

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 368/2014 НА КОМИСИЯТА**от 10 април 2014 година****за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

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

като имат предвид, че:

- (1) С Регламент (ЕО) № 474/2006 ⁽³⁾ на Комисията бе създаден списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, посочен в глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005.
- (2) В съответствие с член 4, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 2111/2005 някои държави членки и Европейската агенция за авиационна безопасност (наричана по-долу „ЕААБ“) съобщиха на Комисията информация, която е от значение за 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 ЕС или за изменение на условията за оперативна забрана, наложена на даден 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, създаден с Регламент (ЕИО) № 3922/1991 на Съвета (Комитет за авиационна безопасност) ⁽⁴⁾.
- (5) Комитетът за авиационна безопасност получи актуализирана информация от Комисията за продължаващите съвместни консултации, в рамките на Регламент (ЕО) № 2111/2005 и на съответния Регламент за изпълнение (ЕО) № 473/2006 на Комисията ⁽⁵⁾, с компетентните органи и въздушните превозвачи на Грузия, Република Гвинея, Индия, Индонезия, Казахстан, Ливан, Мадагаскар, Ислямска република Мавритания, Мозамбик, Непал, Филипините, Судан, Кралство Свазиленд, Йемен и Замбия. Комисията изпрати на Комитета за авиационна безопасност и информация относно Афганистан, Иран и Киргизстан. Комитетът за авиационна безопасност също така получи актуализирана информация от Комисията относно техническите консултации с Руската федерация и наблюдението на Либия.
- (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 Всеобщата програма за одит на надзора за безопасност (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 формулирала сериозни опасения за безопасността (СОБ) или при които ЕААБ е установила значителни пропуски в системата за надзор на безопасността. Освен предприетите от Комисията консултации

⁽¹⁾ ОВ L 344, 27.12.2005 г., стр. 15.

⁽²⁾ ОВ L 143, 30.4.2004 г., стр. 76.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Регламент (ЕИО) № 3922/1991 от 16 декември 1991 г. относно хармонизирането на техническите изисквания и административните процедури в областта на гражданското въздухоплаване (ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 4).

⁽⁵⁾ Регламент (ЕО) № 473/2006 на Комисията от 22 март 2006 година 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).

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) Комитетът за авиационна безопасност изслуша изложенията на ЕААБ относно резултатите от анализа на наземни инспекции, извършени в рамките на програмата за оценка на безопасността на чуждестранни въздухоплавателни средства (програмата „SAFA“) в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ⁽¹⁾.
- (8) ЕААБ представи на Комитета за авиационна безопасност проектите за техническа помощ, реализирани в държави, спрямо които са предприети мерки или наблюдение по Регламент (ЕО) № 2111/2005. Комитетът бе уведомен за плановете на ЕААБ 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 също бяха приканени да отговорят на тези искания на двустранна основа в сътрудничество с Комисията и ЕААБ. В тази връзка 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.
- (9) Комитетът за авиационна безопасност изслуша и изложение от ИКАО на текущата ѝ работа във връзка с наблюдението на безопасността в държавите членки, включително чрез програмата USOAP на ИКАО, което показва също инструментите на информационните технологии, разработени в тази рамка. Като се позовава на резолюция на Асамблеята А38-5 („Регионално сътрудничество и помощ за отстраняване на пропуски в безопасността, определяне на приоритети и поставяне на измерими цели“), ИКАО призова Комитета за авиационна безопасност да избегне, ако е възможно, дублирането на дейности, попадащи в обхвата на Регламент (ЕО) № 2111/2005 и програмата USOAP на ИКАО, и насърчи по-нататъшното сътрудничество, което в крайна сметка би могло да доведе до преразглеждане на мандата на Комитета за авиационна безопасност.
- (10) Комитетът за авиационна безопасност също така изслуша представяне от Евроконтрол с актуална информация относно състоянието на функцията на SAFA за подаване на алармен сигнал. В допълнение към статистическата информация за предупреждения за забранени превозвачи, Евроконтрол постави акцент върху важността на правилно попълнения полетен план във връзка с подаването на алармен сигнал от SAFA. Предприети са първи стъпки за подобряване на качеството на архивирането на полетните планове. В процес на подготовка са по-нататъшни стъпки в тясно сътрудничество с Комисията с цел да се осигури постоянно усъвършенстване на функцията за предупреждение и подаване на алармен сигнал.

Въздушни превозвачи на Европейския съюз

- (11) След като ЕААБ анализира получената информация от проведени от SAFA наземни инспекции на въздухоплавателни средства на превозвачи от ЕС или от стандартизационни инспекции, извършени от ЕААБ, както и от специални инспекции и одити, проведени от националните въздухоплавателни органи, редица държави членки приеха известни принудителни мерки и уведомиха Комисията и Комитета за авиационна безопасност относно тези мерки. По отношение на въздушния превозвач *Bingo Airways* Полша уведоми, че проверява действителното изпълнение на плана за коригиращи действия от въздушния превозвач и че е увеличила инспекциите. По отношение на въздушния превозвач *Sonnig* Швейцария съобщи, че е започнала за отнемане на свидетелството срещу *Sonnig*, след което въздушният превозвач се е отказал от свидетелството си за авиационен оператор (CAO) и своя оперативен лиценз.
- (12) В случай че съответната информация за безопасността покаже, че има непосредствени рискове за безопасността вследствие на неспазване от страна на въздушни превозвачи на ЕС на съответните стандарти за безопасност, държавите членки отново потвърдиха готовността си да предприемат необходимите действия.

Въздушни превозвачи от Грузия

- (13) В резултат на пропуските, констатирани по време на цялостния одит на ИКАО на системата на Грузия през октомври 2013 г., ИКАО уведоми всички договарящи държави по Чикагската конвенция за сериозно опасение относно безопасността, свързано с експлоатацията на въздухоплавателните средства.

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

- (14) Предвид това уведомление, Комисията започна официални консултации с компетентния орган на Грузия (GCAA), за да поиска допълнителна информация за предприетите от тях действия за отстраняване на свързаните с безопасността недостатъци, установени по време на одита на ИКАО.
- (15) За тази цел, на 17 март 2014 г. се проведе среща между GCAA, Комисията и ЕААБ. GCAA обясни основната причина за СОБ, както и подробности относно плана за коригиращи действия (ПКД), представен на ИКАО. Информацията, предоставена по време на срещата, показва силния ангажимент на GCAA да осъществи и наложи съответните стандарти за безопасност в съответствие с изискванията на Чикагската конвенция. GCAA обяви по време на заседанието, че всички действия, които бяха част от представения пред ИКАО план за коригиращи действия, са били извършени и че сега са в очакване на мисия за проверка, която трябва да се проведе от ИКАО по-късно тази година.
- (16) Въз основа на информацията, предоставена от GCAA, Комисията не счете за необходимо да поиска от GCAA да се яви пред Комитета за авиационна безопасност. Комисията докладва пред Комитета за авиационна безопасност относно прилагането на ПКД, разработен от GCAA.
- (17) В съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, и предвид предприетите от GCAA действия беше преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, като се включат превозвачи от Грузия. Въпреки това, ако резултатите от проведеното от Комисията подробно наблюдение на прилагането на плана за коригиращи действия от GCAA, относно което Комисията ще докладва на следващото заседание на Комитета за авиационна безопасност, се окажат незадоволителни, Комисията ще бъде принудена да предприеме по-нататъшни действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Република Гвинея

- (18) Както бе договорено на проведеното в Брюксел през януари 2013 г. заседание, компетентните органи на Република Гвинея (DNAC) редовно предоставяха информация за текущото изпълнение на плана за коригиращи действия (ПКД), одобрен от ИКАО през декември 2012 г., както и за всички дейности, свързани с него.
- (19) В последния доклад за напредъка, получен на 27 февруари 2014 г., се изброяват най-новите дейности и промени по отношение на прилагането на ПКД. Преразгледаният закон за гражданското въздухоплаване бе приет от Парламента на 5 ноември 2013 г. и влезе в сила на 28 ноември 2013 г. Редица проекти на актове за изпълнение са предадени на правителството за приемане. Беше проведена съвместна мисия на ИКАО и Световната банка (2-6 декември 2013 г.) за оценка на прилагането на ПКД, както и за определяне на неразрешените въпроси от гледна точка на безопасността и сигурността. Писменият превод на френски на ръководствата за процедури за OPS, AIR и AGA е в процес на изготвяне и се очаква също да допринесе за повишаване на равнището на безопасност. Бяха проведени редица специфични обучения за инспектори в областта на отстраняването на опасения за безопасността, одобрението на оперативните спецификации на САО и аеронавигационното обслужване.
- (20) ПКД е актуализиран, за да отразява най-новите тенденции и е предоставен на ИКАО чрез онлайн приложението СМА. Очаква се валидирането на тези действия от ИКАО.
- (21) Всички предишни свидетелства на авиационни оператори са временно преустановени в края на март 2013 г., а пълното (5-етапно) лицензиране в съответствие с ИКАО на националния въздушен превозвач (PROBIZ Guinée, с едно въздухоплавателно средство тип ВЕ90) се провежда понастоящем с помощта и подкрепата на специалната мисия САFAC/BAGASOO, като паралелно се извършва професионално обучение на работното място на инспектори от DNAC за целия процес. Процесът на сертифициране понастоящем очаква одобрението на програмата за поддръжка от FAA — органа на държавата на регистрация на въздухоплавателното средство. PROBIZ Guinée не извършва полети до Европейския съюз.
- (22) DNAC е поискала координирана мисия за проверка, за да удостовери напредъка в прилагането на ПКД, и ИКАО планира да проведе такава през май 2014 г. Последните промени във висшето ръководство на Министерството на транспорта доведоха до закъснение и координираната мисия за проверка е условно предвидена за втората половина на септември 2014 г.
- (23) Следователно, в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, беше преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, за да се включат въздушни превозвачи от Република Гвинея. В случай че постъпи каквато и да е информация, имаща отношение към безопасността и указваща наличие на непосредствени рискове за безопасността вследствие на неспазване на международните стандарти за безопасност, Комисията ще бъде принудена да предприеме действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Индия

