

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1144/2009 НА КОМИСИЯТА**от 26 ноември 2009 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)**

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

изисквания и административните процедури в областта на гражданското въздухоплаване⁽³⁾.

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

(5) Органите, отговорни за регулаторния надзор на съответните въздушни превозвачи, се консултираха с Комисията, както и, в особени случаи, с някои държави-членки.

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

(6) Комитетът за авиационна безопасност е изслушал изложенията на Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA) и на Комисията относно проектите за техническа помощ, реализирани в страни, които са засегнати от Регламент (ЕО) № 2111/2005. Той беше информиран за молбите за допълнителна техническа помощ и сътрудничество, за да се подобри административния и техническия капацитет на органите за гражданско въздухоплаване с оглед отстраняване на всички несъответствия с приложимите международни стандарти.

като се има предвид, че:

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

(7) Комитетът за авиационна безопасност беше информиран също така за мерките за изпълнение, предприети от EASA и държавите-членки, за да се гарантира поддържането на летателната годност и техническото обслужване на въздухоплавателните средства, регистрирани в Европейската общност и експлоатирани от въздушни превозвачи, лицензирани от органите за гражданско въздухоплаване на трети държави.

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

(3) Комисията уведоми всички засегнати въздушни превозвачи директно или, когато това бе невъзможно, чрез органите, отговарящи за техния регулаторен надзор, като посочи съществените факти и съображения, които биха залегнали в основата на решение за налагане на оперативна забрана за тях в границите на Общността или за изменение на условията за оперативна забрана, наложена на въздушен превозвач, включен в списъка на Общността.

(8) Регламент (ЕО) № 474/2006 следва да бъде съответно изменен.

Превозвачи от Общността

(4) Комисията даде възможност на засегнатите въздушни превозвачи да се консултират с предоставените от държавите-членки документи, да представят писмени коментари и да направят устни изложения пред Комисията в рамките на 10 работни дни, а също и пред Комитета за авиационна безопасност, създаден с Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета от 16 декември 1991 г. относно хармонизирането на техническите

(9) След получената информация от проведени наземни инспекции по SAFA на въздухоплавателни средства на определени въздушни превозвачи от Общността, както и от специални инспекции и одити по области, проведени от техните национални въздухоплавателни органи, някои държави-членки са предприели определени мерки за изпълнение. За тези мерки те уведомиха Комисията и Комитета за авиационна безопасност: компетентните органи на Литва отнеха свидетелството за авиационен оператор (CAO) на въздушния превозвач FLYLAL Lithuanian Airlines, а компетентните органи на Испания стартираха процедурата за временно спиране на CAO на въздушния превозвач Euro Continental на 30 октомври 2009 г.

⁽¹⁾ ОВ L 344, 27.12.2005 г., стр. 15.

⁽²⁾ ОВ L 84, 23.3.2006 г., стр. 14.

⁽³⁾ ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 4.

Albanian Airlines MAK

- (10) Има потвърдени доказателства за сериозни пропуски по отношение на безопасността от страна на Albanian airlines MAK, лицензиран в Албания. Тези пропуски бяха идентифицирани от Франция, Германия, Италия, както и от други държави от Европейската конференция за гражданска авиация (ЕКГА) по време на наземни инспекции, осъществени по програмата SAFA ⁽¹⁾. Тези пропуски се отнасят главно до въздухоплавателни средства от тип MD82.
- (11) Albanian Airlines MAK реагира адекватно и своевременно на запитването от страна на органите за гражданско въздухоплаване на Франция, Германия и Италия относно корективните действия, предприети за отстраняването на тези пропуски по отношение на безопасността.
- (12) Компетентните органи на Албания (DGCA) обаче потвърдиха, че установените пропуски от инспекциите на SAFA всъщност сочат системни пропуски в експлоатацията и в системата за качество на Albanian Airlines MAK. DGCA проведе задълбочено разследване на спазването на приложимите стандарти за безопасност от страна на въздушния превозвач, в резултат на което те решиха да наложат ограничения на полетите и структурни промени на въздушния превозвач. Поспециално DGCA уведоми Комитета за авиационна безопасност, че въздухоплавателният флот е намален от 3 на 2 въздухоплавателни средства и че въздухоплавателното средство от тип MD-82 с регистрация ZA-ASA е изключено от CAO на Albanian Airlines и отписано на 1 октомври 2009 г. Освен това на 23 октомври DGCA ограничи полетите на въздушния превозвач до нивото и дестинациите, съществуващи на тази дата, и поиска въздушният превозвач да промени с незабавно действие своето ръководство и да засили системите за управление на качеството и за управление на безопасността.
- (13) DGCA направи изложение пред Комитета по авиационна безопасност на 11 ноември, което потвърди, че тези корективни действия са приложени и се счита, че те ефективно решават проблема с установените пропуски по отношение на безопасността.
- (14) Компетентните органи на Албания показаха, че са взели мерки за гарантиране на надзора на безопасността на Albanian Airlines MAK.
- (15) Компетентните органи на Албания се приканват да ускорят изпълнението на плана за действие, посочен в съображение 32 от Регламент (ЕО) № 787/2007 ⁽²⁾, като им беше напомнено за техния ангажимент, посочен в съображение 33 от същия регламент, да не издават повече CAO, докато програмата за реструктуриране не се приложи задоволително. В тази връзка Албания се приканва да ускори изграждането на капацитета на DGCA, за да гарантира, че непрекъснатият надзор на въздушните превозвачи, лицензирани в Албания, се извършва устойчиво и в съответствие с приложимите стандарти за безопасност.

⁽¹⁾ DGAC/F-2009-541, -798, LBA/D-2008-805, LBA/D-2009-8, -921, ENAC-IT-2008-602, -750, -648, ENAC-IT-2009-126, -198, -359, -374, -451, -597, -686, -730, DGCATR-2008-519, -347, DGCATR-2009-445, -559.

⁽²⁾ ОВ L 175, 5.7.2007 г., стр. 12.

- (16) Европейската агенция за авиационна безопасност ще извърши стандартизационна инспекция на Албания в началото на 2010 г., за да провери изпълнението на приложимите изисквания за безопасност от компетентните органи и от предприятията под техен надзор.

Egypt Air

- (17) В съответствие с Регламент (ЕО) № 619/2009 ⁽³⁾ и след представянето на план за корективни действия през юни 2009 г. компетентните органи на Египет представиха четири месечни доклада, обхващащи юли, август, септември и октомври 2009 г., за да покажат състоянието на изпълнението на плана въз основа на проверките на тези органи. Освен тези доклади, чието ударение е поставено върху наземни инспекции на въздухоплавателните средства на Египт Air, от компетентните органи на Египет беше поискано да предоставят одитните доклади за техническото обслужване, поддържането на летателна годност и летателната експлоатация, които са извършили на въздушния превозвач. На 10 ноември компетентните органи на Египет предадоха доклад за инспекция на базата на Египт Air през октомври 2009 г., която доведе до подновяване на CAO на въздушния превозвач. Не бяха предадени одитните доклади за поддържане на летателната годност, летателна и наземна експлоатация. Предоставените документи показват, че, въпреки че въздушният превозвач е постигнал значителен напредък, се очакват допълнителни подобрения в областта на техническото обслужване, техниката и експлоатацията.
- (18) Компетентните органи на Египет са се ангажирали също да предоставят информация относно задоволителното отстраняване на пропуските, констатирани преди това при наземните инспекции на въздухоплавателните средства на Египт Air през 2008 и 2009 година. За тази цел компетентните органи на Египет изпратиха съответна кореспонденция до някои държави-членки, в които въздухоплавателни средства на Египт Air са били подложени на наземни инспекции през периода от 1 януари 2008 г. до 30 септември 2009 г. Продължава процесът на отстраняване на тези констатации, като той ще се проверява редовно.
- (19) Комитетът за авиационна безопасност признава усилията, положени от превозвача за изпълнение на действията, необходими за отстраняване на проблемите по безопасността, както и подчертаната готовност за сътрудничество, показана както от превозвача, така и от компетентните органи на Египет. Все пак поради обхвата и обема на плана за корективни действия и необходимостта да се намерят устойчиви решения на установените преди това пропуски по отношение на безопасността, от компетентните органи на Египет се иска да продължат да изпращат месечни доклади относно проверки на изпълнението на този план и на отстраняването на констатиранияте пропуски по време на инспекциите по SAFA заедно с всички други доклади за одити на Египт Air, които тези органи извършат.

⁽³⁾ ОВ L 182, 15.7.2009 г., стр. 4.

