РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 659/2013 НА КОМИСИЯТА

от 10 юли 2013 година

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

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2005 г. за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, и за информиране на пътниците на въздушния транспорт за самоличността на опериращите въздушни превозвачи и за отмяна на член 9 от Директива 2004/36/ЕО ([1]), и по-специално член 4 от него ([2]),

като има предвид, че:

(1) С Регламент (ЕО) № 474/2006 на Комисията от 22 март 2006 г. ([3]) бе съставен списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, съгласно глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005.

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

(3) Комисията уведоми всички засегнати въздушни превозвачи директно или чрез органите, отговарящи за техния регулаторен надзор, относно най-важните факти и съображения, предвидени да залегнат в основата на решение за налагане на оперативна забрана за тях в границите на 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 прегледат предоставените от държавите членки документи, да изпратят писмени коментари и да направят устни изложения пред Комисията и пред Комитета за авиационна безопасност, създаден с Регламент (ЕИО) № 3922/1991 на Съвета от 16 декември 1991 г. относно хармонизирането на техническите изисквания и административните процедури в областта на гражданското въздухоплаване ([4]).

(5) Комитетът за авиационна безопасност получи актуализирана информация от Комисията за продължаващите съвместни консултации, в рамките на Регламент (ЕО) № 2111/2005 и на регламента за неговото прилагане — Регламент (ЕО) № 473/2006, с компетентните органи и въздушните превозвачи на Кюрасао и Синт Мартен, Република Гвинея, Индия, Иран, Казахстан, Киргизстан, Мозамбик и Непал. Комитетът по авиационна безопасност също така получи актуализирана информация от Комисията относно техническите консултации с Руската федерация и наблюдението на Боливия, Таджикистан и Туркменистан.

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

(7) Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ) представи на Комитета за авиационна безопасност резултатите от анализа на наземните инспекции, проведени в рамките на Програмата за оценка на безопасността на чуждестранни въздухоплавателни средства (SAFA) в съответствие с 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 ([5]).

(8) ЕААБ представи на Комитета за авиационна безопасност и проектите за техническа помощ, реализирани в държави, спрямо които са предприети мерки или наблюдение по Регламент (ЕО) № 2111/2005. Комитетът бе уведомен за плановете и исканията за допълнителна техническа помощ и сътрудничество, за да се подобри административният и техническият капацитет на органите за гражданско въздухоплаване с оглед съдействие за отстраняване на несъответствията с приложимите международни стандарти. Държавите членки бяха също приканени да отговорят на тези искания на двустранна основа в сътрудничество с Комисията и ЕААБ. По този повод Комисията подчерта ползата от предоставянето на информация на международната авиационна общност, особено чрез базата данни SCAN на ИКАО, както и от предоставянето на техническа помощ от страна на ЕС и от държавите членки за подобряване на безопасността на въздухоплаването в целия свят.

([1]) ОВ L 344, 27.12.2005 г., стр. 15.
([2]) ОВ L 143, 30.4.2004 г., стр. 76.
([3]) ОВ L 84, 23.3.2006 г., стр. 14.
([4]) ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 4.
([5]) ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1.

Въздушни превозвачи на Европейския съюз

(9) След като ЕААБ анализира получената информация от проведени от SAFA наземни инспекции на въздухоплавателни средства на някои превозвачи от ЕС или от стандартизационни инспекции, извършени от ЕААБ, както и от специални инспекции и одити, проведени от национални въздухоплавателни органи, някои държави членки приеха известни принудителни мерки и уведомиха Комисията и Комитета за авиационна безопасност относно тези мерки. На 1 декември 2012г. Гърция отне свидетелството за авиационен оператор (CAO) на Sky Wings, а на 10 април 2013 г. Испания отне CAO на Mint Lineas Aereas.

(10) Освен това Швеция представи на Комитета своите опасения относно въздушния превозвач AS Avies, лицензиран в Естония, който е имал два сериозни инцидента в Швеция през 2013 г. — излизане от пистата през февруари и временна загуба на мощност и на двата двигателя при набиране на височина през май. Компетентните органи на Естония уведомиха Комитета, че са предприели редица действия, включително засилен надзор, изисквайки от въздушния превозвач да разработи план за коригиращи действия (ПКД), и преразглеждат одобрението на управителя по безопасността и отговорния ръководител.

Въздушни превозвачи от Демократична република Конго

(11) Въздушните превозвачи, лицензирани в Демократична република Конго, са поместени в приложение А от март 2006 г. ([1]). След неотдавнашната инициатива на компетентните органи на Демократична република Конго (ANAC) да се възстановят активните консултации с Комисията и ЕААБ, те предоставиха необходимите документални доказателства, които позволяват цялостна актуализация на въздушните превозвачи, изброени в приложение А.

(12) Компетентните органи на Демократична република Конго уведомиха Комисията с писмо от 12 юни 2013 г., че на въздушните превозвачи Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Biega Airways, Blue Sky, Ephrata Airlines, Eagles Services, GTRA, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus, Sion Airlines и Waltair Aviation са били издадени оперативни лицензи. Те обаче не представиха доказателства, че надзорът върху безопасността на тези въздушни превозвачи се извършва в съответствие с международните стандарти за безопасност и въз основа на общите критерии се преценява, че всички въздушни превозвачи от актуализирания списък следва да бъдат включени в приложение А.

(13) Компетентните органи на Демократична република Конго също така информираха с писмо от 12 юни 2013 г., че въздушните превозвачи Bravo Air Congo, Entreprise World Airways (EWA), Hewa Bora Airways (HBA), Mango Aviation, TMK Air Commuter и Zaabu International, присъстващи преди това в приложение А, не притежават оперативен лиценз. Прочее бе преценено, че тези въздушни превозвачи следва да бъдат заличени от приложение А.

(14) Компетентните органи на Демократична република Конго също така обясниха, че в съответствие със законодателството на страната за извършването на въздушни превози се изисква както оперативен лиценз, така и CAO, и че досега нито един от съществуващите оператори не отговаря и на двете изисквания. Междувременно през април 2013 г. за 5 оператори (Korongo, FlyCAA, Air Tropiques, ITAB и Kinavia) е било дадено начало на пететапния процес по лицензиране на ИКАО и се очаква той да приключи до края на септември 2013 г. В края на този процес на лицензиране ANAC ще представи списък на всички авиационни оператори, които са надлежно лицензирани и притежават валидно CAO.

(15) Комисията отбеляза ангажимента на компетентните органи на Демократична република Конго, и специално този на министъра на транспорта, и ги насърчава да продължат усилията си за създаване на система за надзор върху гражданското въздухоплаване в съответствие с международните стандарти за безопасност и потвърди ангажимента си за по-нататъшно задълбочаване на наскоро възобновения активен диалог.

Въздушни превозвачи от Република Гвинея

(16) Официални консултации с компетентните органи на Република Гвинея започнаха през декември 2012 г. след констатирани от ИКАО при одита от април 2012 г. несъответствия по безопасността, породили СОБ във връзка с лицензирането на някои въздушни оператори.

(17) След представянето на ПКД и последващото му приемане и утвърждаване от ИКАО, на 29 май 2013 г. ИКАО обяви, че оттегля своите сериозни опасения за безопасността.

(18) През януари 2013 г. в Брюксел бе проведена консултация между Комисията, подпомагана от ЕААБ, и компетентните органи на Република Гвинея. По време на срещата компетентните органи на Република Гвинея изчерпателно информираха на какъв етап е прилагането на ПКД, представен на ИКАО през декември 2012 г.

(19) Според компетентните органи на Република Гвинея въздушните превозвачи Sahel Aviation Service, Eagle Air, Probiz Guinée и Konair са в процес на прелицензиране. Нито един от тях не осъществява полети във въздушното пространство на ЕС. Те съобщиха също, че CAO на въздушните превозвачи GR-Avia, Elysian Air, Brise Air, Sky Guinée Airlines и Sky Star Air са били временно отнети.

([1]) Съображения 60 до 64 от Регламент (ЕО) № 474/2006 от 22 март 2006 г., ОВ L 84, 23.3.2006 г., стр. 18.

(20) Компетентните органи на Република Гвинея приеха да информират своевременно Комисията за всяко значително развитие в прилагането на стандартите на ИКАО и се съгласиха за редовен мониторинг на положението.

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

Въздушни превозвачи от Индонезия

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

(23) След проведената на 18 октомври 2012 г. видеоконференция между Комисията, ЕААБ и DGCA, DGCA продължи да работи за подобряване на системата за надзор върху безопасността на въздухоплаването на Индонезия и за отстраняване на нередностите, посочени в констатациите на Федералното управление на гражданската авиация на САЩ (FAA) след нейното посещение за техническа оценка през септември 2012 г. След официалното публикуване на доклада на FAA DGCA се срещна с FAA и бе договорен ПКД.

