РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2020/736 НА КОМИСИЯТА

от 2 юни 2020 година

за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 по отношение на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана или операционни ограничения в границите на Съюза

(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 ([1]) от 14 декември 2005 г. за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, и за информиране на пътниците на въздушния транспорт за самоличността на опериращите въздушни превозвачи и за отмяна на член 9 от Директива 2004/36/ЕО, и по-специално член 4, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

(1) С Регламент (ЕО) № 474/2006 на Комисията ([2]) бе установен списъкът на въздушните превозвачи, на които е наложена оперативна забрана в границите на Съюза.

(2) Някои държави членки и Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз („Агенцията“) съобщиха на Комисията информация в съответствие с член 4, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 2111/2005, която е от значение за актуализирането на този списък. Информация от значение постъпи и от трети държави и международни организации. Въз основа на постъпилата информация списъкът следва да бъде актуализиран.

(3) Комисията информира всички засегнати въздушни превозвачи — пряко или чрез органите, отговарящи за регулаторния надзор върху тях — за най-важните факти и съображения, на които се основава решението да им се наложи оперативна забрана в границите на Съюза или да се изменят условията на оперативна забрана, наложена на въздушен превозвач, включен в списъка в приложение А или Б към Регламент (ЕО) № 474/2006.

(4) Комисията предостави възможност на засегнатите въздушни превозвачи да прегледат всички значими документи, да представят писмени коментари и да направят устно изложение пред Комисията и комитета, създаден с Регламент (ЕО) № 2111/2005 („Комитет на ЕС за авиационна безопасност“).

(5) Комисията информира Комитета на ЕС за авиационна безопасност за продължаващите съвместни консултации, които се провеждат съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005 и Регламент (ЕО) № 473/2006 на Комисията ([3]) с компетентните органи и въздушните превозвачи на Армения, Конго (Бразавил), Демократична република Конго, Доминиканската република, Екваториална Гвинея, Казахстан, Киргизстан, Либия, Непал и Сиера Леоне. Комисията информира Комитета на ЕС за авиационна безопасност и за състоянието на авиационната безопасност в Ангола, Беларус, Индонезия, Нигерия и Русия.

(6) Агенцията информира Комисията и Комитета на ЕС за авиационна безопасност относно техническите оценки, извършени за целите на първоначалната оценка и непрекъснатото наблюдение на разрешенията на операторите от трети държави (ОТД), издадени по силата на Регламент (ЕС) № 452/2014 на Комисията ([4]).

([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 (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).

([4]) 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 (ОВ L 133, 6.5.2014 г., стр. 12).

(7) Агенцията информира Комисията и Комитета на ЕС за авиационна безопасност също така за резултатите от анализа на наземните инспекции, извършени в рамките на програмата за оценяване на безопасността на чуждестранните въздухоплавателни средства (SAFA) в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ([5]).

(8) Освен това Агенцията информира Комисията и Комитета на ЕС за авиационна безопасност за проектите за техническа помощ, осъществявани в трети държави, на които е наложена оперативна забрана съгласно Регламент (ЕО) № 474/2006. Агенцията предостави също така информация за плановете и исканията за допълнителна техническа помощ и сътрудничество, насочени към подобряване на административния и техническия капацитет на органите за гражданско въздухоплаване в трети държави, с цел да им бъде оказано съдействие за отстраняване на несъответствията с приложимите международни стандарти за безопасност в гражданското въздухоплаване. Държавите членки бяха приканени да отговорят на тези искания на двустранна основа, като координират действията си с Комисията и Агенцията. Във връзка с това Комисията отново подчерта ползата от предоставянето на информация на международната въздухоплавателна общност, по-специално чрез инструмента за партньорство за съдействие при прилагането на безопасността на въздухоплаването, предоставен от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), относно оказваната от Съюза и неговите държави членки техническа помощ на трети държави за повишаване на авиационната безопасност в целия свят.

(9) Евроконтрол представи на Комисията и на Комитета на ЕС за авиационна безопасност актуализирана информация за състоянието на предупредителната функция по отношение на SAFA и ОТД, както и текущите статистики за съобщенията, предупреждаващи за въздушни превозвачи, на които е наложена забрана.

Въздушни превозвачи от Съюза

(10) След като Агенцията анализира получената информация от проведените наземни инспекции на въздухоплавателните средства на превозвачи от Съюза и от стандартизационните инспекции, проведени от Агенцията, както и от специалните инспекции и одити, проведени от националните въздухоплавателни органи, няколко държави членки предприеха определени мерки за правоприлагане, за които информираха Комисията и Комитета на ЕС за авиационна безопасност.

(11) Държавите членки потвърдиха готовността си да предприемат необходимите действия, когато свързана с безопасността информация покаже наличието на непосредствени рискове в резултат на неспазване на съответните стандарти за безопасност от страна на въздушни превозвачи от Съюза. В това отношение България информира Комисията и Комитета на ЕС за авиационна безопасност относно действията, предприети във връзка с въздушните превозвачи, сертифицирани в страната.

Въздушни превозвачи от Армения

(12) Въздушни превозвачи от Армения никога не са били включени в приложение А или приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006.

(13) През октомври 2019 г. Комисията осведоми Комитета за гражданско въздухоплаване на Армения (CAC) за някои опасения във връзка с безопасността по отношение на въздушните превозвачи, сертифицирани от CAC.