(20) При изпълнение на плана за корективни действия, компетентните органи на Египет следва да извършат окончателен одит и да съобщат резултатите на Комисията заедно с всички препоръки. Комисията си запазва правото да направи проверка на изпълнението на корективните мерки от въздушния превозвач посредством посещение от страна на Европейската агенция за авиационна безопасност със съдействието на държавите-членки. Междувременно държавите-членки ще продължат да гарантират, че броят на проверките на Егурт Air ще бъде повишен, за да се осигури база за преразглеждане на този случай на следващата сесия на Комитета за авиационна безопасност.

Yemenia Yemen Airways

(21) В съответствие с регламенти (ЕО) № 715/2008 и (ЕО) № 1131/2008⁽¹⁾ държавите-членки продължиха да проверяват действителното спазване от страна на Yemenia на действащите стандарти за безопасност чрез редовни наземни инспекции на неговите въздухоплавателни средства, кацачи на летища в Общността. През 2009 г. Франция, Германия, Италия и Обединеното кралство съобщиха за такива инспекции. Комисията получи документация, доказваща, че въздушният превозвач е реагирал адекватно и своевременно за отстраняване на констатациите, формулирани при тези инспекции.

(22) След приемането на Регламент (ЕО) № 619/2009 Комисията получи допълнителна информация от компетентните органи на Република Йемен, както и от превозвача Yemenia Yemen Airways, относно изпълнението на плана за корективни действия в областта на техническото обслужване и експлоатацията.

(23) Компетентните органи на Република Йемен уведомиха Комисията за извършените от тях проверки на съоръженията за техническо обслужване на Yemenia след спиране на действието на одобрението за организация за техническо обслужване EASA.145.0177 с цел проверка на спазването от Yemenia на йеменския стандарт YCAR-145. Компетентните органи на Република Йемен предадоха ревизиран план за корективни действия от Yemenia от 15 септември 2009 г. след одит от Службата по гражданско въздухоплаване и метеорология (САМА) на организацията за техническо обслужване на Yemenia в съответствие с националните изисквания (YCAR-145) заедно с последващ одит от САМА от дата 20 септември 2009 г. Двата документа показват, че всички констатирани пропуски са отстранени. Освен това на заседанието на Комитета за авиационна безопасност на 10 ноември 2009 г. САМА предостави отделни подкрепящи документи за отстраняване на констатиранияте пропуски.

(24) Освен това Комитетът за авиационна безопасност беше информиран за положителната оценка, дадена на този етап от EASA и компетентните органи на Франция по отношение на изпълнението на корективните действия

от страна на Yemenia с оглед възстановяване на неговото европейско одобрение за техническо обслужване.

(25) Комисията признава положените от Yemenia усилия за отстраняване на откритите пропуски по отношение на безопасността. Отбелязва се изпълнението от страна на Yemenia на плана за корективни действия в областта на техническото обслужване, както се посочва в оценките, направени от САМА в тази област. Възможно най-скоро EASA и държавите-членки ще организират посещение на място в Йемен за проверка на ситуацията с безопасността на Yemenia с оглед оценка на действителното спазване от негова страна на международните стандарти за безопасност и на способността на САМА да гарантира надзора върху безопасността на гражданското въздухоплаване в Йемен.

(26) Държавите-членки ще проверяват систематично ефективното спазване от страна на Yemenia на съответните стандарти за безопасност посредством поставяне като приоритет на наземните инспекции, които следва да бъдат направени на въздухоплавателните средства на този превозвач в съответствие с Регламент (ЕО) № 351/2008. Комитетът за авиационна безопасност ще преразгледа този случай на своята следваща сесия.

Въздушни превозвачи от Демократична република Конго

(27) Демократична република Конго уведоми Комисията за оттегляне на оперативните лицензи на следните въздушни превозвачи: Virunga Air Charter, Air Navette, Air Beni, Air Boyoma, Butembo Airlines, Sun Air services, Rwakabika Bushi Express, Aigle Aviation, Kivu Air, Comair, Free Airlines, Great Lake Business Company, Air Infini, Bel Glob Airlines, Safari Logistics, Tembo Air Services, Katanga Airways, Cargo Bull, Africa One, Malila Airlift, Transport Aérien Congolais (TRACO), El Sam Airlift, Thom's Airways, Piva Airlines, Espace Aviation Service. Тези въздушни превозвачи са преустановили дейността си от 30 юли 2009 г.

(28) Освен това компетентните органи на Демократична република Конго уведомиха за оттеглянето на оперативните лицензи на въздушни превозвачи, за които Комисията не е била уведомена преди това, че имат оперативен лиценз: Air Fox, Trans Kasai Air, Wetrafa, Adala Airways, Executive Aviation, Flight Express, Katana Airways, Showa Air Cargo, Gloria Airways, Soft Trans Air, Lomami Aviation, Pegassus Aviation, African Trading and Transport, Brooks Trading. Тези въздушни превозвачи са преустановили дейността си от 30 юли 2009 г.

(29) Поради това, въз основа на общите критерии, бе преценено, че посочените по-горе въздушни превозвачи, лицензирани в Демократична република Конго, следва да бъдат извадени от приложение А.

⁽¹⁾ ОВ L 197, 25.7.2008 г., стр. 39 и ОВ L 306, 15.11.2008 г., стр. 49.

Въздушни превозвачи от Джибути

- (30) Съществуват потвърдени доказателства за недостатъчната способност на органите, които отговарят за надзора върху лицензираните в Джибути въздушни превозвачи, да намерят решение за пропуските по отношение на безопасността, както се вижда от резултатите на одита, извършен през март 2008 г. в Джибути от ICAO в рамките на Всеобщата програма за одит на надзора за безопасност (USOAP). Този одит установи голям брой съществени пропуски по отношение на способността на органите за гражданско въздухоплаване в Джибути да изпълняват своите задължения по надзора на авиационната безопасност. По време на приключването на одита на ICAO повече от 96 % от стандартите на ICAO не бяха изпълнени.
- (31) Съществуват доказателства за недостатъчната способност на компетентните органи на Джибути ефективно да отстранят несъответствията, установени от ICAO, което става ясно от факта, че в окончателния си доклад от февруари 2009 г. ICAO счита, че значителна част от корективните действия, предложени или проведени от тези органи, всъщност не отстраняват констатираните пропуски. По-специално в областта на експлоатацията на въздухоплавателните средства ICAO сметна две трети от предложените от Джибути действия за не напълно приемливи.
- (32) Освен това ICAO изрази сериозно опасение относно безопасността пред всички държави, участващи в Чикагската конвенция, уведомявайки ги, че Джибути не е създала надеждна система за надзор на въздушните превозвачи, на които компетентните органи на Джибути са издали свидетелството за авиационен оператор (CAO), нито приемлив план за действие за справяне с това положение.
- (33) С оглед на горното Комисията започна консултации с компетентните органи на Джибути, по време на които тя изрази сериозни опасения относно безопасността на експлоатацията на лицензираните в страната въздушни превозвачи и помоли за обяснения относно действията, предприети от компетентните органи на Джибути, с цел реагиране на установените от ICAO пропуски и наблюденията във връзка с приемливостта на корективните действия.
- (34) Компетентните органи на Джибути (DACM) уведомиха Комисията, че изпълнението на плана за действие, насочен към отстраняване на констатираните пропуски от ICAO, е забавено, като само ограничен брой констатации се считат за отстранени. DACM не предоставиха подробни данни относно предприетите действия, нито доказателства за задоволителното отстраняване на свързаните констатации. DACM не отговориха на наблюденията на ICAO по отношение на уместността на 34 действия, сметени от ICAO за недостатъчни с оглед отстраняване на констатациите.
- (35) DACM потвърдиха, че през 2002 г. и 2007 г. е имало две фатални произшествия, свързани с въздухоплавателно средство от тип Let 410 и въздухоплавателно средство от тип Antonov 26. Те обаче не предоставиха

информация относно разследванията на произшествията с въздухоплавателните средства, нито относно техните действия за отстраняване на причините за тези произшествия.

- (36) DACM уведомиха Комисията, че са отменили CAO на Djibouti Airlines на 30 юли 2009 г. и че на тази дата авиокомпанията е преустановила своята дейност. Те съобщиха също така, че са отменили CAO на Daallo Airlines на 15 септември. Daallo Airlines обаче все още притежава оперативен лиценз и използва въздухоплавателно средство от тип DC9, регистрирано на Коморските острови, въздухоплавателно средство от тип Antonov 24, регистрирано в Армения, и въздухоплавателно средство от тип Pyushin 18, регистрирано в Казахстан. Не беше предоставена информация за самоличността на действителните оператори на тези въздухоплавателни средства. Компетентните органи на Джибути не показаха, че могат ефективно да изпълняват своите отговорности, свързани с надзора на безопасността на въздушните превозвачи, лицензирани в Джибути.
- (37) Поради тези причини, въз основа на общите критерии, се преценява, че всички въздушни превозвачи, лицензирани в Джибути, следва да бъдат включени в приложение А.

