РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1071/2010 НА КОМИСИЯТА

от 22 ноември 2010 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 от него,

като има предвид, че:

(1) С Регламент (ЕО) № 474/2006 на Комисията от 22 март 2006 г. бе създаден списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, съгласно глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005 [2].

(2) В съответствие с член 4, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 2111/2005 някои държави-членки предоставиха на Комисията информация, която е от значение в контекста на актуализирането на списъка на Общността. Такава информация бе предоставена и от трети държави. Въз основа на това списъкът на Общността следва да се актуализира.

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

(4) Комисията даде възможност на засегнатите въздушни превозвачи да се консултират с предоставените от държавите-членки документи, да изпратят писмени коментари и да направят устни изложения пред Комисията в рамките на 10 работни дни, както и пред Комитета за авиационна безопасност, създаден с Регламент (ЕИО) № 3922/1991 на Съвета от 16 декември 1991 г. относно хармонизирането на техническите изисквания и административните процедури в областта на гражданското въздухоплаване [3].

(5) Комисията потърси за консултация органите, отговорни за регулаторния надзор върху съответните въздушни превозвачи, а в отделни случаи до тях се допитаха и някои държави-членки.

(6) Комитетът за авиационна безопасност изслуша изложенията на Европейската агенция за авиационна безопасност и на Комисията относно основните оперативни заключения, договорени по време на последното заседание на Ръководната група по европейската програма SAFA (ESSG), проведено на 28 и 29 октомври 2010 г. във Виена. По-специално комитетът бе уведомен за изразеното от ESSG одобрение относно въвеждането на доброволна основа на минимална годишна квота на инспекции, които да бъдат провеждани от държавите-членки от 2011 г. нататък.

(7) Комитетът за авиационна безопасност изслуша изложения относно анализа на докладите от всеобхватните одити по безопасността, проведени от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) в рамките на Всеобщата програма за одит на надзора за безопасност (USOAP), както и относно резултатите от сътрудничеството между Комисията и ИКАО по въпросите на безопасността, и по-специално възможностите за обмен на данни по въпросите на безопасността, свързани със степента на спазване на международните стандарти за безопасност и препоръчаните практики.

(8) След заключенията на общото събрание на ИКАО Комисията възложи на Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA) да координира редовния анализ на докладите от обстойните одити по безопасността, провеждани от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) в рамките на Всеобщата програма за одит на надзора за безопасност (USOAP), в които участват експерти от държавите-членки, организирани в работна група, учредена от Комитета за авиационна безопасност. Държавите-членки се приканват да предложат експерти, които да съдействат в тази важна задача.

[1] ОВ L 344, 27.12.2005 г., стр. 15.
[2] ОВ L 84, 23.3.2006 г., стр. 14.
[3] ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 4.

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

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

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

Въздушни превозвачи на Европейския съюз

(12) След получената информация от проведени наземни проверки по програмата SAFA на въздухоплавателни средства на определени въздушни превозвачи от Съюза, както и след специалните инспекции и одити по области, проведени от техните национални въздухоплавателни органи, някои държави-членки предприеха определени принудителни мерки. За тези мерки те уведомиха Комисията и Комитета за авиационна безопасност: Гърция съобщи, че на 2 ноември 2010 г. са отнети свидетелството за авиационен оператор (CAO) и оперативният лиценз на Hellas Jet, след като въздушният превозвач е прекратил дейността си на 30 април 2010 г. Германия съобщи, че на 27 октомври 2010 г. временно е било прекратено CAO на въздушния превозвач ACH Hamburg, а на 30 септември 2010 г. е било наложено ограничение върху CAO на въздушния превозвач Advance Air Luftfahrtgesellschaft с цел изключване на въздухоплавателно средство с регистрация D-CJJJ. Испания потвърди, че CAO на Baleares Link Express продължава да е временно прекратено, считано от 9 юни 2010 г.; Швеция съобщи, че на 29 октомври 2010 г. временно е било прекратено CAO на Viking Airlines AB.

(13) Португалия съобщи, че след сериозни опасения относно оперативната безопасност и поддържането на летателна годност на въздухоплавателни средства, експлоатирани от два португалски въздушни превозвача — Luzair и White, и консултации с Комисията, проведени на 25 октомври 2010 г., компетентните органи на държавата са решили да засилят постоянния надзор на тези превозвачи, за да се гарантира, че те своевременно ще приложат подходящ план за коригиращи действия. Португалия уведоми Комитета за авиационна безопасност относно някои подобрения в показателите за безопасност на въздушния превозвач White. Комисията отбеляза обявените мерки. В рамките на Регламент (ЕО) № 216/2008 EASA ще извърши стандартизационна инспекция в Португалия. На своето следващо заседание Комитетът за авиационна безопасност ще бъде надлежно осведомен за резултатите от това посещение.

Въздушни превозвачи от Ислямска република Афганистан

Kam Air

(14) Съществуват потвърдени данни за пропуски в безопасността на Kam Air, сертифициран в Ислямска република Афганистан. На 11 август 2010 г., преди да се отдели от земята при излитането си от летище Manston (Обединеното кралство), въздухоплавателно средство на Kam Air от тип DC8 с регистрационен номер YA-VIC е ударило опашката си в пистата и в тревната площ извън пистата. При разследването на този сериозен инцидент, предприето от Обединеното кралство, бяха установени сериозни пропуски в оперативния контрол на флота от тип DC8 на Kam Air. Поради тази причина на 2 септември 2010 г. Обединеното кралство наложи национална забрана върху полетите с DC8 от страна на Kam Air.

(15) Също така на 16 септември 2010 г., по време на наземна инспекция по програмата SAFA на въздухоплавателно средство на Kam Air тип Boeing B767 с регистрация YA-KAM, компетентните органи на Австрия установиха множество сериозни пропуски в безопасността ([1]). Вследствие на резултатите от тази наземна проверка по програмата SAFA Австрия заключи, че Kam Air е допуснал сериозни нарушения в оперативните процедури, оборудването, управлението на системите и товаренето на карго. Предвид пропуските, установени при разследването в Обединеното кралство, и тяхното сходство с пропуските, констатирани при наземната инспекция по програмата SAFA на летището във Виена, Австрия наложи национална забрана върху всички полети на Kam Air, считано от 17 септември 2010 г.

(16) В съответствие с член 6 от Регламент № 2111/2005 Комитетът за авиационна безопасност бе уведомен за мерките, въведени от двете държави-членки.

(17) На 6 октомври 2010 г. представители на компетентния орган на Ислямска република Афганистан (MoTCA) и на Kam Air се срещнаха с представители на Комисията и на държавите-членки, за да обсъдят обстоятелствата около инцидента в Manston и проведената в Австрия инспекция по програмата SAFA.

(18) По време на заседанието въздушният превозвач не успя да докаже, че е в състояние да изпълнява съответните международни стандарти за безопасност. Що се отнася до въздухоплавателното средство от тип DC8, то е въведено в експлоатация през март 2010 г. при липса на подходящ управленски надзор и адекватно обучение за екипажите, наети за неговото обслужване. Също така тези екипажи не са получили съответното обучение, независимо от факта, че въздухоплавателното средство е продължило да бъде използвано за международни търговски полети. Въздушният превозвач освен това не е предоставил никакви доказателства, че по време на сериозния инцидент в Обединеното кралство екипажът е бил запознат със задълженията си по време на полет. Що се отнася до въздухоплавателното средство от тип Boeing B-767, представителите на Kam Air обясниха, че въздухоплавателното средство с регистрация YA-KAM, подложено

([1]) ACG-2010-335.

на наземна инспекция в Австрия, е извършвало първия си полет след дълъг престой на земята и не е било адекватно подготвено за експлоатация преди изпълнението на полета до Виена. Въздушният превозвач също така обясни, че поради въвеждането на DC8 управленските ресурси са се оказали недостатъчни и не е било възможно да се гарантира извършването на подходящите дейности, свързани с безопасността, преди отпращането на въздухоплавателното средство.