(24) През април 2013 г. DGCA предостави на Комисията подробно копие на ПКД, посочвайки постигнатия напредък, и информира за въвеждането на система за обучение на инспектори, за преразглеждането на правилника за авиационна безопасност и за одобряването на указания за инспектиращия персонал за полетите с увеличена продължителност (ETOPS) и навигация, основана на резултатите/изискуемите навигационни характеристики и оборудването на ВС (PBN/RNP) — изготвени за експлоатация при всякакви метеорологични условия (AWOPS).

(25) DGCA потвърди, че лицензирането на въздухоплавателните средства, маршрутите, летищните съоръжения, наземното обслужване, поддръжката, наръчниците и екипажите на Citilink Indonesia е все още управлявано административно от Garuda Indonesia.

(26) DGCA също така предостави актуална информация относно някои въздушни превозвачи под техен надзор. Тя съобщи, че на два нови въздушни превозвачи са били издадени свидетелства за авиационен оператор (САО), а именно на Martabuana Abadion (на 18 октомври 2012 г.) и Komala Indonesia (на 8 януари 2013 г.) и че лицензът на Intan Angkasa Air Services е бил подновен. От DGCA обаче не представиха доказателства, че надзорът върху безопасността на тези въздушни превозвачи се осигурява в съответствие с международните стандарти за безопасност и следователно, въз основа на общите критерии, беше преценено, че тези въздушни превозвачи следва да бъдат вписани в приложение А.

(27) Освен това от DGCA уведомиха, че САО на Sebang Merauke Air Charter е бил временно отнет на 18 септември 2012 година.

(28) От DGCA също така информираха и представиха доказателство, че САО на Metro Batavia е било отнето на 14 февруари 2013 г. Следователно Metro Batavia следва да бъде заличен от приложение А.

(29) На 25 юни 2013 г. DGCA направи изложение пред Комитета за авиационна безопасност. Освен че доизясниха пред Комитета информацията, предоставена на Комисията през април 2013 г., от DGCA потвърдиха, че всеки титуляр на САО, който желае да увеличи своя флот, се нуждае от одобрението на DGCA и че в определени случаи такова разрешение е било отказвано. DGCA обаче не е попречила на разрастването на Lion Air, тъй като е сметнала тази компания за подходящо финансирана и инспектирана. Относно произшествието с Boeing B737-800 на Lion Air на 13 април 2013 г. от DGCA съобщиха, че междинният доклад за произшествието е публикуван. Докладът прави три препоръки относно снижаването под минималната височина, процедурите за предаване на управлението и съответното обучение. От DGCA описаха подробно предприетите от тях действия за отстраняване на проблемите, довели до произшествието, включително провеждане на одит за безопасност на Lion Air и предоставяне на гаранции, че въздушният превозвач е предприел коригиращи действия в резултат на предварителния доклад.

(30) Представители на Lion Air присъстваха на изслушването и отговориха на въпросите, поставени от Комисията и Комитета за авиационна безопасност. Те посочиха, че са успели да си набавят адекватни средства за продължаващото разрастване на техния флот, но са приемали минималните изисквания за лицензиране, както за капитаните, така и за вторите пилоти на своите въздухоплавателни средства и не са изисквали допълнителен опит. Относно произшествието компанията заяви, че изпълнява препоръките от междинния доклад за произшествието, но че очаква окончателния доклад, за да се занимае с основните причини. Представителите на Lion Air заявиха, че поставят ударение на безопасността и използват данни от тяхната програма за гарантиране на качеството на летателните операции (FOQA), за да засичат потенциалните опасности. От компанията заявиха, че все още не са получили регистрация по линия на одита на експлоатационната безопасност (IOSA) от Международната асоциация за въздушен транспорт.

(31) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност отчетоха добрия напредък, постигнат от DGCA, и плановете им да поканят FAA да проведе одит по програмата IASA през август 2013 г. Комисията и Комитетът за авиационна безопасност поддържат усилията на DGCA за постигане на тяхната цел да въведат авиационна система, която съответства напълно на стандартите на ИКАО.

(32) Относно Lion Air, Комисията и Комитетът за авиационна безопасност отбелязаха със загриженост недостатъчния опит на пилотите, наемани и използвани от въздушния превозвач, както и отговорите на въпросите относно управлението на безопасността на въздухоплаването и заявиха, че ще продължат да следят отблизо нивото на безопасност на този въздушен превозвач.

Въздушни превозвачи от Казахстан

(33) Консултациите с компетентните органи на Казахстан продължават с оглед наблюдение на напредъка им за гарантиране, че надзорът върху безопасността на всички въздушни превозвачи, лицензирани в Казахстан, е в съответствие с международните стандарти за безопасност.

(34) В съответствие с Регламент (ЕС) № 1146/2012, компанията Air Astana многократно е информирала за своите показатели в областта на безопасността и за промените в своя флот с писма от 23 ноември 2012 г., 30 януари, 14 март, 29 март и 13 май 2013 г., отправени до Комисията. Тя също така представи копие от новото си свидетелство за авиационен оператор и новите си оперативни спецификации, оповестени на 22 април 2013 г. След промените в нейния флот самолетите от типа Fokker 50 вече не присъстват в оперативните ѝ спецификации. Следователно е необходимо приложение Б към настоящия регламент да бъде съответно изменено.

(35) На 12 юни 2013 г. Комисията, подпомагана от ЕААБ, проведе технически консултации с компетентните органи на Казахстан и с представител на Air Astana. По време на заседанието компетентните органи на Казахстан съобщиха, че напредват с амбициозна реформа във въздухоплавателния сектор, насочена към привеждане на казахската законодателна и регулаторна рамка в съответствие с международните стандарти за безопасност.

(36) На заседанието компанията Air Astana представи допълнителна информация относно промените в своя флот за периода 2012—2014 г. По-специално, Air Astana информира, че няколко въздухоплавателни средства са били поетапно изведени от експлоатация и че нови въздухоплавателни средства се въвеждат постепенно в рамките на съществуващите флоти от серии Boeing B767, B757 и Airbus A320, вече посочени в приложение Б към настоящия регламент. Всички новопридобити въздухоплавателни средства трябва да бъдат регистрирани в Аруба. Както компетентните органи на Казахстан, така и Air Astana се ангажираха да информират Комисията при всяко вписване на ново въздухоплавателно средство в свидетелството за авиационен оператор на Air Astana.

(37) В допълнение, държавите членки и ЕААБ потвърдиха, че наземните инспекции, извършени на летища в ЕС в рамките на програмата SAFA, не са предизвикали конкретни опасения спрямо Air Astana.

(38) Държавите членки ще проверяват ефективното спазване на съответните стандарти за безопасност чрез определяне на приоритет при наземните инспекции на въздухоплавателните средства на Air Astana в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012. В случай че резултатите от подобни инспекции или всяка друга имаща отношение към безопасността информация показват, че международните стандарти за безопасност не се спазват, Комисията ще бъде принудена да предприеме действия съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005.

(39) Комисията потвърждава подкрепата си за амбициозната реформа на системата за гражданско въздухоплаване, предприета от компетентните органи на Казахстан, и ги приканва да продължат решителните си усилия за създаване на система за надзор на гражданското въздухоплаване, която е в съответствие с международните стандарти за безопасност. За тази цел тя насърчава казахските органи да продължат прилагането на договорения с ИКАО план за корективни действия, като приоритетно се занимаят с двете неполучили отговор сериозни опасения за безопасността и прелицензират всички оператори, за които отговарят. Когато бъдат решени по задоволителен за ИКАО начин тези сериозни опасения за безопасността и са налице достатъчно документални доказателства за прилагането на стандартите на ИКАО, Комисията ще е готова да организира, с помощта на ЕААБ и държавите членки, посещение за оценка на безопасността на място за потвърждение на постигнатия напредък и ще подготви преразглеждане на досието от Комитета за авиационна безопасност.

Въздушни превозвачи от Киргизстан

(40) Комисията продължава консултациите с компетентните органи на Киргизстан върху търсенето на решение за рисковете, свързани с безопасността и довели до оперативните ограничения за всички киргизки въздушни превозвачи, и върху капацитета на Киргизстан да осъществява надзор върху безопасността в областта на експлоатацията и поддръжката на въздухоплавателните средства. По-специално, Комисията търси уверение, че е постигнат напредък по отношение на някои от констатациите на одита на ИКАО по USOAP за 2009 г., които имат потенциално въздействие върху безопасността на международното въздухоплаване.