Въздушни превозвачи от Република Конго

- (38) ICAO извърши одит по USOAP в Република Конго през ноември 2008 г. Следната констатация даде повод за сериозно опасение относно безопасността: „ANAC (Националната агенция за гражданско въздухоплаване) е издала известен брой свидетелства за авиационен оператор (CAO), без преди това да е създала и въвела процедура за сертифициране и постоянен надзор на въздушните оператори. Следователно тези CAO са били издадени без ANAC да е гарантирала, че операторите изпълняват стандартите от приложение 6 към Чикагската конвенция или разпоредбите на ICAO Doc 8335. Освен това ила оператори, които работят с временен оперативен лиценз и без CAO.“ Това сериозно опасение относно безопасността все още не е отпаднало.
- (39) По време на одита на ICAO бяха формулирани 63 констатации, показващи неефективното прилагане на международните стандарти за безопасност. Република Конго представи впоследствие план за корективни действия. Повече от една трета от предложените корективни действия обаче не бяха приети от ICAO.
- (40) На 26 август 2009 г. товарно въздухоплавателно средство на въздушния превозвач Aero Fret Business, лицензиран в Република Конго, претърпя произшествие в близост до летището на Бразавил, при който загинаха всичките шест души на борда. Като държава на събитието Република Конго е отговорна за разследването по отношение на безопасността, което следва да се извърши съгласно разпоредбите на приложение 13 към Чикагската конвенция, с цел да бъдат установени причините и да се избегне повтарянето на подобно произшествие. Одитът на ICAO обаче е установил 11 пропуски в сферата на разследване на произшествия в Република Конго, за които 6 от предложените корективни действия са били сметени за незадоволителни.

- (41) Компетентните органи на Република Конго уведомиха Комисията по време на две срещи в Брюксел, че имат намерение да извършат пресертифициране на три оператора с помощта на експерти на ICAO. Освен това тези органи предоставиха свои решения от 15 октомври 2009 г., с които на операторите Aero-Service, Equafight Services, Société Nouvelle Air Congo и Trans Air Congo са били издадени свидетелства за авиационен оператор за срок от една година. На същата дата компетентният орган на Република Конго уведоми дружествата Aero Fret Business, Canadian Airways, Congo Airways (WAC), Emeraude, Equajet, Heli-Union Congo, Mani Air Fret, Mistral Aviation и Protocole Aviation че техните CAO са оттеглени в очакване на проучване на необходимите документи, които се изискват за получаване на ново CAO. Освен това бяха оттеглени свидетелствата за авиационен оператор на следните дружества: Air Cargo International, BIP Congo, Brazza Airways, Clesh Aviation, Finalair, Heavy Lift Congo, Ligne Aérienne Colombe, Locair Craft, Maouene, Natalco Airlines и United Express Service. Тези органи не доказаха обаче, че процедурата на сертифициране, съблюдавана за издаването на всяко CAO, отговаря на съответните стандарти на ICAO, нито че надзорът на въздушните превозвачи, на които са издали CAO, е извършен в съответствие с тези стандарти.
- (42) Компетентните органи на Република Конго представиха писмени документи на Комитета за авиационна безопасност по отношение на предприетите мерки за отстраняване на сериозното опасение относно безопасността, изразено от ICAO, както и други несъответствия, посочени в одитния доклад на ICAO по USOAP. Комисията отчита всички предприети до момента мерки от компетентните органи на Република Конго и настойчиво ги приканва да ускорят своите усилия за изпълнение на устойчиви корективни действия. Комисията, в сътрудничество с ICAO, ще следи отблизо цялостното развитие на гражданското въздухоплаване в Република Конго и е склонна да се ангажира с техническа помощ с оглед на повишаване на административния и техническия капацитет на органа, отговорен за надзора в тази страна.
- (43) Все пак компетентните органи на Република Конго не показаха достатъчна способност да прилагат съответните стандарти за безопасност. С оглед на горното и в очакване на устойчиво решение за несъответствията с международните стандарти, включително сериозното опасение по отношение на безопасността, въз основа на общите критерии, бе преценено, че всички въздушни превозвачи, лицензирани в Република Конго, следва да бъдат предмет на оперативна забрана и включени в приложение А.
- Въздушни превозвачи от Сао Томе и Принсипи**
- (44) Има потвърдени доказателства за сериозни пропуски по отношение на безопасността от страна на Executive Jet Services, лицензиран в Сао Томе и Принсипи. Тези пропуски бяха констатирани от Белгия и Франция по време на наземни инспекции, осъществени по програмата SAFA⁽¹⁾. Executive Jet Services не реагираха адекватно и
- не показаха, че тези пропуски са били успешно отстранени по един устойчив начин.
- (45) Има потвърдени доказателства за сериозни пропуски по отношение на безопасността от страна на STP Airways, лицензиран в Сао Томе и Принсипи. Тези пропуски бяха констатирани от Франция и Обединеното кралство по време на наземни инспекции, осъществени по програмата SAFA⁽²⁾. STP Airways реагира обаче адекватно и своевременно на запитванията на френските органи за гражданско въздухоплаване относно аспектите на безопасността на неговите полети.
- (46) Има данни, че някои въздушни превозвачи, които към настоящия момент са предмет на оперативна забрана в Европейската общност, прехвърлят част от дейността си в Сао Томе и Принсипи.
- (47) По-специално има потвърдени доказателства, че въздушният превозвач Hewa Bora Airways, лицензиран в Демократична република Конго и понастоящем предмет на оперативна забрана в границите на Общността, продължава да използва по договор за обратен лизинг въздухоплавателно средство от тип Boeing 767 със сериен номер 23178, отписано от регистрите на Демократична република Конго и регистрирано в Сао Томе и Принсипи с регистрационен знак S9-TOP⁽³⁾.
- (48) Освен това въздушният превозвач Africa's Connection използва въздухоплавателно средство от тип Dornier 228 със сериен номер 8068, регистрирано в Сао Томе и Принсипи с регистрационен знак S9-RAS — въздухоплавателно средство, регистрирано преди това в Габон и експлоатирано от SCD Aviation, лицензиран в Габон и към настоящия момент предмет на оперативна забрана в границите на Общността.
- (49) Освен това има потвърдени доказателства, че въздушният превозвач British Gulf International, лицензиран в Сао Томе, е същият превозвач British Gulf International, който преди това е бил лицензиран в Киргизстан и на който е наложена оперативна забрана през октомври 2006 г.⁽⁴⁾. British Gulf International също продължава да използва въздухоплавателно средство от тип Antonov 12 и сериен номер 401901. Едно въздухоплавателно средство от този тип, експлоатирано от въздушния превозвач, е претърпяло произшествие в Al Hablīya (Ирак) на 13 ноември 2008 г., довел до пълната загуба на въздухоплавателното средство и шест жертви.
- (50) Комисията, като взе предвид гореописаното положение, се консултира с компетентните органи на Сао Томе и Принсипи, като изрази сериозни опасения относно безопасността на полетите на Executive Jet Services, STP Airways, както и за преместването в регистрите на Сао Томе на въздухоплавателни средства, използвани от въздушни превозвачи, които към настоящия момент са предмет на оперативна забрана в Общността, и поиска обяснения относно действията, предприети от компетентните органи в отговор на тези опасения.

⁽¹⁾ BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113.

⁽²⁾ CAA-UK-2009-126, DGAC/F-2009-137, DGAC/F-2009-257, DGAC/F-2009-779, DGAC/F-2009-1776.

⁽³⁾ BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113.

⁽⁴⁾ OB L 283, 14.10.2006 г., стр. 28.