(19) Въздушният превозвач Kam Air поиска да бъде изслушан от Комитета за авиационна безопасност и направи изложение на 9 ноември 2010 г. Kam Air уведоми комитета, че вече не експлоатира въздухоплавателното средство от тип DC8. Също така, макар Kam Air да е разгледал фактите, довели до наложените от Обединеното кралство и Австрия забрани, превозвачът не е набелязал нито един допуснат от него системен пропуск, който да обясни констатираните несъответствия със стандартите на ИКАО.

(20) На заседанието, проведено на 6 октомври 2010 г., МоТСА не бе в състояние да обясни наличието на две оперативни спецификации за Kam Air, подписани на една и съща дата (29 септември 2010 г.), в една от които се посочва DC8, докато в другата този тип е отстранен. Поради тази причина не стана ясно дали Kam Air е имал разрешение да извършва полети с въздухоплавателни средства от тип DC8, считано от посочената дата. Освен това МоТСА не можа да покаже резултатите от нито една дейност по сертифициране и надзор, извършена по отношение на Kam Air.

(21) Предвид тези констатации и въз основа на общите критерии се преценява, че въздушният превозвач Kam Air не отговаря на общите критерии и следователно следва да бъде включен в приложение А.

Общ надзор на безопасността на въздушните превозвачи от Афганистан

(22) Съществуват потвърдени данни, че понастоящем компетентният орган на Ислямска република Афганистан не е в състояние да прилага и осигурява изпълнението на съответните стандарти за безопасност, както и да надзирава въздухоплавателните средства, използвани от въздушните превозвачи под неговата регулаторна власт в съответствие със задълженията по Чикагската конвенция. Съгласно изложението на МоТСА от 6 октомври 2010 г. в момента компетентният орган изпитва значителни затруднения при изпълнението на своите международни задължения във всички основни елементи на системата за безопасност. Понастоящем той изцяло разчита на експертните кадри, предоставени от ИКАО с цел провеждане на инспекции, като заяви, че поради липса на квалифициран персонал е издал свидетелства за летателна годност на някои въздухоплавателни средства, без да проведе съответните инспекции. Също така първичното законодателство, отнасящо се до експлоатацията на въздухоплавателните средства, е остаряло (от 1972 г.); правителството е получило за одобрение законопроект в тази област, но липсват индикации относно датата на неговото приемане. Освен това правилниците за експлоатация имат единствено незадължителен характер (консултативни насоки).

(23) МоТСА поиска да бъде изслушан от Комитета за авиационна безопасност и направи изложение на 9 ноември 2010 г. Неговите представители се съгласиха, че надзорът, който органът е провеждал до този момент, не е предоставил подходящи гаранции за спазване на стандартите на ИКАО от страна на сертифицираните в Афганистан въздушни превозвачи. МоТСА обаче уведоми комитета, че е решил да не издава нови свидетелства за авиационен оператор, че е променил управленската си структура и че е забранил експлоатацията на въздухоплавателни средства от тип AN 24. Наред с това наскоро са били въведени редица нови разпоредби в областта на въздухоплаването и МоТСА се подготвя за пресертифицирането на всички въздушни превозвачи в Афганистан съобразно тези нови разпоредби.

(24) Комисията отбеляза изключително трудните условия, при които МоТСА осъществява своята дейност, и приветства усилията, които компетентният орган полага с цел да подобри положението в бъдеще. Независимо от това Комисията отбеляза, че понастоящем МоТСА не е в състояние да изпълнява правилно отговорностите си като сертификационен орган, нито да гарантира, че международните въздушни превозвачи от Афганистан спазват международните стандарти за безопасност.

(25) Предвид тези констатации и въз основа на общите критерии се преценява, че всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Ислямска република Афганистан, следва да бъдат включени в приложение А.

Въздушни превозвачи от Република Гана

(26) След мерките, наложени съгласно Регламент (ЕС) № 791/2010 от 6 септември 2010 г. ([1]) на два въздушни превозвача, сертифицирани в Гана — Meridian Airways и Airlift International (GH) Ltd, компетентният орган на Република Гана (GCAA) поиска да бъде изслушан от Комитета за авиационна безопасност и направи изложението си на 10 ноември 2010 г.

(27) По време на своето изложение GCAA представи предприетите досега действия за отстраняване на констатираните пропуски в Meridian Airways, Air Charter Express и Airlift International, и описа подобренията, които се въвеждат в надзорния режим в Гана, включително изискването всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Гана, да осъществяват своите дейности в тази държава. GCAA уведоми също така комитета, че е провел инспекция на въздухоплавателно средство от тип DC8 с регистрация 9G-RAC, експлоатирано от Airlift International, и потвърди, че се работи по отстраняване на несъответствията, констатирани от Обединеното кралство.

([1]) ОВ L 237, 8.9.2010 г., стр. 10.

(28) Комисията отбеляза готовността на GCAA да се заеме с отстраняването на пропуските в упражнявания от него надзор чрез инвестиране в допълнителни ресурси, и приветства решението за установяване на изискване, според което сертифицираните в Гана въздушни превозвачи трябва да се преместят в Гана и да запазят своето основно място на дейност в Гана, за да може GCAA да гарантира правилен надзор. С цел да подкрепи усилията на GCAA, насочени към постигане на подобрения в неговата система за надзор, Комисията поиска от Европейската агенция за авиационна безопасност да предостави техническо съдействие под формата на посещение в началото на 2011 г.

Airlift International (GH) Ltd.

(29) Въздушният превозвач Airlift International (GH) Ltd поиска да бъде изслушан от Комитета за авиационна безопасност и направи изложение на 10 ноември 2010 г. Въздушният превозвач представи подобренията, въведени в неговата организационна структура, политика и процедури, ресурси и спазване на регулаторните разпоредби. Въздушният превозвач потвърди, че въздухоплавателните средства 9G-SIM и 9G-FAB остават на земя в очакване на решение за техническото обслужване с оглед възстановяване на тяхната летателна годност преди подновяване на полетите. Той изрази съгласие със становището на GCAA, че е положил адекватни усилия за отстраняване на констатираните по-рано повреди на 9G-RAC.

(30) Комисията отбеляза напредъка, постигнат от въздушния превозвач при отстраняване на причините за изразените опасения по отношение на безопасността. Предвид тези констатации и въз основа на общите критерии се преценява, че въздухоплавателното средство от тип DC8 с регистрация 9G-RAC трябва да бъде извадено от приложение Б и да му бъде позволено да извършва полети в Съюза.

(31) Държавите-членки ще продължават да следят дали Airlift International спазва ефективно съответните стандарти за безопасност, като извършват приоритетно наземни инспекции на въздухоплавателни средства на този превозвач в съответствие с Регламент (ЕО) № 351/2008, а Комисията ще продължи да наблюдава отблизо действията, предприемани от Airlift International.

Air Charter Express

(32) Съществуват потвърдени данни за пропуски в безопасността от страна на Air Charter Express, сертифициран в Гана. Тези пропуски бяха констатирани от Белгия, Франция, Нидерландия и Обединеното кралство по време на наземни инспекции, осъществени по програмата SAFA ([1]).

(33) На 9 юни 2010 г. представители на въздушния превозвач се срещнаха с представители на Комисията и на държавите-членки, за да обсъдят опасенията, породени от инспекциите по програмата SAFA, и въздушният превозвач се съгласи да представи план за корективни действия, насочен към отстраняване на констатираните пропуски.

([1]) BCAA-2009-157, BCAA-2010-87, DGAC/F-2009-2422, DGAC/F-2009-2651, DGAC/F-2009-2766, DGAC/F-2010-1678, DGAC/F-2010-2075, CAA-NL-20109-195, CAA-NL-20109-196, CAA-UK-2010-923.

(34) Въздушният превозвач Air Charter Express поиска да бъде изслушан от Комитета за авиационна безопасност и направи изложение на 10 ноември 2010 г. Въздушният превозвач описа мерките, които е предприел до момента в рамките на своя план за корективни действия, и по-специално относно въпросите, свързани с процедурите, оперативния контрол, техническото обслужване и обучението, като потвърди, че работата по коригиращите действия продължава.