(41) На 23 май 2013 г. Комисията, подпомагана от ЕААБ, проведе технически консултации с компетентните органи на Киргизстан с цел посочване на въздушните превозвачи, чието лицензиране и надзор е вероятно да отговарят на международните стандарти за безопасност и по отношение на които е възможно да се разгледа възможността за постепенно облекчаване на ограниченията. В това отношение киргизките компетентни органи се съгласиха да сътрудничат, като предоставят информация, която би била полезна за постигането на напредък. Представителите на Киргизстан също така се съгласиха да предоставят актуална информация относно коригиращите мерки, предприети за решаване на неполучилите отговор констатации на ИКАО, които биха позволили преразглеждане на досието.

(42) По време на заседанието киргизките органи потвърдиха, че на 8 ноември 2012 г. Sky Bishkek са получили свидетелство за авиационен оператор. Те обаче не представиха доказателства, че надзорът върху безопасността на този въздушен превозвач се извършва в съответствие с международните стандарти за безопасност и въз основа на общите критерии се преценява, че компанията Sky Bishkek следва да бъде вписана в приложение А.

(43) Комитетът за авиационна безопасност призовава компетентните органи на Киргизстан да ускорят прилагането на ПКД, договорен с ИКАО, и да положат всички усилия, за да гарантират, че надзорът върху безопасността на всички лицензирани в Киргизстан въздушни превозвачи е в съответствие с международните стандарти за безопасност.

(44) Когато са налице достатъчно документални доказателства, че се отбелязва напредък в прилагането на ПКД, договорен с ИКАО, и стандартите на ИКАО се прилагат на дело, Комисията ще организира с помощта на ЕААБ и държавите членки посещение на място за оценка на безопасността, за да се увери, че компетентните органи на Киргизстан са в състояние да изпълняват надзорните си функции в съответствие с международните стандарти, и за да подготви преразглеждането на досието в рамките на Комитета за авиационна безопасност.

Въздушни превозвачи от Либия

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

(46) На 25 април 2013 г. LYCAA представи доклад относно дейностите по прелицензиране на въздушния превозвач Libyan Airlines. В доклада се описва процес, съставен от пет етапа в съответствие с препоръките на ICAO, но не се съдържат подробни доказателства за свързаните с това инспекционни дейности. Комисията поиска допълнителна информация и на 29 април 2103 г. LYCAA представи резюме на констатациите заедно с действията, предприети от Libyan Airlines за отстраняване на пропуските в областите, включени в извадката.

(47) На 4 юни 2013 г. от LYCAA изпрати писмо до Комисията, в което информира, че към момента Libyan Airlines няма готовност да се подложи на проверка с цел премахване на ограниченията, като посочва промяна в управленския състав на авиокомпанията и произтичащата от това нужда да се оцени въздействието на тези промени върху оперативната безопасност на въздушния превозвач.

(48) На 26 юни 2013 г. Комитетът за авиационна безопасност изслуша презентации от LYCAA. Представители на LYCAA информираха Комисията относно предприетите към днешна дата действия и напредъка в прелицензирането на либийските въздушни превозвачи. Те обясниха, че не са в състояние да препоръчат сваляне на ограниченията за нито един либийски превозвач. Те представиха евентуалните според тях срокове, в рамките на които може да приключи процесът по лицензиране на въздушните превозвачи. Те заявиха, че докладът за произшествието с Airbus A330 на Afriqiyah Airways е бил публикуван и че LYCAA обсъжда с ИКАО и редица национални авиационни органи предоставянето на допълнителна техническа помощ.

(49) От LYCAA потвърдиха изрично пред Комисията и Комитета за авиационна безопасност, че ще запазят съществуващите в момента ограничения върху всички въздушни превозвачи, докато завърши изцяло пететапното прелицензиране и всички съществени констатации получат адекватен отговор, едва след което, със съгласието на Комисията и след консултация с Комитета за авиационна безопасност, на отделни въздушни превозвачи може да бъде разрешено да възстановят търговските си полети до ЕС.

(50) Освен това Комисията и Комитетът за авиационна безопасност повторно заявиха, че за всеки лицензиран въздушен превозвач LYCAA трябва да поеме ангажимент да представя на Комисията подробна информация относно процеса на прелицензиране и да се срещне с Комисията и държавите членки за подробно обсъждане на съответните одити, констатации, предприети оздравителни действия и действия по отстраняване на нередностите, както и на подробностите около плановете за постоянен надзор, преди да бъде постигнато каквото и да било съгласие за облекчаване на ограниченията. Ако не бъде доказано по задоволителен начин пред Комисията и държавите членки, че процесът на прелицензиране е бил действително завършен и е налице траен постоянен надзор в съответствие със стандартите на ИКАО, Комисията ще бъде принудена да вземе незабавни мерки и да забрани полетите на въздушните превозвачи във въздушното пространство на ЕС, Норвегия, Швейцария и Исландия.

Air Madagascar

(51) Въздушният превозвач Air Madagascar е предмет на оперативни ограничения и присъства в списъка в приложение Б съгласно Регламент (ЕО) № 390/2011. На 24 май 2013 г. въздушният превозвач Air Madagascar отправи искане за добавяне на въздухоплавателно средство от типа Boeing B-737 с регистрационен знак 5R-MFL към списъка с въздухоплавателни средства от типа Boeing B-737, които вече са посочени в приложение Б.

(52) Air Madagascar заяви и представи доказателства, че показателите за безопасност на неговия флот са се подобрили. Компетентните органи на Мадагаскар (ACM) заявиха, че по отношение на полетите, извършвани с въздухоплавателните средства от типа Boeing B-737, те нямат забележки относно настоящото равнище на съответствие от страна на Air Madagascar по отношение на изискванията на ИКАО. Държавите членки и ЕААБ потвърдиха, че наземните инспекции, извършени на летища на ЕС в рамките на програмата SAFA, не са предизвикали конкретни опасения.

(53) Предвид нивото на безопасност на полетите, извършвани от Air Madagascar с въздухоплавателни средства от типа Boeing B-737 и в съответствие с общите критерии, Комисията, след становище на Комитета за авиационна безопасност, е на мнение, че въздухоплавателното средство от типа Boeing B-737 с регистрационен знак 5R-MFL следва да получи разрешение да извършва полети в ЕС. Прочее приложение Б следва да бъде изменено, за да се позволят полетите на въздухоплавателното средство от типа Boeing B737 с регистрационен знак 5R-MFL.

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

Въздушни превозвачи от Ислямска република Мавритания

(55) Всички въздушни превозвачи, лицензирани в Мавритания, бяха заличени от приложение А през декември 2012 г. ([1]) поради няколко фактора: значителния напредък от страна на компетентните органи на Мавритания (ANAC) в отстраняването на констатираните от ИКАО пропуски, отнасящи се до съответствието с международните стандарти; отстраняването на пропуските, установени в първоначалното лицензиране на въздушния превозвач Mauritania Airlines International (MAI); потвърждението, че MAI ще възобнови полетите си до ЕС единствено до Лас Палмас де Гран Канария, Испания, след февруари 2013 г. и ангажимента на Комисията да извърши посещение за оценка на безопасността на място, за да се потвърди задоволителното изпълнение на мерките, докладвани от ANAC и MAI.

(56) Комисията проведе посещение за оценка на място на безопасността на въздухоплаването в Мавритания между 14 и 18 април 2013 г. със съдействието на ЕААБ и с техническата подкрепа на държавите членки.

(57) По време на посещението ANAC предоставиха на екипа за оценка доказателства за твърдата си ангажираност и капацитет да постигнат съответствие със стандартите на ИКАО за безопасност на въздухоплаването, като отговорно и системно извършват лицензиране и надзор на въздушните превозвачи под тяхна юрисдикция. По-специално, екипът за оценка е на мнение, че ANAC са доказали напредък в изпълнението на техния ПКД, насочен към постигане на съответствие със стандартите на ИКАО, че разполагат с необходимия квалифициран персонал, регулаторни инструменти и процедури, че притежават и прилагат всеобхватен и подходящ план за надзор и че е въведена система за адекватен отговор на установените опасения по отношение на безопасността. Тези изводи бяха направени след като бяха взети предвид ограниченият понастоящем обем на дейностите в сектора на въздушния транспорт в Мавритания и неотдавнашното преструктуриране на ANAC.

(58) Екипът за оценка посети и MAI и потвърди капацитета на авиокомпанията да спазва стандартите на ИКАО за безопасност на въздухоплаването, за летателна дейност, особено във връзка с летателната годност, квалификацията и обучението, наръчниците и процедурите за безопасност и набелязването и разрешаването на проблеми, свързани с безопасността, установени по време на вътрешен и външен контрол, например при мониторинговите дейности, осъществявани от ANAC.

