своя държавен план за безопасност, като изтъкна добрите резултати от одита на ИКАО, най-вече високото ниво на ефективно прилагане на международните стандарти за безопасност. MAI представиха направеното след последните констатации по SAFA и обяви, че би се регистрирал за одит на експлоатационната безопасност от страна на Международната асоциация за въздушен транспорт. MAI потвърди, че по икономически причини е преустановил полетите до някои местоназначения в Съюза и че възнамерява да разработи регионална мрежа в сътрудничество с въздушен превозвач от Съюза. Поради това MAI също така е решил да промени състава на флота си, за да извършва полети с по-малки въздухоплавателни средства по график с по-висока честота на полетите.

(78) Най-новият анализ по SAFA, предоставен от ЕААБ, показа подобрения в смисъл, че по време на проверки по SAFA в Съюза бяха установени по-малко на брой пропуски, въпреки че някои държави членки подчертаха, че въвеждането на нов тип въздухоплавателни средства във флота на MAI, а именно Embraer ERJ145, не е било осъществено по задоволителен начин. От 10 до 14 март 2015 г. в Нуакшот бе проведен предварителен одит на експлоатационната безопасност от Международната асоциация за въздушен транспорт. Agence Nationale de l'Aviation Civile и MAI представиха на Комисията предварителните резултати от този предварителен одит. Въз основа на тях изглежда, че международните стандарти за безопасност се прилагат по приемлив начин и че няма данни, които да сочат наличието на особено тревожни пропуски по отношение на безопасността.

(79) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, се приема, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Съюза на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, така че в него да бъдат включени въздушни превозвачи от Ислямска република Мавритания.

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

Въздушни превозвачи от Мозамбик

(81) През ноември и декември 2014 г. ИКАО проведе координирана мисия за проверка, за да провери напредъка в прилагането на плана за коригиращи действия на компетентния орган за гражданско въздухоплаване в Мозамбик (Instituto de Aviação Civil de Moçambique, IACM). Координираната мисия на ИКАО включваше проверки на законодателството в областта на гражданското въздухоплаване в Мозамбик, вътрешната организация на IACM, летищата и наземните средства и аеронавигационното обслужване в Мозамбик. Докладът за тази координирана мисия за проверка бе публикуван на 5 май 2015 г. на уебсайта на ИКАО.

(82) Отчитайки постигнатия от IACM напредък в отстраняването на констатираните от ИКАО пропуски, както и усилията на IACM за довършване на въвеждането на система на въздухоплаване, която да отговаря на международните стандарти за безопасност, беше предвидено през 2015 г. да се проведе мисия на Съюза за оценка на безопасността.

(83) Мисията на Съюза за оценка на Мозамбик се състоя през април 2015 г. с участието на експерти от Комисията, ЕААБ и държави членки. Областите, които бяха подложени на оценка, бяха на първичното законодателство за въздухоплаването и нормативната уредба на гражданското въздухоплаване, вътрешната организация на IACM, лицензирането и обучението на персонала, надзорът на летателната годност на въздухоплавателните средства и надзорът на експлоатацията на въздухоплавателните средства.

(84) Тази мисия на Съюза за оценка разкри, че въведената правна уредба съдържа редица отклонения от международните стандарти за безопасност. Преразгледаният основен закон за въздухоплаването, включващ промени, които ще разрешат установените отклонения, предстои да бъде одобрен от правителството. Налице са специфични правни и технически разпоредби, но те са неизчерпателни и непоследователни. Преразгледаният устав на IACM, с който на IACM се предоставя необходимата финансова и оперативна самостоятелност и се отстраняват установените недостатъци в тази област, също предстои да бъде одобрен от правителството. Макар и в общи линии набирането на персонал да е приключило и някои от планираните организационни промени да са били въведени, значителна част от мерките по изпълнение, които трябва да последват, все още предстои да бъдат довършени.

(85) Мисията на Съюза за оценка установи също така слабости и недостатъци в различни области на работата на IACM, включително лицензирането и обучението на персонала, надзора на летателната годност и операциите на въздухоплавателните средства. При трите оператора, които въз основа на подходяща извадка бяха посетени, екипът на Съюза за оценка установи съществени пропуски по отношение на съхраняването на данни, неточни наръчници, хлабави организационни механизми и лоши практики по поддръжка. Докато за някои от тях изцяло е отговорен операторът, много от тях могат да бъдат разглеждани като признаци за липса на подходящ надзор от страна на органа.