- (24) Комисията предостави на Комитета за авиационна безопасност данните за последните промени по отношение на надзора върху въздушните превозвачи, сертифицирани в Индия от нейните компетентни органи. От пряко значение е фактът, че в резултат на посещението на Федералната авиационна администрация на Съединените щати (FAA) за оценка на безопасността на международно въздухоплаване (IASA) през септември 2013 г., на 31 януари 2014 г. FAA обяви понижаването на категорията на съответствие на Индия от степен 1 до степен 2 в резултат на недостатъците, открити при одита по IASA.
- (25) Преди това, през ноември 2013 г. Комисията предостави на Комитета за авиационна безопасност подробности по отношение на способността на компетентните органи на Индия да изпълняват своите задължения за надзор в съответствие с международните стандарти, включително тази на Чикагската конвенция. Бе направено конкретно позоваване на координирана мисия на ИКАО за проверка (ICVM) от декември 2012 г. и от последващата мисия през август 2013 г. В допълнение, бе направено позоваване на предхождащата кореспонденция между Комисията и индийските власти по отношение на опасенията във връзка с безопасността. След координираната мисия за проверка през август 2013 г. ИКАО официално приключи двете сериозни опасения относно безопасността, които бяха докладвани през ноември 2013 г. на Комитета за авиационна безопасност. Окончателният публикуван доклад от координираната мисия предоставя подробна информация за коригиращите действия, предприети от индийската Генерална дирекция за гражданско въздухоплаване (DGCA) за решаване на неуредените въпроси.
- (26) След съобщението на FAA за понижаване на категорията на съответствие на Индия по IASA, на 12 февруари 2014 г. Комисията се срещна с генералния директор на гражданското въздухоплаване и изрази своята загриженост по отношение на понижаването на категорията. Комисията поиска от индийските органи да обяснят ясно коригиращите действия, които са предприели във връзка с понижението по IASA от FAA. Освен това срещата беше използвана да потвърди мерките, които ще трябва да се предприемат съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005.
- (27) Като последващи действия след предишната среща на 12 февруари 2014 г., генералният директор на гражданското въздухоплаване изпрати писмо до Комисията на 17 февруари 2014 г. В писмото бяха включени подробности за действията, които DGCA е предприела по отношение на понижаването на категорията. Предоставената информация показва, че са предприети действия по отношение на по-голямата част от констатациите и че е налице план за коригиращи действия за оставащите проблемни области.
- (28) На 6 март 2014 г. Комисията изпрати писмо, с което уведомява DGCA, че открива официални консултации с органите, отговарящи за регулаторния надзор върху съответните въздушни превозвачи, сертифицирани в Индия, в съответствие с разпоредбите, определени в член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 473/2006 на Комисията. Писмото подчерта отново необходимостта от траен ангажимент и поиска техническа среща, за да се даде възможност на Комисията и на държавите членки да оценят състоянието. На 18 март 2014 г. DGCA отговори, давайки съгласието си за такава среща.
- (29) С оглед на подготвеността на DGCA да се ангажира с Комисията и оценката на получената до момента информация беше преценено, че в съответствие с общите критерии на този етап списъкът на Общността на въздушните превозвачи не следва да бъде изменен, за да включва въздушни превозвачи от Индия. Положението ще бъде следено отблизо и в случай че каквато и да било имаща отношение към безопасността информация показва, че международните стандарти за безопасност не се спазват, Комисията ще бъде принудена да предприеме действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.
- (30) Държавите членки ще продължат да проверяват ефективното спазване на съответните стандарти за безопасност чрез отдаване на приоритет на наземните инспекции на индийските въздушни превозвачи в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012.

Въздушни превозвачи от Индонезия

- (31) 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.
- (32) На 14 януари 2014 г. Комисията изпрати писмо до DGCA, за да поиска актуализирана информация, свързана с въздушни превозвачи под техния надзор. В писмото си от 10 февруари 2014 г. DGCA информира Комисията, че от последната актуализация насам са сертифицирани трима нови въздушни превозвачи: CAO № 121-028 е бил издаден за *Sky Aviation* на 25 октомври 2013 г., CAO № 121-043 е бил издаден за *Aviastar Mandiri* на 1 ноември 2013 г. и CAO № 121-058 е бил издаден за *NAM Air* на 29 ноември 2013 г. г. DGCA обаче не представи доказателства, че надзорът на безопасността на тези въздушни превозвачи се осигурява в съответствие с международните стандарти за безопасност и в съответствие с общите критерии беше преценено, че тези въздушни превозвачи следва да бъдат вписани в приложение А.

- (33) През 2012 г. DGCA започна кореспонденция с Комисията с цел заличаване на *PT Citilink Indonesia* от приложение А, както беше направено с дружеството-майка *Garuda Indonesia*. Вследствие отговора на Комисията беше получена кореспонденция във връзка с искането първо от *Garuda Indonesia*, а през 2013 г. — и от *PT. Citilink Indonesia*. След като *PT. Citilink Indonesia* представи на Комисията съществена документация във връзка със сертифицирането на превозвача, на 5 ноември 2013 г. в Брюксел беше проведена техническа среща. На тази среща присъстваха Комисията, ЕААБ и държавите членки. В края на срещата *PT. Citilink Indonesia* беше помолен да предостави допълнителни данни за надзорните дейности, упражнявани от DGCA върху него. Тази информация беше предоставена от *PT. Citilink Indonesia* на 20 февруари 2014 г.
- (34) В писмото от 10 февруари 2014 г. DGCA предостави на Комисията информация във връзка с искането си за отмяна на оперативната забрана за *PT. Citilink Indonesia*. В това писмо DGCA представи информация относно ресурсите и капацитета на *PT. Citilink Indonesia*, както и данни безопасността и за дейностите по надзор на безопасността на този превозвач, упражнени от DGCA. Въз основа на тази документация DGCA заяви, че по негово мнение *PT. Citilink Indonesia* провежда дейността си безопасно и в съответствие с международните стандарти в тази област.
- (35) На 25 март 2014 г. Комитетът за авиационна безопасност изслуша представяне от DGCA, състоящо се от актуализация по отношение на законодателството и надзора, както и информация за надзора на *PT. Citilink Indonesia*. Представянето от DGCA беше последвано от представяне от *PT. Citilink Indonesia*, което включваше планове за разширяване на флота и въпроси, свързани с наемането на пилоти, както и теми за управлението на безопасността.
- (36) Комитетът за авиационна безопасност зададе въпроси както на DGCA, така и на *PT. Citilink Indonesia* във връзка с управлението на безопасността, включително относно рисковете и опасностите, идентифицирани от въздушния превозвач. Въз основа на получените отговори Комитетът за авиационна безопасност изрази загриженост във връзка с начина, по който компетентните органи, *PT. Citilink Indonesia* и другите въздушни превозвачи, сертифицирани в Индонезия, контролират рисковете, свързани с високите темпове на експанзия на тези дружества. Комитетът за въздушна безопасност изрази загриженост също така във връзка със способността на *PT. Citilink Indonesia* да си направи изводи от информацията, събрана от нейната система за управление на безопасността, и да действа съобразно тази информация.
- (37) С оглед на предоставената информация и изразената загриженост относно способността на DGCA и *PT. Citilink Indonesia* да контролират рисковете, свързани с растежа на превозвача, както и опасенията, свързани със способността му да управлява безопасността, съгласно общите критерии Комитетът за авиационна безопасност не откри достатъчно доказателства, че *PT. Citilink Indonesia* е изцяло в съответствие с международните стандарти за безопасност и следователно заключи, че към настоящия момент този превозвач не може да бъде заличен от приложение А.
- (38) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност отчитат усилията на DGCA за постигане на авиационна система, която съответства напълно на стандартите на ИКАО. Необходимата прозрачност, демонстрирана от DGCA, както и желанието да се споделя информация бяха взети под внимание.
- (39) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност насърчават DGCA да обърне специално внимание на оставащите предизвикателства, пред които е изправено по-нататъшното развитие на системите за управление на безопасността и да намалат рисковете от бързото разрастване на сектора на въздухоплаването в Индонезия чрез подходяща стратегия.

Въздушни превозвачи от Казахстан

- (40) На заседанието на Комитета за авиационна безопасност от ноември 2013 г. беше постигнато съгласие, че Комисията ще подготви преглед на настоящите ограничения върху операциите на *Air Astana* за следващото заседание на Комитета.
- (41) Комисията, подпомагана от ЕААБ и държавите членки, се срещна с правителствени служители от Казахстан и с представители на въздушния превозвач *Air Astana* на 20 януари 2014 г.
- (42) В резултат на тази среща специално за *Air Astana* беше определен инспектор от авиационния орган на Казахстан — Комисията за гражданско въздухоплаване („САС“). Неговото име и биография са съобщени на Комисията. Този инспектор ще управлява надзора на държавния орган над оператора и ще поддържа чести контакти с управителните органи на оператора и неговия оперативен и технически персонал с цел оценяване на функционирането на организацията и работата на персонала по време на провеждането на операции, поддръжката и обучението. Всички установени от инспектора слабости се свеждат незабавно до знанието на оператора. Инспекторът ще изпраща на Комисията (или директно, или посредством звено за контакти) доклади за наблюденията си най-малко два пъти годишно, два месеца преди всяко заседание на Комитета за авиационна безопасност или допълнително по искане

на Комисията. В резултат на това заседание беше определено и звено за контакти в САС с цел улесняване на комуникацията по въпроси на безопасността между този орган и Комисията. Освен това на същото заседание ръководството на *Air Astana* се съгласи да продължи да информира Комисията съгласно настоящата практика за всички промени в дружеството, свързани с безопасността, включително (но без да се ограничава до) обновяване на флота и нови маршрути към ЕС.

- (43) На 7 февруари 2014 г. Комисията и ЕААБ проведеха втора среща с представители на САС (по-специално инспектора по безопасността и звеното за контакт) и с представители на *Air Astana*, за да се обсъдят допълнително технически въпроси въз основа на предварителните отговори от страна на Казахстан на въпросника на Комисията. По този повод беше договорено, че САС ще представи своя план за инспекции за 2014 г., процедурите на вътрешния инспектор и актуализирана информация за свидетелствата за авиационен оператор, издадени в страната. САС се ангажира също така да приведе операционните спецификации на *Air Astana* в съответствие със стандартите на ИКАО, по-специално минимумите при намалена видимост. *Air Astana* беше помолен да предостави цялостен анализ на резултатите по SAFA. Цялата изисквана документация беше предоставена на Комисията скоро след заседанието.
- (44) На 25 март 2014 г. Комитетът за авиационна безопасност изслуша САС и *Air Astana*. По време на изслушването САС предостави подробности относно напредъка в областта на законодателството за въздухоплаването, инфраструктурата, организацията на САС и обучението на инспектори по безопасността. *Air Astana* осведоми Комитета за авиационна безопасност относно структурата си, състава на флота, краткосрочните планове за развитие на пазара и на системата за управление на безопасността.
- (45) Комитетът за авиационна безопасност отбеляза, че сегашното ниво на безопасност на *Air Astana* не предизвиква опасения по отношение на типовете въздухоплавателни средства, за които тя има право да извършва полети до Съюза. Въздушният превозвач е в състояние да се приспособява към промени и съществува система, позволяваща сигурни полети. Комитетът за авиационна безопасност обаче отбеляза, че казахстанските въздухоплавателни органи продължават да са изправени пред сериозни предизвикателства, свързани с прилагането на държавната система за надзор на безопасността, включително с недостига на квалифицирани инспектори, и на този етап не може да се гарантира непрекъснатият надзор в областта на летателните операции и летателната годност. Казахстанските органи се насърчават настоятелно да продължават да реформират своя въздухоплавателен сектор и да се стремят към съответствие с международните стандарти за безопасност.
- (46) Ето защо в съответствие с общите критерии беше установено, че ограничението на равнището на операциите, наложено на *Air Astana* през 2009 г. може да бъде премахнато, докато другите ограничения, предвидени в приложение Б, остават непроменени. Въз основа на общите критерии беше преценено, че всички други въздушни превозвачи, сертифицирани в Казахстан, следва да останат в приложение А.
- (47) Комисията и ЕААБ ще продължат да следят отблизо показателите за безопасност на въздушните превозвачи, сертифицирани в Казахстан, включително *Air Astana*. Компетентните органи на 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.