(35) Комисията отбеляза напредъка, постигнат от въздушния превозвач, и подчерта, че е необходимо да се предоставят гаранции за ефективното прилагане на всички корективни и превантивни действия, предприети от Air Charter Express, с цел да се избегне повторението на вече констатираните пропуски в безопасността при наземните инспекции на неговите въздухоплавателни средства. Държавите-членки ще продължават да следят дали Air Charter Express спазва ефективно съответните стандарти за безопасност, като извършват приоритетно наземни инспекции на въздухоплавателни средства на този превозвач в съответствие с Регламент (ЕО) № 351/2008, а Комисията ще продължи да наблюдава отблизо действията, предприемани от Air Charter Express.

Въздушни превозвачи от Казахстан

(36) Съгласно предвиденото в Регламент (ЕО) № 1144/2009 Комисията продължи активните консултации с компетентния орган на Казахстан с оглед проследяване на неговия напредък в прилагането на държавния план за корективни действия, насочен към отстраняване на пропуските, констатирани от ИКАО по време на обстойния одит по безопасността, проведен през април 2009 г. в рамките на Всеобщата програма за одит на надзора за безопасност, и по-специално сериозните опасения относно безопасността, за които ИКАО уведоми всички държави, подписали Чикагската конвенция.

(37) След консултации с Комисията, проведени на 27 септември 2010 г., компетентният орган на Казахстан (CAC) бе изслушан от Комитета за авиационна безопасност на 10 ноември 2010 г. CAC съобщи, че е отбелязал допълнителен напредък в прилагането на корективни действия. По-специално на 15 юли 2010 г. в Казахстан е приет нов закон за въздухоплаването, а в момента се работи върху повече от 100 акта на вторичното законодателство, чието приемане е необходимо, за да може законът за въздухоплаването да се приложи в идните месеци.

(38) Първият пакет от това законодателство, засягащ специализираната авиационна дейност, бе приет на 18 октомври 2010 г. и още на същия ден компетентният орган на Казахстан отне CAO на 15 компании: KazAirWest, IJT Aviation, Euro Asia Air International, Berkut ZK, Tyan Shan, Kazavia, Navigator, Salem, Orlan 2000, Fenix, Асоциацията на пилотите любители на Казахстан, Burundayavia, Sky Service, Aeroprakt KZ и Asia Continental Avialines.

(39) Компетентният орган на Казахстан съобщи, че на 28 октомври 2010 г. двама от тези въздушни превозвачи — Burundayavia и Euro Asia Air International — са поискали възстановяване на своите САО. На заседанието на Комитета за авиационна безопасност компетентните органи на Казахстан не успяха да изяснят оперативния статус на тези две компании. Следователно и въз основа на общите критерии се преценява, че Burundayavia и Euro Asia Air International следва да останат в приложение А.

(40) В предоставената информация и в изложенията на компетентния орган на Казахстан (САС) относно дружествата Asia Continental Avialines, KazAirWest, Kazavia и Orlan 2000 не се съдържа достатъчна информация, доказваща, че те са прекратили своята търговска въздушнотранспортна дейност. САС не успя да предостави пълната документация относно свидетелствата и одобренията, притежавани от тези дружества след отнемането на техните САО. Съществува информация, според която тези дружества експлоатират големи транспортни въздухоплавателни средства. Следователно и въз основа на общите критерии се преценява, че на този етап посочените четири дружества следва да останат в приложение А.

(41) Компетентните органи на Казахстан заявиха и предоставиха доказателства в подкрепа на твърдението, че Асоциацията на пилотите любители на Казахстан, Aeroprakt KZ, Berkut ZK, IJT Aviation, Navigator, Fenix, Salem, Sky Service и Tyan Shan Flight Center вече не извършват търговски въздушен транспорт и не притежават валидни оперативни лицензи. Поради тази причина те вече не се смятат за въздушни превозвачи по смисъла на член 2, буква а) от Регламент (ЕО) № 2111/2005. В контекста на това и въз основа на общите критерии бе преценено, че тези девет дружества следва да бъдат извадени от приложение А.

(42) Комисията подкрепя амбициозната реформа на системата за гражданско въздухоплаване, предприета от компетентния орган на Казахстан, и го приканва да продължи решителните си усилия за прилагане на договорения с ИКАО план за коективни действия, чийто приоритет са сериозните и все още основателни опасения относно безопасността и пресертифицирането на всички оператори под негова отговорност. Комисията има готовност своевременно да организира оценка на място с помощта на Европейската агенция за авиационна безопасност и на държавите-членки, за да провери постигнатия напредък в прилагането на плана за действие.

Въздушни превозвачи от Република Мавритания

(43) Съществуват потвърдени доказателства за неспособността на органа, отговарящ за надзора върху сертифицираните в Ислямска република Мавритания въздушни превозвачи, да намери ефективно решение за пропуските в безопасността. Свидетелство за това са резултатите от одита на ИКАО, проведен през април 2008 г. в Мавритания, в рамките на Всеобщата програма за одит на надзора за безопасност (USOAP). В заключителния доклад, представен през март 2009 г., се съобщава за множество съществени пропуски, свързани със способността на органа за гражданско въздухоплаване да изпълнява задълженията си по надзора на въздушната безопасност. По време на приключването на одита на ИКАО повече от 67 % от стандартите на организацията не бяха ефективно изпълнени. По най-важния аспект, отнасящ се до отстраняването на констатираните проблеми с безопасността, ИКАО докладва, че не са изпълнени над 93 % от стандартите на организацията.

(44) Съществуват потвърдени данни за сериозни пропуски в сигурността от страна на въздушния превозвач Mauritania Airways, сертифициран в Мавритания. Тези пропуски бяха констатирани от Франция и Испания по време на наземни инспекции, осъществени по програмата SAFA ([1]). Mauritania Airways не предостави адекватен отговор на органите, извършили инспекциите, и не показа, че тези пропуски са били отстранени по устойчив начин.

(45) През февруари 2010 г. Комисията започна консултации с компетентния орган на Мавритания, като изрази сериозни опасения относно експлоатационната безопасност на въздушните превозвачи, сертифицирани в тази държава, и поиска разяснения относно действията, които компетентният орган на Мавритания е предприел в отговор на констатациите на ИКАО и SAFA. Тези консултации бяха последвани от кореспонденция през март и октомври 2010 г., засягаща същите въпроси. Компетентният орган на Мавритания също така бе изслушан от Комитета за авиационна безопасност на 9 ноември 2010 г.

(46) Компетентният орган на Мавритания (ANAC) не разполага с достатъчна способност да вземе ефективни мерки във връзка с направените от ИКАО констатации, доказателство за което бе забавянето в прилагането на плана за действие по отношение на тези констатации. ANAC не предостави доказателства, че работата по посочените пропуски — за които бе съобщено, че са били отстранени — е приключила задоволително. Като пример за това може да се посочи фактът, че законът за въздухоплаването от 1972 г. и свързаното с него специфично вторично законодателство все още не са преразгледани. В резултат на това законодателната основа относно сертифицирането и постоянния надзор на всички въздушни превозвачи, лицензирани в Мавритания, не отговаря на приложимите международни стандарти за безопасност.

([1]) DGAC/F-2009-2728; DGAC/F-2010-343; DGAC/F-2010-520, DGAC/F-2010-723, DGAC/F-2010-1007, DGAC/F-2010-1294, DGAC/F-2010-1573, DGAC/F-2010-1914, DGAC/F-2010-2004; AESA-E-2010-46, AESA-E-2010-249; AESA-E-2010-396; AESA-E-2010-478.

(47) ANAC съобщи, че понастоящем Mauritania Airways е единственият сертифициран в Мавритания въздушен превозвач и че неговото САО е било подновено на 8 юли 2010 г. за период от 6 месеца, който изтича на 31 декември 2010 г. ANAC обаче не предостави доказателства за проверките, извършени преди подновяването, нито данни за евентуален план за действие, насочен към ефективното и трайното отстраняване на констатираните пропуски в безопасността. По-специално не бяха предоставени доказателства относно одобрението на ръководството за експлоатация на оператора, на неговия списък на минималното оборудване, на описанието на управлението на техническото обслужване и на описанието на организацията за техническо обслужване на оператора.