(59) Въпреки това екипът за оценка установи също така, че ANAC и MAI трябва да продължат ефективното прилагане на някои международни изисквания, по-специално в областите на специфичното и периодичното обучение на техническия персонал, специализирането и актуализирането на наръчниците, процедурите и контролните списъци, систематичния мониторинг и документирането на всички непрекъснати дейности по надзор, подобряването на системата за докладване на инциденти и анализ. MAI следва също така да продължи да прилага своята система за управление на безопасността (СУБ) и анализ на полетните данни.

(60) Комитетът за авиационна безопасност изслуша представителите на ANAC и MAI на 26 юни 2013 г. По време на заседанието от ANAC и MAI представиха подробности за напредъка в изпълнението на препоръките, изразени по време на посещението на място. От ANAC докладваха за новостите в техните процедури, контролния списък, плана за обучение и надзор и програмата за обучение. Те представиха и доказателства за осъществени целеви проверки на MAI и мащабна кампания за повишаване на осведомеността относно докладването на инциденти и заявиха, че имат по-голям достъп до техническа информация, предоставяна от производителите на двигатели. От ANAC обясниха също така, че упражняват строг надзор върху MAI, включително многобройни наземни инспекции, и предприемат решителни действия по правоприлагане, където това е необходимо.

(61) От MAI докладваха, че на 8 май 2013 г. са започнали полети до Лас Палмас де Гран Канария и че също са изготвили план за действие в отговор на всички препоръки от оценяващия екип. Повечето действия от плана бяха приключени, включително, наред с други, актуализирането на наръчниците, въвеждането на нови процедури и определянето на лице, отговарящо за качеството и управлението на безопасността. От MAI признават, че прилагането на СУБ напредва, но системата все още не функционира пълноценно.

(62) Първите две наземни инспекции, извършени на 8 и 22 май 2013 г. от Испания на въздухоплавателни средства на MAI., доведоха до няколко констатации, насочени основно към условията на поддръжка, но при проведената на 12 юни трета проверка броят и степента им на сериозност са намалели. Испания потвърди, че MAI са предоставили информация за приключване на случаите по някои констатации, по които Испания все още е извършвала оценка.

(63) Комитетът за авиационна безопасност приветства напредъка на ANAC и MAI в прилагането на международните стандарти за безопасност и ги приканва да продължат да полагат трайни усилия в тази посока. От ANAC и MAI бе поискано да представят редовни доклади до Комисията, най-малко два пъти годишно, относно постигнатия напредък при прилагането на изискванията на ИКАО и относно мерките в отговор на все още неприключените случаи с препоръки, по-специално по отношение на системата за докладване и анализ на

([1]) Съображения 71 до 81 на Регламент за изпълнение (ЕС) № 1146/2012 на Комисията, ОВ L 333, 5.12.2012 г., стр. 7.

инциденти в ANAC и прилагането на СУБ и анализ на полетни данни в MAI. От ANAC се ангажираха да информират Комисията за новите търговски авиокомпании, които те лицензират.

(64) Държавите членки ще проверяват ефективното спазване на съответните стандарти за безопасност чрез отдаване на приоритет на наземните инспекции на въздухоплавателните средства на въздушните превозвачи, лицензирани в Мавритания в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012.

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

Въздушни превозвачи от Мозамбик

(66) Компетентният орган на Мозамбик (Институт за гражданско въздухоплаване на Мозамбик (IACM) и представители на въздушния превозвач Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) се срещнаха с представители на Комисията и ЕААБ в Брюксел на 31 май 2013 г. От IACM представиха изчерпателна информация за актуалното състояние на прилагането на ПКД, подаден до ИКАО. LAM информира подробно за етапа, на който се намира възприемането на международните стандарти за безопасност в тяхната структура и в ежедневната им дейност, както и за техните планове за разширяване на дейността.

(67) Компетентният орган на Мозамбик представи подробно вътрешната структура и персонала на своята организация и описа мащабите и същността на своите дейности. Различните аспекти на минали и текущи дейности, заедно със съответните срокове, бяха разгледани и в контекста на ПКД, договорен с ИКАО. Повечето от тези дейности имат срок за изпълнение до средата на юни 2013 г. Броят и обемът на дейностите, както и кратките срокове, са доказателство за поетия твърд ангажимент от страна на органите, но е възможно да се наложи разсрочване, за да се позволи трайното им изпълнение. Органите на Мозамбик изглеждат са наясно с това и в момента преразглеждат някои срокове в ПКД и скоро ще представят негова преразгледана версия на ИКАО. Най-важните области, по които ще се работи едва през 2014 г. или 2015 г., са свързани с конкретни аспекти на законодателната рамка, нерешени организационни въпроси във вътрешната структура на органа и теми от областта на летателната годност. Всички въздушни оператори са преминали през пететапен процес на прелицензиране, приключил успешно за 8 оператори (Linhas Aéreas de Moçambique LAM S.A., Moçambique Expresso SARL MEX, CFM-TTA S.A., Kaya Airlines Lda, CR Aviation, Coastal Aviation, CFA-Mozambique S.A., TTA SARL) вече са напълно лицензирани, а на други 5 (Emilio Air Charter Lda, Aero-Servicos SARL, Helicopteros Capital Lda, UNIQUE Air Charter Lda, ETA Air Charter Lda) САО е било временно отнето.

(68) Представителите на LAM направиха подробно представяне на компанията, наред с обзор на вътрешната ѝ структура, персонала и мащаба на операциите, и описаха дейностите по обучение, както и различните оперативни партньорства, в които участва компанията. Авиокомпанията е установила стратегически партньорства с други авиокомпании в Португалия, Кения, Южна Африка, Ангола, Замбия и Етиопия (Moçambique Expresso MEX е 100 % собственост на „захранващата“ авиокомпания като дъщерно дружество), организации за обучение (в Южна Африка и Етиопия) и организации по поддръжка (в Португалия, Бразилия, Южна Африка и Кения). Бяха описани вътрешните системи за управление на безопасността заедно с планираното прилагане на следващите етапи. Фаза I (планиране и организация) е била в по-голямата си част изпълнена до 2011 г. (някои все още протичащи дейности ще бъдат приключени през 2014 г.). Фаза II (процеси на решаване на проблеми) е била в по-голямата си част изпълнена между 2005 г. и 2009 г., като 2 процеса следва да приключат до 2014 г. Повечето от мерките, отнасящи се до фаза III (проактивни и прогностични процеси), са в ход, като срокът за приключване е определен за 2014-2015 г., а 3 от процесите са били изпълнени през 2009 г. По-голямата част от фаза IV (оперативно осигуряване на безопасност и непрекъснато подобрение) се планира да започне през 2014-2015 г., като един процес е бил завършен през 2009 г.

(69) От LAM също така представиха информация за своята стратегия и планове за разрастване на дейността, включващ нови маршрути и обновяване на флота.

(70) Комитетът за авиационна безопасност приветства напредъка на компетентния орган на Мозамбик при отстраняването на констатираните от ИКАО пропуски и насърчава усилията му за завършване на работата по въвеждането на система на въздухоплаване, която е в пълно съответствие със стандартите на ИКАО.

Въздушни превозвачи от Непал

(71) Резултатите от одита на ИКАО през май 2009 г. констатираха, че в Непал не се прилагат ефективно повечето международни стандарти за безопасност. Въпреки че не бяха установени СОБ, одитът показа, че компетентният орган на Непал не е в състояние да осигури ефективно прилагане на международните стандарти за безопасност в областта на летателната годност, летателните операции и разследването на произшествия, както и че са налице значими констатации, засягащи капацитета на страната и в областта на първичното законодателство в областта на въздухоплаването и регулирането на гражданското въздухоплаване, организацията на гражданското въздухоплаване и лицензирането и обучението на персонала.

(72) В рамките на две години (август 2010 — септември 2012 г.) в Непал са се случили пет фатални произшествия с регистрирани в Непал въздухоплавателни средства, засегнали и определен брой граждани на ЕС. Освен това през 2013 г. имаше още три произшествия.

(73) Консултациите с компетентните органи на Непал започнаха през октомври 2012 г. по повод свързаните с безопасността недостатъци, установени при одита на ИКАО по USOAP през май 2009 г. и големия брой фатални произшествия за кратък период от време. Нито един непалски въздушен превозвач не извършва дейност в ЕС.

(74) В рамките на консултациите Комисията получи документация за дейностите по надзор, планирани и извършени от компетентните органи на Непал за годините 2012 и 2013. Прегледът на тази документация показа, че не са решени някои пропуски по отношение на безопасността, както и че дейностите по надзор изглеждат недостатъчни за контрола на риска за безопасността.