Въздушни превозвачи от Ливан

- (48) Консултациите с компетентните органи на Ливан (LCAA) продължиха с цел да се потвърди, че Ливан работи за отстраняване на пропуските, установени от ИКАО по време на координираната мисия за проверка, извършена в Ливан от 5 до 11 декември 2012 г. LCAA създаде на план за коригиращи действия и е в процес на изпълнение на тези действия, особено по отношение на СОБ.
- (49) През ноември 2013 г. Комисията и ЕААБ получиха първия комплект документация от LCAA, съдържащ кореспонденцията между LCAA и ИКАО във връзка със съответните СОБ, списъка на одитите и проверките, извършени през 2013 г. в контекста на СОБ, надзорния одитен план на LCAA за въздушни превозвачи за 2014 г. и пътната карта на LCAA, свързана с държавната програма на Ливан за безопасността. Комисията и ЕААБ анализираха получената документация и поискаха допълнителна информация от LCAA с цел да се направи допълнителен анализ на кореспонденцията между LCAA и ИКАО за СОБ, капацитета за надзор на LCAA и допълнителни подробности относно пътната карта на LCAA, свързана с държавната програма за безопасността.
- (50) По отношение на кореспонденцията между LCAA и ИКАО по отстраняването на СОБ, Комисията и ЕААБ отбеляза, че ИКАО са призовали LCAA да предприеме незабавни действия по отношение на СОБ и че валидирането от ИКАО на предложения от LCAA план за коригиращи действия не напредва достатъчно бързо.
- (51) По отношение на допълнителната документация, изисквана с цел да се направи оценка на капацитета за надзор на LCAA, беше получена и анализирана документация за въздушните превозвачи *TMA*, *Open Sky*, *Wings of Lebanon*, *Executive Aircraft Services*, *MED Airways*, *Corporate Jet* и *IBEX Air Charter*. Констатациите, направени от LCAA при тези въздушни превозвачи, се отнасят главно до проблеми с документацията и съхраняването на данни. Други специфични технически области обаче, като например обучение на пилоти, изглежда не са били напълно оценени от LCAA.

- (52) Що се отнася до пътната карта по отношение на СОБ, в рамките на проекта за Средиземноморското звено за авиационна безопасност (MASC) LCAA представи план за приемане на регулаторна рамка в следващите шест месеца, който включва въвеждане на държавна програма за безопасност. Комисията и ЕААБ изразиха намерението си да следят отблизо приемането и прилагането на пътната карта и да информират Комитета за авиационна безопасност за това.
- (53) Бяха проведени допълнителни консултации между Комисията, държавите членки, ЕААБ и LCAA, включително на техническа среща, организирана в Брюксел на 27 февруари 2014 г., по време на което LCAA предостави допълнителна информация. LCAA показва подобрения в надзора над своите въздушни превозвачи и постепенно заработи за по-самостоятелна и устойчива организация. Първите стъпки в прилагането на държавната програма за безопасност са направени. Видно е, че LCAA използва техническата помощ, която получава от Съюза и от държавите членки, и търси начини за проверка на предприятиите до момента коригиращи действия.
- (54) Въз основа на положението, описано в съображения от 48 до 53, консултациите с ливанските власти трябва да продължат в съответствие с член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 473/2006.
- (55) Ето защо беше преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, за да се включат въздушни превозвачи от Ливан. В случай че постъпи каквато и да е информация, имаща отношение към безопасността и указваща наличие на непосредствени рискове за безопасността вследствие на неспазване на международните стандарти за безопасност, Комисията ще бъде принудена да предприеме допълнителни действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Либия

- (56) 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.
- (57) В рамките на Евро-средиземноморската програма EUROMED екип от консултанти посети Либия от 2 до 7 февруари 2014 г. с цел да докладва на Комисията своите забележки на фактичката ситуация в LYCAA, както и въздушните превозвачи *Afriqiyah Airways* и *Libyan Airlines*. Беше констатирано следното: LYCAA явно разполага с достатъчно персонал и служебни помещения, но работният процес е неефективен; както първичното, така и вторичното законодателство в областта на авиационната безопасност е много слабо и не се издават разпоредби за безопасност; управлението на безопасността не се прилага на ниво компетентен орган; LYCAA изглежда зависи от помощта на външни консултанти, за да подобри способността си за постигане на приемливи резултати в краткосрочен план, и няма изгледи да постигне устойчивост поради ограниченото въздействие върху изграждането на капацитет; не беше ясно дали всички въздушни превозвачи са подложени на сертифициране и надзор; *Libyan Airlines* е бил пресертифициран през декември 2013 г.; и на последно място, консултантите считат, че има данни за неправилно управление на безопасността в организацията.
- (58) На 4 март 2014 г. се проведе среща между Комисията, ЕААБ, държавите членки, представител на LYCAA и екип на въздушния превозвач *Afriqiyah Airways*. На тази среща *Afriqiyah Airways* съобщи за нов напредък по отношение на препоръките за безопасност, произтичащи от доклада за злополука след произшествието с фатален край на 12 май 2010 г. Предприети са няколко инициативи, но някои от тях са все още на много ранен етап. Представителите на въздушния превозвач поясниха, че са сключили договор с ирландски притежател на CAO, за да прехвърлят два от своите самолети Airbus A 320 в ирландския регистър по споразумение за сух лизинг, и след това да ги вземат обратно на мокър лизинг, като частично използват екипаж от *Afriqiyah Airways*, който ще придобие съответния лиценз, валидиран за полети съгласно правото на Съюза.
- (59) На 13 март 2014 г. беше проведена среща между Комисията, ЕААБ, държавите членки, представители на LYCAA и *Libyan Airlines*. На тази среща LYCAA представи актуализирана информация за своя капацитет за осъществяване на надзор, за своите надзорни дейности, както и дейностите си по отношение на пресертифицирането на въздушните превозвачи. Освен това LYCAA представи своя напредък по отношение на управлението на безопасността. На тази основа в края на срещата отново LYCAA пледира за отмяната на ограниченията, тъй като по негово мнение всички договорени условия са изпълнени. *Libyan Airlines* не направи изложение, но му бяха зададени въпроси за управлението на безопасността. По мнение на Комисията отговорите показват, че тази област трябва да претърпи развитие.
- (60) В писмо до Комисията от 20 март 2014 г. LYCAA обобщи отново своите действия за изграждане на орган в съответствие с международните стандарти за безопасност, както и действията, предприети за да се даде възможност за отмяна на ограниченията, налагани понастоящем на либийските въздушни превозвачи съгласно договореностите с Комисията и Комитета за авиационна безопасност.

- (61) Въпреки това в същото писмо от 20 март 2014 г. LYCAA потвърждава, че няма да действа самостоятелно по отношение на настоящите експлоатационни ограничения и че „всяко действие ще бъде координирано с Комитета за авиационна безопасност“.
- (62) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност са обнадеждени от постигнатия от LYCAA успех и заявиха, че по-нататъшното развитие трябва да се опира на изградените от настоящото ръководство основи.
- (63) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност отбелязаха, че LYCAA продължава да защитава настоящите ограничения, наложени по искане на Комисията и Комитета за авиационна безопасност на всички либийски въздушни превозвачи за полет в рамките на Съюза.
- (64) Ето защо беше преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, що се отнася до въздушни превозвачи от Либия. Комисията и Комитетът за авиационна безопасност обаче заявиха, че преди LYCAA да реши да издаде разрешение за полети в рамките на Съюза за превозвачите си, той следва да докаже по задоволителен начин пред Комисията и Комитета за авиационна безопасност, че процесът на пресертифициране действително е завършен и че е налице устойчив постоянен надзор в съответствие със стандартите на ИКАО. С цел да получи тези уверения и при условие че се осигури адекватна сигурност, Комитетът за авиационна безопасност поиска от Комисията да организира посещение за оценка на място в Либия с екип от експерти от ЕААБ и държавите — членки на ЕС възможно най-скоро, за предпочитане преди следващото заседание на Комитета.
- (65) В случай че постъпи каквато и да е информация, имаща отношение към безопасността и указваща наличие на непосредствени рискове за безопасността вследствие на неспазване на международните стандарти за безопасност, Комисията ще бъде принудена да предприеме допълнителни действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Мадагаскар

- (66) Въздушният превозвач *Air Madagascar* е предмет на оперативни ограничения и присъства в списъка в приложение Б съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2011 на Комисията ⁽¹⁾. Оттогава започнаха консултации с компетентните органи на Мадагаскар (АСМ) и *Air Madagascar* с цел получаване на актуална информация за напредъка в прилагането на коригиращи действия.
- (67) В отговор на многократните искания на АСМ и въздушния превозвач *Air Madagascar* за повторна оценка на оперативните ограничения, наложени с Регламент (ЕС) № 390/2011, Комисията, със съдействието на ЕААБ и представители на държавите членки, проведе посещение за оценка на безопасността в Мадагаскар между 10 и 13 февруари 2014 г. Целта на посещението беше да се провери дали мерките, предприети от АСМ и *Air Madagascar*, са изпълнени задоволително, за да се отстранят опасенията във връзка с безопасността, описани в гореспоменатия регламент.
- (68) По време на посещението АСМ не можа да предостави на екипа за оценка доказателства за ефективността на разработения и приложен план за коригиращи и превантивни действия, целящ преодоляване на липсата на адекватен надзор за безопасност на операциите на *Air Madagascar*. Екипът отбеляза, че в рамките на програмата за надзор на дейността на *Air Madagascar*, приета за 2013 г., са извършени едва 60 % от редовните инспекции в областите на операциите и лицензирането, и по-малко от 25 % в областта на летателната годност. Анализът на проверките, извършени от АСМ, също така показа, че констатации са били приключвани въз основа само на плановете за коригиращи действия, а не въз основа на проверка на предприетите действия.
- (69) Липсата на подходящо квалифициран персонал се посочва от АСМ като основна причина за неуспеха на правилното прилагане на подходяща програма за надзор. Този въпрос вече е бил обсъждан по време на заседание на Комитета за авиационна безопасност през ноември 2012 г. По това време, както е описано в Регламент за изпълнение (ЕС) № 1146/2012 на Комисията ⁽²⁾, АСМ информира Комитета за авиационна безопасност, че е сключил двугодишен договор за външна техническа помощ в подкрепа на своите задължения за надзор на безопасността. По време на посещението екипът отбеляза, че действието на този договор е спряно 6 месеца след датата на влизането му в сила.

⁽¹⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2011 на Комисията от 19 април 2011 година за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 относно създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността (ОВ L 104, 20.4.2011 г., стр. 10).

⁽²⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) № 1146/2012 на Комисията от 3 декември 2012 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 (ОВ L 333, 5.12.2012 г., стр. 7).