- (51) Компетентните органи на Сао Томе (INAC) уведомиха Комисията, че в хода на пресертифицирането на Executive Jet Services на 26 октомври 2009 г. са решили временно да спрат експлоатацията на въздухоплавателно средство от тип Boeing 767 със сериен номер 23178 и регистрационен знак S9-TOP, експлоатирано от този превозвач.
- (52) Въздушният превозвач Executive Jet Services поиска да направи изложение пред Комитета за авиационна безопасност и докладва за предприетите действия с оглед отстраняване на установените пропуски по програма SAFA.
- (53) INAC уведоми Комисията, че в хода на пресертифицирането на STP Airways на 26 октомври са решили временно да спрат експлоатацията на две въздухоплавателни средства от тип Boeing 767 със сериен номер 25411 (неизвестен регистрационен знак) и 26208 (регистрационен знак S9-DBY), които в последствие са били отписани от регистъра. INAC докладва, че въпреки че STP Airways притежава валидно CAO, понастоящем в това свидетелство не са вписани никакви въздухоплавателни средства.
- (54) Въздушният превозвач STP Airways поиска да направи изложение пред Комитета за авиационна безопасност и докладва за предприетите действия с оглед отстраняване на откритите пропуски по програма SAFA. Той потвърди, че вече не се експлоатират никакви въздухоплавателни средства и че възнамерява да поиска временно спиране на своето CAO.
- (55) INAC уведомиха, че са издали 13 CAO, 3 от които бяха представени като временно спрени или отнети. INAC обаче не предоставиха доказателство за временно спиране или отнемане на CAO на въздушните превозвачи Sky Wind, Styron Trading и Jet Line.
- (56) Документацията, представена от INAC, показва, че основното място на дейност на повече от половината от въздушните превозвачи, които разполагат с валидни CAO, издадени от тези органи, е извън Сао Томе и Принсипи. По-специално основното място на дейност на British Gulf International Company Ltd, Global Aviation Operation, Goliaf Air, Transafrik International Ltd, Transcargo и Transliz Aviation не е в Сао Томе, както е видно от техния отговор на запитване от Комисията, както и от адресите, посочени на съответните им CAO.
- (57) INAC не показва, че изпълнява своите задължения по отношение на надзора на безопасността на въздушните превозвачи, лицензирани в Сао Томе и Принсипи, в съответствие с международните изисквания за безопасност, като се има предвид, че голяма част от тези превозвачи не извършват редовно полети в Сао Томе и че INAC заяви, че разчита отчасти и на надзора на компетентните органи на държавите, в които действително се извършват полетите. INAC обаче не представи съответните споразумения с тези органи.
- (58) Освен това анализът на CAO, издадени от компетентните органи на Сао Томе и Принсипи, разкри съществени несъответствия по отношение на одобрението за поддържане на летателната годност на експлоатирания въздухоплавателен флот, одобрението за превоз на опасни товари и разрешението за полети при ниска видимост, които не бяха изяснени в хода на консултациите.
- (59) Има доказателства за голям брой инциденти с въздушни превозвачи, лицензирани в Сао Томе и Принсипи. INAC потвърди за четири фатални инцидента с въздухоплавателни средства от тип Antonov 12, Ilyushin 76 и DHC 6, експлоатирани от въздушни превозвачи, лицензирани в Сао Томе и Принсипи. В отговор на тази ситуация INAC посочи, че на 21 февруари 2009 г. е взето решение временно да се спрат всички полети на въздухоплавателни средства от тип Antonov 12, лицензирани в Сао Томе и Принсипи. INAC обаче потвърди, че въздухоплавателни средства от този тип все още се използват от въздушните превозвачи British Gulf International, Transliz Aviation и Goliaf Air, лицензирани в Сао Томе и Принсипи.
- (60) Има доказателства за липса на готовност на компетентните органи на Сао Томе и Принсипи да покажат съответствие с международните стандарти за безопасност, както се доказва от факта, че Сао Томе и Принсипи непрекъснато е отлагала своя одит от ICAO в рамките на Всеобщата програма за одит на надзора за безопасност (USOAP). Одитът на ICAO, предвиден за май 2007 г. и април 2008 г. не е могъл да бъде осъществен на тези дати.
- (61) Поради това, въз основа на общите критерии, бе преценено, че въздушните превозвачи, лицензирани в Сао Томе и Принсипи, не отговарят на съответните стандарти за безопасност и поради това следва да бъдат включени в приложение А.
- Въздушни превозвачи от Украйна**
- Ukraine Cargo Airways*
- (62) Компетентните органи на Украйна уведомиха Комисията на 22 септември за свое решение № 574 от 17 август 2009 г. за прекратяване, считано от датата на решението, на полетите по CAO № 145 от 20 ноември 2008 г. на Ukraine Cargo Airways. Компетентните органи на Украйна потвърдиха в изложението си пред Комитета за авиационна безопасност на 11 ноември 2009 г., че „дружество Ukraine Cargo Airways не е сред регистрираните авиокомпании в Украйна“.

- (63) Поради това, въз основа на общите критерии, Ukraine Cargo Airways следва да бъде изваден от приложение А.
- Volare*
- (64) Компетентните органи на Украйна уведомиха Комисията на 31 юли 2009 г. за свое решение № 357 от 25 май 2009 г. да отнемат с незабавно действие CAO на украинския въздушен превозвач Volare.
- (65) Поради това, въз основа на общите критерии, въздушният превозвач Volare следва да бъде изваден от приложение А.
- Motor Sich*
- (66) След приемането на Регламент (ЕО) № 619/2009 екип от експерти на ЕО, водени от Европейската агенция за авиационна безопасност, посети украинския въздушен превозвач Motor Sich (MSI) на 27 октомври 2009 г., за да установи положението с изпълнението на корективните действия и ефективното отстраняване на установените преди това пропуски по отношение на безопасността с оглед тяхното трайно отстраняване.
- (67) Докладът от посещението на екипа посочва, че MSI са показали, че са направили анализ на основните причини за констатациите от инспекциите по SAFA. Оказва се, че анализът на основните причини, както и плановете за корективни действия, произтичащи от него, предлагат правилно решение във връзка с констатациите. По време на посещението MSI заявиха, че всички констатации по SAFA, които преди това са правени по отношение на техния въздухоплавателен флот, са разгледани и отстранени, включително Подобрена система за предупреждение за опасно сближение със земята (EGPWS), раменни колани (seat harness) на седалките в пилотската кабина, мрежи за укрепване на товара. Освен това беше обявено, че са въведени схеми за експлоатационните характеристики при излитане за всички видове въздухоплавателни средства и всички използвани писти. Екипът, воден от Европейската агенция за авиационна безопасност, след физическа инспекция и/или документна проверка, е удовлетворен от: а) модернизирани с раменни колани (seat harness) на седалките в пилотските кабините на въздухоплавателни средства от тип AN-12, AN-72 и YAK-40; б) модернизирани на пилотската кабина с маски за бързо поставяне на AN-12 (по време на посещението протичаше оборудването на въздухоплавателно средство UR-11316, което беше наблюдавано от екипа); в) инсталиране на EGPWS във въздухоплавателни средства от тип AN-12 и AN-140; г) схеми за експлоатационните характеристики при излитане за всички понастоящем използвани писти за въздухоплавателни средства от тип AN-12 и YAK-40. Компетентните органи на Украйна потвърдиха при своето изложение пред Комитета за авиационна безопасност, че превозвачът разполага с капацитет да приложи системата за управление на качеството и се ангажира да уведомят Комисията за резултатите от проверката, която следва да бъде направена по този въпрос.
- (68) По време на посещението екипът провери по отношение на летателната експлоатация по-специално списъци на минималното оборудване (MEL), ръководства за експлоатация, схема за ограничаване на полетното време, документи и процедури за контрол на полетите и диспечерско обслужване на полетите, проверка на върнати и попълнени полетни досиета. Не бяха констатирани нарушения на стандартите на ICAO. По време на посещението MSI показа също така на екипа, че прави анализ на записаните полетни данни за всички изпълнени полети на всички експлоатиращи въздухоплавателни средства.
- (69) Въздушният превозвач поиска да бъде изслушан от Комитета за авиационна безопасност и направи изложение на 11 ноември 2009 г., като предостави писмена информация в подкрепа на изпълнените корективни действия за отстраняване на пропуски по отношение на безопасността, открити в миналото.
- (70) След изложенията, направени на 11 ноември 2009 г. от компетентните органи на Украйна и въздушния превозвач Комитетът за авиационна безопасност поиска от Държавната въздухоплавателна администрация да предостави следната документация, за да може да определи дали на този етап е оправдано изваждането на Motor Sich: а) одит за потвърждение на системата за управление на качеството на въздушния превозвач; б) потвърждение, че всички въздухоплавателни средства на Motor Sich, които извършват международни полети, са оборудвани в съответствие със стандартите на ICAO по-специално: i) раменни колани (seat harness) на седалките в пилотската кабина на въздухоплавателни средства от тип AN-12, AN-72 и YAK-40; ii) маски за бързо поставяне в пилотската кабина на AN-12; iii) EGPWS на въздухоплавателни средства от тип AN-12 и AN-140; в) потвърждение за наличието на данни в ръководството за експлоатация на превозвача за експлоатационните характеристики при излитане за всички понастоящем използвани писти за въздухоплавателни средства от тип AN-12 и YAK-40 от Motor Sich; г) доказателство за задоволително решаване на 38 констатации, направени през 2009 г. от Държавната въздухоплавателна администрация на Украйна по време на нейните надзорни дейности по отношение на превозвача. На 16 ноември компетентните органи на Украйна представиха тази информация.
- (71) След получаване на изискваната информация от компетентните органи на Украйна, въз основа на общите критерии, се преценява, че Motor Sich следва да бъде изваден от приложение А.
- UMAir*
- (72) След приемането на Регламент (ЕО) № 619/2009 екип от експерти на ЕО посети украинския въздушен превозвач UMAir на 28 октомври 2009 г., за да провери положението с изпълнението на корективните действия и ефективното отстраняване на установените преди това пропуски по отношение на безопасността с оглед тяхното трайно решаване.