(14) След изслушването на CAC пред Комитета на ЕС за авиационна безопасност през ноември 2019 г. експерти от Комисията, Агенцията и държавите членки (т.нар. „екип за оценка“) извършиха от 3 до 7 февруари 2020 г. посещение за оценка на място от страна на Съюза в Армения, в офисите на CAC и на два въздушни превозвача, сертифицирани в Армения, а именно *Aircompany Armenia* и *Armenia Airways*.

(15) От доклада за посещението за оценка става ясно, че при CAC е налице системна слабост в областта на управлението на персонала, което се доказва от липсата на процедури за определяне на изискванията по отношение на персонала, липсата на процедури и методика за определяне на изискванията за обучение на персонала и тяхното ефективно прилагане, както и от липсата на документирани длъжностни характеристики за редица изпълнявани от CAC или възложени на подизпълнители функции.

(16) Специално по отношение на обучението на персонала в доклада за посещението за оценка се отбелязва сериозността на установените пропуски от гледна точка на ефективния капацитет на CAC за правилно провеждане на процеса на сертифициране и надзора на въздушните превозвачи, сертифицирани в Армения.

([5]) Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).

(17) Освен това от доклада за посещението за оценка става ясно, че CAC не разполага с функцията за управление на качеството, която е необходима за надзора на администрацията и транспонирането на правните, регулаторните и техническите изисквания в ефективна организационна структура и работни процеси.

(18) Що се отнася конкретно до отдела „Летателна експлоатация“ на CAC, в доклада за посещението за оценка се отбелязва, че липсва структурирана система за управление на документи, чрез която може да се гарантира проследимост, в резултат на което CAC не е бил в състояние да предостави исканите доказателства за дейностите, извършвани като част от първоначалното сертифициране за издаване на свидетелството за авиационен оператор (CAO), по отношение на сертифицираните от него въздушни превозвачи.

(19) Що се отнася конкретно до отдел „Летателна годност“ на CAC, в доклада за посещението за оценка се отбелязва наличието на план за надзор, който урежда надзора на организациите за поддържане на летателната годност на въздушните превозвачи и одобрените организации за техническо обслужване, които CAC сертифицира.

(20) В доклада за посещението за оценка се отбелязват също доказателства за неефективен надзор, тъй като посещението при въздушните превозвачи е разкрило редица проблеми в предприятията, които е трябвало да бъдат открити от CAC като част от неговите задължения за надзор.

(21) Въз основа на резултатите от посещението за оценка на място от страна на Съюза Комисията покани CAC на изслушване пред Комитета на ЕС за авиационна безопасност на 12 май 2020 г. При тази възможност Комитетът на ЕС за авиационна безопасност изслуша също въздушните превозвачи *Aircompany Armenia*, *Atlantis Armenian Airlines*, *Atlantis European Airways*, *Armenia Airways*, *Armenian Helicopters*, и *Skyball*.

(22) По време на изслушването CAC информира Комитета на ЕС за авиационна безопасност за мерките за подобряване на безопасността, взети след изслушването пред Комитета на ЕС за авиационна безопасност през ноември 2019 г., и подчерта ангажимента си да продължи тези и положи допълнителни усилия за по-нататъшно подобряване на надзора на безопасността в Армения. Специално внимание беше обърнато на подкрепата, предоставяна в това отношение на CAC от правителството на Армения. Освен това по време на изслушването бяха подчертани значителните усилия, положени за предоставяне на възможности за техническа помощ и сътрудничество с други държави и международни организации.

(23) Във връзка с наблюденията в доклада за посещението за оценка CAC предостави подробности по отношение на мерките, предприети след посещението за оценка на място от страна на Съюза по отношение на организационната структура на CAC. Специално внимание беше обърнато на мерките, свързани с подобряването на управлението на персонала, подобренията по отношение на отдела „Летателна експлоатация“ на CAC, процеса на CAC за сертифициране за CAO и обучението на инспекторите на CAC. Освен това CAC представи подробности относно усилията, които се полагат за разработването на ръководство за интегрирано управление и вътрешна електронна система за управление на документи.

(24) Вниманието на Комитета на ЕС за авиационна безопасност беше привлечено специално към усилията, които се полагат в сътрудничество с Комисията и държавите — членки на ЕС, за започване на процес на повторно сертифициране на всички сертифицирани в Армения въздушни превозвачи, заедно със съответна подкрепа за обучение на работното място за нейния персонал.

(25) Освен това CAC подчерта резултатите от усилията, положени за отнемането на свидетелствата за авиационен оператор на сертифицирани в Армения въздушни превозвачи, за които се счита, че не отговарят повече на международните стандарти за безопасност на въздухоплаването.

(26) Комисията и Комитетът на ЕС за авиационна безопасност отбелязват, че настоящата ситуация е резултат от продължителен период на неефективност и небрежност. Комисията и Комитетът на ЕС за авиационна безопасност отбелязват също така положените усилия и насърчават CAC да продължи да полага тези усилия. Те отбелязват значението на ангажимента на арменското правителство в това отношение и поемат от своя страна ангажимент да подкрепят усилията на CAC и да си сътрудничат с него за тази цел. Комисията и Комитетът на ЕС за авиационна безопасност отбелязват положителното въздействие на личните способности и ангажимента на председателя на CAC за продължаване на тези усилия.