(48) На 9 ноември 2010 г. Комитетът за авиационна безопасност изслуша представители на Mauritania Airways, които съобщиха, че въздушният превозвач е предприел поредица от корективни действия за отстраняване на пропуските, констатирани при наземната инспекция по програмата SAFA и при вътрешното разследване след инцидента от юли 2010 г. с тяхно въздухоплавателно средство. Mauritania Airways обаче не успя да докаже, че до настоящия момент тези действия са довели до конкретен резултат. Превозвачът не успя също така да покаже, че притежава необходимите одобрения, посочени по-горе.

(49) Представителите на Mauritania Airways потвърдиха, че въздухоплавателно средство от тип Boeing B737-700 с регистрация TS-IEA, експлоатирано от Mauritania Airways, е претърпяло произшествие на 27 юли 2010 г., при което е имало няколко ранени и са били причинени значителни щети на въздухоплавателното средство, което е все още в ремонт. Предварителна информация от въздушния превозвач показа наличието на няколко пропуска, по-специално повреда при спускането на предкрилките, както и нестабилизиран заход.

(50) Компетентният орган на Мавритания (ANAC) не показа, че може ефективно да изпълнява своите отговорности, свързани с надзора по безопасността на въздушните превозвачи, сертифицирани в Мавритания. Предвид тези констатации и въз основа на общите критерии се преценява, че всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Мавритания, следва да бъдат включени в приложение А.

(51) Комисията насърчава компетентните органи на Мавритания (ANAC) активно да работят по прилагането на представения пред ИКАО план за корективни действия и е готова при необходимост да осигури съдействие. По-конкретно Комисията е готова да организира оценка на място със сътрудничеството на Европейската агенция за авиационна безопасност и на държавите-членки, за да провери постигнатия напредък в прилагане на плана за действие.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(52) Ukrainian Mediterranean Airlines, сертифициран в Украйна, поиска да бъде изслушан от Комитета за авиационна безопасност и представи изложението си на 9 ноември 2010 г. Въздушният превозвач съобщи, че в момента подновява своя флот и че въздухоплавателните средства от тип DC-9 вече не се експлоатират. Ukrainian Mediterranean Airlines обаче не представи пълните и текущи оперативни спецификации, приложени към валидното към момента свидетелство за авиационен оператор, и по време на изложението си не посочи подробности относно флота, който експлоатира понастоящем. Също така бе потвърдено, че компетентните органи на Украйна провеждат одит на Ukrainian Mediterranean Airlines като част от процедурата за подновяване на неговото САО, което изтича на 28 ноември 2010 г., и че процедурата все още не е приключила. Следователно и въз основа на общите критерии се преценява, че Ukrainian Mediterranean Airlines следва да остане в приложение Б.

(53) Данните, предоставени след изложението на въздушния превозвач, ще бъдат разгледани от Комисията и от Комитета за авиационна безопасност при следващото заседание на комитета.

Air Algérie

(54) След приемането на Регламент (ЕС) № 590/2010 [1] въздушният превозвач Air Algérie проведе множество инспекции на своите въздухоплавателни средства, преди те да извършат полети до Съюза. Също така през септември 2010 г. компетентният орган на Алжир сформира екипи от технически лица, които да извършат инспекции по методиката на SAFA (наричани инспекции SANAA) по експлоатираните от Air Algérie въздухоплавателни средства, и най-вече тези, които обслужват полети към ЕС. Тези съгласувани усилия би трябвало да позволят откриването и отстраняването на редица пропуски преди излитане на въздухоплавателните средства. Резултатите от тези инспекции обаче пораждат някои въпроси относно качеството на дейностите по техническата поддръжка на въздушния превозвач.

(55) Съгласно изискванията на Регламент (ЕС) № 590/2010 и преди заседанието на Комитета за авиационна безопасност на 10 ноември 2010 г. компетентният орган за гражданско въздухоплаване на Алжир предостави четири месечни доклада, обхващащи юни, юли, август и септември 2010 г. Тези доклади бяха посветени на резултатите от надзора по безопасността върху дейността на Air Algérie и бяха допълнени с констатациите от проверките на въздухоплавателни средства на превозвача, извършени от инспекторите на Air Algérie. В тези доклади обаче не се съдържа информация относно провежданите от алжирския компетентен орган оценки на риска и относно начините, по които резултатите от тях се вземат под внимание в процеса на надзор и планиране.

[1] ОВ L 170, 5.7.2010 г., стр. 9.

(56) Предвид повтарящите се пропуски, установени при инспекциите по SAFA и SANAA, и вътрешните инспекции на Air Algérie в областите, свързани с поддържането на летателна годност, техническото обслужване и безопасността на товара на борда, и с цел да се получат разяснения относно месечните доклади, на 11 октомври 2010 г. бяха проведени консултации с представители на компетентния орган и на въздушния превозвач, в които участваха Европейската агенция за авиационна безопасност и държава-членка. По време на заседанието Комисията отбеляза ангажимента, поет от компетентния орган на Алжир, да извърши пълен анализ на причините и да предостави мащабен план за коригиращи действия, както и цялата информация за действията, предприети от алжирския компетентен орган и Air Algérie, за постигане на устойчиво решение. На 20 октомври 2010 г. пред Комисията бе представен план за коригиращи действия, одобрен от алжирския компетентен орган.

(57) На 10 ноември 2010 г. Air Algérie представи пред Комитета за авиационна безопасност план за коригиращи действия, съдържащ допълнителни подобрения. Комитетът отбеляза усилията, които въздушният превозвач полага за отстраняване на установените пропуски в безопасността, и настоятелно призова алжирския компетентен орган да засили надзора, за да гарантира спазването на съответните стандарти за безопасност. На заседанието на Комитета за авиационна безопасност компетентният орган на Алжир изрази желание за по-нататъшно повишаване на своя капацитет посредством съвместен (туининг) проект. През февруари 2011 г. ще бъде проведена мисия за техническо съдействие, ръководена от Европейската агенция за авиационна безопасност, която ще предостави допълнителна подкрепа за усилията на алжирския компетентен орган да постигне по-адекватно осъществяване на своите отговорности.

(58) Междувременно държавите-членки ще продължат да наблюдават отблизо показателите за безопасност на Air Algérie в рамките на Регламент (ЕО) № 351/2006, за да съберат данни за нова оценка на случая при следващото заседание на Комитета за авиационна безопасност.

Въздушни превозвачи от Република Конго

(59) В съответствие с Регламент (ЕО) № 1144/2009 ([1]) всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Република Конго, са предмет на оперативна забрана в Съюза и са посочени в приложение А.

(60) Комисията уведоми Комитета за авиационна безопасност за резултатите от мисията за предоставяне на техническо съдействие, проведена от Европейската агенция за авиационна безопасност в Република Конго, след одита на ИКАО по USOAP, извършен през ноември 2008 г. При одита на ИКАО по USOAP бяха изразени сериозни опасения относно безопасността, свързани с експлоатацията на въздухоплавателните средства, сертифицирането и надзора, упражнявани от компетентния орган за гражданското въздухоплаване в Република Конго (ANAC), и бе констатиран много висок процент на неприлагане на стандартите за безопасност (76,89 %). Към днешна дата причините за сериозните опасения относно безопасността все още не са отстранени. По време на мисията за техническо съдействие бе отбелязано, че ANAC е положил видими усилия на всички равнища, насочени към прилагането на план за коригиращи действия, и е показал силна ангажираност към преодоляване на проблемите в безопасността, установени при одита на ИКАО. Комисията приветства тези обнадеждаващи стъпки и ще продължава да следи отблизо напредъка на ANAC към ефективното прилагане на неговия план за коригиращи действия, за да се гарантира, че сегашните пропуски в безопасността биват отстранявани без ненужно забавяне.

(61) Въздушният превозвач Equaflight Service, сертифициран от ANAC, поиска да бъде изслушан от Комитета за авиационна безопасност и направи изложението си на 10 ноември 2010 г. Въздушният превозвач представи дейността си и съобщи за напредъка в прилагането на своя план за действие.