- (70) Изпълнението на плана за коригиращи и превантивни действия, разработен от *Air Madagascar* в отговор на оперативните ограничения, наложени с Регламент (ЕС) № 390/2011, беше оценено от екипа при посещението му на въздушния превозвач. Екипът получи доказателства за подобрения, постигнати от въздушния превозвач в системите за управление на летателната годност на въздухоплавателните средства, на документацията и на контрола на качеството. Тези системи за управление бяха посочени от въздушния превозвач като системите с най-много недостатъци, както показва анализът на причините за резултатите от програмата SAFA.
- (71) Извършената от екипа оценка не разкри значителни пропуски в експлоатацията и областите на лицензиране, въпреки че възникнаха някои опасения в областта на летателната годност, което показва, че все още са необходими подобрения в процедурите, установени от въздушния превозвач. Освен това броят и естеството на препоръките, които екипът трябваше да направи на *Air Madagascar*, подчертаха зависимостта на въздушния превозвач от резултатите от надзорни дейности от трети страни за непрекъснатото подобряване на неговите системи за безопасност.
- (72) За да реагират на констатациите, направени по време на посещението за оценка на безопасността от ЕС, АСМ и *Air Madagascar* разработиха два различни плана за коригиращи и превантивни действия.
- (73) В отговор на искането на АСМ и *Air Madagascar* за преразглеждане на оперативните ограничения, наложени с Регламент (ЕС) № 390/2011, АСМ и *Air Madagascar* бяха изслушани от Комитета за авиационна безопасност на 26 март 2014 г. По време на срещата АСМ и *Air Madagascar* представиха подробности относно плана за коригиращи действия, целящ отстраняване на недостатъците, констатирани по време на посещението на място. АСМ също обяви, че летателната експлоатация на всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Мадагаскар — с изключение на *Air Madagascar* — е ограничена до вътрешни полети. Единственото изключение от това правило са полетите за медицинска евакуация. Комисията и Комитетът за авиационна безопасност подчертаха, че Комисията следва да бъде информирана за всяка промяна на тази политика.
- (74) Комитетът за авиационна безопасност отчете подобренията, постигнати от АСМ и *Air Madagascar* в прилагането на международните стандарти за безопасност, но трябваше да заключи въз основа на доклада от посещението на ЕС за оценка на безопасността и информацията, представена от АСМ и *Air Madagascar* по време на изслушването пред Комитета за авиационна безопасност, че все още са необходими по-нататъшни подобрения, особено при АСМ по отношение на неговите надзорни дейности. Следователно, в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, се преценява, че *Air Madagascar* следва да остане в приложение Б.
- (75) Държавите членки ще проверяват ефективното спазване на съответните стандарти за безопасност чрез определяне на приоритет при наземните инспекции на въздухоплавателните средства на превозвача *Air Madagascar* в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012.

Въздушни превозвачи от Ислямска република Мавритания

- (76) Държавите членки провериха ефективното спазване на съответните стандарти за безопасност чрез извършването на наземни инспекции на въздухоплавателните средства на въздушните превозвачи, лицензирани в Мавритания, в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012. Най-новият анализ на ЕААБ в рамките на SAFA показва, че са били извършени единадесет инспекции на въздухоплавателни средства на *Mauritania Airlines International* (MAI). Макар че анализът на пропуските, установени по време на тези инспекции по SAFA, показва леко подобрение, ЕААБ препоръчва на участващите държави да продължат да съсредоточават инспекции върху този превозвач. Последните проверки подчертават тенденцията към недостатъци с редица констатации, включително от категория 3 (ниво по SAFA, според което констатацията може да има значително въздействие върху безопасността).
- (77) Комисията и ЕААБ поискаха допълнителна информация, по-специално редовни доклади за безопасността, от националните органи на Мавритания (ANAC) и от MAI по отношение на последващи действия във връзка с безопасността. MAI в крайна сметка изпрати предварителна информация относно прилагането и функционирането на своята система за управление на безопасността.
- (78) Комитетът за авиационна безопасност отбеляза, че ANAC и MAI трябва да продължат да подобряват положението, особено по отношение на предаването на Комисията на информация във връзка с безопасността. Комисията обяви, че ще подчертае отново пред Мавритания важността на ангажиментите, поети от нея по отношение на плана ѝ за коригиращи действия, необходимостта от провеждане на анализ на първопричините, както и нуждата да ѝ се предоставят редовните доклади от ANAC и MAI.
- (79) В съответствие с общите критерии беше преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, що се отнася до въздушни превозвачи от Ислямска република Мавритания. В случай че резултатите от бъдещите наземни инспекции по SAFA или всяка друга имаща отношение към безопасността информация покажат влошаване на международните стандарти под приемливото ниво, Комисията ще бъде принудена да предприеме действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Мозамбик

- (80) Компетентните органи на Мозамбик (IACM) съобщиха за текущото изпълнение на плана за коригиращи действия, представен на и одобрен от ИКАО. В последния доклад за постигнатия напредък, получен от Комисията и ЕААБ по време на телефонна конференция на 26 февруари 2014 г., и подкрепен с множество документи, подадени на 13 март 2014 г., се посочва, че IACM продължи да работи за актуализиране на правната рамка за укрепване на изискванията за задължително и доброволно докладване на събития, разследването на произшествия и инциденти, прихващането на въздухоплавателни средства и създаването на държавна програма за безопасността. Разделението между регулатора и доставчиците на услуги е в ход, аеронавигационните и информационни дейности се прехвърлят в момента от IACM на съществуващия доставчик на аеронавигационно обслужване *Aerorportos de Moçambique*. Набирането и обучението на персонал продължава с цел по-нататъшно засилване на капацитета за надзор, най-вече в областта на експлоатацията и лицензирането, навигацията и летищата, летателната годност, определянето и прилагането на правила, споразуменията за въздушен транспорт, управлението на въздушното движение и комуникациите, навигацията и надзора. Потвърждаване на валидността на разрешителните на целия персонал за обслужване на въздушното движение е в ход и ще приключи до юни 2014 г. Процедурата на сертифициране на летището в Мапуто ще започне през 2014 г. и ще бъде последвана от още три летища, обслужващи международен трафик. Сертифицирането на доставчиците на аеронавигационно обслужване ще започне през септември 2014 г. и ще се основава на актуализирани разпоредби, които ще влязат в сила в края на март 2014 г.
- (81) IACM продължава да работи по неприключените констатации от USOAP и свързаните с тях въпроси от протокола; повечето от изискваните разпоредби и процедури в подкрепа на отговорите са били създадени и въведени чрез използването на онлайн приложението CMA на ИКАО. Очаква се валидирането на тези действия от ИКАО.
- (82) Бюджетът на IACM за 2014 г. е увеличен с почти 20 %, което отразява продължаващата политическа подкрепа и ангажимент за укрепване на неговия капацитет и ефективност.
- (83) Авиационният оператор *Linhas Aéreas de Moçambique (LAM)* претърпя катастрофа на 29 ноември 2013 г. Един от самолетите на оператора, Embraer ERJ-190, извършващ полет от Мапуто до Луанда, се разби в Намибия, при което загинаха всички на борда (28 пътници, включително 6 граждани на ЕС, както и 6-членния екипаж). Комисията за разследване на произшествия на Намибия публикува предварителния доклад от разследването на произшествието на 9 януари 2014 г. и предварителните ѝ заключения показват преднамерено действие от страна на капитана като причина за произшествието. Окончателният доклад от разследването на произшествието се очаква до края на 2014 г.
- (84) IACM съобщи също така, че въздушният превозвач LAM продължава да работи по осъществяването на напредналите фази, най-вече фаза III, от своята система за управление на безопасността (СУБ). Като първа реакция на катастрофата LAM засили оперативните процедури, за да гарантира, че са налице двама членове на екипажа в пилотската кабина по всяко време и през всички фази на полета.
- (85) IACM поиска от ИКАО координирана мисия за проверка, за да удостовери напредъка в прилагането на ПКД, и тази мисия е планирана за есента на 2014 г.
- (86) IACM съобщи също така, че е продължил процеса на пресертифициране на въздушните превозвачи в пълно съответствие със стандартите и препоръчаните практики (SARP) на ИКАО, и до момента 13 въздушни превозвачи (*LAM-Linhas Aéreas de Moçambique S.A.*, *MEX-Moçambique Expresso SARL*, *ETA-Empresa de Transportes Aéreos Lda*, *CPY-Cropsprayers*, *CFM-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda*, *KAY-Kaya Airlines Lda*, *SAM-Solenta Aviation Mozambique SA*, *HCP-Helicópteros Capital Lda*, *SAF-Safari Air Lda*, *CRA-CR Aviation Lda*, *COA-Coastal Aviation*, *TTA-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* и *OHI-Omni Helicópteros International Lda*) са били пресертифицирани в съответствие със списъка, предоставен от IACM. Тъй като IACM не беше в състояние да предостави доказателства, че надзорът на безопасността на тези 13 оператора е осигурен съгласно международните стандарти за безопасност, въз основа на общите критерии беше преценено, че всички те следва да бъдат вписани в приложение А.
- (87) Поради недостатъчен напредък в процеса на пресертифицирането им, IACM е прекратил временно CAO на три въздушни превозвача (*Emilio Air Charter Lda*, *Aero-Serviços SARL* и *Unique Air Charter Lda*) и е спрял от експлоатация техните флоти. Тъй като прекратяването е временно, а не окончателно, и тъй като IACM не беше в състояние да предостави доказателства, че надзорът на безопасността на тези три оператора е осигурен съгласно международните стандарти за безопасност, въз основа на общите критерии беше преценено, че всички те следва да бъдат вписани в приложение А.
- (88) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност приветстват значителния напредък на IACM при отстраняването на констатациите от ИКАО пропуски и насърчават усилията му за завършване на работата по въвеждането на система на въздухоплаване, която е в пълно съответствие с международните стандарти. Комисията и Комитетът за

авиационна безопасност също така отчитат и приветстват трайното подобрене, отчетено от LAM в техните продължаващи усилия да приемат и да спазват международните стандарти за безопасност. Отчитайки вече постигнатия значителен напредък и очаквайки той да продължи, беше преценено, че през четвъртото тримесечие на 2014 г. може да се проведе мисия на ЕС за оценка на безопасността.