(27) Въпреки това, въз основа на всички налични доказателства, включително по-специално от посещението за оценка на място от страна на Съюза, трябва да се заключи, че капацитетът на CAC за надзор на авиационните дейности в Армения е недостатъчен и не отговаря на приложимите минимални международни стандарти за безопасност. Ще бъде необходимо значително допълнително подобряване на капацитета на CAC, за да се преодолеят настоящите пропуски по отношение на безопасността. Понастоящем, поради значителните пропуски, установени на равнището на управлението на персонала, обучението на персонала и функцията за управление на качеството, в съчетание с неадекватните действия по сертифициране и неефективен надзор върху въздушните превозвачи, е доказано, че CAC не притежава достатъчна способност да прилага съответните международни стандарти за безопасност и че неговата способност за надзор не може да гарантира, че операциите на въздушните превозвачи, сертифицирани от него, се извършват постоянно в съответствие с приложимите международни стандарти за безопасност.

(28) *Aircompany Armenia* експлоатира два самолета Boeing B737. Според изявлението на дружеството то е тясно свързано с *Georgian Airways* — сертифициран в Грузия въздушен превозвач, с който *Aircompany Armenia* има установени тесни административни и оперативни договорености. Във връзка с това посещението за оценка на място от страна на Съюза установи, че пилотите на *Aircompany Armenia* са преминали обучение в съответствие с процедурите на *Georgian Airways*, вместо в съответствие със собствените процедури на дружеството.

(29) При посещението за оценка на място от страна на Съюза беше установено, че *Aircompany Armenia* разполага със служители, които са запознати със системите и наръчниците, въведени с цел управление на различните операции. Повечето проблеми или недостатъци, установени по време на посещението, са свързани с яснотата на процедурите и контрола върху дейностите, възложени на подизпълнители, които се изпълняват предимно от *Georgian Airways*.

(30) Независимо от това системата за контрол на спазването на правилата на *Aircompany Armenia* трябва да бъде доразвита, за да се гарантира установяването на несъответствията с националните разпоредби и разпоредбите в одобреното ръководство за експлоатация, включително по отношение на системата за водене на документация.

(31) По време на изслушването пред Комитета на ЕС за авиационна безопасност *Aircompany Armenia* предостави подробна информация по отношение на мерките, предприети в отговор на забележките и препоръките от посещението за оценка на място от страна на Съюза, като посочи, че са отстранени причините за шест от седемте забележки. За това обаче не бяха представени доказателства.

(32) *Atlantis Armenian Airlines* е арменски въздушен превозвач, който експлоатира един самолет Let-410. По време на изслушването въздушният превозвач направи преглед на дружеството, включително наличните ресурси, плана за развитие на неговия флот, неговата система за управление на безопасността (СУБ) и неговата програма за наблюдение на полетните данни.

(33) *Atlantis European Airways* експлоатира флот от три самолета Airbus A320. По време на изслушването въздушният превозвач представи мисията на дружеството, организационната структура, плана за обучение на неговия персонал и резултатите от предходната година по SAFA. Освен това беше предоставена информация за резултатите от одита, извършен от ЕААБ на въздушния превозвач с цел издаване на разрешение за оператор от трета държава.

(34) *Armenia Airways* е въздушен превозвач, сертифициран в Армения, с флот от един самолет British Aerospace Bae-146-300.

(35) По време на посещението за оценка на място от страна на Съюза екипът за оценка установи редица пропуски, които изискват незабавни мерки, по-конкретно по отношение на регистрирането и проследяването на одити и констатации от одити. Екипът за оценка също така откри доказателства за неефективност на системата за управление на качеството и, предвид плановете за развитие на *Armenia Airways*, следва да се положат усилия за създаване на напълно функционираща система за контрол на спазването на правилата, за да се установят евентуални недостатъци, които могат да засегнат операциите, и да се гарантира спазването на одобреното ръководство за експлоатация. Специално внимание следва да се обърне на обучението на пилотите, за да се гарантира компетентността на екипажите.

(36) В хода на изслушването *Armenia Airways* направи преглед на въздушния превозвач и представи мерките, предприети след посещението за оценка на място от страна на Съюза. Според информацията, предоставена в хода на изслушването, са били отстранени причините за всички забележки, направени от екипа за оценка, с изключение на две, с които въздушният превозвач не е съгласен. За това обаче не бяха представени доказателства.

(37) *Armenian Helicopters* е арменски частен въздушен превозвач, използващ вертолети, който извършва вътрешни и международни чартърни полети, както и спешен медицински транспорт. В хода на изслушването въздушният превозвач представи структурата и функционирането на своята СУБ.

(38) *Skyball* е арменски въздушен превозвач, експлоатиращ един аеростат с горещ въздух. По време на изслушването въздушният превозвач направи преглед на своята организация и дейности, и представи информация, свързана с неговата СУБ.

(39) Информацията и доказателствата, предоставени от въздушните превозвачи преди или по време на изслушването, не дадоха на Комисията и Комитета на ЕС за авиационна безопасност увереността, че липсата на надзор на безопасността от страна на САС може да бъде смекчена чрез собствените системи на въздушните превозвачи за осигуряване на съответствие и безопасност.