(86) От друга страна, IACM демонстрира твърдо намерение да продължи да работи за крайната си цел — постигане на система на въздухоплаване, която да отговаря на международните стандарти за безопасност, и продължава да се ползва от пълната подкрепа и одобрение от правителството. IACM обаче и занапред ще има нужда от професионално, компетентно и обективно ръководство. Заедно с IACM и ЕААБ Комисията подготвя предоставянето на такава техническа помощ, която да съдейства за отстраняването на все още съществуващите недостатъци и за приключването на процеса на изграждане на вътрешен капацитет, необходим за постигане на необходимата устойчивост.

(87) Мисията на Съюза за оценка позволи на Комисията да заключи, че IACM е показал значителен напредък в прилагането на международните стандарти за безопасност, но в Мозамбик продължават да съществуват значителни недостатъци в системата за надзор на безопасността. На този етап способността на IACM да контролира дейностите на гражданското въздухоплаване в Мозамбик все още не е достигнала достатъчно високо ниво, за да отговаря на международните стандарти за безопасност. Поради това няма достатъчно доказателства в подкрепа на едно решение за облекчаване на оперативната забрана на всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Мозамбик.

(88) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, се приема, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Съюза на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на въздушните превозвачи от Мозамбик.

Въздушни превозвачи от Филипините

(89) През март 2010 г. всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Република Филипини, бяха включени в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 ([1]), въз основа на потвърдени доказателства за недостатъчната способност на органите, отговорни за надзора върху тези въздушни превозвачи, да намерят решение за пропуските по отношение на безопасността. Недостатъчни бяха и доказателствата за съответствие с приложимите международни стандарти за безопасност и препоръчани практики от страна на въздушните превозвачи, сертифицирани в Република Филипини.

(90) През юли 2013 г. въздушният превозвач *Philippine Airlines* бе заличен от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 ([2]). През април 2014 г. и въздушният превозвач *Cebu Pacific Air* бе заличен от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 ([3]). И двете решения се основават на посещение за оценка на място, проведено от Съюза през юни 2013 г., на подобрения надзор на безопасността от страна на компетентния орган за гражданско въздухоплаване на Филипините (CAAP) по отношение на тези въздушни превозвачи и на способността на тези въздушни превозвачи да гарантират действителното спазване на международните стандарти за безопасност. Освен това през април 2014 г. Федералната авиационна администрация на САЩ обяви своето решение да повиши равнището на съответствие на Филипините от категория 2 на категория 1 по отношение на програмата за оценка на безопасността на международното въздухоплаване.

(91) На 10 март 2015 г. се проведоха технически консултации между експерти от Комисията, ЕААБ, една държава членка, висши представители от CAAP и три въздушни превозвача, сертифицирани във Филипините, а именно *Zest Airways Inc. (Dba 'Air Asia Zest'), Air Philippines Corporation* и *South East Asian Airlines (SEAir) Inc*. CAAP представи актуална информация във връзка с текущите организационни подобрения, включително реорганизацията на своята Служба за инспекции на авиационните стандарти, както и данни за обучението за инспекторите от CAAP. Освен това CAAP представи информация за надзора на безопасността, който той упражнява върху следните въздушни превозвачи: *Air Asia Zest, Air Philippines Corporation* and *South East Asian Airlines (SEAir) Inc*. По отношение на упражнявания от CAAP надзор на безопасността данните, представени по време на срещата, включваха планираната изисквана минимална годишна програма за инспекции за всеки отделен превозвач, както и подробности за дейностите по надзор, свързани с всеки от тях. Освен това CAAP представи на срещата актуализирана информация относно изпълнението на държавната програма за безопасността на Филипините. Тази актуализация съдържа конкретна информация за държавната програма на Филипините за безопасността на пистите за излитане и кацане, включително свързаната с нея програма за обучение и повишаване на осведомеността. CAAP също така предостави актуализирана информация за разследването на отклонението от пистата на въздухоплавателно средство на *Air Asia Zest*, станало на 30 декември 2014 г.

(92) В рамките на техническите консултации на 10 март 2015 г. всеки от превозвачите *Air Asia Zest, Air Philippines Corporation* и *South East Asian Airlines (SEAir) Inc* обясни функционирането на своите операции. Представената от всеки въздушен превозвач информация включваше и данни за организационната структура и функционирането на техните отдели „Безопасност и осигуряване на качеството“. По-специално беше представена информация за настоящия въздухоплавателен флот, за мерките в отговор на пропуските по отношение на безопасността при всеки въздушен превозвач и за вътрешните мерки за осигуряване на качеството. Освен това всеки превозвач представи своята програма за наблюдение на полетните данни.

(93) Въз основа на доказателствата, представени по време на тези технически консултации, през април 2015 г. Съюзът направи посещение за оценка на място във Филипините. В него взеха участие експерти от Комисията, ЕААБ и държави членки. Посещението за оценка се състоя в служебните помещения на CAAP и, въз основа на извадка, при няколко въздушни превозвача, сертифицирани във Филипините, а именно *Air Asia Inc, Air Asia Zest, Air Philippines Corporation, Island Aviation Inc, Magnum Air (Skyjet) Inc, South East Asian Airlines (SEAir) Inc* и *South East Asian Airlines (SEAIR) International*.