Въздушни превозвачи от Непал

- (89) След приемането на Регламент за изпълнение (ЕС) № 1264/2013 на Комисията ⁽¹⁾ всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Непал, бяха включени в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 на Комисията.
- (90) Комисията, подпомагана от експерти на държавите членки и ЕААБ, проведе посещение за оценка в Непал между 3 и 8 февруари 2014 г., за да оцени допълнително възможностите на компетентните органи на Непал (CAAN) и на редица непалски въздушни превозвачи и да реши дали са възможни облекчения на оперативната забрана. Оценките включваха въздушните превозвачи *Nepal Airlines Corporation*, *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air*, *Yeti Airlines* и *Sita Air*.
- (91) Комисията представи доклада от посещението за оценка на Комитета за авиационна безопасност. Основните заключения по отношение на оценката на въздушните превозвачи гласят, че *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air* и *Yeti Airlines* са показали добро разбиране на въпросите на управлението на безопасността и са представили доказателства за съответствие с националните разпоредби за безопасност, докато *Sita Air* не е била в състояние да покаже нито своята способност да извършва безопасна експлоатация, нито пълната и трайна летателна годност на въздухоплавателните си средства. В допълнение, операторът не е приложил изцяло всички препоръки за безопасност след произшествието с фатален край през 2012 г., т.е. не използва симулатор за която и да е част от своето обучение.
- (92) По отношение на *Nepal Airlines Corporation* Комитетът за авиационна безопасност отбеляза, че макар основната рамка за управление на безопасността да е налице, операторът трябва да установи по-ефективни методи за насърчване на безопасността, подобряване на докладването и по-добър анализ, както и да си постави целеви показатели за безопасност с цел постигане и количествено изражение на „приемливото ниво на безопасност“, обещано в неговата политика за безопасност. Комитетът по авиационна безопасност също така отбеляза амбициозните планове за разширяване на *Nepal Airlines Corporation*, които включват добавянето на три нови вида въздухоплавателни средства към флота в рамките на една година, и заяви, че тези планове трябва да бъдат правилно управлявани с цел ограничаване на рисковете за безопасността.
- (93) В допълнение, на 16 февруари 2014 г. е възникнало произшествие с фатален край с въздухоплавателно средство на *Nepal Airlines Corporation*, при което са загинали всичките 18 лица на борда, включително гражданин на Съюза. Комисията се обърна към CAAN на 3 март 2014 г. с писмено искане за информация за произшествието, както и информация за действията, предприети от CAAN за предотвратяване на подобни инциденти в бъдеще. CAAN отговори с писмо от 18 март 2014 г., в което обяснява предприетите действия. Информацията обаче не беше счетена за достатъчна, тъй като не позволи на Комисията да прецени дали действията, предприети от CAAN, са подходящи предвид сериозността на произшествието.
- (94) Във връзка с CAAN, оценката показва сериозни пропуски, по-специално в областта на лицензирането и обучението на персонала, сертифицирането на въздушни превозвачи, както и надзора на въздушните операции.
- (95) В областта на лицензиране и обучение на пилоти бе установено, че компетентните органи не следват изискванията на приложение 1 на ИКАО, по-специално по отношение на одобрението на организации за обучение, теоретичните познания, валидирането на чуждестранни лицензи и летателните тренажори. Поради това не може да бъде гарантирано, че пилотите са достатъчно квалифицирани за изпълнението на своите задължения в съответствие с приложените стандарти на ИКАО.
- (96) Поради тези недостатъци не би могло да се гарантира, че оценените въздушни превозвачи, които са разчитали на сертифициране и лицензиране от CAAN, са били в съответствие със стандартите на ИКАО.
- (97) През юли 2013 г. ИКАО извърши координирана мисия за проверка, която доведе до формулирането на сериозно опасение за безопасността по отношение на експлоатацията на въздухоплавателни средства. Действията, набелязани в първоначалния план за коригиращи действия, който CAAN предложи пред ИКАО за отстраняване на недостатъците, отбелязани в СОБ, не бяха завършени в определения период, и СОБ остана в сила. Комисията и Комитетът за авиационна безопасност отбелязаха също, че според ИКАО все още са налице значителни пропуски в прилагането, засягащи капацитета на държавата в областта на първичното законодателство за въздухоплаването и нормативната уредба на гражданското въздухоплаване, организацията на гражданското въздухоплаване и лицензирането и обучението на персонала.

⁽¹⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) № 1264/2013 на Комисията от 3 декември 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 (ОВ L 326, 06.12.2013 г., стр. 7).

- (98) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност отчетоха, че СААН е постигнал известен напредък след одита на ИКАО през 2009 г. и след ICVM на ИКАО през 2013 г. с въвеждането на изменения в Закона за въздухоплаването, както и нови и ревизирани изисквания, ръководства и процедури. Все пак, много от тези промени бяха непълни и още предстои да бъдат въведени по устойчив начин.
- (99) Комисията и Комитета за авиационна безопасност отчетоха трудностите, с които се сблъсква СААН при постигането на устойчив напредък, и насърчават предоставянето на техническа помощ от Съюза и от държавите членки. Комисията изрази своя ангажимент да извърши оценка на възможностите за разширяване на вече съществуващата програма за техническо сътрудничество между СААН и ЕААБ.
- (100) Предвид доклада на ЕС от посещението за оценка на място, нерешените СОБ на ИКАО и факта, че след последната актуализация възникна друго произшествие с фатален край, Комисията и Комитета за авиационна безопасност стигнаха до заключението, че компетентните органи на Непал не са в състояние да прилагат и изпълняват достатъчно добре съответните международни стандарти за безопасност до степен, която би могла да обоснове облекчаването на оперативната забрана за един или повече въздушни превозвачи.
- (101) Въз основа на общите критерии беше преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, що се отнася до въздушни превозвачи от Непал.

Въздушни превозвачи от Филипините

- (102) Комисията покани представители на компетентния орган за гражданско въздухоплаване на Филипините (СААР) и въздушния превозвач *Cebu Pacific Air* на техническа среща на 28 януари 2014 г., за да обсъдят по-подробно дейностите по осигуряване на безопасността и други важни фактори във връзка с инцидента с отклоняването от пистата, възникнал на международно летище Давао на 2 юни 2013 г.
- (103) На срещата присъстваха представители на Комисията, експерти от ЕААБ и от държавите членки, както и висши представители от СААР и *Cebu Pacific Air*.
- (104) СААР представи подробности относно регулаторния надзор, упражняван над *Cebu Pacific Air*. Това включваше факта, че на 20 юни 2013 г. Надзорният и регулаторен съвет на СААР е изпратил писмо до изпълнителния директор на *Cebu Pacific Air* с подробности за коригиращите действия на СААР с оглед произшествието. Действията предвиждат отговорните ръководители и управители на *Cebu Pacific Air* да извършат повторна оценка с акцент върху експлоатацията, системата за управление на безопасността и корпоративната култура. СААР докладва също така, че предстои да направи произволна проверка на уменията на полетния екипаж при необичайни ситуации в полетен тренажор. От организационна гледна точка, въздушният превозвач бе насърчен да промени своята политика за времето за техническо обслужване между полетите от 30 на 45 минути.
- (105) На 4 октомври 2013 г. *Cebu Pacific Air* отговори на писмото от 20 юни 2013 г., като представи резюме на вече предприетите действия. Тези действия включват преработена организационна структура на превозвача, обучение по СУБ за всички служители, създаване на групи за действие по безопасността във всички отдели по отношение на управлението на дейността, както и провеждането на оценка в тренажор на случаен принцип в центъра за обучение на въздушния превозвач между 3 и 19 юли 2013 г. Превозвачът представи конкретни данни относно промените в обучението, включително и в обучението за изпълнение на полети в рейсови условия (LOFT), както и относно факта, че екипажите ще преминават засилено обучение в симулатор, като се редуват LOFT и проверки на професионалната подготовка. Той също така отговори на организационната препоръка по отношение на времето за техническо обслужване на въздухоплавателните средства и обяви, че то ще бъде променено на 45 минути считано от зимния график за 2013 г.
- (106) Освен това СААР изпрати писма до всички филипински въздушни превозвачи на 2 август 2013 г. във връзка с разследването на безопасността, провеждано върху самолети Airbus 319/320, като се позова на необходимостта от проактивни действия, включително подробности за обучението за неточен подход за кацане и минаване на втори кръг, което въздушните превозвачи трябва да осъществят. *Cebu Pacific Air* отговори на 4 октомври 2013 г., като посочи промените, които са осъществили в това отношение.
- (107) Освен това филипинската служба за разследване на произшествия във въздухоплаването започна разследване на инцидента на *Cebu Pacific Air* с отклоняване от пистата на летище Давао на 2 юни 2013 г. На 13 декември 2013 г. ръководителят на разследването информира директора по безопасността на *Cebu Pacific Air*, че разследването не е приключило, като същевременно му предостави части с данни от проекта на окончателния доклад, както и наличните подробности за заключенията и препоръките, насочени към СААР и *Cebu Pacific Air*.

- (108) СААР въведе програма за засилен надзор над *Cebu Pacific Air*. Изискваната минимална годишна програма за инспекции е увеличена от 34 редовни инспекции за надзор през 2013 г. до 62.
- (109) По отношение на произшествието от 2 юни 2013 г. *Cebu Pacific Air* предостави обобщение на предприетите действия. Действията включват отговори на СААР по време на разследването и подробности по отношение на контрола и надзора на експлоатацията. Посочените допълнителни действия включват информация от анализа на полетните данни (FDA) и програмата на въздушния превозвач за намаляване на отклоненията от пистата. Програмата е разделена на незабавни, средносрочни и дългосрочни действия, като ключов компонент е подробната информация за програмата за подпомагане на Airbus. По отношение на тази програма за подпомагане беше проведена разширена оперативна мисия, която включваше FDA, както и наблюдения на полети и тренажори.
- (110) *Cebu Pacific Air* и СААР също така представиха подробности от текущата програма за актуализиране на метода за зонална навигация, както и инфраструктурните и техническите промени, които вече са били направени. Стана ясно, че средносрочният план предвижда да се замени голяма част от съществуващите наземни помощни средства за неточен подход за кацане, като част от цялостния пакет за ограничаване на произшествията.
- (111) СААР също така предостави някои подробности относно въвеждането на Airbus A330 в самолетния парк на *Cebu Pacific Air*, като посочи, че като част от съответната промяна в CAO, въздушният превозвач е бил задължен да извърши 100 часа нетърговски полети за утвърждаване на маршрутите в Азия, преди да му бъде разрешено да извършва търговски операции. *Cebu Pacific* не е получил одобрение за полети с увеличена продължителност за самолети с два двигателя (ETOPS) от СААР, защото предстои да бъдат направени по-нататъшни оценки и да се придобие експлоатационен опит.
- (112) На техническата среща на 28 януари 2014 г., въз основа на подробно запитване беше предоставена информация относно последните произшествия, конкретно за *Cebu Pacific Air*. Две от обсъдените произшествия включваха отклоняване от пистата на самолет на ATR на летище Давао на 2 юни 2013 г. и от Airbus 319 на 13 юни 2013 г. на летището в Манила. И в двата случая въздухоплавателно средство се е върнало на пистата след това отклонение. В изложението си СААР също така направи обобщение на произшествия и инциденти по отношение на въздушни превозвачи, сертифицирани във Филипините, за периода 2010-2013 г.
- (113) *Cebu Pacific Air* също така представи данни за настоящия си флот и плановете за разширяване на флота и маршрутите.
- (114) По време на срещата на 28 януари 2014 г. както СААР, така и *Cebu Pacific Air* дадоха също актуална информация за отговорите си на забележките, направени по време на проверката на място от ЕС между 3 и 7 юни 2013 г.
- (115) На 26 март 2014 г. СААР и *Cebu Pacific Air* бяха изслушани от Комитета за авиационна безопасност. СААР предостави подробности за обучението за осведоменост относно надзора, проведено с инспекторите му в рамките на системата за управление на безопасността (СУБ). Освен това СААР докладва на Комисията, че са възложени обществени поръчки в областта на информационните технологии за системите за наблюдение и надзор. СААР представи преглед на актуалното състояние на филипинската държавна програма за безопасността (ДПБ). По отношение на надзора на *Cebu Pacific Air*, като последващо действие от техническата среща на 28 януари 2014 г. СААР подчерта, че е налице засилена програма за наблюдение.
- (116) На изслушването пред Комитета за авиационна безопасност на 26 март 2014 г. *Cebu Pacific Air* представи подробности за актуалната си организационна структура и докладва, че от януари 2014 г. експлоатира 50 въздухоплавателни средства, включително 3 Airbus A330. Въздушният превозвач представи извлечение от своя регистър за идентифициране на опасности и рискове, което включваше мерките за смекчаване, предприети от него, както и целите за 2014 г. по отношение на безопасността. *Cebu Pacific Air* докладва на Комитета за авиационна безопасност, че извличането на анализи на полетни данни е достигнало 94 %. Въздушният превозвач направи преглед на своята система за оценка и управление на безопасността, както и на направения от него подробен анализ на данни за преминаване на втори кръг и нестабилизиран заход. Въздушният превозвач също така представи подробности за културата на докладване, установена в *Cebu Pacific Air*, включително наличието на система за поверително докладване. Освен това *Cebu Pacific Air* представи информация за настоящата си програма за управление на ресурсите на екипажите. *Cebu Pacific Air* съобщи на Комитета за авиационна безопасност подробности за своите изисквания за опит на командира на полета в своя флот от Airbus както на дълги, така и на къси разстояния.
- (117) Комитетът за авиационна безопасност отбеляза, че на 4 ноември 2013 г. *Philippine Airlines* е възобновила извършването на полети към ЕС след премахването ѝ от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 на Комисията през юли 2013 г. След подновяването на полетите към Съюза, докладите от наземните инспекции за оценка на безопасността на чуждестранни въздухоплавателни средства (SAFA) не показват неблагоприятни тенденции, които да пораждат опасения.