(62) Въздушният превозвач Trans Air Congo, сертифициран от ANAC, поиска да бъде изслушан от Комитета за авиационна безопасност и направи изложението си на 10 ноември 2010 г. Въздушният превозвач представи дейността си и съобщи за напредъка в прилагането на своя план за действие.

(63) Комитетът за авиационна безопасност отбеляза данните, представени в доклада за напредъка. Изложенията на въздушните превозвачи обаче не позволиха да се прецени дали на този етап те изпълняват приложимите стандарти за безопасност на ИКАО. Също така, въз основа на общите критерии се преценява, че до ефективното изпълнение на съответни коригиращи действия за разрешаване на изразените от ИКАО сериозни опасения относно безопасността и при липсата на съществен напредък по отстраняване на пропуските, констатирани при одита на ИКАО, се преценява, че на този етап компетентният орган на Република Конго не е в състояние да прилага и изпълнява съответните стандарти за безопасност по отношение на всички въздушни превозвачи под неговия регулаторен контрол. Следователно всички въздушни превозвачи, сертифицирани от този орган, следва да останат в приложение А.

(64) Комисията ще продължи активните консултации с компетентния орган на Република Конго относно предприеманите от него мерки за подобряване на авиационната безопасност, и има готовност да организира втора мисия за техническо съдействие през 2011 г., която да подпомогне изграждането на административния и технически капацитет на този орган по отношение на гражданското въздухоплаване.

([1]) ОВ L 312, 27.11.2009 г., стр. 16.

Въздушни превозвачи от Киргизстан

(65) Компетентният орган на Киргизстан поиска да бъде изслушан от Комитета за авиационна безопасност и представи изложението си на 10 ноември 2010 г. Неговите представители съобщиха за напредъка на започналата през 2006 г. амбициозна реформа във въздухоплавателния сектор, насочена към повишаване на въздушната безопасност. По-специално компетентният орган постига напредък в изграждането на своя капацитет чрез допълнителното наемане на квалифицирани инспектори, което ще продължи и през идните месеци. Държавното законодателство в областта на въздухоплаването се преразглежда, като целта е до ноември 2011 г. да се постигне съответствие с международните стандарти за безопасност.

(66) Компетентният орган на Киргизстан уведоми, че е издал ново САО на въздушния превозвач CAAS. Въз основа на общите критерии бе преценено, че CAAS следва да бъде включен в приложение А.

(67) Компетентният орган на Киргизстан също така съобщи, че временно е прекратил САО на три въздушни превозвача — Itek Air, TransAero и Asian Air. Бе съобщено и за предприети принудителни действия по отношение на следните превозвачи: Golden Rules Airlines, Kyrgyzstan Airline, Max Avia и Tenir Airlines. Представителите на компетентния орган обаче не успяха да покажат доказателства, че лицензите или САО на тези превозвачи са били отнети. Следователно и въз основа на общите критерии се преценява, че тези превозвачи следва да останат в приложение А.

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

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

Въздушни превозвачи от Габон

(70) На 26 октомври 2010 г. компетентният орган на Габон (ANAC) проведе консултации с Комисията, с Европейската агенция за авиационна безопасност и с компетентния орган на Франция, на които представи постигнатия досега напредък. ANAC съобщи, че в момента законодателната рамка се ревизира в рамките на реформа на кодекса за гражданско въздухоплаване, включваща следните мерки: а) преустройство на ANAC, което се очаква да приключи до 31 декември 2010 г. б) постепенно установяване на изчерпателен набор от разпоредби в областта на въздухоплаването в Габон (RAG), които ще влязат в сила поетапно до 2011 г. ANAC съобщи за постигнатия допълнителен напредък в изграждането на своя капацитет посредством извънредното наемане на инспектори. ANAC съобщи и за напредък в надзора върху въздушните превозвачи и в прилагането на текущите разпоредби относно безопасността (RACAM), доказателство за което е временното прекратяване на САО на въздушния превозвач Air Services на 30 юли 2010 г. и временното отнемане на САО на въздушния превозвач Allegiance между 22 август и 2 септември 2010 г.

(71) ANAC обаче не представи доказателства за прилагането на подходящи коригиращи действия, преди да бъде възстановено САО на Allegiance. Освен това броят и естеството на някои от констатираните пропуски показват, че може да се наложи прилагането на допълнителни принудителни действия, ако въздушни превозвачи, сертифицирани в Габон, не въведат приложимите стандарти за безопасност.

(72) Тъй като досега Комисията не е получила доказателства за пълното прилагане на подходящи коригиращи и превантивни действия от страна на въздушните превозвачи, включени в списъка на Общността, и от страна на органа, отговарящ за регулаторния надзор на тези превозвачи, въз основа на общите критерии се преценява, че тези въздушни превозвачи следва да продължат да бъдат обект на оперативна забрана (приложение А) или оперативни ограничения (приложение Б) в зависимост от случая.

(73) ANAC съобщи, че на 25 септември 2010 г. е издадено ново САО на въздушния превозвач Afric Aviation, но не представи доказателства, че сертифицирането и надзорът на този въздушен превозвач са в пълно съответствие с приложимите международни изисквания за безопасност. Следователно и въз основа на общите критерии бе преценено, че Afric Aviation следва да бъде включен в приложение А.

(74) Държавите-членки ще продължават да наблюдават показателите за безопасност на сертифицираните в Габон въздушни превозвачи посредством целеви наземни инспекции, провеждани в рамките на програмата SAFA, с цел да контролират устойчивото съответствие на тяхната експлоатация и техническо обслужване с приложимите стандарти за безопасност. Ако при наземните инспекции възникнат опасения относно безопасността, ще се наложи при следващото заседание на Комитета за авиационна безопасност Комисията да преразгледа мерките, прилагани към тези превозвачи.

Въздушни превозвачи от Република Филипини

(75) Със съдействието на Европейската агенция за авиационна безопасност и компетентните органи на Германия и Испания, през октомври 2010 г. Комисията посети Филипините, за да извърши оценка на безопасността и на напредъка, постигнат от компетентния орган на Филипините (CAAP) и някои въздушни превозвачи под негов надзор, в рамките на работата по прилагане на посочените в Регламент (ЕС) № 273/2010 мерки за отстраняване на причините за опасенията по отношение на безопасността.

(76) В доклада от тази оценка се потвърждава, че от април 2010 г. насам, под ръководството на своя нов генерален директор, компетентният орган за гражданско въздухоплаване на Филипините е започнал поредица от амбициозни реформи на съществуващата система за надзор на гражданското въздухоплаване на Република Филипини. Очевидно е, че предприетите действия са в правилна посока, и се очаква тяхното ефективно и устойчиво прилагане да доведе до значителни подобрения в изпълнението на стандартите за безопасност, установени от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО). По-специално тези действия включват: а) преработване на съществуващите правила за прилагане и разпоредбите към основния закон за гражданското въздухоплаване; б) цялостно преразглеждане на съществуващите разпоредби в областта на гражданското въздухоплаване; в) назначаване на значителен брой персонал в съответствие със засилените квалификационни критерии; г) продължаване на всеобхватните програми за обучение на новия персонал; д) модернизиране на съоръженията и предоставяне на адекватни информационни системи, позволяващи контрол върху разрешителните и лицензите; е) сертифициране на въздушните превозвачи, които — макар че продължават да извършват търговска дейност — все още не са сертифицирани в съответствие с действащите разпоредби за гражданско въздухоплаване; ж) развиване на комплексни планове за надзор, включващи всички аспекти на експлоатацията; з) отстраняване на евентуалните причини за опасения относно безопасността.