(75) Комисията, подпомагана от ЕААБ, проведе технически консултации с непалските компетентни органи (CAAN) в Брюксел на 30 май 2013 г. В рамките на тези консултации от CAAN обясниха положението подробно и предоставиха информация относно контрола на рисковете, свързани с безопасността. Обясненията, предоставени от непалските органи сочат, че дейностите по надзор са по-изчерпателни от заявените в предходната документация, изпратена от Непал. От CAAN също така представиха информация за мерките, предизвикани от препоръките в докладите от разследванията на произшествията и няколко инициативи за безопасност. Тези инициативи за безопасност съдържат общи и специфични цели, свързани с безопасността. Ефективното прилагане на всички инициативи за безопасност би трябвало да доведе до подобряване на надзора и подобър контрол на риска за безопасността. Информацията, представена от CAAN по време на заседанието, ще бъде удостоверена чрез проверка на допълнителна документация.

(76) Въздушният превозвач SITA Air Plc Ltd също участва в техническата консултация, където представи информация относно осъществяваните от тях дейности в областта на безопасността и взаимодействието им с CAAN. SITA Air претърпяват фатално произшествие през септември 2012 г. и изложиха извлечените поуки.

(77) Пред CAAN и въздухоплавателния отрасъл на Непал остават няколко предизвикателства, сред които набирането и задържането на достатъчно на брой компетентни служители в CAAN и провеждане на летателни операции в много трудна планинска среда. От CAAN показаха, че работят по тези предизвикателства и Комисията ще продължи да наблюдава ситуацията в Непал.

(78) През юли 2013 г. ИКАО ще проведе на място, в Непал, одит в рамките на координирана мисия за проверка (ICVM) и изглежда целесъобразно да се изчакат резултатите от тази мисия преди да бъде приключена оценката на състоянието на безопасността на въздухоплаването в Непал.

(79) В случай че резултатите от одита на ИКАО или всяка друга имаща отношение към безопасността информация показват, че рисковете за безопасността не са адекватно ограничени, Комисията ще бъде принудена да предприеме действия съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Филипините

(80) Консултациите с компетентните органи на Филипините (CAAP) продължават с цел потвърждаване на коригиращите действия, предприети от CAAP с цел решаването на проблемите в областта на безопасността, установени при одитите, проведени от ИКАО и Федералната авиационна администрация на САЩ (FAA) през 2012 г. и 2013 г.

(81) От CAAP съобщиха, че ИКАО е извършила ICVM през февруари 2013 г. и че на 1 март 2013 г. ИКАО е изпратила писмо до CAAP, с което ги информира, че коригиращите действия, предприети от Филипините успешно са разрешили двете СОБ, набелязани, първо, по време на одита на ИКАО по USOAP през октомври 2009 г. и, второ, по време на ICVM през октомври 2012 г.

(82) На 16 април 2013 г. Комисията, подпомагана от ЕААБ и представители на държавите членки, проведе заседание с CAAP и въздушните превозвачи Philippine Airlines и Cebu Pacific Airways за обсъждане на напредъка по разрешаване на неуредените проблеми, установени при посещението на място на ИКАО, FAA и ЕС, извършено от Комисията през октомври 2010 г.

(83) По време на заседанието от CAAP потвърдиха, че са въвели пететапен процес на лицензиране, заедно с процес по прелицензиране, който е в ход за всички съществуващи въздушни превозвачи. Седем големи и девет малки въздушни превозвачи са приключили този процес, сред които са Philippine Airlines (PAL) и Cebu Pacific Air. От CAAP уведомиха, че са въвели две системи на надзор на въздушните превозвачи — създадена е Служба за управление на сертификатите (CYC) с инспектиращ персонал от 24 души, които осъществяват надзор единствено върху PAL и Cebu Pacific Air, а надзорът върху останалите въздушни превозвачи се извършва от отделите за летателни операции и летателна годност.

(84) От CAAP също така поясниха, че разглеждат въпроса за осигуряване на устойчивост на системата чрез увеличаване на заплатите, за да привлекат инспектиращ персонал от отрасъла. Били са въведени и програми за обучение на инспектори. Същевременно CAAP не са инспектирали официално системите за управление на качеството (СУК) или СУБ на въздушните превозвачи, над които CAAP упражнява надзор.

(85) От PAL съобщиха, че разполагат с флот от 44 въздухоплавателни средства (Boeing B747, B777, Airbus A340, A330, A320/319) и са поръчали още 68 самолета (44 Airbus A321, 20 A330 и 4 A340). В техните СУБ е заложено като цел да се намалят с 10 % в сравнение с предходната година събитията, които имат отрицателно въздействие върху стандартите за безопасност. Проучена е била информацията от наблюденията на полетните данни (FDM) за 95 до 100 % от полетите, като специално внимание е било отделено на случаите на нестабилизираните заходи и на предупрежденията за опасно сближаване със земята (GPWS). В рамките на техните СУК през 2012 г. са проведени 260 инспекции

с 94 констатации относно процедури на компании, които се различават от констатациите на СААР, защото са били констатирани допълнително проблеми при обученията. От Cebu Pacific Air информираха, че техният флот нараства със 7 % годишно. Според тях през 2013 г. ще получат 2 Airbus A330, за да започнат полети на дълги разстояния през месец юни, а целта е до края на 2013 г. да се сформират флот от 47 самолета. В резултат на заседанието Комисията, подпомагана от държавите членки, проведе посещение на място във Филипините от 3 до 7 юни 2013 г.

(86) Заключенията от посещението бяха, че СААР все още не са възприели съвременни техники за управление на безопасността на въздухоплаването както спрямо въздушните превозвачи, над които СААР упражнява надзор, така и в рамките на организацията. В зоната на операциите не се отделя достатъчно внимание на човешкия фактор и на свързаните със СУБ процеси.

(87) Въпреки това посещението разкри, че макар да остава значителен обем от работа в рамките на СААР, генералният директор на гражданското въздухоплаване е предприел решителни мерки, за да се гарантира, че СААР ще подобри своята ефективност в ежедневната си работа. Освен това беше отбелязано, че са налице планове за справяне с проблема със застаряващите кадри-инспектори, чрез подобряване на възнаграждението, за да се улесни набирането на служители от отрасъла, и чрез използването на външни експерти, за да се намали риска от пропуски при надзора върху въздушните превозвачи. В обобщение надзорът, осъществяван от СААР над въздушните превозвачи, за които отговаря, е в общи линии изряден, въпреки някои слабости, особено в областта на професионалното обучение, стандартизацията, управлението на качеството и системите за управление на безопасността.

(88) В случая на въздушните превозвачи както PAL, така и Cebu Pacific Air доказаха, че разполагат с ефективен процес за управление на безопасността и са в състояние да гарантират спазването на съответните разпоредби за безопасност. Въпреки това, по време на посещението, самолет на Cebu Pacific Air претърпя произшествие, което повдига въпроси, свързани с техния контрол на летателните операции. В резултат на това Cebu Pacific Air реши да не вземе участие в изслушването пред Комитета за авиационна безопасност, за да се съсредоточи върху намирането на решение за всички проблеми, свързани с безопасността, разкрити при извършваните в момента инспекции на безопасността.

(89) По време на посещението СААР актуализира списъка на валидните САО, който показва, че понастоящем 32 въздушни превозвачи са лицензирани от СААР. Приложение А следва да бъде съответно актуализирано.

(90) На 26 юни 2013 г. Комитетът за авиационна безопасност изслуша презентации от СААР и PAL. От СААР обясниха подробно текущите действия за гарантиране на устойчивост, включително решаването на въпросите, свързани с човешките ресурси, осигуряването на компютърно оборудване, изготвянето на държавна програма за безопасността, актуализирането на законодателството и подобряването на обучението, особено по отношение на СУБ.

(91) PAL, освен че покриха точките от срещата на 16 април 2013 г., информираха за действията за отстраняване на забележките, направени при посещението на място. По отношение на плановете си за разрастване те признаха, че осигуряването на подходящ брой пилоти ще бъде предизвикателство, но отбелязаха, че нови въздухоплавателни средства също така ще заместят скоро по-старите и следователно темпото на разрастване е осъществимо.

(92) Отчитайки надзора върху безопасността от страна на СААР и способността на PAL да осигури ефективно спазване на съответните разпоредби за безопасност на въздухоплаването, въз основа на общите критерии, се преценява, че въздушният превозвач Philippine Airlines следва да бъде заличен от приложение А.

(93) Държавите членки ще проверяват ефективното спазване на съответните стандарти за безопасност чрез отдаване на приоритет на наземните инспекции на въздухоплавателните средства на PAL в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012. В случай че резултатите от подобни инспекции или всяка друга имаща отношение към безопасността информация показват, че международните стандарти за безопасност не се спазват, Комисията ще бъде принудена да предприеме действия съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005.