- (118) С оглед на данните, предоставени по отношение на надзора на СААР над *Cebu Pacific Air* и способността на *Cebu Pacific Air* да спазва съответните разпоредби за безопасност на въздухоплаването, както и декларациите, представени от органа и въздушния превозвач по време на изслушването пред Комитета за авиационна безопасност, в съответствие с общите критерии беше преценено, че *Cebu Pacific Air* следва да бъде освободен от оперативната забрана на всички въздушни превозвачи, регистрирани във Филипините, и следва също така да бъде премахнат от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 на Комисията.
- (119) Държавите членки се съгласиха да проверяват ефективното спазване от страна на *Philippine Airlines* и *Cebu Pacific Air* на съответните стандарти за безопасност чрез даване на приоритет на наземните инспекции 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.

Въздушни превозвачи от Руската федерация

- (120) Комисията, ЕААБ и държавите членки продължиха да следят отблизо показателите на безопасност на въздушните превозвачи, сертифицирани в Руската федерация и извършващи полети към Съюза, включително чрез даване на приоритет на наземните инспекции на руски въздушни превозвачи, които се извършват в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012.
- (121) С цел да се потвърди, че констатациите от инспекциите по SAFA се разглеждат в достатъчна степен, Комисията, подпомагана от ЕААБ и държавите членки, проведе среща с Руската федерална агенция за въздушен транспорт („ФАТА“) на 10 март 2014 г. Представители на въздушния превозвач *Kogalymavia* също бяха поканени на среща с цел да докладват какви коригиращи мерки е предприел въздушният превозвач за подобряване на безопасността на полетите от предходните консултации през ноември 2013 г. насам.
- (122) По време на срещата, от ФАТА посочиха, че последните резултати от наземните инспекции по SAFA при руски въздушни превозвачи, които извършват полети до Съюза, не са открили основания за опасения, и поясниха също така, че при сериозни или повтарящи се констатации, те се намесват с непланирани инспекции и провеждат строг контрол до отстраняването на констатациите. ФАТА съобщи освен това, че след задълбочен одит на регионалната служба в Татарстан и на всички превозвачи под надзора на тази служба, свидетелствата за авиационен оператор на *Tulpar Airlines* и *Tatarstan Airlines* са отнети поради сериозни недостатъци в управлението на безопасността. По отношение на *Kogalymavia* ФАТА уведоми, че въздушният превозвач е бил подложен на няколко извънредни проверки за последните четири месеца, предизвикани от високото съотношение по SAFA през 2013 г. Според ФАТА, към настоящия момент въздушният превозвач е приключил всички предишни констатации и е в състояние да извършва вътрешни и международни полети при условията на свидетелството си за авиационен оператор.
- (123) По време на заседанието *Kogalymavia* направи представяне относно текущите коригиращи действия. Въздушният превозвач докладва, че показателите по SAFA са се подобрили, съотношението е спаднало до 3,49, и са направени важни структурни и технически промени, като например започването на значителен план за преоборудване на вътрешността на пътническата кабина; външното възлагане на всички дейности по управление на трайната летателна годност на организация, одобрена от ЕААБ; реорганизацията на веригата за доставка на резервни части; създаването на център за контрол на техническото обслужване; замяна на по-голямата част от персонала на отдела за техническо обслужване и назначаването на нов главен инженер с подходящ опит.
- (124) Въз основа на получената по време на тези консултации информация се стигна до заключението, че не е необходимо изслушването пред Комитета за авиационна безопасност на руските авиационни органи или въздушни превозвачи, сертифицирани в Руската федерация. От ФАТА бе поискано няколко въздушни превозвачи с високо съотношение по SAFA да бъдат подложени на засилен контрол и Комисията да бъде съответно уведомена. По отношение на *Kogalymavia* Комисията посочи, че въпреки подобренията, които бяха отбелязани, устойчивостта на предприятиите от оператора мерки предстои да бъде потвърдена, както и ефективността на въведеното от него управление на безопасността.
- (125) Ето защо в съответствие с общите критерии беше преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, за да се включат въздушни превозвачи от Руската федерация. Ако обаче постъпи каквато и да е информация, имаща отношение към безопасността и указваща наличие на непосредствени рискове за безопасността вследствие на неспазване на международните стандарти за безопасност, Комисията ще бъде принудена да предприеме действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

- (126) Нивото на безопасност на въздушните превозвачи, сертифицирани в Руската федерация, които извършват операции до Съюза, ще продължи да бъде предмет на строго наблюдение. В случай че резултатите от наземните инспекции или всяка друга имаща отношение към безопасността информация показват, че международните стандарти за безопасност не се спазват, Комисията ще бъде принудена да предприеме действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Судан

- (127) Комисията уведоми Комитета за авиационна безопасност за участието си в мероприятиято, организирано от Органа за гражданско въздухоплаване на Судан (SCAA) на 5 и 6 декември 2013 г. в Хартум. Това участие позволи на Комисията да се увери, че SCAA е бил реструктуриран и че има политическа подкрепа за допълнителни инвестиции в безопасността. Тази подкрепа беше публично заявена от суданския министър, отговарящ за гражданското въздухоплаване, пред местната въздухоплавателна общност и представители на ИКАО.
- (128) Суданските компетентни органи постигнаха явен напредък по отношение на своята благонадеждност, по-специално благодарение на увеличениния бюджет, който даде на SCAA възможност да наеме специализиран персонал и да обучи подобавашо своите служители.
- (129) Тези подобрения трябва да се утвърдят и сред въздушните превозвачи, които притежават суданско свидетелство за авиационен оператор. Двама от тях, *Sudan Airways* и *Nova Airways*, повишиха стандартите си и подложиха своите процедури на одит.
- (130) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност приветстваха полаганите усилия. Може да се предвиди мисия за проверка на място на Съюза, когато SCAA прецени, че неговите въздушни превозвачи са разработили надеждни процедури в съответствие с международните стандарти.
- (131) Ето защо беше преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, що се отнася до въздушни превозвачи от Судан.

Въздушни превозвачи от Кралство Свазиленд

- (132) След одита по USOAP през 2007 г. органите на гражданското въздухоплаване на Свазиленд (SWACAA) поискаха нов код на страната от ИКАО и заличиха всички съществували преди това регистрации от техния регистър. SWACAA също така отмени всички издадени преди това CAO и в резултат на това понастоящем в страната не съществуват валидни CAO.
- (133) Тъй като новият директор встъпи в длъжност през декември 2009 г., SWACAA доказа категоричния си ангажимент за справяне с констатациите от USOAP на ИКАО през 2007 г. SWACAA получи нов код на страната по ICAO (3DC) за регистрация на въздухоплавателни средства.
- (134) Започната е широка реформа на цялата надзорна функция и вече са налице съществени постижения: завършено е преформулирането на правната рамка, регулаторният орган и доставчикът на летищни услуги са в процес на разделяне, а със съседните държави са подписани и влезли в сила различни партньорства.
- (135) На 21 януари 2014 г. Комисията покани SWACAA на техническа среща в Брюксел на 27 януари 2014 г. Макар първоначално да прие поканата, SWACAA по-късно отказа, като поиска повече време за по-нататъшна консолидация на подготовката си.
- (136) ЕААБ проведе мисия за техническо съдействие между 10 и 14 март 2014 г. С мисията се постави ударение върху предоставянето на помощ на SWACAA в укрепването на текущите му усилия за изграждане на капацитет и предоставяне на допълнителни насоки относно най-добрия начин за справяне с незавършените действия от одита по USOAP на ИКАО. Въпреки че не е одит, мисията на ЕААБ за техническо съдействие установи наличието на значителен брой важни подобрения.
- (137) На 26 март 2014 г., SWACAA се яви пред Комитета за авиационна безопасност. SWACAA обясни, че понастоящем се занимава с прилагането на преработения план за коригиращи действия, договорен с ИКАО през май 2013 г. Съгласно този план, и с помощта на силната политическа подкрепа и ангажимент, както и засиленото финансиране, е положено значително усилие за наемане и обучение на подходящ персонал. SWACAA също така се възползва от подкрепата по проект на бюрото на ИКАО за техническо сътрудничество, който е предназначен за осигуряване на обучение, правна и организационна поддръжка, както и увеличаване на капацитета на надзорната

функция. Експертите на ИКАО, работещи по този проект, понастоящем оценяват липсата на ефективно прилагане (LEI) на 40 %, като целта е 35 % в края на проекта (края на юни 2014 г.). В допълнително усилие за гарантиране на устойчивост след края на проекта, от юли 2014 г. нататък Свазиленд ще бъде домакин на срещите на Организацията за авиационна безопасност (SASO) на Южноафриканската общност за развитие (ЮОАР). Те също така посочиха, че SWACAA не признава никое въздухоплавателно средство със стария код по ICAO (3D) за регистрация на въздухоплавателното средство, като попадащо под техния надзор.