(40) Поради това, в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че на този етап във връзка с въздушните превозвачи от Армения има основания да бъде изменен списъкът на въздушните превозвачи, на които е наложена оперативна забрана в границите на Съюза, и да бъдат включени всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Армения, в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

(41) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали сертифицираните в Армения въздушни превозвачи действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез извършването на приоритетни наземни инспекции на всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Армения.

Въздушни превозвачи от Конго (Бразавил)

(42) Въздушни превозвачи от Конго (Бразавил) бяха включени в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 през 2009 г. ([6])

(43) С писмо от 19 декември 2019 г. Комисията поиска от агенцията за гражданско въздухоплаване на Конго (Бразавил) (*Agence Nationale de l'Aviation Civile du Congo (Brazzaville)* или „ANAC Congo“) да ѝ предостави списък с документи относно своята структура, система за надзор и дейности, включително мерките за правоприлагане, предприети от 2017 г. насам, както и актуален списък на притежателите на САО и на регистрираните въздухоплавателни средства.

(44) На 5 февруари 2020 г. ANAC Congo предостави поисканата информация. Освен това ANAC Congo информира Комисията, че след последната актуализация, предоставена на Комисията, са били отнети САО на въздушните превозвачи *Aero Service*, *Emeraude*, *Equatorial Congo Airlines S.A.* и *Mistral Aviation*, а също така е бил сертифициран новият превозвач *Société Nouvelle Air Congo* (САО № CG-CTA 004). ANAC Congo не представи доказателства, че надзорът на безопасността на този въздушен превозвач е гарантиран в съответствие с международните стандарти за безопасност. Тъй като ANAC Конго не е доказала, че има достатъчна способност да прилага съответните стандарти за безопасност и да осигурява тяхното правоприлагане, издаването на САО на посочения нов въздушен превозвач не гарантира в достатъчна степен спазването на международните стандарти за безопасност.

(45) Комисията отбелязва, че съгласно доклада на координираната мисия на ИКАО за проверка на напредъка, проведена през юни 2019 г., ефективното прилагане на международните стандарти за безопасност в Конго (Бразавил) се е подобрило до 66,99 %. Въпреки че ANAC Congo е постигнала ясен напредък по отношение на капацитета си за надзор на безопасността, този напредък следва да бъде проверен в рамките на посещение за оценка на място от страна на Съюза при ANAC Congo и избрани въздушни превозвачи, сертифицирани в Конго (Бразавил), преди да бъде взето каквото и да било решение за премахване на оперативна забрана в рамките на Съюза.

(46) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че списъкът на въздушните превозвачи от Конго (Бразавил), които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да бъде изменен, за да се включи *Société Nouvelle Air Congo* в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 и да се заличат *Aero Service*, *Emeraude*, *Equatorial Congo Arlines S.A.* и *Mistral Aviation* от посоченото приложение.

(47) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали сертифицираните в Конго (Бразавил) въздушни превозвачи действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез извършването на приоритетни наземни инспекции на всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Конго (Бразавил).

Въздушни превозвачи от Демократична република Конго

(48) Въздушни превозвачи от Демократична република Конго бяха включени в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 през 2006 г. ([7])

(49) Като част от дейностите си за непрекъснато наблюдение на 22 април 2020 г. Комисията поиска от органа за гражданско въздухоплаване (Autorité de l'Aviation Civile) на Демократична република Конго (AAC/RDC) да ѝ предостави списък на всички притежатели на свидетелства за авиационен оператор, сертифицирани в Демократична република Конго.

([6]) Регламент (ЕО) № 1144/2009 на Комисията от 26 ноември 2009 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността (ОВ L 312, 27.11.2009 г., стр. 16).

([7]) Регламент (ЕО) № 910/2006 на Комисията от 20 юни 2006 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, посочен в глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 168, 21.6.2006 г., стр. 16).

(50) На 6 май 2020 г. AAC/RDC информира Комисията, че след последната актуализация, предоставена на Комисията, е бил сертифициран новият въздушен превозвач *Mwant Jet* (CAO № AAC/DG/OPS-09/09). На 13 май 2020 г., AAC/RDC информира също така, че въздушните превозвачи *Air Tropiques, Blue Airlines, Blue Sky, Dakota, Korongo Airlines, Mango Airlines, Serve Air,* и *Will Airlift* са прекратили своите летателни операции, извършвани без изобщо да са притежавали CAO. Освен това AAC/RDC информира Комисията, че въздушните превозвачи *Air Kasai, Doren Air Congo, Gomair* и *Transair Cargo Services* не притежават CAO и понастоящем преминават процес на сертифициране. Накрая AAC/RDC информира Комисията, че наименованието на въздушния превозвач *Services Air* е било променено и че въздушният превозвач притежава понастоящем CAO под името *Serve Air Cargo*. Тъй като AAC/RDC не е доказал, че има достатъчна способност да прилага съответните стандарти за безопасност и да осигурява тяхното правоприлагане, издаването на CAO на посочения нов въздушен превозвач не гарантира в достатъчна степен спазването на международните стандарти за безопасност.

(51) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че списъкът на въздушните превозвачи от Демократична република Конго, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да бъде изменен, за да се включат *Mwant Jet* и *Serve Air Cargo* в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 и да се заличат *Air Tropiques, Blue Airlines, Blue Sky, Dakota, Korongo airlines, Mango Airlines, Will Airlift, Air Kasai, Doren Air Congo, Gomair, Transair Cargo Services, Serve Air* и *Services Air* от посоченото приложение.