(94) Същевременно, Комисията и Комитетът за авиационна безопасност изразиха задоволство от действията на СААР по нерешените въпроси, свързани с безопасността, и ще продължат да следят отблизо положението с цел провеждане на допълнителни прегледи на досието в рамките на Комитета за авиационна безопасност.

Въздушни превозвачи от Руската федерация

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

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

(97) На 13 юни 2013 г. Комисията, подпомагана от ЕААБ и няколко държави членки, проведе среща с представители на Руската федерална агенция за въздушен транспорт (Федеральное агентство воздушного транспорта — ФАВТ), на което от ФАВТ представиха актуална информация относно мерките, предприети от агенцията и съответните превозвачи във връзка с неполучилите решение констатации от наземните инспекции по SAFA.

По-специално, от ФАВТ заявиха, че един въздушен превозвач е бил поставен под специален надзор, докато на друга компания е било отнето САО.

(98) На срещата, от ФАВТ уведомиха, че през първата половина на 2013 г. Vim Airlines са били често инспектирани и заключиха, че според резултатите от одита Vim Airlines осъществява дейност при приемливо ниво на безопасност. По отношение на Red Wings, от ФАВТ информираха, че след временното отнемане на тяхното САО през февруари 2013 г., при този въздушен превозвач са настъпили сериозни корпоративни промени. Също така, в зависимост от резултатите от инспекцията на превозвача, протичаща паралелно със срещата, търговските летателни операции могат отново да бъдат разрешени. Комисията препоръча цялостна проверка на това, доколко Red Wings разполага с капацитет да осъществява търговски летателни операции към ЕС, преди те да бъдат наново разрешени и поиска информация в този смисъл преди следващото заседание на Комитета за авиационна безопасност.

(99) След заседанието от ФАВТ предоставиха допълнителна информация. По-специално бе съобщено, че Red Wings са получили нов лиценз да извършват търговски летателни операции, считано от 17 юни 2013 г.

(100) Комисията, ЕААБ и държавите членки ще продължат да наблюдават отблизо показателите за безопасност на въздушните превозвачи, лицензирани в Руската федерация, които извършват полети към ЕС. Комисията ще продължи да обменя свързана с безопасността информация с руските компетентни органи, за да се гарантира, че констатациите от наземните инспекции по SAFA са били надлежно взети под внимание от съответните въздушни превозвачи.

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

Судан

(102) Продължиха консултациите с Органа за гражданско въздухоплаване на Судан (SCAA) с оглед потвърждаване, че Судан напредва с реформата на своята система за безопасност на гражданското въздухоплаване, за да бъдат решени пропуските по отношение на безопасността, посочени от ИКАО по време на одита по USOAP през 2006 г. и този в рамките на ICVM, извършен през декември 2011 г. Тези одити предизвикаха СОБ, свързано с процеса на лицензиране за издаване на свидетелства за авиационни оператори.

(103) На 3 януари 2013 г. от SCAA уведомиха Комисията, че са подобрили своя капацитет за осъществяване на надзор, включително системата за лицензиране и контрол на въздушните превозвачи, организациите за техническо обслужване и одобрените организации за обучение. Прочее, след одит в рамките на ICVM през май 2012 г. ИКАО оттегли изразеното СОБ.

(104) Впоследствие Комисията, подпомагана от ЕААБ, проведе заседание с SCAA на 29 Април 2013 г. От SCAA съобщиха, че вече са автономна организация със собствен бюджет, че подобренията в системата за авиационна безопасност на Судан се дължат на използваните външни експертни познания и че активно набират местни кадри и увеличават възнагражденията, за да бъдат конкурентоспособни спрямо отрасъла. От SCAA заявиха, че понастоящем само 6 въздушни превозвачи са лицензирани да извършват международни полети (Sudan Airways, Marshland Aviation, Badr Airlines, Sun Air Aviation, Nova Airways и Tarco Air), а летателните операции на други 7 са били ограничени до вътрешни полети. От SCAA информираха за резултатите от ICVM през май 2012 г. и отбелязаха, че степента на ефективно прилагане на стандартите на ИКАО е вече висока, особено в областта на летателните операции и летателната годност.

(105) Те информираха също, че са провели оценка на риска при удължаването на експлоатацията на стари въздухоплавателни средства, произведени в СССР, което е довело до налагането на забрана на летателната дейност за 50 % от тези самолети в регистъра на Судан.

(106) На 4 юни 2013 г. от SCAA предоставиха на Комисията копие на своя регистър със САО, в който присъстват имената на 18 въздушни превозвачи на САО, като на 6 от тях САО е временно отнето. Те също така представиха подробности за отнемането на САО на Attico Airlines (САО № 023); Sudanese States Aviation Company (САО № 010); Azza Air Transport (САО № 012); Almajarah Aviation (САО № 049); Helilift (САО № 042) и Feeder Airlines (САО № 050). Въз основа на предоставената от SCAA информация приложение А следва да бъде съответно актуализирано.

(107) От SCAA направиха изложение пред Комитета за авиационна безопасност на 25 юни 2013 г. Представителите на SCAA бяха придружени от генералния директор на Арабската комисия за гражданска авиация (ACAC), който заяви, че списъкът за безопасност на ЕС може да действа като катализатор за това държавите да решават системните проблеми на безопасността, отбеляза ползата от това държавите да работят заедно в регионален контекст и подчерта подкрепата, която оказва ACAC в това отношение.

(108) От SCAA, освен по точките от срещата от 29 април 2013 г., информираха Комитета и за плана инспектиращ персонал да присъства на курса за инспектори на ИКАО през юли и август 2013 г. и за заличаването на всички въздухоплавателни средства от типа Tupolev Tu134 и Antonov An12 от суданския регистър на въздухоплавателни средства, предвидено за юли 2013 г. От SCAA също така съобщиха, че се очаква всички въздушни превозвачи в Судан да отговарят на изискванията за безопасност до края на 2013 г.

(109) Комитетът за авиационна безопасност приветства големия напредък на компетентните органи на Судан в отстраняването на констатираните от ИКАО пропуски, но признава, че има още какво да се направи, за това и SCAA, и въздушните превозвачи, над които органът упражнява надзор, да са в състояние да осигурят пълно съответствие със стандартите на ИКАО. Поради това Комисията ще продължи да наблюдава отблизо напредъка на SCAA с оглед преразглеждане на досието в рамките на Комитета за авиационна безопасност.

Conviasa

(110) Един въздушен превозвач, лицензиран в Боливарска република Венецуела — Conviasa — има забрана за оперативна дейност от април 2012 г. предвид показаните твърде ниски резултати при инспекции по SAFA, няколко произшествия и липса на адекватна реакция на исканията за информация, отправени от Комитета за авиационна безопасност. Вследствие на това на 18 юни 2012 г. Комисията постигна съгласие с компетентните органи на Венецуела относно „пътна карта“ за отстраняване на установените пропуски по отношение на безопасността и евентуално преразглеждане на решението на ЕС.

(111) Консултациите с венецуелския орган за гражданско въздухоплаване (INAC) продължиха през 2013 г. с цел да се потвърди, че Венецуела напредва в работата си за по-нататъшно подобряване на надзора върху въздушните оператори, и за да се гарантира, че Conviasa продължава да работи в посока повишаване на своите стандарти за безопасност до пълно покриване на изискванията на международните стандарти.

(112) През май 2013 г. компетентните органи на Венецуела предоставиха на Комисията чрез испанските компетентни органи серия от писмени заявления с подробна информация за изпълнението на някои от действията в пътната карта, договорена през юни 2012 г.

(113) Впоследствие Комисията, подпомагана от ЕААБ, проведе среща с INAC и Conviasa на 7 юни 2013 г. От Conviasa информираха подробно за подобренията, направени с цел да отговорят на констатациите от предишни инспекции по SAFA, за пауките и препоръките, произтичащи от предишни произшествия, както и относно промените, въведени в резултат на последния одит на INAC. По-специално, от Conviasa изтъкнаха своята система на предполетни инспекции, сходни на тези по SAFA, и направените подобрения в системите за управление на безопасността в общите процеси за качество, поддръжка и летателна годност. Те също така информираха за своите планове за разрастване и за обновяване на флота през идните години, с постепенното извеждане от експлоатация на остаряващите Boeing B737-200 и B737-300 и ускореното и вече започнало въвеждане на нови въздухоплавателни средства от типа Embraer ERJ 190.