- (138) SWACAA разгледа и отговори на повечето от откритите въпроси от протокола и представи доказателства, посредством използването на онлайн приложението СМА на ИКАО. Очаква се валидирането на тези действия от ИКАО и в резултат на това официалните показатели са все още същите като през 2007 г., въпреки значителните подобрения, въведени оттогава.
- (139) SWACAA поиска координирана мисия за проверка през ноември 2014 г., за да получи валидиране от ИКАО на множеството коригиращи действия, които вече са изпълнени.
- (140) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност приветстваха ангажимента на SWACAA за прилагане на преработения план за коригиращи действия и вече постигнатия значителен напредък, и насърчиха усилията на SWACAA за създаване на система на въздухоплаване, която е в пълно съответствие със стандартите на ИКАО.
- (141) С оглед на значителното подсилване на надзорната функция, което вече е постигнато, заедно с липсата на САО и бавното развитие на търсенето на нови САО, и в съответствие с общите критерии беше преценено, че Кралство Свазиленд следва да бъде заличено от списъка на Общността на въздушни превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в рамките на ЕС.
- (142) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност ще продължат да следят отблизо развитието на капацитета на SWACAA за пълно упражняване на неговите надзорни отговорности. Комисията и Комитетът за авиационна безопасност поискаха SWACAA да уведомява Комисията за всяко новоиздадено или изменено свидетелство за авиационен оператор. В случай че постъпи каквато и да е информация, имаща отношение към безопасността и указваща наличие на непосредствени рискове за безопасността вследствие на неспазване на международните стандарти за безопасност, Комисията ще бъде принудена да предприеме действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Йемен

- (143) Официалният доклад от разследването на произшествие с въздушния превозвач *Yemen Airways* („*Yemenia*“), възникнало на 29 юни 2009 г. в Морони, Коморски острови, беше публикуван на 25 юни 2013 г. Докладът предлага три основни препоръки: първо, органите на Коморските острови да въведат постоянни мерки за извънредни ситуации, насочени към разследването и последващите спасителни операции при самолетни произшествия в морето близо до своите летища; второ, йеменските власти да гарантират, че всички екипажи, изпълняващи полети до Морони, са правилно обучени за извършване на визуални маневри при предписан маршрут (MVI); и трето, йеменските власти да преразгледат обучението на пилотите на *Yemenia*, по-специално уменията им да реагират в извънредни ситуации.
- (144) На 7 ноември 2013 г. йеменският орган за гражданското въздухоплаване и метеорология (САМА) изпрати писмо до Комисията. Това писмо съдържаеше някои подробности за мерките за безопасност, предприети във връзка с произшествието. Комитетът за авиационна безопасност бе уведомен за тези действия и свързаните с тях промени по време на заседанието си през ноември 2013 г.
- (145) Комисията организира техническа среща, проведена на 9 януари 2014 г. в Брюксел. На срещата присъстваха представители на Комисията, експерти от ЕААБ и от държавите членки, както и представители от САМА и *Yemenia*.
- (146) На 17 декември 2013 г., преди техническата среща, Комисията изпрати конкретни въпроси на САМА по отношение не само на доклада за произшествието, но относно по-широките отговорности на САМА, свързани с надзора по безопасността на въздушните превозвачи, сертифицирани в Йемен. Комисията също така изпрати на САМА набор от конкретни въпроси, които трябваше да бъдат препратени на *Yemenia*. И двете групи въпроси бяха разработени така, че да помогнат на Комисията да оцени качеството на отговорите от САМА и *Yemenia* на препоръките, съдържащи се в протокола за произшествието.
- (147) В отговор на конкретните препоръки, отправени към йеменските органи, САМА обясни, че действията му включват засилване на надзора на безопасността на *Yemenia*, включително увеличаване на инспекциите в пилотската кабина и пътническата кабина и че на *Yemenia* е разпоредено да направи проверки на уменията на летището и по време на полет на всички екипажи, които оперират към летища, категоризирани като ниво „В“. Допълнителните действия включваха указания от САМА към *Yemenia* да провежда по-често обучение за извеждане от сриване или сложно положение.

- (148) В отговор на конкретните препоръки, отправени към *Yemenia*, въздушният превозвач обясни, че е осъществил кадрови промени в управлението и издаването на свидетелства за авиационен оператор, както и преглед на политиката и процедурите и произтичащите от този преглед промени. Посочени бяха и подобрения в областта на одита, обучението и прилагането. Освен това *Yemenia* подчерта отново обучението на екипажите си за аварийни процедури, включено в периодичното обучение на тренажор, което се провежда в съответствие с учебната програма на Airbus.
- (149) На Комитета за авиационна безопасност бе предоставена допълнителна подробна информация за техническите дискусии, които възникнаха по време на срещата, както и обобщение на документацията, изпратена от САМА и от *Yemenia*.
- (150) В съответствие с общите критерии беше преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, за да се включат въздушни превозвачи от Йемен. Въпреки това, безопасността на всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Йемен, включително *Yemenia* ще продължи да бъде следена отблизо. В случай че има данни, че международните стандарти за безопасност не се спазват, Комисията ще бъде принудена да предприеме действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.
- (151) Държавите членки ще продължат да проверяват ефективното спазване на съответните стандарти за безопасност от въздушни превозвачи, сертифицирани в Йемен, чрез отдаване на приоритет на наземните инспекции в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012.

Въздушни превозвачи от Замбия

- (152) Комисията уведоми Комитета за авиационна безопасност за неотдавнашната кореспонденция, получена от компетентните органи на Замбия, включително за писмо от Министерството на транспорта от 10 декември 2013 г. Писмото се позовава на предишно писмо от Комисията от 1 октомври 2013 г., съдържащо насоки в области, върху които компетентните органи следва да насочат вниманието си с цел постигането на по-нататъшен напредък и подобрения.
- (153) С писмо от 10 декември 2013 г. компетентните органи от Замбия информираха, че е назначен Съвет на директорите на органа за гражданско въздухоплаване, и че той възнамерява да назначи генерален директор на гражданското въздухоплаване до 31 януари 2014 г.
- (154) Комисията отговори на 21 януари 2014 г., като потвърди, че желае да поддържа конструктивен ангажимент към компетентните органи на Замбия. В този отговор Комисията също така предложи да се уреди техническа среща след встъпването в длъжност на новия генерален директор на гражданското въздухоплаване с цел да се получат данни за по-нататъшния напредък, за да може Комитетът за авиационна безопасност да бъде подробно информиран.
- (155) Комисията и Комитетът за авиационна безопасност отбелязаха трайния напредък, постигнат досега от департамент по гражданско въздухоплаване на Замбия, и насърчиха замбийските органи да продължат работата си, с оглед преразглеждане на актуалните оперативни ограничения в подходящия за това момент и след необходимата проверка.
- (156) В съответствие с общите критерии беше преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, що се отнася до въздушни превозвачи от Замбия.
- (157) В член 8, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 2111/2005 се признава необходимостта от бързото вземане на решения и, когато е необходимо — дори по спешност, предвид последствията за безопасността. Поради това е необходимо, с цел защитата на чувствителна информация и свеждане до минимум на въздействието върху търговията, решенията в контекста на актуализирането на списъка на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана или ограничение в рамките на Съюза, да се публикуват и да влязат в сила незабавно след тяхното приемане.
- (158) Регламент (ЕО) № 474/2006 следва да бъде съответно изменен.
- (159) 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 този 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 април 2014 година.

За Комисията,
от името на председателя,
Joaquín ALMUNIA
Заместник-председател

ПРИЛОЖЕНИЕ А

СПИСЪК НА ВЪЗДУШНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ, ВСИЧКИ ПОЛЕТИ НА КОИТО СА ПРЕДМЕТ НА ЗАБРАНА В ГРАНИЦИТЕ НА ЕС, С ИЗКЛЮЧЕНИЯ (1)

Име 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) 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	CAO 023	MAG	Република Гана
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Афганистан, в това число			Ислямска република Афганистан
ARIANA AFGHAN AIRLINES	CAO 009	AFG	Ислямска република Афганистан
KAM AIR	CAO 001	KMF	Ислямска република Афганистан
PAMIR AIRLINES	Неизвестен	PIR	Ислямска република Афганистан
SAFI AIRWAYS	CAO 181	SFW	Ислямска република Афганистан
Всички въздушни превозвачи, лицензирани от органите за регулаторен надзор на Ангола, с изключение на TAAG Angola Airlines, който е включен в приложение Б, в това число			Република Ангола
AEROJET	АО 008-01/11	TEJ	Република Ангола
AIR GICANGO	009	Неизвестен	Република Ангола
AIR JET	АО 006-01/11-MBC	MBC	Република Ангола
AIR NAVE	017	Неизвестен	Република Ангола
AIR26	АО 003-01/11-DCD	DCD	Република Ангола
ANGOLA AIR SERVICES	006	Неизвестен	Република Ангола
DIEXIM	007	Неизвестен	Република Ангола
FLY540	АО 004-01 FLYA	Неизвестен	Република Ангола
GIRA GLOBO	008	GGL	Република Ангола
HELIANG	010	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 CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (CAO) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
HELIMALONGO	АО 005-01/11	Неизвестен	Република Ангола
MAVEWA	016	Неизвестен	Република Ангола
SONAIR	АО 002-01/10-SOR	SOR	Република Ангола
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Бенин, в това число			Република Бенин
AERO BENIN	PEA № 014/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Република Бенин
AFRICA AIRWAYS	Неизвестен	AFF	Република Бенин
ALAFIA JET	PEA № 014/ANAC/MDCTTATP-PR/DEA/SCS	Неизвестен	Република Бенин
BENIN GOLF AIR	PEA № 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Република Бенин
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA № 013/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	LTL	Република Бенин
COTAIR	PEA № 015/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	COB	Република Бенин
ROYAL AIR	PEA № 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Република Бенин
TRANS AIR BENIN	PEA № 016/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Република Бенин
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Република Конго, в това число			Република Конго
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Република Конго
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Неизвестен	Република Конго
EMERAUDE	RAC06-008	Неизвестен	Република Конго
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Република Конго
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 CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (CAO) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите 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 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 MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
ARMY 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	ABV	Демократична република Конго (ДРК)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Демократична република Конго (ДРК)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	Демократична република Конго (ДРК)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)

Име 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) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	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	KGO	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)
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)

Име 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) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
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)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	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, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Джибути, в това число			Джибути
DAALLO AIRLINES	Неизвестен	DAO	Джибути
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Екваториална Гвинея, в това число			Екваториална Гвинея
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Екваториална Гвинея
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Неизвестен	Екваториална Гвинея
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Неизвестен	Екваториална Гвинея
TANGO AIRWAYS	Неизвестен	Неизвестен	Екваториална Гвинея
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Еритрея, в това число			Еритрея

Име 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) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
ERITREAN AIRLINES	CAO № 004	ERT	Еритрея
NASAIR ERITREA	CAO № 005	NAS	Еритрея
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите 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, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Индонезия, с изключение на Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua и Indonesia Air Asia, в това число			Република Индонезия
AIR BORN INDONESIA	135-055	Неизвестен	Република Индонезия
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Неизвестен	Република Индонезия
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Неизвестен	Република Индонезия
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Република Индонезия
ASCO NUSA AIR	135-022	Неизвестен	Република Индонезия
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Република Индонезия
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Неизвестен	Република Индонезия