(73) По време на посещението на екипа беше представен актуализиран план за корективни действия, посочващ, че техният мениджър по качеството е направил проверка на корективните действия, които са изпълнили. Проверката обаче на положението по констатациите, направени от екипа от експерти на ЕС при посещението на този въздушен превозвач на 28 май 2009 г., показва, че въпреки положените значителни усилия след посещението за надлежно справяне с направените констатации, някои констатации по отношение на безопасността на полетите (мониторинг на полетните данни на въздухоплавателно средство DC-9) и поддържането на летателната годност, техническото обслужване и техниката (програма за мониторинг на състоянието на двигателите все още следва да се използва за въздухоплавателни средства DC-9 и MD-80) все още не могат да се считат за отстранени. Освен това, по отношение на летателната експлоатация беше направена нова констатация в резултат на наблюдавано несъответствие в одобрения Списък на минимално оборудване (MEL) на въздухоплавателно средство от тип DC-9.

(74) На заседанието на Комитета за авиационна безопасност на 11 ноември 2009 г. UMAir заявиха, че са поискали тяхното CAO да бъде ограничено, като се изключат полети към Общността с въздухоплавателни средства DC-9. На 11 ноември 2009 г. компетентните органи на Украйна издадоха ново CAO, в което не са включени полети към ЕС на този тип въздухоплавателно средство.

(75) Отчитат се постигнатите подобрения от UMAir през периода след посещението на експертите от ЕС през май 2009 г., както и наложените ограничения върху CAO на въздушния превозвач. С оглед на големите усилия, полагани от въздушния превозвач, за да гарантира безопасността на полетите в съответствие с международните стандарти, следва да му бъде разрешено да възобнови своите полети към Общността с част от своя въздухоплавателен флот.

(76) Следователно, въз основа на общите критерии, UMAir следва да бъде прехвърлен от приложение А в приложение Б и да му бъде разрешено да възобнови полетите към Общността с въздухоплавателно средство от типа MD-83, регистрационен знак UR-CFF.

Общ надзор на безопасността на въздушните превозвачи от Украйна

(77) Както е предвидено в Регламент (ЕО) № 619/2009, Комисията продължи да следи отблизо изпълнението на различните мерки, представени от компетентните органи на Украйна пред Комитета за авиационна безопасност на 1 юли 2009 г. За тази цел бе осъществено посещение на експерти от ЕО в Държавната въздухоплавателна администрация на Украйна от 26 до 29 октомври. Целта на това посещение беше да се установи положението с изпълнението на корективните действия, предложени за отстраняване на пропуските, формулирани в доклада от посещението на експерти от ЕО, състояло се от 25 до 29 май 2009 г., както и на мерките от плана за корективни действия, представен от Държавната въздухо-

плавателна администрация на Украйна на 23 юни, с цел да се засили надзорът върху безопасността на въздушните превозвачи, намиращи се под нейния регулаторен контрол.

(78) Докладът за посещението посочва, че 14 от общо 33 констатации, направени при посещението през май 2009 г., могат да бъдат считани за отстранени въз основа на доказателствата, представени от компетентните органи на Украйна по време на посещението. 19 констатации остават отворени.

(79) Отчитат се постигнатите подобрения от компетентните органи за периода след посещението през май 2009 г. и по-специално увеличаването на надзорните дейности по отношение на украинските въздушни превозвачи, както и отстраняването на значителен брой въздухоплавателни средства от украинския регистър (повече от 800 въздухоплавателни средства от общо 1 600 въздухоплавателни средства през 2008 г.). Органите се приканват да ускорят допълнително своите усилия с оглед на засилване на техния надзор върху безопасността.

Ariana Afghan Airlines

(80) На базата на документацията, представена от превозвача, Комисията отбеляза, че Ariana Afghan Airlines е направил промени в управлението, наел е външни експерти, които да помогнат на превозвача да преразгледа своите политики, процедури и ръководства, и е придобил две въздухоплавателни средства Airbus A310, за чиято експлоатация получава съдействие от Turkish Technic. Отбелязано е също намерението на превозвача да бъде предмет на одит от Международната асоциация за въздушен транспорт.

(81) Афганистанското министерство на транспорта и гражданското въздухоплаване (MoTCA) представи писмено описание на напредъка, постигнат от MoTCA и Ariana в посока на спазване на международните стандарти. Те потвърдиха, че Ariana Afghan Airlines е направил значителни промени в оборудването на въздухоплавателните средства, ръководството и документацията, но потвърдиха също така, че все още предстои да извършат одит на оператора, въпреки че беше планирано такъв да бъде проведен до края на 2009 г. Следователно MoTCA все още не са в състояние да потвърдят, че Ariana Afghan Airlines отговаря на стандартите на ICAO и разполага с ефективна система за управление на безопасността. Въпреки че MoTCA заявиха, че през тази година са извършили редица надзорни дейности (например инспекции на полети и на базата), те не предоставиха никакви доказателства за резултатите от тези инспекции.

(82) Комисията отбелязва напредъка, осъществен от Ariana Afghan Airlines към съответствие с международните стандарти за безопасност. В очакване на допълнителни доказателства, че въздушният превозвач е отстранил основните причини за установените преди това пропуски по отношение на безопасността, бе преценено обаче, въз основа на общите критерии, че въздушният превозвач следва да остане в приложение А.

Въздушни превозвачи от Ангола*TAAG Angolan Airlines*

- (83) TAAG Angolan Airlines има разрешение от юли 2009 г. да извършва полети в Португалия само с въздухоплавателни средства от тип Boeing 777-200 с регистрационните знаци D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, при условията, посочени в съображения 58 и 59 от Регламент (ЕО) № 619/2009 ⁽¹⁾.
- (84) Комисията поиска от компетентните органи на Ангола (INAVIC) да предоставят информация за надзора на въздушния превозвач TAAG Angolan Airlines, по-специално по отношение на засиления надзор на полетите до Португалия и на резултатите от него.
- (85) INAVIC уведоми Комисията, че е засилен постоянния надзор на TAAG Angolan Airlines, по-специално чрез наземни инспекции, и че резултатите от тези наземни проверки не са разкрили пропуски по отношение на безопасността, нито повтарящи се пропуски.
- (86) TAAG Angolan Airlines поиска да бъде изслушан от Комисията и от Комитета за авиационна безопасност и направи изложение на 10 ноември 2009 г. с оглед предоставяне на информация за напредъка на неговия план за действие и безопасността на неговите полети до Лисабон. Беше отбелязано, че повече от 100 полета с въздухоплавателно средство от тип Boeing 777 са осъществени до Лисабон без опасения по отношение на безопасността и че TAAG е бил лицензиран на 23 октомври 2009 г. от INAVIC за провеждане на полети с увеличен обхват на експлоатация за самолети с два двигателя (ETOPS) 120 мин. с Boeing 777. Въздушният превозвач поиска също така неговият въздухоплавателен флот от B737-700 да се ползва от същите разпоредби, както и въздухоплавателния флот от B777.
- (87) Компетентните органи на Португалия потвърдиха, че резултатите от наземните инспекции на TAAG Angolan Airlines, които са провели след възобновяване на полетите до Лисабон, не разкриват пропуски по отношение на безопасността, нито повтарящи се пропуски.
- (88) Поради това, въз основа на общите критерии, бе преценено, че TAAG следва да остане в приложение Б, при условие че този превозвач не извършва повече от десет полета седмично с въздухоплавателни средства от тип Boeing B-777 с регистрационни знаци D2-TED, D2-TEE и D2-TEF или с въздухоплавателни средства от тип Boeing B-737-700 с регистрационни знаци D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH и D2-TBJ от Луанда до Лисабон. Тези полети следва да се осъществяват само след наземна проверка от страна на анголските органи на въздухоплавателното средство преди всеки полет, заминаващ от Ангола, и след наземна проверка от страна на португалските органи на въздухоплавателното средство в Португалия. Това е временна мярка и Комисията ще направи преглед на ситуацията въз основа на наличната информация и по-специално въз основа на оценка на компетентните органи на Португалия.