(77) В доклада също така се подчертава, че въпреки поетите от CAAP ангажименти и направените усилия от април 2010 г. досега, тези амбициозни реформи не могат да приключат в рамките на няколко месеца, най-вече поради продължителността на съществуващите във Филипините процедури за наемане и назначаване на персонал, която е извън контрола на CAAP, както и поради липсата на подходящи ресурси. По всичко личи, че ще е необходимо още време за отбелязване на устойчив напредък и за признаване на постигнатото. Независимо от предприетите от CAAP действия за отстраняване на причините за сериозните опасения относно безопасността, за които ИКАО уведоми всички страни по Чикагската конвенция през 2009 г., отбелязаният до момента напредък не е достатъчен за пълното им разрешаване. Същевременно, въпреки предприетите от CAAP действия за отстраняване на несъответствията, за които Федералната авиационна администрация на САЩ (FAA) съобщи през 2007 г., отбелязаният до момента напредък не дава достатъчно основания на FAA да признае съответствие с международните стандарти за безопасност (категория 1). Предвид тези констатации се преценява, че на този етап всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Република Филипини, следва да останат в приложение А.

(78) Комисията приканва Филипините да спазват графика за прилагане на своите ангажименти към международната общност и по-специално във връзка с отстраняването на причините за сериозните опасения относно безопасността, формулирани от ИКАО. От съществено значение за изпълнението на тези ангажименти е CAAP да продължава да функционира с необходимата независимост и да гарантира назначаването на достатъчно персонал, отговарящ на квалификационните критерии, който да е в състояние да провежда строг надзор в съответствие с приложимите стандарти за безопасност. Съществен фактор в постигането на тези цели е подкрепата, която правителството на Филипините ще окаже на CAAP.

Въздушни превозвачи от Руската федерация

(79) След приемането на Регламент (ЕС) № 590/2010 компетентният орган на Руската федерация уведоми Комисията, че всички оперативни ограничения по отношение на въздушния превозвач YAK Service са били премахнати на 11 август 2010 г. въз основа на задоволителните резултати от надзорните дейности, извършени от този орган. Комисията обаче не получи поисканите резултати от всички надзорни дейности, засягащи проверката на правилното прилагане на корективни действия, както и на сертифицирането в съответствие със стандартите на ИКАО на оборудването, инсталирано на въздухоплавателните средства, които превозвачът използва за международни полети.

(80) В рамките на постоянното наблюдение на показателите за безопасност на въздушните превозвачи, извършващи полети до Съюза, и въз основа на наземните инспекции на техните въздухоплавателни средства, на 11 октомври 2010 г. Комисията уведоми компетентния орган на Руската федерация за резултатите от такива инспекции върху руски въздушни превозвачи през предишните дванадесет месеца.

(81) Съгласно тези резултати — макар те да се отнасят до ограничен брой инспекции — при някои руски въздушни превозвачи се наблюдава постоянно равнище на пропуските, което се изразява в повече от два сериозни и/или мащабни пропуска за всяка инспекция през последните 2 години. Резултатите показват, че са необходими подобрения, за да могат тези въздушни превозвачи да постигнат пълно съответствие с международните стандарти за безопасност. На 18 октомври в Москва се проведоха консултации между Комисията и компетентния орган на Руската федерация относно показателите за безопасност на руските въздушни превозвачи. На това заседание компетентният орган на Руската федерация се съгласи да предостави на Комисията следната информация: а) документацията, поискана на 2 септември 2010 г. относно Yak Service (информация на английски език относно резултатите от всички надзорни дейности, засягащи проверката на правилното прилагане на корективни действия, както и на сертифицирането в съответствие със стандартите на ИКАО на оборудването, понастоящем инсталирано на експлоатираните от дружеството въздухоплавателни средства, използвани за международни полети; новото CAO на дружеството, издадено след премахването на ограниченията, заедно с операционните спецификации); б) резултатите от надзорната дейност на руския компетентен

орган върху руските въздушни превозвачи, за които Комисията представи доклади и анализ относно наземните инспекции по програмата SAFA. На това заседание компетентният орган на Руската федерация обяви, че също така ще изпрати до Комисията докладите и анализа на показателите за безопасност (инциденти, методика на изчисляване на коефициентите и др.) от наземните инспекции на въздухоплавателни средства на въздушни превозвачи от ЕС, извършващи полети до Руската федерация.

(82) След заседанието компетентният орган на Руската федерация изпрати на 25 октомври информация относно Yak Service, в която се посочва, че някои елементи на оборудването, инсталирано на въздухоплавателни средства на този превозвач, са били пресертифицирани от Междудържавния авиационен комитет (МАК). Независимо от това, на заседанието на Комитета за авиационна безопасност от 10 ноември 2010 г. компетентният орган на Руската федерация не представи доказателства, че всички въздухоплавателни средства на Yak Service са снабдени с изискваното от ИКАО и годно за експлоатация оборудване, необходимо за международен търговски въздушен транспорт. Поради тази причина две въздухоплавателни средства от САО на този въздушен превозвач с регистрационни номера RA-87648 и RA-88308 следва да не се експлоатират в Европейския съюз. Държавите-членки ще продължават да следят дали Yak Service спазва ефективно съответните стандарти за безопасност, като извършват приоритетно наземни инспекции на въздухоплавателни средства на този превозвач в съответствие с Регламент (ЕО) № 351/2008.

(83) На заседанието на Комитета за авиационна безопасност компетентният орган на Руската федерация не представи изисканите от Комисията доказателства за резултатите от надзорните дейности върху няколко въздушни превозвача, сертифицирани в Руската федерация.

(84) На заседанието на Комитета за авиационна безопасност компетентният орган на Руската федерация също така потвърди, че следните въздухоплавателни средства продължават да бъдат изключени от международния търговски въздушен транспорт, тъй като не разполагат с изискваното от ИКАО оборудване:

а) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660;

б) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 и RA-85682 — двете въздухоплавателни средства, които преди това бяха експлоатирани от Atlant Soyuz, понастоящем се експлоатират от други въздушни превозвачи, сертифицирани в Руската федерация;

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

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

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

е) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 и RA-42541; въздухоплавателното средство от същия тип RA-42526 понастоящем не се експлоатира по финансови съображения;

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

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

и) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433 и RA-42347 се експлоатират от друг руски въздушен превозвач; Tupolev TU-134A: RA-65970, RA-65691, RA-65973, RA-65065 и RA-65102; Antonov AN-24RV: RA-46625 и RA-47818, които понастоящем се експлоатират от друг руски превозвач;

й) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (въздухоплавателните средства RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 и RA-85432 понастоящем не се експлоатират по финансови съображения);

к) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; всички (24) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 и RA-65977; въздухоплавателните средства RA-65143 и RA-65916 се експлоатират от друг руски превозвач; всички (1) TU-134B: RA-65726; всички Yakovlev Yak-40: RA-87348 (понастоящем не се експлоатира по финансови съображения), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 и RA-88280; въздухоплавателните средства от същия тип RA-87292 и RA-88244 са „пенсионирани“; всички хеликоптери Mil-26 (неизвестна регистрация); всички хеликоптери Mil-10 (неизвестна регистрация); всички хеликоптери Mil-8 (неизвестна регистрация); всички хеликоптери AS-355 (неизвестна регистрация); всички хеликоптери BO-105 (неизвестна регистрация); въздухоплавателните средства AN-24B RA-46388 и RA-87348 не се експлоатират по финансови съображения; RA-46267 и RA-47289, както и въздухоплавателните средства от тип AN-24RV RA-46509, RA-46519 и RA-47800 се експлоатират от друг руски превозвач;

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

м) Russair: въздухоплавателно средство Tupolev TU-134A3 с регистрация RA 65124; TU-154 с регистрация RA-65124.

(85) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност отбелязаха данните от изложението и предоставената информация от компетентния орган на Руската федерация, и ще следят за устойчивото отстраняване на несъответствията в безопасността, констатирани при наземните инспекции по програмата SAFA посредством допълнителни технически консултации с компетентния орган на Руската федерация. Междувременно държавите-членки ще продължават да следят дали руските въздушни превозвачи спазват ефективно съответните стандарти за безопасност, като извършват приоритетно наземни инспекции на тези превозвачи в съответствие с Регламент (ЕО) № 351/2008, а Комисията ще продължи да наблюдава отблизо предприеманите от тях действия.