(114) От INAC информираха за своите вътрешни структури и механизми, предоставиха подробна информация относно действащите процедури в отговор на констатациите на ЕС при инспекциите по SAFA на венецуелски въздушни превозвачи и подробно разгледаха планирането и осъществяването на своите дейности по надзор, които скоро ще включват наземни инспекции на техните национални въздушни превозвачи. Те също обясниха, че неотдавнашната мисия на ИКАО в рамките на ICVM, проведена между 22 и 28 май 2013 г., следва да доведе до повишение на настоящото национално равнище на прилагане на стандартите на ИКАО.

(115) От INAC направиха изложение пред Комитета за авиационна безопасност на 26 юни 2013 г. Те информираха Комитета по точките, обсъдени на заседанието от 7 юни 2013 г.

(116) От Conviasa също направиха изложение пред Комитета за авиационна безопасност на 26 юни 2013 г. Те информираха Комитета по точките, обсъдени на заседанието от 7 юни 2013 г., и подчертаха, че ако им бъде разрешено да възобновят полетите си до ЕС, ще възприемат смесен режим на операции като съчетаят експлоатацията на техния собствен Airbus A340-200 с експлоатация на мокър лизинг на еквивалентен тип въздухоплавателно средство.

(117) Въз основа на одита, извършен от Испания и неотдавнашното посещение от ИКАО, както и изложенията, направени от INAC и Conviasa, Комитетът за авиационна безопасност приветства големия и сериозен напредък в отстраняването на пропуските, установени от Комитета за авиационна безопасност през 2012 г. Предвид този напредък, въз основа на общите критерии се преценява, че Conviasa следва да бъде заличен от приложение A.

(118) Държавите членки ще проверяват ефективното спазване на съответните стандарти за безопасност чрез отдаване на приоритет на наземните инспекции на въздухоплавателните средства на въздушните превозвачи, лицензирани във Венецуела в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012.

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

(120) В контекста на актуализирането на приложенията, в член 8, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 2111/2005 се признава необходимостта от това решенията да се вземат бързо и, когато е необходимо — дори по спешност, предвид последствията за безопасността. Досегашният опит при актуализирането на приложенията също така показва, че е от особено значение за защитата на чувствителната информация и за свеждане до минимум на последствията върху стопанската дейност, решенията относно актуализирането на списъка да се публикуват и да влизат в сила във възможно най-кратък срок след тяхното приемане.

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

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

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

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

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

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

Член 2

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

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

Съставено в Брюксел на 10 юли 2013 година.

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

ПРИЛОЖЕНИЕ A

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

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Суринам
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Република Гана
Всички въздушни превозвачи, лицензирани 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, лицензирани 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	AO 008-01/11	TEJ	Република Ангола
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Република Ангола
AIR GICANGO	009	Неизвестен	Република Ангола
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Република Ангола
AIR NAVE	017	Неизвестен	Република Ангола
ANGOLA AIR SERVICES	006	Неизвестен	Република Ангола
DIEXIM	007	Неизвестен	Република Ангола
FLY540	AO 004-01 FLYA	Неизвестен	Република Ангола
GIRA GLOBO	008	GGL	Република Ангола
HELIANG	010	Неизвестен	Република Ангола
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Неизвестен	Република Ангола
MAVEWA	016	Неизвестен	Република Ангола

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

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Република Ангола
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органа за регулаторен надзор на Бенин, в това число			**Република Бенин**
AERO BENIN	РЕА № 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Република Бенин
AFRICA AIRWAYS	Неизвестен	AFF	Република Бенин
ALAFIA JET	РЕА № 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Неизвестен	Република Бенин
BENIN GOLF AIR	РЕА № 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Република Бенин
BENIN LITTORAL AIRWAYS	РЕА № 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Република Бенин
COTAIR	РЕА № 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Република Бенин
ROYAL AIR	РЕА № 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Република Бенин
TRANS AIR BENIN	РЕА № 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Република Бенин
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органа за регулаторен надзор на Република Конго, в това число			**Република Конго**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Република Конго
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Неизвестен	Република Конго
EMERAUDE	RAC06-008	Неизвестен	Република Конго
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Република Конго
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Република Конго
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Неизвестен	Република Конго
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Неизвестен	Република Конго
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Република Конго

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органа за регулаторен надзор на Демократична република Конго (ДРК), в това число			**Демократична република Конго (ДРК)**
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/ 002/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/ 007/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0112/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/ 0122/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/ 0053/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 0056/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 00625/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 029/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 051/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Демократична република Конго (ДРК)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/ 0028/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	ABB	Демократична република Конго (ДРК)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0064/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CEPE	Демократична република Конго (ДРК)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0078/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 059/2012	EXY	Демократична република Конго (ДРК)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 0050/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 040/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 0196/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/2008	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0126/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 0027/2008	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 0082/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 0051/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 011/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/ 0060/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 0065/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 0011/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 0083/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/ 0092/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0059/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Министерски подпис (Наредба № 78/205)	LCG	Демократична република Конго (ДРК)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 009/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/ 00/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 086/2011	OKP	Демократична република Конго (ДРК)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 0066/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2008	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 056/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 0081/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0084/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0085/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 073/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 004/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ 0247/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 039/2008	WDA	Демократична република Конго (ДРК)
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органа за регулаторен надзор на Джибути, в това число			**Джибути**
DAALLO AIRLINES	Неизвестен	DAO	Джибути
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органа за регулаторен надзор на Екваториална Гвинея, в това число			**Екваториална Гвинея**
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Неизвестен	Екваториална Гвинея
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Екваториална Гвинея

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Неизвестен	Екваториална Гвинея
TANGO AIRWAYS	Неизвестен	Неизвестен	Екваториална Гвинея
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органа за регулаторен надзор на Еритрея, в това число			**Еритрея**
ERITREAN AIRLINES	AOC № 004	ERT	Еритрея
NASAIR ERITREA	AOC № 005	NAS	Еритрея
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органа за регулаторен надзор на Индонезия, с изключение на Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, EkspresTransportasiAntarbenua и Indonesia Air Asia, в това число			**Република Индонезия**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Неизвестен	Република Индонезия
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Неизвестен	Република Индонезия
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Неизвестен	Република Индонезия
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	Неизвестен	Република Индонезия
ASCO NUSA AIR	135-022	Неизвестен	Република Индонезия
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Неизвестен	Република Индонезия
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Неизвестен	Република Индонезия
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Република Индонезия
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Неизвестен	Република Индонезия
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Република Индонезия
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Република Индонезия
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Република Индонезия
EASTINDO	135-038	Неизвестен	Република Индонезия
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Неизвестен	Република Индонезия
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Неизвестен	Република Индонезия
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Република Индонезия
HEAVY LIFT	135-042	Неизвестен	Република Индонезия
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Република Индонезия

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Неизвестен	Република Индонезия
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Неизвестен	Република Индонезия
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Република Индонезия
KAL STAR	121-037	KLS	Република Индонезия
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Република Индонезия
KOMALA INDONESIA	135-051	Неизвестен	Република Индонезия
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Република Индонезия
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Република Индонезия
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Неизвестен	Република Индонезия
MARTABUANA ABADION	135-049	Неизвестен	Република Индонезия
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Неизвестен	Република Индонезия
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Република Индонезия
MIMIKA AIR	135-007	Неизвестен	Република Индонезия
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Неизвестен	Република Индонезия
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Неизвестен	Република Индонезия
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Неизвестен	Република Индонезия
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Неизвестен	Република Индонезия
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Неизвестен	Република Индонезия
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Република Индонезия
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Неизвестен	Република Индонезия
PURA WISATA BARUNA	135-025	Неизвестен	Република Индонезия
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Република Индонезия
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Неизвестен	Република Индонезия
SKY AVIATION	135-044	Неизвестен	Република Индонезия
SMAC	135-015	SMC	Република Индонезия
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Република Индонезия
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Неизвестен	Република Индонезия

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
SURYA AIR	135-046	Неизвестен	Република Индонезия
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	Неизвестен	Република Индонезия
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Неизвестен	Република Индонезия
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Република Индонезия
TRAVIRA UTAMA	135-009	Неизвестен	Република Индонезия
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Република Индонезия
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Република Индонезия
UNINDO	135-040	Неизвестен	Република Индонезия
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Република Индонезия
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органа за регулаторен надзор на Казахстан, с изключение на Air Astana, в това число			**Република Казахстан**
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Република Казахстан
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Република Казахстан
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0317-12	CID	Република Казахстан
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Република Казахстан
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Република Казахстан
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Република Казахстан
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Република Казахстан
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Република Казахстан
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Република Казахстан
DETA AIR	AK-0458-12	DET	Република Казахстан
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Република Казахстан
LUK AERO (FORMER EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Република Казахстан
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Република Казахстан
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	Република Казахстан
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Република Казахстан