Общ надзор на безопасността на въздушните превозвачи от Ангола

- (89) INAVIC докладваха за значителен напредък при решаването на констатациите, останали след последното посещение на експерти на ЕО за оценка на безопасността, осъществено от 8 до 11 юни 2009 г. По-специално те са привели допълнително специфичните разпоредби за експлоатация в съответствие с изискванията на ICAO, продължили са да назначават квалифициран персонал, особено инспектори по летателна експлоатация, квалифицирани за въздухоплавателни средства от тип Boeing 737-700, което е довело до ръст с 30 % на дейностите по надзора.
- (90) INAVIC докладваха за напредък при пресертифицирането на анголските въздушни превозвачи — процес, който се очаква да бъде завършен до края на 2010 г., но с изключение на TAAG Angolan Airlines, никой друг въздушен превозвач все още не е бил пресертифициран.
- (91) Комисията насърчи INAVIC да продължат пресертифицирането на анголските въздушни превозвачи с решителност и нужното внимание към потенциалните опасения по отношение на безопасността, формулирани в тази рамка. В очакване на пресертифицирането на Aerojet, Air26, Air Gemini, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira Globo, Heliang, Helimalongo, Mavewa, Pha, Rui & Conceicao, Sal, Servisair и Sonair при пълно спазване на новите анголски норми за безопасност на въздухоплаването, въз основа на общите критерии, бе преценено, че тези 18 въздушни превозвача следва да останат в приложение А.

Въздушни превозвачи от Казахстан*Berkut State Aircompany*

- (92) Berkut State Aircompany уведоми Комисията, че е извадил от въздухоплавателния флот едно въздухоплавателно средство от тип IL-76 и едно въздухоплавателно средство от тип AN-12 и че е решил през август 2009 г. да ограничи дейността си само до държавни полети.
- (93) Компетентните органи на Казахстан потвърдиха тази ситуация и предоставиха доказателства, че са издали „Сертификат за експлоатация“ на Berkut State Aircompany на 30 октомври 2009 г., който изключва търговски полети.
- (94) Следователно, въз основа на общите критерии, бе преценено, че Berkut State Aircompany следва да бъде изваден от приложение А.

Prime Aviation

- (95) Превозвачът Prime Aviation, лицензиран в Казахстан, поиска да бъде изслушан от Комисията и Комитета за авиационна безопасност и направи изложение на 11 ноември 2009 г. Той заяви, че неговият търговски въздухоплавателен флот е ограничен до едно въздухоплавателно средство от тип Challenger 604 с регистрационен знак P4-CHV, регистрирано извън Казахстан (в Аруба).

⁽¹⁾ ОВ L 182, 15.7.2009 г., стр. 8.

(96) Компетентният орган на Аруба отговаря за надзора върху въздухоплавателното средство Challenger 604 с регистрационен знак P4-CHV в съответствие с разпоредбите на приложения 1 и 8 към Чикагската конвенция, както и на приложение 6 относно аспектите на поддържане на летателната годност. Те проведеха одит на превозвача Prime Aviation през март 2009 г., който разкри многобройни пропуски. Документацията, представена от въздушния превозвач на Комитета за авиационна безопасност, не съдържа доказателства, че всички корективни действия са били задоволително изпълнени. Във връзка с изискванията на приложение 6 на ICAO този одит не даде доказателства, че надзорът на полетите се извършва ефективно. По-специално не беше представено доказателство, че MEL е надлежно одобрен и остава да бъдат изяснени условията за отлагане отстраняването на откази.

(97) Следователно, въз основа на общите критерии, бе преценено, че този превозвач следва да остане в приложение А.

Общ надзор на безопасността на въздушните превозвачи от Казахстан

(98) Компетентните органи на Казахстан поискаха да бъдат изслушани от Комисията и Комитета за авиационна безопасност и бяха изслушани на 11 ноември 2009 г., за да докладват за подобряването на извършвания от тях надзор на безопасността.

(99) Те уведомиха Комитета за авиационна безопасност за предприетите действия по отстраняване на двете сериозни опасения относно безопасността, представени на ICAO на 30 октомври 2009 г. Тези действия се извършват поетапно с оглед изпълнение на действията, свързани с въздухоплавателни средства, извършващи търговски полети, до октомври 2010 г.

(100) Компетентните органи на Казахстан уведомиха също така, че са започнали редица мерки за изпълнение, водещи до временно спиране или отнемане на няколко свидетелства за авиационен оператор. По-специално те временно спряха CAO на превозвачите Pankh Center Kazakhstan, Air Flamingo, Arkhabay, Air Company Atyrau Aue Joly и Turgay Avia. Те временно спряха също така сертификатите за летателна годност на 66 въздухоплавателни средства от тип Antonov 2 и извадиха от регистъра на Казахстан 13 въздухоплавателни средства, в това число 10 от тип Ilyushin 76, едно от тип Ilyushin 62, едно от тип Antonov 28 и едно от тип Antonov 2.

(101) Компетентните органи на Казахстан също така информираха и предоставиха доказателства, че CAO на следните десет въздушни превозвача, лицензирани в Казахстан, е отнето: Irbis; Aerotur; MAK Air, Excellent Glide, Tulpar Avia Service, Takhmid Air, Starline KZ, Olimp Air, EOL Air (CAO отнето на 1 април 2009 г.) и Sayat Air (CAO отнето на 19 август 2009 г.). Следователно, въз основа на общите критерии, тези въздушни превозвачи следва да бъдат извадени от приложение А.

(102) Въз основа на общите критерии, бе преценено, че всички въздушни превозвачи, лицензирани в Казахстан, с изключение на Air Astana, следва да останат в приложение А.

(103) Отбелязано бе, че Казахстан е предприел амбициозна реформа на своя въздухоплавателен сектор, по-специално с оглед повишаване на безопасността. Приветства се продължаващото преразглеждане на законодателството в областта на въздухоплаването, както и създаването на център за оценка на полетите, което гарантира по-добро регулиране на гражданското въздухоплаване в Казахстан и следва да подготви пътя за значителни подобрения към съответствие с международните стандарти за безопасност. В тази връзка компетентните органи на Казахстан се приканват да окажат пълно сътрудничество на ICAO, за да се гарантира, че предложените планове за действие са приемливи за ICAO и ще бъдат своевременно изпълнени.

Въздушни превозвачи от Киргизстан

(104) Компетентните органи на Киргизстан направиха изложение на 11 ноември 2009 г. и докладваха за своя напредък в изпълнението на своя план за действие, създаден с цел отстраняване на установените опасения по отношение на безопасността. По-специално те отбелязаха, че законодателството относно безопасността на въздухоплаването е било преразгледано, че е в процес на създаване независима агенция по безопасността на гражданското въздухоплаване и че условията за лицензиране като въздушен превозвач са станали по-строги. Те заявиха също така, че в резултат на това голяма част от CAO са били отнети и болшинството от въздухоплавателните средства в действителност са били извадени от регистъра.

(105) Компетентните органи на Киргизстан уведомиха, че са издали ново CAO на въздушния превозвач Asian Air. Въз основа на общите критерии бе преценено, че Asian Air следва да бъде включен в приложение А.

(106) Признава се, че Киргизстан е предприел амбициозна реформа на своя въздухоплавателен сектор, по-специално с оглед повишаване на безопасността. Подчертава се важността на одита, извършен от ICAO през април 2009 г. като част от Всеобщата програма за одит на надзора за безопасност (USOAP). Компетентните органи на Киргизстан се приканват да окажат пълно сътрудничество на ICAO, за да се гарантира, че предложените планове за действие са приемливи за тази организация и ще бъдат своевременно изпълнени.

(107) Беше решено Европейската агенция за авиационна безопасност да проведе инспекция в Киргизстан, за да провери изпълнението на приложимите изисквания по отношение на безопасността от страна на компетентните органи и от предприятията под техен надзор. Инспекцията ще бъде проведена след съгласуване на плана за действие с ICAO и неговото прилагане.