(94) Наред с другото по време на посещението за оценка на място бе доказано, че в Службата за инспекции на авиационните стандарти има 173 служители, на които е пряко възложено да извършват сертифицирането и да упражняват надзор. От доказателствата в извадката беше потвърдено, че инспекторите за основните операции и поддръжката са достатъчно опитни, за да упражняват действителен надзор, и че те са преминали целенасочено обучение във връзка с надзорните им отговорности. За да подпомогне инспекторите си при изпълнението на техните задължения по надзор, CAAP е съставила помощен наръчник за инспекторите, който включва структурирани контролни списъци, документация с технически указания от CAAP, формуляри за инспекциите и справочна документация за надзора.

([1]) Регламент за изпълнение (ЕС) № 273/2010 на Комисията от 30 март 2010 г. (ОВ L 84, 31.3.2010 г., стр. 25). Вж. по-конкретно съображения 74—87 от този регламент.

([2]) Регламент за изпълнение (ЕС) № 659/2013 на Комисията от 10 юли 2013 г. (ОВ L 190, 11.7.2013 г., стр. 54). Вж. по-конкретно съображения 80—94 от този регламент.

([3]) Регламент за изпълнение (ЕС) № 368/2014 на Комисията от 10 април 2014 г. (ОВ L 108, 11.4.2014 г., стр. 16). Вж. по-конкретно съображения 102—119 от този регламент.

(95) От доказателствата, представени от CAAP по време на посещението за оценка на място, стана също така ясно, че CAAP използва база данни за докладване и проследяване на надзора на безопасността в гражданското въздухоплаване (CASORT) за подпомагане на планирането на минималния годишен график за инспекции. За да могат отделни инспектори да изготвят структуриран график за надзор, CAAP публикува „Насоки за националната програма за надзор и инспекции“. Този документ съдържа варианти за целенасочени проверки, когато даден притежател на свидетелство за авиационни оператори (CAO) не постига задоволителни резултати. По отношение на издаването и подновяването на CAO CAAP публикува „Наръчник за лицензиране на авиационните оператори и управление“. По време на посещението за оценка бе направена извадка от досиетата за сертифициране и подновяване на AOC за 9 въздушни превозвача, сертифицирани от CAAP, включително всички въздушни превозвачи, които бяха посетени от екипа на ЕС за оценка. Освен това бяха наблюдавани инспектори от CAAP, извършващи конкретна дейност по надзор. Установено бе, че планирането и осъществяването на тази дейност са на задоволително ниво.

(96) Въз основа на подходяща извадка седем от сертифицираните във Филипините въздушни превозвачи бяха посетени от представители на Съюза по време на посещението за оценка на място. В тази извадка бяха включени четирите най-големи сертифицирани във Филипините въздушни превозвачи, които все още фигурират в приложение A към Регламент (ЕО) № 474/2006. Целта на посещението беше да се провери до каква степен те спазват международните стандарти за безопасност. В съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, посещението имаше също така за цел да се оценят готовността и способността на всеки от тези въздушни превозвачи да намерят решение за пропуските по отношение на безопасността. Основното заключение от посещенията на тези въздушни превозвачи е, че са налице както готовност за отстраняване на тези пропуски, така и принципен капацитет това да бъде извършено.

(97) След посещението за оценка на място, по отношение на общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, се стигна до заключението, че компетентният орган за гражданско въздухоплаване на Филипините има желание и капацитет за отстраняване на пропуските по отношение на безопасността и е достатъчно способен да прилага и, когато е необходимо, да налага съответните международни стандарти за безопасност, включително нормативната уредба на гражданското въздухоплаване на Филипините.

(98) На 10 юни 2015 г. CAAP беше изслушан от Комитета за авиационна безопасност. По този повод и въз основа на подходяща извадка бяха изслушани и три от сертифицираните във Филипините въздушни превозвачи (*Air Asia Zest, Air Philippines Corporation* and *Cebgo Inc*, предишният *South East Asian Airlines (SEAir) Inc*).

(99) CAAP запозна Комитета с настоящата организационна структура на своята Служба за инспекции на авиационните стандарти, представи информация за персонала, на който са възложени задачи по надзора на безопасността, както и цялостна картина на въздухоплавателната дейност във Филипините. Органът докладва също, че е отговорен за надзора на 36 притежатели на CAO и че е категоризирал девет от тях като операторите на големи въздухоплавателни средства. Освен това CAAP направи обобщение на надзора, насрочен за 2015 г. по отношение на трите въздушни превозвача, участвали в изслушването. CAAP подчерта също така ангажимента си като компетентен орган на Филипините да продължи работата по своя план-график за постоянно усъвършенстване.