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Република Казахстан
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Република Казахстан
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Република Казахстан
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Република Казахстан
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Република Казахстан
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Република Казахстан
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Република Казахстан
MEGA AIRLINES	AK-0462-12	MGK	Република Казахстан
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Република Казахстан
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	Република Казахстан
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	Република Казахстан
SCAT	AK-0460-12	VSV	Република Казахстан
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Република Казахстан
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органа за законов надзор на Киргизката република, включително			**Киргизка република**
SKY BISHKEK	Неизвестен	BIS	Киргизка република
AIR MANAS	17	MBB	Киргизка република
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Киргизка република
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Киргизка република
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Киргизка република
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Киргизка република
AIR BISHKEK (FORMERLY EASTOK AVIA)	15	EAA	Киргизка република
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Киргизка република
KYRGYZSTAN	03	LYN	Киргизка република
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Киргизка република

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
S GROUP AVIATION	6	SGL	Киргизка република
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Киргизка република
SKY WAY AIR	39	SAB	Киргизка република
SUPREME AVIATION	40	SGK	Киргизка република
VALOR AIR	07	VAC	Киргизка република
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органа за регулаторен надзор на Либерия			**Либерия**
Всички въздушни превозвачи, лицензирани 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	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Република Габон
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Република Габон
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Република Габон
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Република Габон
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Република Габон
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Република Габон
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Република Габон
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органа за регулаторен надзор на Република Мозамбик, в това число			**Република Мозамбик**
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Неизвестен	Република Мозамбик
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Неизвестен	Неизвестен	Република Мозамбик
CFA MOZAMBIQUE	MOZ-10	Неизвестен	Република Мозамбик
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	Неизвестен	Република Мозамбик

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
COASTAL AVIATION	MOZ-15	Неизвестен	Република Мозамбик
CR AVIATION	MOZ-14	Неизвестен	Република Мозамбик
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Неизвестен	Република Мозамбик
ETA AIR CHARTER LDA	MOZ-04	Неизвестен	Република Мозамбик
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Неизвестен	Република Мозамбик
KAYA AIRLINES	MOZ-09	KYY	Република Мозамбик
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE)	MOZ-01	LAM	Република Мозамбик
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	MOZ-02	MXE	Република Мозамбик
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Неизвестен	Република Мозамбик
SAFARI AIR	MOZ-12	Неизвестен	Република Мозамбик
TTA SARL	MOZ-16	Неизвестен	Република Мозамбик
VR CROPSPRAYERS LDA	MOZ-06	Неизвестен	Република Мозамбик
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органа за регулаторен надзор на Филипините, с изключение на Philippine Airlines, в това число			**Република Филипини**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Неизвестен	Република Филипини
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Република Филипини
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Република Филипини
AIR JUAN AVIATION	2013053	Неизвестен	Република Филипини
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Неизвестен	Република Филипини
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Неизвестен	Република Филипини
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	Неизвестен	Република Филипини
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Неизвестен	Република Филипини
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Неизвестен	Република Филипини
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Република Филипини

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
CM AERO SERVICES	20110401	Неизвестен	Република Филипини
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Неизвестен	Република Филипини
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Неизвестен	Република Филипини
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Неизвестен	Република Филипини
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Неизвестен	Република Филипини
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Република Филипини
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Неизвестен	Република Филипини
LION AIR	2009019	Неизвестен	Република Филипини
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Неизвестен	Република Филипини
MAGNUM AIR	2012051	Неизвестен	Република Филипини
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Неизвестен	Република Филипини
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Неизвестен	Република Филипини
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Неизвестен	Република Филипини
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Неизвестен	Република Филипини
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Неизвестен	Република Филипини
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	Неизвестен	Република Филипини
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	Неизвестен	Република Филипини
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Неизвестен	Република Филипини
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Неизвестен	Република Филипини
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Неизвестен	Република Филипини
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Република Филипини
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органа за регулаторен надзор на Сао Томе и Принсипи, в това число			**Сао Томе и Принсипи**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Сао Томе и Принсипи
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Сао Томе и Принсипи

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
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	TLZ	Сао Томе и Принсипи
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органа за законов надзор на Сиера Леоне, включително			**Сиера Леоне**
AIR RUM, LTD	Неизвестен	RUM	Сиера Леоне
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Неизвестен	DTY	Сиера Леоне
HEAVYLIFT CARGO	Неизвестен	Неизвестен	Сиера Леоне
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Неизвестен	ORJ	Сиера Леоне
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Неизвестен	PRR	Сиера Леоне
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Неизвестен	SVT	Сиера Леоне
TEEBAH AIRWAYS	Неизвестен	Неизвестен	Сиера Леоне
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органа за регулаторен надзор на Судан, в това число			**Република Судан**
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Република Судан
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Република Судан
BADER AIRLINES	035	BDR	Република Судан
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	Република Судан
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Република Судан
DOVE AIRLINES	052	DOV	Република Судан
ELIDINER AVIATION	008	DND	Република Судан

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Република Судан
GREEN FLAG AVIATION	017	Неизвестен	Република Судан
HELEJETIC AIR	057	HJT	Република Судан
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Република Судан
KUSH AVIATION	060	KUH	Република Судан
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Република Судан
MID AIRLINES	025	NYL	Република Судан
NOVA AIRLINES	046	NOV	Република Судан
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	Република Судан
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Република Судан
TARCO AIRLINES	056	TRQ	Република Судан
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органа за регулаторен надзор на Свазиленд, в това число			**Свазиленд**
SWAZILAND AIRLINK	Неизвестен	SZL	Свазиленд
Всички въздушни превозвачи, лицензирани 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 ОБЕКТ НА ОПЕРАТИВНИ ОГРАНИЧЕНИЯ В РАМКИТЕ НА ЕС [1]

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО)	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора	Тип на въздухоплавателното средство с ограничение	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 въздухоплавателни средства от тип TU- 204	Целият флот с изключение на: P-632, P-633	КНДР
AFRIJET [1]	002/MTAC/ ANAC-G/DSA	ABS	Република Габон	Целият флот с изключение на: 2 въздухоплавателни средства от типа Falcon 50, 2 въздухоплавателни средства от типа Falcon 900	Целият флот с изключение на: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Република Габон
AIR ASTANA [2]	AK-0443-11	KZR	Казахстан	Целият флот с изключение на: въздухоплавателни средства от тип Boeing B767, Boeing B757, Airbus A319/320/321	Целият флот с изключение на: въздухоплавателни средства от флота на Boeing B767, както е посочено на САО; въздухоплавателни средства от флота на Boeing B757, както е посочено на САО; въздухоплавателни средства от флота на Airbus A319/320/321, както е посочено на САО;	Аруба (Кралство Нидерландия)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Република Гана	Целият флот с изключение на: 2 въздухоплавателни средства от тип DC8-63F	Целият флот с изключение на: 9G-TOP и 9G-RAC	Република Гана
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Мадагаскар	Целият флот с изключение на: 3 въздухоплавателни средства тип Boeing B737-300, 2 въздухоплавателни средства тип ATR 72-500, 1 въздухоплавателни средства тип ATR 42-500, 1 въздухоплавателни средства тип ATR 42-320 и 3 въздухоплавателни средства тип DHC 6-300	Целият флот с изключение на: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Република Мадагаскар
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/AN-AC	GBK	Република Габон	Целият флот с изключение на: 1 въздухоплавателно средство от тип Boeing B767-200	Целият флот с изключение на: TR-LHP	Република Габон

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

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО)	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора	Тип на въздухоплавателното средство с ограничение	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 Airbus A300, 8 ВС от тип Airbus A310, 1 ВС Boeing B737	Целият флот с изключение на: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Ислямска република Иран
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	Република Габон	Целият флот с изключение на: 1 въздухоплавателно средство от тип Challenger CL-601, 1 въздухоплавателно средство 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: 5 въздухоплавателни средства от типа Boeing B777 и 4 въздухоплавателни средства от типа Boeing B737-700	Целият флот с изключение на: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Република Ангола

([1]) Afrijet има право да използва единствено конкретно посочените въздухоплавателни средства за сегашниа си обем от полети в рамките на ЕС.
([2]) За настоящия си обем от полети в рамките на ЕС Air Astana може да използва единствено специално посочените въздухоплавателни средства, при условие, че те са регистрирани в Аруба и че всички промени в САО бъдат своевременно докладвани на Комисията и Евроконтрол.
([3]) Gabon Airlines има право да използва единствено конкретно посочените въздухоплавателни средства за сегашниа си обем от полети в рамките на ЕС.
([4]) Iran Air има право да извършва полети до ЕС с конкретните въздухоплавателни средства при условията, посочени в съображение 69 от Регламент (ЕС) № 590/2010, ОВ L 170, 6.7.2010 г., стр. 15.