Въздушни превозвачи от Руската федерация

- (108) Въз основа на потвърдени доказателства⁽¹⁾ за сериозни пропуски по отношение на безопасността на летателната експлоатация, открити при въздушния превозвач YAK Service, лицензиран от компетентните органи на Руската федерация, Комисията стартира официално разследване на този въздушен превозвач на 15 юли 2009 г. Компетентните органи на Руската федерация уведомиха Комисията на 4 август 2009 г., че след инспекциите, извършени от тези органи, които потвърждават тези констатации, полетите на въздушния превозвач с въздухоплавателни средства от тип YAK-42 и YAK-40 са ограничени в съответствие с решение на тези органи от 24 юли 2009 г.
- (109) Компетентните органи на Руската федерация уведомиха Комисията на 6 октомври 2009 г., че след прилагането на корективните мерки от въздушния превозвач те са отменили оперативните ограничения на неговите въздухоплавателни средства. Въздушният превозвач, подпомаган от своя орган, беше изслушан от Комисията и една държава-членка на 30 октомври.
- (110) Компетентните органи на Руската федерация направиха изложение пред Комитета за авиационна безопасност на 11 ноември, като обясниха различните надзорни дейности и действия за изпълнение, които са предприели, за да се гарантира, че въздушният превозвач ще отстрани пропуските по отношение на безопасността, открити в миналото, по устойчив начин. Освен това те заявиха, че на въздухоплавателните средства, експлоатирани от YAK Services, ще се правят редовни наземни проверки, за да се гарантира спазването на международните стандарти. Въз основа на тази информация Комисията и членовете на Комитета за авиационна безопасност считат, че пропуските по отношение на безопасността, открити в миналото при YAK Service, са отстранени под отговорността на компетентните органи на Руската федерация.
- (111) Въз основа на информацията, представена от тези органи, въз основа на общите критерии, бе преценено, че на този етап не са необходими допълнителни действия. Държавите-членки систематично ще проверяват ефективното спазване от страна на YAK Service на съответните стандарти за безопасност чрез определяне на приоритет при наземните инспекции на въздухоплавателните средства на този превозвач в съответствие с Регламент (ЕО) № 351/2008.
- (112) Посредством кореспонденция от 9 ноември 2009 г. компетентните органи на Руската федерация уведомиха Комисията за решението от 6 ноември 2009 г. на техния комитет за сертифициране да отмени ограниченията, наложени преди това на полетите на въздушния превозвач Aeroflot Nord.
- (113) Компетентните органи на Руската федерация информираха Комисията на 9 ноември 2009 г., че са изменили своето решение от 25 април 2008 г., чрез което те изключиха от CAO въздухоплавателни средства на 13 руски въздушни превозвача за полети към Общността. Тези въздухоплавателни средства не бяха оборудвани да изпълняват международни полети в съответствие със стандартите на ICAO (не са били оборудвани с TAWS/E-GPWS) и техните сертификати за летателна годност са изтекли и не са били подновени.
- (114) Съгласно новото решение следните въздухоплавателни средства са забранени за полети към, в рамките на и от Общността:
- a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660;
 - b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 и RA-85682;
 - b) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 и RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 и RA-88300; Yak-40K: RA-21505 и RA-98109; Yak-42D: RA-42437; всички (22) хеликоптера Kamov Ka-26 (неизвестна регистрация); всички (49) хеликоптера Mi-8 (неизвестна регистрация); всички (11) хеликоптера Mi-171 (неизвестна регистрация); всички (8) хеликоптера Mi-2 (неизвестна регистрация); всички (1) хеликоптера EC-120B: RA-04116;
 - г) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85494 и RA-85457;
 - д) Krasnoyarsky Airlines: Въздухоплавателното средство от тип TU-154M RA-85683, което преди е било включено в CAO на Krasnoyarsky Airlines, което е отнето по-рано тази година, понастоящем се експлоатира от друг въздушен превозвач, лицензиран в Руската федерация;
 - e) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538, и RA-42541;
 - ж) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; всички TU-134 (неизвестна регистрация); всички Antonov An-24 (неизвестна регистрация); всички An-2 (неизвестна регистрация); всички хеликоптери Mi-2 (неизвестна регистрация); всички хеликоптери Mi-8 (неизвестна регистрация);
 - з) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 и RA-85690;

⁽¹⁾ FOCA-2008-320, ACG-2009-82, ACG-2009-150, CAA-N-2008-98, CAALAT-2009-11, ACG-2008-300, CAA-NL-2008-72, HCAAGR-2008-53, LBA/D-2008-482, ACG-2009-176, DGAC/F-2008-545, DGAC/F-2008-2646, DGAC/F-2009-372, ENAC-IT-2009-226.

- и) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; всички Tupolev TU-134A, включително: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 и RA-65973; всички Antonov AN-24RV, включително: RA-46625 и RA-47818; въздухоплавателните средства от тип AN24RV с регистрационни знаци RA-46625 и RA-47818 понастоящем се експлоатират от друг руски превозвач;
- й) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 и RA-85508;
- к) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; всички (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 и RA-65977; въздухоплавателните средства RA-65143 и RA-65916 се експлоатират от друг руски превозвач; всички (1) TU-134B: RA-65726 се експлоатират от друг руски превозвач; всички (10) Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88210, RA-88227, RA-88244 и RA-88280; всички хеликоптери Mil-26: (неизвестна регистрация); всички хеликоптери Mil-10: (неизвестна регистрация); всички хеликоптери Mil-8 (неизвестна регистрация); всички хеликоптери AS-355 (неизвестна регистрация); всички хеликоптери BO-105 (неизвестна регистрация); въздухоплавателните средства от тип AN-24B (RA-46267 и RA-47289 и въздухоплавателните средства от тип AN-24RV (RA-46509, RA-46519 и RA-47800) се експлоатират от друг руски превозвач;
- л) Rossiya (STC Russia): Tupolev TU-134: , RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 и RA-65979; TU-214: RA-64504, RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 и RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203,

RA-87968, RA-87971 и RA-88200; въздухоплавателното средство RA-65555 се експлоатират от друг руски превозвач.

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

- (115) Досега в Комисията не е предаван доказателствен материал за пълното осъществяване на съответните оздравителни действия от другите въздушни превозвачи, включени в списъка на Общността, актуализиран на 13 юли 2009 г., и от органите, отговорни за регулаторния надзор на тези въздушни превозвачи, въпреки конкретните молби на Комисията. Поради това, въз основа на общите критерии, бе преценено, че тези въздушни превозвачи следва да продължат да бъдат предмет на оперативна забрана (приложение А) или оперативни ограничения (приложение Б), според случая.
- (116) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета за авиационна безопасност,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

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

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

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила в деня след датата 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 26 ноември 2009 година.

За Комисията
Jacques BARROT
Заместник-председател

ПРИЛОЖЕНИЕ А

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

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ICAO за авиокомпанията	Държава на оператора
AIR KORYO	GACA-AOC/KOR-01	KOR	Корейска народнодемократична република (КНДР)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Република Судан
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Афганистан
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Кралство Камбоджа
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	неизвестен	VRB	Република Руанда
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Ангола, с изключение на TAAG Angola Airlines, в това число			Република Ангола
AEROJET	015	неизвестен	Република Ангола
AIR26	004	DCD	Република Ангола
AIR GEMINI	002	GLL	Република Ангола
AIR GICANGO	009	неизвестен	Република Ангола
AIR JET	003	MBC	Република Ангола
AIR NAVE	017	неизвестен	Република Ангола
ALADA	005	RAD	Република Ангола
ANGOLA AIR SERVICES	006	неизвестен	Република Ангола
DIEXIM	007	неизвестен	Република Ангола
GIRA GLOBO	008	GGL	Република Ангола
HELIANG	010	неизвестен	Република Ангола
HELIMALONGO	011	неизвестен	Република Ангола
MAVEWA	016	неизвестен	Република Ангола
PHA	019	неизвестен	Република Ангола
RUI & CONCEICAO	012	неизвестен	Република Ангола
SAL	013	неизвестен	Република Ангола
SERVISAIR	018	неизвестен	Република Ангола
SONAIR	014	SOR	Република Ангола

⁽¹⁾ 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 са спазени 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 ICAO за авиокомпанията	Държава на оператора
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Бенин, в това число		-	Република Бенин
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	неизвестен	Република Бенин
AFRICA AIRWAYS	неизвестен	AFF	Република Бенин
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	не е приложимо	Република Бенин
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS	неизвестен	Република Бенин
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	LTL	Република Бенин
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	COB	Република Бенин
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Република Бенин
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Република Бенин
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Република Конго, в това число			Република Конго
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Република Конго
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Република Конго
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	неизвестен	Република Конго
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	неизвестен	Република Конго
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Демократична република Конго (ДРК), в това число		-	Демократична република Конго (ДРК)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR TROPICQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Демократична република Конго (ДРК)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Демократична република Конго (ДРК)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Демократична република Конго (ДРК)