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

(86) Въпреки конкретните запитвания от страна на Комисията, досега тя не е получила доказателствен материал за пълното осъществяване на съответните корективни действия от другите въздушни превозвачи, включени в списъка на Общността, актуализиран на 6 септември 2010 г., и от органите, отговорни за регулаторния надзор върху тези въздушни превозвачи. Следователно и въз основа на общите критерии се преценява, че тези въздушни превозвачи следва да продължат да бъдат предмет на оперативна забрана (приложение А) или на оперативни ограничения (приложение Б) в зависимост от случая.

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

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

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

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

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

Член 2

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

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

Съставено в Брюксел на 22 ноември 2010 година.

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

ПРИЛОЖЕНИЕ А

СПИСЪК НА ВЪЗДУШНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ, ЧИИТО ПОЛЕТИ СА ПРЕДМЕТ НА ЗАБРАНА В ГРАНИЦИТЕ НА ЕС [1]

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Суринам
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Република Гана
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Кралство Камбоджа
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	неизвестен	VRB	Република Руанда
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Афганистан, в това число			**Ислямска република Афганистан**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Ислямска република Афганистан
KAM AIR	AOC 001	KMF	Ислямска република Афганистан
PAMIR AIRLINES	неизвестен	PIR	Ислямска република Афганистан
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Ислямска република Афганистан
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Ангола, с изключение на TAAG Angola Airlines, който е включен в приложение Б, в това число			**Република Ангола**
AEROJET	015	неизвестен	Република Ангола
AIR26	004	DCD	Република Ангола
AIR GEMINI	002	GLL	Република Ангола
AIR GICANGO	009	неизвестен	Република Ангола
AIR JET	003	MBC	Република Ангола
AIR NAVE	017	неизвестен	Република Ангола
ALADA	005	RAD	Република Ангола
ANGOLA AIR SERVICES	006	неизвестен	Република Ангола
DIEXIM	007	неизвестен	Република Ангола
GIRA GLOBO	008	GGL	Република Ангола
HELIANG	010	неизвестен	Република Ангола
HELIMALONGO	011	неизвестен	Република Ангола
MAVEWA	016	неизвестен	Република Ангола
PHA	019	неизвестен	Република Ангола
RUI & CONCEICAO	012	неизвестен	Република Ангола
SAL	013	неизвестен	Република Ангола
SERVISAIR	018	неизвестен	Република Ангола
SONAIR	014	SOR	Република Ангола

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

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Бенин, в това число			**Република Бенин**
AERO BENIN	PEA № 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Република Бенин
AFRICA AIRWAYS	неизвестен	AFF	Република Бенин
ALAFIA JET	PEA № 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	не е приложимо	Република Бенин
BENIN GOLF AIR	PEA № 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Република Бенин
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA № 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Република Бенин
COTAIR	PEA № 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Република Бенин
ROYAL AIR	PEA № 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Република Бенин
TRANS AIR BENIN	PEA № 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Република Бенин
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Република Конго, в това число			**Република Конго**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Република Конго
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Република Конго
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	неизвестен	Република Конго
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	неизвестен	Република Конго
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Демократична република Конго (ДРК), в това число			**Демократична република Конго (ДРК)**
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Демократична република Конго (ДРК)

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/ 0090/2006	BRV	Демократична република Конго (ДРК)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 052/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/ 026/08	CER	Демократична република Конго (ДРК)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	EXY	Демократична република Конго (ДРК)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 035/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0032/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/ 003/08	EWS	Демократична република Конго (ДРК)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 027/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 053/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2006	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 045/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/ 038/08	ALX	Демократична република Конго (ДРК)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 033/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 042/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Министерски подпис (Наредба № 78/205)	LCG	Демократична република Конго (ДРК)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 04008	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 034/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/ 025/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Демократична република Конго (ДРК)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
Всички въздушни превозвачи, лиензирани от органа за регулаторен надзор на Джибути, в това число			**Джибути**
DAALLO AIRLINES	неизвестен	DAO	Джибути
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Екваториална Гвинея, в това число			**Екваториална Гвинея**
CRONOS AIRLINES	неизвестен	неизвестен	Екваториална Гвинея
CEIBA INTERCONTINENTAL	неизвестен	CEL	Екваториална Гвинея
EGAMS	неизвестен	EGM	Екваториална Гвинея
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Екваториална Гвинея
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	не е приложимо	Екваториална Гвинея
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Екваториална Гвинея
GUINEA AIRWAYS	738	не е приложимо	Екваториална Гвинея
STAR EQUATORIAL AIRLINES	неизвестен	неизвестен	Екваториална Гвинея
UTAGE – UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Екваториална Гвинея
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Индонезия, с изключение на Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia и Metro Batavia, в това число			**Република Индонезия**
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	неизвестен	Република Индонезия
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	неизвестен	Република Индонезия

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора
ASCO NUSA AIR	135-022	неизвестен	Република Индонезия
ASI PUDJIASTUTI	135-028	неизвестен	Република Индонезия
AVIASTAR MANDIRI	135-029	неизвестен	Република Индонезия
CARDIG AIR	121-013	неизвестен	Република Индонезия
DABI AIR NUSANTARA	135-030	неизвестен	Република Индонезия
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Република Индонезия
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Република Индонезия
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Република Индонезия
EASTINDO	135-038	неизвестен	Република Индонезия
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Република Индонезия
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Република Индонезия
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	неизвестен	Република Индонезия
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	неизвестен	Република Индонезия
KAL STAR	121-037	KLS	Република Индонезия
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Република Индонезия
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Република Индонезия
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Република Индонезия
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	неизвестен	Република Индонезия
MEGANTARA	121-025	MKE	Република Индонезия
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Република Индонезия
MIMIKA AIR	135-007	неизвестен	Република Индонезия
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	неизвестен	Република Индонезия
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	неизвестен	Република Индонезия
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	неизвестен	Република Индонезия
NYAMAN AIR	135-042	неизвестен	Република Индонезия
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Република Индонезия
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	неизвестен	Република Индонезия
PURA WISATA BARUNA	135-025	неизвестен	Република Индонезия
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Република Индонезия
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Република Индонезия
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Република Индонезия
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	неизвестен	Република Индонезия
SKY AVIATION	135-044	неизвестен	Република Индонезия
SMAC	135-015	SMC	Република Индонезия
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Република Индонезия
SURVEI UDARA PENAS	135-006	неизвестен	Република Индонезия

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	неизвестен	Република Индонезия
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Република Индонезия
TRAVIRA UTAMA	135-009	неизвестен	Република Индонезия
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Република Индонезия
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Република Индонезия
UNINDO	135-040	неизвестен	Република Индонезия
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Република Индонезия
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Казахстан, с изключение на Air Astana, в това число			**Република Казахстан**
AERO AIR COMPANY	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Република Казахстан
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Република Казахстан
AIR DIVISION OF EKA	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
AIR FLAMINGO	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
AIR TRUST AIRCOMPANY	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
AK SUNKAR AIRCOMPANY	неизвестен	AKS	Република Казахстан
ALMATY AVIATION	неизвестен	LMT	Република Казахстан
ARKHABAY	неизвестен	KEK	Република Казахстан
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Република Казахстан
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Република Казахстан
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Република Казахстан
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Република Казахстан
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Република Казахстан
AVIA-JAYNAR	неизвестен	SAP	Република Казахстан
BEYBARS AIRCOMPANY	неизвестен	BBS	Република Казахстан
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Република Казахстан
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Република Казахстан
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Република Казахстан
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Република Казахстан
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Република Казахстан
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Република Казахстан
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Република Казахстан
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	неизвестен	KZE	Република Казахстан