Име 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) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Република Индонезия
BATIK AIR	121-050	BTK	Република Индонезия
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Република Индонезия
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Неизвестен	Република Индонезия
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Република Индонезия
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Република Индонезия
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Република Индонезия
EASTINDO	135-038	ESD	Република Индонезия
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
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	KAЕ	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	MNS	Република Индонезия

Име 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) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
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
NAM AIR	121-058	Неизвестен	Република Индонезия
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Неизвестен	Република Индонезия
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Република Индонезия
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Неизвестен	Република Индонезия
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Република Индонезия
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Неизвестен	Република Индонезия
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Република Индонезия
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Неизвестен	Република Индонезия
PURA WISATA BARUNA	135-025	Неизвестен	Република Индонезия
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Република Индонезия
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Неизвестен	Република Индонезия
SKY AVIATION	121-028	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	PNS	Република Индонезия
SURYA AIR	135-046	Неизвестен	Република Индонезия
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Република Индонезия

Име 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) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Република Индонезия
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Република Индонезия
TRAVIRA UTAMA	135-009	Неизвестен	Република Индонезия
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Република Индонезия
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Република Индонезия
UNINDO	135-040	Неизвестен	Република Индонезия
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Република Индонезия
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите 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
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Република Казахстан
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Република Казахстан
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Република Казахстан
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Република Казахстан
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Република Казахстан
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Република Казахстан
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Република Казахстан
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Република Казахстан
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Република Казахстан
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Република Казахстан
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Република Казахстан

Име 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) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
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
LUK AERO (бивш EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Република Казахстан
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Република Казахстан
SCAT	AK-0460-12	VSV	Република Казахстан
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Република Казахстан
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Киргизката република, включително			Киргизка република
AIR BISHKEK (бивш EASTOK AVIA)	15	EAA	Киргизка република
AIR MANAS	17	MBB	Киргизка република
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Киргизка република
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Киргизка република
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Киргизка република
HELI SKY	Неизвестен	HAC	Киргизка република
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Киргизка република
KYRGYZ AIRLINES	Неизвестен	KGZ	Киргизка република
KYRGYZ STAN	03	LYN	Киргизка република
MANAS AIRWAYS	42	VAM	Киргизка република
S GROUP AVIATION	6	Неизвестен	Киргизка република
S GROUP INTERNATIONAL	Неизвестен	IND	Киргизка република
SKY BISHKEK	Неизвестен	BIS	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
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Киргизка република
SKY WAY AIR	39	SAB	Киргизка република
ДЪРЖАВНО ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНО ПРЕДПРИЯТИЕ КЪМ МИНИСТЕРСТВОТО НА ИЗВЪНРЕДНИТЕ СИТУАЦИИ (SAEMES)	20	DAM	Киргизка република
SUPREME AVIATION	40	SGK	Киргизка република
TEZ JET	46	TEZ	Киргизка република
VALOR AIR	07	VAC	Киргизка република
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Либерия			Либерия
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Република Мозамбик, в това число			Република Мозамбик
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Неизвестен	Република Мозамбик
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AEREOS LDA	MOZ-07	Неизвестен	Република Мозамбик
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Неизвестен	Република Мозамбик
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Неизвестен	Република Мозамбик
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Неизвестен	Република Мозамбик
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Неизвестен	Република Мозамбик
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Неизвестен	Република Мозамбик
HCP — HELICOPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Неизвестен	Република Мозамбик
KAY -KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Република Мозамбик
LAM — LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Република Мозамбик

Име 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) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
MEX — MOZAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Република Мозамбик
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNACIONAL LDA	MOZ-17	Неизвестен	Република Мозамбик
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Неизвестен	Република Мозамбик
SAM — SOLENTA AVIATION (MOZAMBIQUE, SA)	MOZ-10	Неизвестен	Република Мозамбик
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Република Мозамбик
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Неизвестен	Република Мозамбик
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Непал, в това число			Република Непал
AIR DYNASTY HELI. S.	035-01	Неизвестен	Република Непал
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Неизвестен	Република Непал
BUDDHA AIR	014/96	ВНА	Република Непал
BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERATIONS)	058/2010	Неизвестен	Република Непал
FISHTAIL AIR	017/01	Неизвестен	Република Непал
GOMA AIR	064/2010	Неизвестен	Република Непал
MAKALU AIR	057A/2009	Неизвестен	Република Непал
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Неизвестен	Република Непал
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Неизвестен	Република Непал
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Република Непал
SHREE AIRLINES	030/02	SHA	Република Непал
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	Неизвестен	Република Непал
SIMRIK AIR	034/00	Неизвестен	Република Непал
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Република Непал

Име 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) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
SITA AIR	033/2000	Неизвестен	Република Непал
TARA AIR	053/2009	Неизвестен	Република Непал
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Република Непал
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Филипините, с изключение на Philippine Airlines и Cebu Pacific Air, в това число			Република Филипини
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Неизвестен	Република Филипини
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Република Филипини
AIR JUAN AVIATION	2013053	Неизвестен	Република Филипини
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Република Филипини
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Неизвестен	Република Филипини
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Неизвестен	Република Филипини
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Република Филипини
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Неизвестен	Република Филипини
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Неизвестен	Република Филипини
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	ISN	Република Филипини
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Република Филипини
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Република Филипини
LION AIR	2009019	Неизвестен	Република Филипини

Име 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) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Неизвестен	Република Филипини
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	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	SRQ	Република Филипини
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	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, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Сао Томе и Принсипи, в това число			Сао Томе и Принсипи
AFRICA CONNECTION	10/CAO/2008	ACH	Сао Томе и Принсипи
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/CAO/2007	BGI	Сао Томе и Принсипи
EXECUTIVE JET SERVICES	03/CAO/2006	EJZ	Сао Томе и Принсипи
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/CAO/2006	Неизвестен	Сао Томе и Принсипи
GOLIAF AIR	05/CAO/2001	GLE	Сао Томе и Принсипи
ISLAND OIL EXPLORATION	01/CAO/2008	IOE	Сао Томе и Принсипи

Име 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) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
STP AIRWAYS	03/CAO/2006	STP	Сао Томе и Принсипи
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/CAO/2002	TFK	Сао Томе и Принсипи
TRANSCARG	01/CAO/2009	TRG	Сао Томе и Принсипи
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/CAO/2007	TLZ	Сао Томе и Принсипи
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Сиера Леоне, в това число			Сиера Леоне
AIR RUM, LTD	Неизвестен	RUM	Сиера Леоне
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Неизвестен	DTY	Сиера Леоне
HEAVYLIFT CARGO	Неизвестен	Неизвестен	Сиера Леоне
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Неизвестен	ORJ	Сиера Леоне
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Неизвестен	PRR	Сиера Леоне
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Неизвестен	SVT	Сиера Леоне
TEEBAH AIRWAYS	Неизвестен	Неизвестен	Сиера Леоне
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Судан, в това число			Република Судан
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Република Судан
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Република Судан
BADER AIRLINES	035	BDR	Република Судан
BENTIUI 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
FOURTY EIGHT AVIATION	053	HKW	Република Судан
GREEN FLAG AVIATION	017	Неизвестен	Република Судан
HELEJETIC AIR	057	HJT	Република Судан
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Република Судан

Име 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) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора
<i>KUSH AVIATION</i>	060	KUH	Република Судан
<i>MARSLAND COMPANY</i>	040	MSL	Република Судан
<i>MID AIRLINES</i>	025	NYL	Република Судан
<i>NOVA AIRLINES</i>	046	NOV	Република Судан
<i>SUDAN AIRWAYS</i>	001	SUD	Република Судан
<i>SUN AIR COMPANY</i>	051	SNR	Република Судан
<i>TARCO AIRLINES</i>	056	TRQ	Република Судан
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Замбия, в това число			Замбия
<i>ZAMBEZI AIRLINES</i>	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 CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (CAO)	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора	Тип на въздухоплавателното средство с ограничение	Регистрационни знаци и, ако са налични, производствени серийни номера	Държава на регистрацията
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Република Ангола	Целият флот с изключение на: 5 въздухоплавателни средства тип Boeing B777 и 4 въздухоплавателни средства тип Boeing B737-700.	Целият флот с изключение на: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Република Ангола
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0443-11	KZR	Казахстан	Целият флот с изключение на: въздухоплавателни средства тип Boeing B767, Boeing B757, Airbus A319/320/321.	Целият флот с изключение на въздухоплавателните средства от флота Boeing B767, както е посочено в CAO; въздухоплавателни средства от флота на Boeing B757, както е посочено на CAO; въздухоплавателни средства от флота на Airbus A319/320/321, както е посочено в CAO.	Аруба (Кралство Нидерландия)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Коморски острови	Целият флот с изключение на: LET 410 UVP.	Целият флот с изключение на: D6-CAM (851336).	Коморски острови
AFRIJET ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Република Габон	Целият флот с изключение на: 2 въздухоплавателни средства тип Falcon 50, 2 въздухоплавателни средства тип Falcon 900.	Целият флот с изключение на: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Република Габон
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Република Габон	Целият флот с изключение на: 1 въздухоплавателно средство тип Boeing B767-200.	Целият флот с изключение на: TR-LHP.	Република Габон
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Република Габон	Целият флот с изключение на: 1 въздухоплавателно средство тип Challenger CL-601, 1 въздухоплавателно средство тип HS-125-800.	Целият флот с изключение на: TR-AAG, ZS-AFG.	Република Габон; Република Южна Африка
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	CAO 017	ALE	Република Гана	Целият флот с изключение на: 2 въздухоплавателни средства тип DC8-63F.	Целият флот с изключение на: 9G-TOP и 9G-RAC.	Република Гана

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

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО)	Обозначителен номер на ИКАО за въздушния превозвач	Държава на оператора	Тип на въздухоплавателното средство с ограничение	Регистрационни знаци и, ако са налични, производствени серийни номера	Държава на регистрация
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Ислямска република Иран	Целият флот с изключение на: 14 въздухоплавателни средства тип Airbus A300, 8 въздухоплавателни средства тип Airbus A310, 1 въздухоплавателно средство тип Boeing B737.	Целият флот с изключение на: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA.	Ислямска република Иран
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Корейска народнодемократична република	Целият флот с изключение на: 2 въздухоплавателни средства от тип TU — 204.	Целият флот с изключение на: P-632, P-633.	Корейска народнодемократична република
AIR MADA-GASCAR	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

⁽¹⁾ Air Astana може да използва единствено специално посочените въздухоплавателни средства, при условие, че те са регистрирани в Аруба и че всички промени в САО бъдат своевременно докладвани на Комисията и Евроконтрол.

⁽²⁾ Afrijet има право да използва единствено конкретно посочените въздухоплавателни средства за сегашния си обем от полети в рамките на ЕС.

⁽³⁾ Gabon Airlines има право да използва единствено конкретно посочените въздухоплавателни средства за сегашния 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.