(100) В изложението си CAAP обобщи плана си за корективни действия по отношение на наблюденията, направени от екипа на ЕС за оценка по време на посещението за оценка на място. Представените корективни действия се съсредоточават върху някои приоритетни въпроси, като например подобряването на програмата на CAAP за обучение на инспектори, подобряване на инфраструктурата за прилагане на информационни технологии, продължаване на мерките за усъвършенстване на уменията на инспектиращия персонал и ангажимент да продължи работата по стандартизацията на надзора за безопасност. Освен това CAAP представи конкретни данни за подобренията на инфраструктурата, включително мерки във връзка с държавната програма за безопасността на пистите.

(101) *Air Philippines Corporation* представи информация за своята организационна структура, своите планове по отношение на въздухоплавателния флот и конкретни данни за своята система за управление на безопасността. Органът докладва за своята структура за осигуряване на безопасността, за докладването и управлението, свързани с безопасността, и за своята програма за наблюдение на полетните данни, включително как се осъществява непрекъснато наблюдение на действията в отговор на забелязаните пропуски. Освен това от *Air Philippines Corporation* информираха подробно за своята роля да осигуряват безопасност и за това как прилагат процедури за управление на промените. В допълнение въздушният превозвач съобщи какви действия са били предприети в отговор на наблюденията, направени от Съюза по време на посещението за оценка на място.

(102) От *Cebgo Inc* представиха подробна информация за своите структура на управление, система за управление на безопасността, програма за предотвратяване на произшествия и за безопасност на полетите, програма за управление на полетните данни, система за управление на качеството и контрол на летателната годност и техническото обслужване. Данните включваха и целите на превозвача за 2015 г. по отношение на безопасността и факти относно прилагания от тях процес на докладване по отношение на безопасността. *Cebgo Inc* информира за своите пет приоритета във връзка с безопасността и за предприетите по тях мерки. Освен това въздушният превозвач съобщи за предприетите действия в отговор на наблюденията, направени от Съюза по време на посещението за оценка на място.

(103) От *Air Asia Zest* представиха подробна информация за своите флот, организационна структура и отдел за управление на безопасността и качеството. Данните включваха високите цели на превозвача за безопасност, прилагания процес на докладване по отношение на безопасността и програмата за анализ на полетните данни, както и неговите пет приоритета във връзка с безопасността. Освен това въздушният превозвач съобщи за предприетите действия в отговор на наблюденията, направени от Съюза по време на посещението за оценка на място.

(104) Въз основа на цялата налична информация, включително резултатите от посещението за оценка на място и информацията, представена по време на изслушването пред Комитета за авиационна безопасност, Комисията счита, че CAAP за продължителен период от време е постигнал трайни подобрения. Признава се също така, че е налице готовност от страна на CAAP да сътрудничи постоянно с Комисията и че CAAP очевидно признава необходимостта от неспирни усилия за по-нататъшното усъвършенстване на упражнявания надзор на безопасността и на надзорните си процедури. Оценките сочат, че CAAP е способен да изпълнява своите задължения по отношение на надзора върху въздушните превозвачи, сертифицирани във Филипините. В рамките на изслушването от Комитета за авиационна безопасност CAAP се ангажира с цялостен и постоянен диалог с Комисията по въпросите на безопасността, включително чрез допълнителни срещи, ако и когато Комисията прецени за необходимо.

(105) Комисията отбеляза, че и трите въздушни превозвача, сертифицирани във Филипините, които въз основа на подходяща извадка бяха поканени на изслушването пред Комитета за авиационна безопасност, се представиха на задоволително ниво и са в състояние да предоставят конкретни данни във връзка с безопасното извършване на съответните им операции. Комисията е на мнение, че са налице достатъчно доказателства за съответствие с приложимите международни стандарти за безопасност и препоръчани практики от страна на въздушните превозвачи, сертифицирани в Република Филипини.

(106) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, се приема, че списъкът на Съюза на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да се измени така, че да бъдат заличени всички сертифицирани в Република Филипини въздушни превозвачи от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

(107) Държавите членки ще продължат да следят дали всички въздушни превозвачи от Филипините ефективно прилагат съответните стандарти за безопасност чрез приоритетни наземни инспекции на въздухоплавателните средства на тези превозвачи в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012. В случай че резултатите от тази инспекции или всяка друга имаща отношение към безопасността информация показват, 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 Руската федерация

(108) Комисията, ЕААБ и държавите членки продължаваха да следят отблизо показателите за безопасност на сертифицираните в Руската федерация въздушни превозвачи, които извършват полети в границите на Съюза, включително чрез приоритетни наземни инспекции на някои руски въздушни превозвачи в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012.