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Република Казахстан
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Република Казахстан
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Република Казахстан
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Република Казахстан
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Република Казахстан
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Република Казахстан
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Република Казахстан
KAZAIRWEST	неизвестен	KAW	Република Казахстан
KAZAVIA	неизвестен	KKA	Република Казахстан
KAZAVIASPAS	неизвестен	KZS	Република Казахстан
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Република Казахстан
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Република Казахстан
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Република Казахстан
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	неизвестен	KOV	Република Казахстан
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
PRIME AVIATION	неизвестен	PKZ	Република Казахстан
SAMAL AIR	неизвестен	SAV	Република Казахстан
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Република Казахстан
SEMEYAVIA	неизвестен	SMK	Република Казахстан
SCAT	AK-0350-08	VSV	Република Казахстан
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Република Казахстан
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Република Казахстан
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Република Казахстан
ZHETYSU AIRCOMPANY	неизвестен	JTU	Република Казахстан
ZHERSU AVIA	неизвестен	RZU	Република Казахстан
ZHEZKAZGANAIR	неизвестен	KZH	Република Казахстан
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Киргизката република, в това число			**Киргизка република**
AIR MANAS	17	MBB	Киргизка република
ASIAN AIR	36	AAZ	Киргизка република
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Киргизка република
AEROSTAN (ПРЕДИ BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Киргизка република
CAAS	13	CBK	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 авиокомпанията	Държава на оператора
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Киргизка република
DAMES	20	DAM	Киргизка република
EASTOK AVIA	15	EEA	Киргизка република
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Киргизка република
ITEK AIR	04	IKA	Киргизка република
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Киргизка република
KYRGYZSTAN	03	LYN	Киргизка република
KYRGYZSTAN AIRLINE	неизвестен	KGA	Киргизка република
MAX AVIA	33	MAI	Киргизка република
S GROUP AVIATION	6	SGL	Киргизка република
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Киргизка република
SKY WAY AIR	21	SAB	Киргизка република
TENIR AIRLINES	26	TEB	Киргизка република
TRAST AERO	05	TSJ	Киргизка република
VALOR AIR	07	VAC	Киргизка република
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Либерия			**Либерия**
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Република Габон, с изключение на Gabon Airlines, Afrijet и SN2AG, които са включени в приложение Б, в това число			**Република Габон**
AFRIC AVIATION		неизвестен	Република Габон
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Република Габон
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Република Габон
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Република Габон
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Република Габон
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Република Габон
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	неизвестен	Република Габон
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Република Мавритания, в това число			**Република Мавритания**
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Република Мавритания

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Филипините, в това число			**Република Филипини**
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	неизвестен	Република Филипини
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Република Филипини
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	неизвестен	Република Филипини
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	неизвестен	Република Филипини
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	неизвестен	Република Филипини
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	неизвестен	Република Филипини
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	неизвестен	Република Филипини
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	неизвестен	Република Филипини
BEACON	неизвестен	неизвестен	Република Филипини
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	неизвестен	Република Филипини
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	неизвестен	Република Филипини
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Република Филипини
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	неизвестен	Република Филипини
CM AERO	4AN2000001	неизвестен	Република Филипини
CORPORATE AIR	неизвестен	неизвестен	Република Филипини
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	неизвестен	Република Филипини
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	неизвестен	Република Филипини
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	неизвестен	Република Филипини
HUMA CORPORATION	2009014	неизвестен	Република Филипини
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	неизвестен	Република Филипини
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Република Филипини
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	неизвестен	Република Филипини
LION AIR, INCORPORATED	2009019	неизвестен	Република Филипини
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	неизвестен	Република Филипини
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	неизвестен	Република Филипини
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	неизвестен	Република Филипини
OMNI AVIATION CORP.	2010033	неизвестен	Република Филипини

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Република Филипини
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	неизвестен	Република Филипини
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	неизвестен	Република Филипини
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Република Филипини
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	неизвестен	Република Филипини
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	неизвестен	Република Филипини
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	неизвестен	Република Филипини
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	неизвестен	Република Филипини
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	неизвестен	Република Филипини
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	Република Филипини
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	неизвестен	Република Филипини
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	неизвестен	Република Филипини
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	неизвестен	Република Филипини
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	Република Филипини
WORLD AVIATION, CORP.	неизвестен	неизвестен	Република Филипини
WCC AVIATION COMPANY	2009015	неизвестен	Република Филипини
YOKOTA AVIATION, INC.	неизвестен	неизвестен	Република Филипини
ZENITH AIR, INC.	2009012	неизвестен	Република Филипини
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	RIT	Република Филипини
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Сао Томе и Принсипи, в това число			**Сао Томе и Принсипи**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	неизвестен	Сао Томе и Принсипи
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Сао Томе и Принсипи
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Сао Томе и Принсипи
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	неизвестен	Сао Томе и Принсипи
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Сао Томе и Принсипи
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	неизвестен	Сао Томе и Принсипи
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Сао Томе и Принсипи
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Сао Томе и Принсипи
TRANSCARG	01/AOC/2009	неизвестен	Сао Томе и Принсипи
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Сао Томе и Принсипи

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Сиера Леоне, в това число			**Сиера Леоне**
AIR RUM, LTD	неизвестен	RUM	Сиера Леоне
DESTINY AIR SERVICES, LTD	неизвестен	DTY	Сиера Леоне
HEAVYLIFT CARGO	неизвестен	неизвестен	Сиера Леоне
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	неизвестен	ORJ	Сиера Леоне
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	неизвестен	PRR	Сиера Леоне
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	неизвестен	SVT	Сиера Леоне
TEEBAH AIRWAYS	неизвестен	неизвестен	Сиера Леоне
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Судан, в това число			**Република Судан**
SUDAN AIRWAYS	неизвестен	SUD	Република Судан
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Република Судан
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Република Судан
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Република Судан
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Република Судан
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Република Судан
ALMAJARA AVIATION	неизвестен	MJA	Република Судан
BADER AIRLINES	035	BDR	Република Судан
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Република Судан
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Република Судан
GREEN FLAG AVIATION	017	неизвестен	Република Судан
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Република Судан
NOVA AIRLINES	001	NOV	Република Судан
TARCO AIRLINES	056	неизвестен	Република Судан
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Свазиленд, в това число			**Свазиленд**
SWAZILAND AIRLINK	неизвестен	SZL	Свазиленд
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Замбия, в това число			**Замбия**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Замбия

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

СПИСЪК НА ВЪЗДУШНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ, ЧИИТО ПОЛЕТИ СА ПРЕДМЕТ НА ОПЕРАТИВНИ ОГРАНИЧЕНИЯ В РАМКИТЕ НА ЕС [1]

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО)	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора	Тип на ограниченото въздухоплавателно средство (ВС)	Регистрационен/ни знак/ци, ако е/са наличен/и, производствен/и сериен/серийни номер/а	Държава на регистрация
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	КНДР	Целият флот с изключение на: 2 ВС от тип Tu - 204	Целият флот с изключение на: P-632, P-633	КНДР
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA		Република Габон	Целият флот с изключение на: 2 ВС от тип Falcon 50; 2 ВС от тип Falcon 900	Целият флот с изключение на: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Република Габон
AIR ASTANA [2]	AK-0388-09	KZR	Казахстан	Целият флот с изключение на: 2 ВС от тип B767; 4 ВС от тип B757; 10 ВС от тип A319/320/321; 5 ВС от тип Fokker 50	Целият флот с изключение на: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Аруба (Кралство Нидерландия)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	LINDBÄCK	Република Гана	Целият флот с изключение на: 2 ВС от тип DC8-63F	Целият флот с изключение на: 9G-TOP и 9G-RAC	Република Гана
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
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Република Габон	Целият флот с изключение на: 1 ВС от тип Boeing B-767-200	Целият флот с изключение на: TR-LHP	Република Габон

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

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО)	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора	Тип на ограниченото въздухоплавателно средство (ВС)	Регистрационен/ни знак/ци, ако е/са наличен/и, производствен/и сериен/ серийни номер/а	Държава на регистрация
IRAN AIR (4)	FS100	IRA	Ислямска република Иран	Целият флот с изключение на: 14 ВС от тип A300, 8 ВС от тип A310, 1 ВС 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
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Република Габон	Целият флот с изключение на: 1 ВС от тип Challenger CL601; 1 ВС от тип HS-125-800	Целият флот с изключение на: TR-AAG, ZS-AFG	Република Габон; Република Южна Африка
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Република Ангола	Целият флот с изключение на: 3 ВС от тип Boeing B-777 и 4 ВС от тип Boeing B-737-700	Целият флот с изключение на: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Република Ангола
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Украйна	Целият флот с изключение на: едно ВС от тип MD-83	Целият флот с изключение на: UR-CFF	Украйна

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