(52) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали сертифицираните в Демократична република Конго въздушни превозвачи действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез извършването на приоритетни наземни инспекции на всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Демократична република Конго.

Въздушни превозвачи от Доминиканската република

(53) Въздушни превозвачи от Доминиканската република никога не са били включени в приложение А или приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006.

(54) Поради пропуските по отношение на безопасността, установени от Агенцията в рамките на процеса по издаване на разрешения на ОТД, и въз основа на анализа на наземните инспекции, извършени в рамките на програмата SAFA, в съответствие с член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 473/2006 на 15 април 2019 г. Комисията започна консултации с Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).

(55) От 27 до 31 януари 2020 г. експерти от Комисията, Агенцията и държавите членки (т. нар. „екип за оценка“) извършиха посещение за оценка на място от страна на Съюза в офисите на IDAC в Доминиканската република.

(56) IDAC изглежда добре организирана, разполагаща с достатъчно персонал и адекватно финансирана организация, която от 2018 г. насам е започнала да прилага съвременни техники за управление на авиационната безопасност, използвайки подход, основан на управлението на безопасността, или основан на резултатите подход, в допълнение към по-традиционните дейности по надзор, основани на съответствието. Изглежда също, че законодателната рамка (закон за въздухоплаването и технически предписания — RAD) надлежно интегрира всички области, обхванати от приложенията към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, подписана в Чикаго на 7 декември 1944 г., и редовно се изменя.

(57) Екипът за оценка заключи, че IDAC разполага с капацитет за надзор на авиационните дейности в Доминиканската република. Независимо от факта, че са необходими редица подобрения в IDAC по отношение на ефективността на правоприлагането, екипът за оценка не констатира непосредствени опасения във връзка с безопасността към момента на своето посещение нито в рамките на проверката в офисите на IDAC, нито въз основа на наблюденията при посещенията на няколко въздушни превозвача. Екипът за оценка обаче установи, че понастоящем IDAC не класифицира констатациите съгласно важността им за авиационната безопасност, поради което констатациите (независимо от степента им на въздействие върху безопасността) и обикновените забележки се управляват по един и същ начин в рамките на процеса на проследяване. Поради това не е било възможно да се докаже, че IDAC или засегнатите въздушни превозвачи осигуряват адекватен приоритет на констатациите с критично значение за безопасността.

(58) Независимо че това състояние може да възпрепятства правоприлагането, силните страни на системата по отношение на ресурсите и нормативната база свидетелстват, че са налице условията за бъдещо подобрение, като същевременно при установените слабости не са констатирани елементи от критично значение, които биха могли да блокират едно такова подобрение.

(59) На 15 април 2020 г. IDAC изпрати до Комисията план за действие за отстраняване на пропуските, констатирани и докладвани от екипа за оценка. Комисията счита, че ако бъдат надлежно приложени в предложения срок, планираните действия следва да решат констатираните проблеми. IDAC следва да предоставя на Комисията редовни актуализации за напредъка по изпълнението на тези планирани действия.

(60) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че на този етап във връзка с въздушните превозвачи от Доминиканската република няма основания за изменение на списъка на въздушните превозвачи, на които е наложена оперативна забрана в границите на Съюза.

(61) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали сертифицираните в Доминиканската република въздушни превозвачи действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез извършването на приоритетни наземни инспекции на всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Доминиканската република.

(62) В случай че постъпи свързана с безопасността информация, 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 Екваториална Гвинея

(63) Въздушни превозвачи от Екваториална Гвинея бяха включени в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 през 2006 г. ([8])

(64) След посещението за оценка на място от страна на Съюза през октомври 2017 г. и изслушването пред Комитета на ЕС за авиационна безопасност през ноември 2017 г. Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial (AAGE) изрази през декември 2018 г. пред Комисията своя интерес от възобновяване на диалога за изменение на приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 по отношение на всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Екваториална Гвинея.

(65) AAGE предостави на Комисията по нейно искане информация за подобренията, предприети в неговата система за надзор на безопасността. Въз основа на получената информация Комисията отбелязва, че е постигнат напредък, но все още са налице някои пропуски по основни въпроси, като например анализ на първопричините, който е ключов елемент за предотвратяване на повторното възникване на несъответствия.

(66) На 10 март 2020 г. се проведе техническа среща между Комисията, Агенцията, държавите членки и представители на AAGE, по време на която AAGE предостави информация за своите надзорни дейности и за напредъка по плана за коригиращи действия, изготвен през 2017 г. Освен това AAGE информира Комисията, че оперативният флот на *Ceiba Intercontinental* и *Cronos Airlines* е бил намален съответно до едно средно голямо въздухоплавателно средство за всеки от превозвачите.

(67) Тъй като наличната понастоящем информация не е достатъчна, за да се разсеят съмненията относно съществуващите пропуски, следва да се организира ново посещение за оценка на място от страна на Съюза с цел допълнително да се провери капацитетът на Екваториална Гвинея да гарантира ефективен надзор на безопасността.