(109) На 23 март 2015 г. Комисията, подпомагана от ЕААБ, проведе среща с представители на Руската федерална агенция за въздушен транспорт (ФАВТ). Срещата имаше за цел преглед на показателите за безопасност на руските въздушни превозвачи, на които през периода между 10 март 2014 г. и 9 март 2015 г. бяха извършени наземни инспекции по SAFA, и да се установят случаите, които изискват специално внимание. По време на срещата ФАВТ пое ангажимент да следи някои случаи на неспазване на изискванията, които все още не са адекватно решени, и да запознае Комисията с актуалното състояние по въпроса преди края на май.

(110) ФАВТ уведоми Комисията, че вследствие на разширяването на системата на SAFA тя контролира показателите по SAFA на руски въздушни превозвачи и в някои трети държави. Освен това ФАВТ съобщи, че е назначила нови инспектори по безопасност, които да се занимават с въздушни превозвачи, които имат все още неотстранени проблеми, установени при инспекции по програмата SAFA. ФАВТ изрази очакването, че този надзор ще увеличи допълнително скоростта на реагиране и качеството на коригиращите действия от страна на операторите. ФАВТ също така представи на Комисията най-нова информация относно последните окончателни и временни отнемания на свидетелства за авиационен оператор, извършени под нейна отговорност.

(111) Въз основа на наличната информация Комисията стигна до заключението, че не е необходимо Комитетът по авиационна безопасност да изслушва руския въздухоплавателен орган и сертифицирани в Руската федерация въздушни превозвачи.

(112) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, се приема, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Съюза на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, така че в него да бъдат включени въздушни превозвачи от Руската федерация.

(113) Чрез приоритетни наземни инспекции в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки трябва да продължат да следят дали въздушните превозвачи от Руската федерация ефективно прилагат съответните стандарти за безопасност.

(114) В случай че при тези инспекции бъде установен непосредствен риск за безопасността, произтичащ от неспазване на съответните стандарти за безопасност, Комисията може да бъде принудена да предприеме действия срещу въздушни превозвачи от Руската федерация в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Судан

(115) Въз основа на редовните контакти между органа за гражданско въздухоплаване на Судан (SCAA) и Комисията по всичко личи, че SCAA е постигнал явен напредък по отношение на надзорните си дейности за въздушните превозвачи, сертифицирани в Судан. Освен това SCAA информира Комисията, че някои въздушни превозвачи са отбелязали забележим напредък в прилагането на международните стандарти за безопасност.

(116) От SCAA бе изразено съгласие през октомври 2015 г. да посрещнат представители на Съюза за посещение за оценка на място. Това посещение за оценка се планира с оглед да се провери предоставената от SCAA информация и да се събере допълнителна информация в подкрепа на евентуално решение по отношение на въздушните превозвачи, сертифицирани в Судан. Към настоящия момент няма достатъчно налична информация в подкрепа на решение по отношение на въздушните превозвачи, сертифицирани в Судан.

(117) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, се приема, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Съюза на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на въздушните превозвачи от Судан.

Въздушни превозвачи от Тайланд

(118) През януари 2015 г. ИКАО проведе в Кралство Тайланд изчерпателен одит върху подхода за непрекъснато наблюдение в рамките на Всеобщата програма за одит на надзор на безопасността. Като цяло бе установено, че действителното прилагане на международните стандарти за безопасност в Тайланд е доста под средното в световен мащаб. Въз основа на резултатите от одита ИКАО формулира сериозно опасение относно безопасността във връзка със сертифицирането на въздушните превозвачи, включително разрешаването на специфични оперативни процедури. Управлението за гражданско въздухоплаване (DCA) на Тайланд представи на ИКАО план за коригиращи действия в отговор на констатациите.

(119) DCA се обърна към Европейския съюз и ЕААБ за техническо съдействие за отстраняването на пропуските, които бяха установени от ИКАО. През април 2015 ЕААБ проведе мисия за техническо съдействие в Тайланд и през следващите месеци ще бъде оказана допълнителна техническа помощ и сътрудничеството ще продължи.

(120) Въз основа на резултатите от одита на ИКАО и препоръките вследствие на мисията за техническо съдействие DCA на Тайланд и въздушният превозвач *Thai Airways International*, бяха поканени за технически консултации в Брюксел, за да се събере допълнителна информация за краткосрочните, средносрочните и дългосрочните коригиращи действия на DCA. Както DCA на Тайланд, така и *Thai Airways International* приветстваха тази покана и предоставиха по прозрачен начин цялата поискана преди срещата информация.