(68) Въз основа на наличната понастоящем информация, в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията смята, че на този етап във връзка с въздушните превозвачи от Екваториална Гвинея няма основания за изменение на списъка на въздушните превозвачи, на които е наложена оперативна забрана в границите на Съюза.

(69) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали сертифицираните в Екваториална Гвинея въздушни превозвачи действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез извършването на приоритетни наземни инспекции на всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Екваториална Гвинея.

Въздушни превозвачи от Казахстан

(70) Въздушните превозвачи от Казахстан бяха заличени от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 през 2016 г. ([9])

([8]) 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).

([9]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/2214 на Комисията от 8 декември 2016 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 по отношение на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза (ОВ L 334, 9.12.2016 г., стр. 6).

(71) Като част от дейностите за непрекъснато наблюдение след заличаването на Казахстан от списъка за авиационна безопасност Комисията уведоми с писмо от 10 февруари 2020 г. Комитета за гражданското въздухоплаване на Казахстан (CAC KZ) за някои опасения във връзка с безопасността при въздушните превозвачи, сертифицирани от него, по-конкретно по отношение на *BEK Air*.

(72) На 28 февруари 2020 г. CAC KZ и „Въздухоплавателна администрация на Казахстан“ АД (AAK) осведомиха Комисията за надзорните дейности, извършвани по отношение на въздушните превозвачи, сертифицирани в Казахстан през последните три години, както и за надзора, осъществяван по отношение на въздушния превозвач *BEK Air*. В този контекст Комисията поиска доказателства, че капацитетът на Казахстан продължава да гарантира ефективен надзор на безопасността.

(73) Що се отнася до въздушния превозвач *BEK Air*, на 21 април 2020 г. е било отнето CAO на този въздушен превозвач. CAO на друг въздушен превозвач, *Azee Air*, е било временно преустановено до извършването на допълнителни надзорни дейности.

(74) Независимо че отчита предприетите неотдавна от AAK стъпки за повишаване на капацитета за надзор на безопасността, Комисията реши, въз основа на анализа на предоставената документация и информация, да започне консултации с CAC KZ и AAK в съответствие с член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 473/2006.

(75) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията смята, че на този етап във връзка с въздушните превозвачи от Казахстан няма основания за изменение на списъка на въздушните превозвачи, на които е наложена оперативна забрана в границите на Съюза.

(76) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали сертифицираните в Казахстан въздушни превозвачи действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез извършването на приоритетни наземни инспекции на всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Казахстан.

(77) В случай че постъпи свързана с безопасността информация, 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 Киргизстан

(78) Въздушни превозвачи от Киргизстан бяха включени в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 през 2006 г. ([10])

(79) На 2 август 2019 г. Комисията поиска от Агенцията за гражданско въздухоплаване на Киргизката република (CAA KG) списък с документи относно нейната структура, система за надзор и дейности, включително мерките за правоприлагане, предприети от 2017 г. насам, както и актуален списък на притежателите на CAO и на регистрираните въздухоплавателни средства.

(80) На 10 септември 2019 г. CAA KG предостави поисканата информация. Освен това CAA KG информира Комисията, че след последната актуализация, предоставена на Комисията, са били отнети CAO на въздушните превозвачи *Air Bishkek, Central Asian Aviation Services (Caas), Heli Sky, Air Kyrgyzstan, Manas Airways, S Group International, Sky Bishkek, Sky Way Air* и *Valor Air*, а също така е бил сертифициран новият превозвач *Air Company Air KG* (CAO № 50). Тъй като CAA KG не е доказала, че има достатъчна способност да прилага съответните стандарти за безопасност и да осигурява тяхното правоприлагане, издаването на CAO на посочения нов въздушен превозвач не гарантира в достатъчна степен спазването на международните стандарти за безопасност.

(81) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че списъкът на въздушните превозвачи от Киргизстан, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да бъде изменен, за да се включи *Air Company Air KG* в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 и да се заличат *Air Bishkek, Central Asian Aviation Services (Caas), Heli Sky, Air Kyrgyzstan, Manas Airways, S Group International, Sky Bishkek, Sky Way Air* и *Valor Air* от посоченото приложение.

(82) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали сертифицираните в Киргизстан въздушни превозвачи действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез извършването на приоритетни наземни инспекции на всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Киргизстан.

([10]) Регламент (ЕО) № 1543/2006 на Комисията от 12 октомври 2006 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, посочен в глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета, изменен с Регламент (ЕО) № 910/2006 (ОВ L 283, 14.10.2006 г., стр. 27).

Въздушни превозвачи от Либия

(83) Въздушни превозвачи от Либия бяха включени в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 през 2014 г. ([11])

(84) Като част от дейностите си за непрекъснато наблюдение на 22 април 2020 г. Комисията поиска от органа за гражданско въздухоплаване на Либия (LCAA) да ѝ предостави списък на всички притежатели на свидетелства за авиационен оператор, сертифицирани в Либия.

(85) На 4 май 2020 г. LCAA уведоми Комисията, че е било отнето САО на въздушния превозвач *Ghadames Air Transport* и че са били сертифицирани новите въздушни превозвачи *Al Maha Aviation* (САО № 030/18) и *Libyan Wings Airlines JSC* (САО № 029/15). Тъй като LCAA не е доказал достатъчна способност да прилага съответните стандарти за безопасност и да осигурява тяхното правоприлагане, издаването на САО на посочените нови въздушни превозвачи не гарантира в достатъчна степен спазването на международните стандарти за безопасност.