(121) По време на техническите консултации, които се проведоха на 3 юни 2015 г., както DCA, така и *Thai Airways International* показаха решимост да се ангажират и предоставиха възможно най-пълна информация. DCA подчерта, че правителството на Тайланд напълно осъзнава значението на безопасността на гражданското въздухоплаване и е поело ангажимент да предостави необходимите средства за подобряване на системата за надзор на безопасността на DCA на Тайланд, което скоро ще бъде реорганизирано в орган за гражданското въздухоплаване на Тайланд и ще има значително по-голям бюджет.

(122) *Thai Airways International* представи по ясен начин своята система за управление на безопасността и качеството. Въздушният превозвач показа, че е в състояние да гарантира необходимото съответствие с международните стандарти за безопасност.

(123) Комисията е на мнение, че наличната информация за безопасността не обосновава решение за налагане на забрана или оперативни ограничения на въздушните превозвачи, сертифицирани в Тайланд. Комисията обаче счита, че положението следва да продължи да бъде следено отблизо.

(124) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, се приема, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Съюза на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на въздушни превозвачи от Тайланд.

(125) Чрез приоритетни наземни инспекции в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки ще продължат да следят дали въздушните превозвачи, сертифицирани в Тайланд, ефективно прилагат съответните стандарти за безопасност.

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

Въздушни превозвачи от Йемен

(127) С писмо от 10 април 2015 г. Комисията отправи запитване до органа за гражданското въздухоплаване и метеорология на Йемен (CAMA), дали влошаващата се обстановка на несигурност в Йемен засяга способността на CAMA да осигурява надзора на безопасността на въздушните превозвачи, сертифицирани в Йемен.

(128) На 18 май 2015 г. въздушният превозвач *Yemen Airways (Yemenia)* съобщи на Комисията, че поради влошаващата се обстановка в Йемен той е преустановил дейността си в края на март 2015 г. Освен това в съобщението на *Yemenia* бе посочено, че неговите въздухоплавателни средства са били подслонени на различни места извън Йемен. С писмо от 1 юни 2015 г. CAMA информира Комисията, че въздухоплавателните средства на *Yemenia* вече не се намират в Йемен и че CAMA възнамерява да съгласува своите задължения по надзор на безопасността с въздухоплавателните органи в държавите, където се намират понастоящем въздухоплавателните средства. В същото писмо CAMA посочи, че поради влошаващата се обстановка на несигурност в Йемен понастоящем в страната не се провеждат много въздушни операции.

(129) Въз основа на информацията, получена от CAMA и *Yemenia*, се стигна до заключението, че положението следва да продължи да бъде следено отблизо, но на този етап няма достатъчно доказателства в подкрепа на решение за налагане на забрана върху въздушни превозвачи, сертифицирани в Йемен.

(130) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, се приема, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Съюза на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на въздушни превозвачи от Йемен.

(131) Чрез приоритетни наземни инспекции в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки ще продължат да следят дали въздушните превозвачи, сертифицирани в Йемен, ефективно прилагат съответните стандарти за безопасност.

Въздушни превозвачи от Замбия

(132) На 25 февруари 2015 г. бе проведена техническа среща с участието на висши представители на органа за гражданско въздухоплаване на Замбия (ZCAA), Комисията, ЕААБ и държавите членки. ZCAA направи всеобхватен и прозрачен преглед на стъпките, предприети през миналата година във връзка с изграждането на ZCAA, набирането на персонал за ZCAA, разработването на нормативната уредба на гражданското въздухоплаване в Замбия и подобряването на надзора върху въздушните превозвачи.

(133) Изглежда, че ZCAA отбелязва забележим напредък при решаването на редица констатации на ИКАО и че е създадена здрава основа за по-нататъшното развитие на система за надзор на безопасността на гражданското въздухоплаване в Замбия. По отношение на повечето от осемте критични елемента, определени от ИКАО, които образуват система за надзор на безопасността на гражданското въздухоплаване, предстои обаче все още доста работа.

(134) ZCAA посочи, че ще продължи да работи за прилагането на международните стандарти за безопасност. Комисията възнамерява да извърши допълнителни оценки, за да определи дали ще бъде възможно преди края на октомври 2015 г. да се организира посещение за оценка на място от страна на Съюза с цел да се провери прилагането на международните стандарти за безопасност в Замбия.

(135) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, се приема, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Съюза на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на въздушни превозвачи от Замбия.

Заключителни съображения

(136) Що се отнася до останалите въздушни превозвачи, които понастоящем са включени в списъка на Съюза, Комисията провери дали е целесъобразно списъкът да бъде актуализиран и стигна до извода, че не е целесъобразно. Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, се приема, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Съюза на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на тези въздушни превозвачи.

(137) 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, с цел защита на чувствителната информация и свеждане до минимум на въздействието върху търговията, е необходимо решенията на Комисията в контекста на актуализирането на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана или ограничение в границите на Съюза, да се публикуват в *Официален вестник на Европейския съюз* и да влязат в сила в деня след деня на тяхното публикуване.

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

(139) 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 деня 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 25 юни 2015 година.

За Комисията,

от името на председателя,

Violeta BULC

Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ A

СПИСЪК НА ВЪЗДУШНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ, НА КОИТО Е ЗАБРАНЕНО ДА ИЗВЪРШВАТ ПОЛЕТИ В ЕС, С ИЗКЛЮЧЕНИЯ [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 въздушния превозвач	Държава на оператора
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Суринам
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани 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

[1] На въздушните превозвачи, изброени в приложение A, може да бъде разрешено да упражняват права за въздушни превози, като използват въздухоплавателни средства на мокър лизинг на въздушен превозвач, който не е предмет на оперативна забрана, при условие че 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 въздушния превозвач	Държава на оператора
HELIANG	010	Неизвестен	Република Ангола
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Неизвестен	Република Ангола
MAVEWA	016	Неизвестен	Република Ангола
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Република Ангола
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Бенин, в това число			**Република Бенин**
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Република Бенин
AFRICA AIRWAYS	Неизвестен	AFF	Република Бенин
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Неизвестен	Република Бенин
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	BGL	Република Бенин
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Република Бенин
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	Република Бенин
ROYAL AIR	PEA № 11/ANAC/MDCTTP-PR/ DEA/SCS	BNR	Република Бенин
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Република Бенин
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани 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

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 въздушния превозвач	Държава на оператора
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Република Конго
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Неизвестен	Република Конго
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Неизвестен	Република Конго
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Република Конго
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Демократична република Конго (ДРК), в това число			**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 TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	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)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	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 въздушния превозвач	Държава на оператора
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Демократична република Конго (ДРК)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Джибути, в това число			**Джибути**
DAALLO AIRLINES	Неизвестен	DAO	Джибути
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Екваториална Гвинея, в това число			**Екваториална Гвинея**
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

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 въздушния превозвач	Държава на оператора
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Еритрея, в това число			**Еритрея**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Еритрея
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Еритрея
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Република Габон, с изключение на *Afrijet* и *SN2AG*, които са включени в приложение Б, в това число			**Република Габон**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Република Габон
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Република Габон
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Република Габон
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Република Габон
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Република Габон
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Неизвестен	Република Габон
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Индонезия, с изключение на *Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua* и *Indonesia Air Asia*, в това число			**Република Индонезия**
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	LBZ	Република Индонезия
ASCO NUSA AIR	135-022	Неизвестен	Република Индонезия
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	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 въздушния превозвач	Държава на оператора
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Неизвестен	Република Индонезия
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	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	ESD	Република Индонезия
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Неизвестен	Република Индонезия
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	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 ASIA EXTRA	121-054	Неизвестен	Република Индонезия
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Република Индонезия
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Неизвестен	Република Индонезия
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Република Индонезия
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Република Индонезия
KAL STAR	121-037	KLS	Република Индонезия
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	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 въздушния превозвач	Държава на оператора
KOMALA INDONESIA	135-051	Неизвестен	Република Индонезия
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Република Индонезия
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Република Индонезия
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Република Индонезия
MARTABUANA ABADION	135-049	Неизвестен	Република Индонезия
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Неизвестен	Република Индонезия
MIMIKA AIR	135-007	Неизвестен	Република Индонезия
MY INDO AIRLINES	121-042	Неизвестен	Република Индонезия
NAM AIR	121-058	Неизвестен	Република Индонезия
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Неизвестен	Република Индонезия
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Република Индонезия
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Неизвестен	Република Индонезия
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	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
SMAC	135-015	SMC	Република Индонезия
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Република Индонезия
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	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 въздушния превозвач	Държава на оператора
SURYA AIR	135-046	Неизвестен	Република Индонезия
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Република Индонезия
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Република Индонезия
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Република Индонезия
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Република Индонезия
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Република Индонезия
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Република Индонезия
UNINDO	135-040	Неизвестен	Република Индонезия
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Република Индонезия
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Казахстан, с изключение на *Air Astana*, който е включен в приложение Б, в това число			**Република Казахстан**
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Република Казахстан
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Република Казахстан
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Република Казахстан
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Република Казахстан
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Република Казахстан
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Република Казахстан
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Република Казахстан
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Република Казахстан
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Република Казахстан
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Република Казахстан
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Република Казахстан