(86) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че на този етап във връзка с въздушните превозвачи от Либия списъкът на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да бъде изменен, за да се включат *Al Maha Aviation* и *Libyan Wings Airlines JSC* в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 и да се заличи *Ghadames Air Transport* от посоченото приложение.

(87) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали сертифицираните в Либия въздушни превозвачи действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез извършването на приоритетни наземни инспекции на всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Либия.

Въздушни превозвачи от Непал

(88) Въздушни превозвачи от Непал бяха включени в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 през 2013 г. ([12])

(89) Като част от дейностите си за непрекъснато наблюдение на 22 април 2020 г. Комисията поиска от органа за гражданско въздухоплаване на Непал (CAAN) да ѝ предостави списък на всички притежатели на свидетелства за авиационен оператор, сертифицирани в Непал.

(90) На 3 май 2020 г. CAAN уведоми Комисията, че е било отнето САО на въздушния превозвач *Air Kasthamandap* и че са били сертифицирани новите въздушни превозвачи *Heli Everest* (САО № 086/2016) и *Kailash Helicopter Services* (САО № 087/2018). Той съобщи също така, че *Muktinath Airlines* е променил името си на *Prabhu Helicopters*. Тъй като CAAN не е доказал достатъчна способност да прилага съответните стандарти за безопасност и да осигурява тяхното правоприлагане, издаването на САО на посочените нови въздушни превозвачи не гарантира в достатъчна степен спазването на международните стандарти за безопасност.

(91) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че на този етап във връзка с въздушните превозвачи от Непал списъкът на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да бъде изменен, за да се включат *Heli Everest* и *Kailash Helicopter Services* в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 и да се заличи *Air Kasthamandap* от посоченото приложение.

(92) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали сертифицираните в Непал въздушни превозвачи действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез извършването на приоритетни наземни инспекции на всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Непал.

Въздушни превозвачи от Сиера Леоне

(93) Въздушни превозвачи от Сиера Леоне бяха включени в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 през 2006 г. ([13])

([11]) Регламент за изпълнение (ЕС) № 1318/2014 на Комисията от 11 декември 2014 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 355, 12.12.2014 г., стр. 8).

([12]) Регламент за изпълнение (ЕС) № 1264/2013 на Комисията от 3 декември 2013 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 326, 6.12.2013 г., стр. 7).

([13]) Регламент (ЕО) № 910/2006 на Комисията от 20 юни 2006 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, посочен в глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 168, 21.6.2006 г., стр. 16).

(94) Като част от дейностите си за непрекъснато наблюдение на 22 април 2020 г. Комисията поиска от органа за гражданско въздухоплаване на Сиера Леоне (SLCAA) да ѝ предостави списък на всички притежатели на свидетелства за авиационен оператор, сертифицирани в Сиера Леоне.

(95) На 2 май 2020 г. SLCAA уведоми Комисията, че са били отнети САО на въздушните превозвачи *Air Rum, Destiny air Services, Heavylift Cargo, Orange Air Sierra Leone, Paramount Airlines, Seven Four Eight Air Services* и *Teebah Airways*, както и че понастоящем няма притежатели на САО в Сиера Леоне.

(96) Тъй като SLCAA не е доказал, че има достатъчна способност да прилага съответните стандарти за безопасност и да осигурява тяхното правоприлагане, издаването на САО на нови въздушни превозвачи не гарантира в достатъчна степен спазването на международните стандарти за безопасност.

(97) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че списъкът на въздушните превозвачи от Сиера Леоне, на които е наложена оперативна забрана в границите на Съюза, следва да бъде изменен, за да се заличат въздушните превозвачи *Air Rum, Destiny Air Services, Heavylift Cargo, Orange Air Sierra Leone, Paramount Airlines, Seven Four Eight Air Services* и *Teebah Airways* от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

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

(99) В членове 5 и 6 от Регламент (ЕО) № 2111/2005 се признава необходимостта от бързо, а при нужда дори от спешно, вземане на решения предвид последствията за безопасността. Поради това, с цел защита на чувствителна информация и на пътуващите, е необходимо решенията в контекста на актуализирането на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана или ограничение в границите на Съюза, да се публикуват и да влязат в сила незабавно след тяхното приемане.

(100) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета на ЕС за авиационна безопасност, създаден с Регламент (ЕО) № 2111/2005,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

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

1) приложение А се заменя с текста в приложение I към настоящия регламент;

2) приложение Б се заменя с текста в приложение II 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 2 юни 2020 година.