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Република Казахстан
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Република Казахстан
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Република Казахстан
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Република Казахстан
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Република Казахстан
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Република Казахстан
SCAT	KZ-01/004	VSV	Република Казахстан
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Република Казахстан
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани 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	CBK	Киргизка република
HELI SKY	47	HAC	Киргизка република
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Киргизка република
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Киргизка република
S GROUP INTERNATIONAL (бивш S GROUP AVIATION)	45	IND	Киргизка република
SKY BISHKEK	43	BIS	Киргизка република
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Киргизка република
SKY WAY AIR	39	SAB	Киргизка република
TEZ JET	46	TEZ	Киргизка република

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
VALOR AIR	07	VAC	Киргизка република
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Либерия			**Либерия**
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Либия, в това число			**Либия**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Либия
AIR LIBYA	004/01	TLR	Либия
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Либия
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Либия
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Либия
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Либия
PETRO AIR	025/08	PEO	Либия
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Република Мозамбик, в това число			**Република Мозамбик**
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Неизвестен	Република Мозамбик
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Неизвестен	Република Мозамбик
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Неизвестен	Република Мозамбик
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Неизвестен	Република Мозамбик
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Неизвестен	Република Мозамбик
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Неизвестен	Република Мозамбик
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Неизвестен	Република Мозамбик
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Неизвестен	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 въздушния превозвач	Държава на оператора
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Република Мозамбик
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Република Мозамбик
MAKOND, LDA	MOZ-20	Неизвестен	Република Мозамбик
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Република Мозамбик
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Неизвестен	Република Мозамбик
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Неизвестен	Република Мозамбик
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Неизвестен	Република Мозамбик
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Република Мозамбик
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Неизвестен	Република Мозамбик
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Непал, в това число			**Република Непал**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Неизвестен	Република Непал
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Неизвестен	Република Непал
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Република Непал
FISHTAIL AIR	017/2001	Неизвестен	Република Непал
GOMA AIR	064/2010	Неизвестен	Република Непал
MAKALU AIR	057A/2009	Неизвестен	Република Непал
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Неизвестен	Република Непал
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Неизвестен	Република Непал
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Неизвестен	Република Непал
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	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 въздушния превозвач	Държава на оператора
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Република Непал
SIMRIK AIR	034/2000	Неизвестен	Република Непал
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Република Непал
SITA AIR	033/2000	Неизвестен	Република Непал
TARA AIR	053/2009	Неизвестен	Република Непал
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Република Непал
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Сао Томе и Принсипи, в това число			**Сао Томе и Принсипи**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Сао Томе и Принсипи
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Сао Томе и Принсипи
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани 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, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Судан, в това число			**Република Судан**
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Република Судан
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	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 въздушния превозвач	Държава на оператора
BADER AIRLINES	35	BDR	Република Судан
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Република Судан
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Република Судан
DOVE AIRLINES	52	DOV	Република Судан
ELIDINER AVIATION	8	DND	Република Судан
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Република Судан
GREEN FLAG AVIATION	17	Неизвестен	Република Судан
HELEJETIC AIR	57	HJT	Република Судан
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Република Судан
KUSH AVIATION	60	KUH	Република Судан
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Република Судан
MID AIRLINES	25	NYL	Република Судан
NOVA AIRLINES	46	NOV	Република Судан
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Република Судан
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Република Судан
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Република Судан
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Замбия, в това число			**Замбия**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Замбия

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

СПИСЪК НА ВЪЗДУШНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ, ОБЕКТ НА ОПЕРАТИВНИ ОГРАНИЧЕНИЯ В РАМКИТЕ НА СЪЮЗА [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 на въздухоплавателните средства с ограничение	Държава на регистрация
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Република Ангола	Целият флот с изключение на: 6 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-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Република Ангола
AIR ASTANA [1]	AK-0475-13	KZR	Казахстан	Целият флот с изключение на: въздухоплавателни средства тип Boeing 767, Boeing 757, Airbus A319/320/321.	Целият флот с изключение на: въздухоплавателни средства от флота на Boeing B767, както е посочено в САО; въздухоплавателни средства от флота на Boeing B757, както е посочено в САО; въздухоплавателни средства от флота на Airbus A319/320/321, както е посочено в 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 BUSINESS SERVICE [2]	002/MTAC/ANAC-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
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-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
IRAN AIR [3]	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

[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 на въздухоплавателните средства с ограничение	Държава на регистрация
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Корейска народнодемократична република	Целият флот с изключение на: 2 въздухоплавателнин 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: въздухоплавателни средства тип Boeing B737 и ATR 72/42, както и 3 въздухоплавателни средства тип DHC 6-300.	Целият флот с изключение на: въздухоплавателни средства от флота на Boeing B737, както е посочено в САО, въздухоплавателни средства от флота на ATR 72/42, както е посочено в САО; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Република Мадагаскар

([1]) 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 границите на ЕС.

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