За Комисията,
от името на председателя
Adina VĂLEAN
Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ I

„ПРИЛОЖЕНИЕ A

СПИСЪК НА ВЪЗДУШНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ, НА КОИТО Е НАЛОЖЕНА ОПЕРАТИВНА ЗАБРАНА В ГРАНИЦИТЕ НА СЪЮЗА, С ИЗКЛЮЧЕНИЯ [1]

Наименование 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	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Венесуела
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Суринам
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Иран
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Ирак
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Нигерия
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Зимбабве
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Афганистан, включително			**Афганистан**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Афганистан
KAM AIR	AOC 001	KMF	Афганистан
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Ангола, с изключение на *TAAG Angola Airlines* и *Heli Malongo*, включително			**Ангола**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Ангола
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Неизвестен	Ангола
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Ангола
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Неизвестен	Ангола
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Неизвестен	Ангола
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Неизвестен	Ангола
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Ангола
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Армения, включително			**Армения**
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Армения
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Армения

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

Наименование 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	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Армения
ATLANTIS ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 068	AEU	Армения
ATLANTIS EUROPEAN AIRWAYS	AM AOC 017	LUR	Армения
MARS AVIA	AM AOC 066	MRS	Армения
SKYBALL	AM AOC 069	N/A	Армения
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Конго (Бразавил), включително			**Конго (Бразавил)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	Неизвестен	Конго (Бразавил)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Конго (Бразавил)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Конго (Бразавил)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Конго (Бразавил)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Неизвестен	Конго (Бразавил)
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Демократична република Конго (ДРК), включително			**Демократична република Конго (ДРК)**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Неизвестен	Демократична република Конго

Наименование 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	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
(ДРК)			
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Джибути, включително			**Джибути**
DAALLO AIRLINES	Неизвестен	DAO	Джибути
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Екваториална Гвинея, включително			**Екваториална Гвинея**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGA-C/SOPS	CEL	Екваториална Гвинея
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGA-C/SOPS	Неизвестен	Екваториална Гвинея
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Еритрея, включително			**Еритрея**
ERITREAN AIRLINES	AOC № 004	ERT	Еритрея
NASAIR ERITREA	AOC № 005	NAS	Еритрея
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Киргизстан, включително			**Киргизстан**
AIR COMPANY AIR KG	50	Неизвестен	Киргизстан
AIR MANAS	17	MBB	Киргизстан
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Киргизстан
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Киргизстан
TEZ JET	46	TEZ	Киргизстан
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Либерия.			**Либерия**
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Либия, включително			**Либия**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Либия
AIR LIBYA	004/01	TLR	Либия
AL MAHA AVIATION	030/18	Неизвестен	Либия

Наименование 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	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Либия
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Либия
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Либия
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Либия
PETRO AIR	025/08	PEO	Либия
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Молдова, с изключение на *Air Moldova, Fly One* и *Aerotranscargo*, включително			**Молдова**
Î.M „VALAN ICC“ SRL	MD009	VLN	Молдова
CA „AIM AIR“ SRL	MD015	AAM	Молдова
CA „AIR STORK“ SRL	MD018	MSB	Молдова
Î M „MEGAVIATION“ SRL	MD019	ARM	Молдова
CA „PECOTOX-AIR“ SRL	MD020	PXA	Молдова
CA „TERRA AVIA“ SRL	MD022	TVR	Молдова
CA „FLY PRO“ SRL	MD023	PVV	Молдова
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Непал, включително			**Непал**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Неизвестен	Непал
ALTITUDE AIR	085/2016	Неизвестен	Непал
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Непал
FISHTAIL AIR	017/2001	Неизвестен	Непал
SUMMIT AIR	064/2010	Неизвестен	Непал
HELI EVEREST	086/2016	Неизвестен	Непал
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Непал
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Неизвестен	Непал
MAKALU AIR	057A/2009	Неизвестен	Непал
MANANG AIR PVT	082/2014	Неизвестен	Непал
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Неизвестен	Непал
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Неизвестен	Непал
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Непал

Наименование 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	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
SAURYA AIRLINES	083/2014	Неизвестен	Непал
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Непал
SIMRIK AIR	034/2000	Неизвестен	Непал
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Непал
SITA AIR	033/2000	Неизвестен	Непал
TARA AIR	053/2009	Неизвестен	Непал
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Непал
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Сао Томе и Принсипи, включително			**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			**Сиера Леоне**
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Судан, включително			**Судан**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Судан
BADR AIRLINES	35	BDR	Судан
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Судан
ELDINDER AVIATION	8	DND	Судан
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Судан
HELEJETIC AIR	57	HJT	Судан
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Судан
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Судан
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Судан
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Судан
SUN AIR	51	SNR	Судан
TARCO AIR	56	TRQ	Судан“

ПРИЛОЖЕНИЕ II

„ПРИЛОЖЕНИЕ Б

СПИСЪК НА ВЪЗДУШНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ, НА КОИТО СА НАЛОЖЕНИ ОПЕРАТИВНИ ОГРАНИЧЕНИЯ В ГРАНИЦИТЕ НА СЪЮЗА [1]

Наименование на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (CAO)	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора	Тип на въздухоплавателните средства с ограничение	Регистрационни знаци и (ако има такива) производствени серийни номера на въздухоплавателните средства с ограничение	Държава на регистрация
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Коморски острови	Целият въздухоплавателен флот с изключение на: LET 410 UVP.	Целият въздухоплавателен флот с изключение на: D6-CAM (851336).	Коморски острови
IRAN AIR	FS100	IRA	Иран	Всички въздухоплавателни средства тип Fokker F100 и тип Boeing B747.	Въздухоплавателни средства тип Fokker F100, както е посочено в CAO; въздухоплавателни средства тип Boeing B747, както е посочено в CAO.	Иран
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Северна Корея	Целият въздухоплавателен флот с изключение на: 2 въздухоплавателни средства тип TU-204.	Целият въздухоплавателен флот с изключение на: P-632, P-633.	Северна Корея“

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