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 ICAO за авиокомпанията	Държава на оператора
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Демократична република Конго (ДРК)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Демократична република Конго (ДРК)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Министерски подпис (Наредба № 78/205)	LCG	Демократична република Конго (ДРК)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Демократична република Конго (ДРК)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Джибути, в това число			Джибути
DAALLO AIRLINES	неизвестен	DAO	Джибути
DJIBOUTI AIRLINES	неизвестен	DJB	Джибути
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Екваториална Гвинея, в това число			Екваториална Гвинея
CRONOS AIRLINES	неизвестен	неизвестен	Екваториална Гвинея
CEIBA INTERCONTINENTAL	неизвестен	CEL	Екваториална Гвинея

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 ICAO за авиокомпанията	Държава на оператора
EGAMS	неизвестен	EGM	Екваториална Гвинея
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Екваториална Гвинея
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	не е приложимо	Екваториална Гвинея
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Екваториална Гвинея
GUINEA AIRWAYS	738	не е приложимо	Екваториална Гвинея
STAR EQUATORIAL AIRLINES	неизвестен	неизвестен	Екваториална Гвинея
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Екваториална Гвинея
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Индонезия, с изключение на Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines и Ekspres Transportasi Antarbenua, в това число			Република Индонезия
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	неизвестен	Република Индонезия
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	неизвестен	Република Индонезия
ASCO NUSA AIR	135-022	неизвестен	Република Индонезия
ASI PUDJIASTUTI	135-028	неизвестен	Република Индонезия
AVIASTAR MANDIRI	135-029	неизвестен	Република Индонезия
CARDIG AIR	121-013	неизвестен	Република Индонезия
DABI AIR NUSANTARA	135-030	неизвестен	Република Индонезия
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Република Индонезия
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Република Индонезия
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Република Индонезия
EASTINDO	135-038	неизвестен	Република Индонезия
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Република Индонезия
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Република Индонезия
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Република Индонезия
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	неизвестен	Република Индонезия
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	неизвестен	Република Индонезия
KAL STAR	121-037	KLS	Република Индонезия
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Република Индонезия
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Република Индонезия
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Република Индонезия
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	неизвестен	Република Индонезия
MEGANTARA	121-025	MKE	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 ICAO за авиокомпанията	Държава на оператора
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Република Индонезия
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Република Индонезия
MIMIKA AIR	135-007	неизвестен	Република Индонезия
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	неизвестен	Република Индонезия
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	неизвестен	Република Индонезия
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	неизвестен	Република Индонезия
NYAMAN AIR	135-042	неизвестен	Република Индонезия
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Република Индонезия
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	неизвестен	Република Индонезия
PURA WISATA BARUNA	135-025	неизвестен	Република Индонезия
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Република Индонезия
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Република Индонезия
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Република Индонезия
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	неизвестен	Republic of Indonesia
SKY AVIATION	135-044	неизвестен	Република Индонезия
SMAC	135-015	SMC	Република Индонезия
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Република Индонезия
SURVEI UDARA PENAS	135-006	неизвестен	Republic of Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	неизвестен	Република Индонезия
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Република Индонезия
TRAVIRA UTAMA	135-009	неизвестен	Република Индонезия
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Република Индонезия
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Република Индонезия
UNINDO	135-040	неизвестен	Република Индонезия
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Република Индонезия
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Казахстан, с изключение на Air Astana, в това число			Република Казахстан
AERO AIR COMPANY	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
AEROPRAKT KZ	неизвестен	APK	Република Казахстан
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Република Казахстан
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Република Казахстан
AIR DIVISION OF EKA	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
AIR FLAMINGO	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан

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 ICAO за авиокомпанията	Държава на оператора
AIR TRUST AIRCOMPANY	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
AK SUNKAR AIRCOMPANY	неизвестен	AKS	Република Казахстан
ALMATY AVIATION	неизвестен	LMT	Република Казахстан
ARKHABAY	неизвестен	KEK	Република Казахстан
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Република Казахстан
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Република Казахстан
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Република Казахстан
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Република Казахстан
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Република Казахстан
AVIA-JAYNAR	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
BEYBARS AIRCOMPANY	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Република Казахстан
BERKUT KZ	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Република Казахстан
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Република Казахстан
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Република Казахстан
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Република Казахстан
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Република Казахстан
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Република Казахстан
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	неизвестен	KZE	Република Казахстан
FENIX	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Република Казахстан
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Република Казахстан
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Република Казахстан
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Република Казахстан
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Република Казахстан
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Република Казахстан
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Република Казахстан
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Република Казахстан
KAZAIRWEST	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
KAZAVIA	неизвестен	KKA	Република Казахстан
KZAVIASPAS	неизвестен	KZS	Република Казахстан
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	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 ICAO за авиокомпанията	Държава на оператора
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Република Казахстан
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Република Казахстан
NAVIGATOR	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	неизвестен	KOV	Република Казахстан
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
PRIME AVIATION			Република Казахстан
SALEM AIRCOMPANY	неизвестен	KKS	Република Казахстан
SAMAL AIR	неизвестен	SAV	Република Казахстан
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Република Казахстан
SEMEYAVIA	неизвестен	SMK	Република Казахстан
SCAT	AK-0350-08	VSV	Република Казахстан
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Република Казахстан
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Република Казахстан
SKYSERVICE	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
TYAN SHAN	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Република Казахстан
ZHETYSU AIRCOMPANY	неизвестен	JTU	Република Казахстан
ZHERSU AVIA	неизвестен	RZU	Република Казахстан
ZHEZKAZGANAIR	неизвестен	неизвестен	Република Казахстан
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Киргизката република, в това число			Киргизка република
AIR MANAS	17	MBB	Киргизка република
ASIAN AIR	неизвестен	AAZ	Киргизка република
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Киргизка република
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Киргизка република
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Киргизка република
DAMES	20	DAM	Киргизка република
EASTOK AVIA	15	EEA	Киргизка република
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Киргизка република
ITEK AIR	04	ИКА	Киргизка република
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Киргизка република
KYRGYZSTAN	03	LYN	Киргизка република
MAX AVIA	33	MAI	Киргизка република
S GROUP AVIATION	6	SGL	Киргизка република

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 ICAO за авиокомпанията	Държава на оператора
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Киргизка република
SKY WAY AIR	21	SAB	Киргизка република
TENIR AIRLINES	26	TEB	Киргизка република
TRAST AERO	05	TSJ	Киргизка република
VALOR AIR	07	VAC	Киргизка република
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Либерия		-	Либерия
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Република Габон, с изключение на Gabon Airlines, Afrijet и SN2AG, в това число			Република Габон
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	AGB	Република Габон
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Република Габон
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	неизвестен	Република Габон
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	неизвестен	Република Габон
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Република Габон
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	неизвестен	Република Габон
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Сао Томе и Принсипи, в това число		-	Сао Томе и Принсипи
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	неизвестен	Сао Томе и Принсипи
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Сао Томе и Принсипи
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Сао Томе и Принсипи
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	неизвестен	Сао Томе и Принсипи
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Сао Томе и Принсипи
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	неизвестен	Сао Томе и Принсипи
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Сао Томе и Принсипи
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Сао Томе и Принсипи
TRANSCARG	01/AOC/2009	неизвестен	Сао Томе и Принсипи
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Сао Томе и Принсипи

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (CAO) или на оперативния лиценз	Обозначителен номер на ICAO за авиокомпанията	Държава на оператора
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Сиера Леоне, в това число	-	-	Сиера Леоне
AIR RUM, LTD	неизвестен	RUM	Сиера Леоне
DESTINY AIR SERVICES, LTD	неизвестен	DTY	Сиера Леоне
HEAVYLIFT CARGO	неизвестен	неизвестен	Сиера Леоне
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	неизвестен	ORJ	Сиера Леоне
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	неизвестен	PRR	Сиера Леоне
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	неизвестен	SVT	Сиера Леоне
TEEBAH AIRWAYS	неизвестен	неизвестен	Сиера Леоне
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Свазиленд, в това число	-	-	Свазиленд
AERO AFRICA (PTY) LTD	неизвестен	RFC	Свазиленд
JET AFRICA SWAZILAND	неизвестен	OSW	Свазиленд
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	неизвестен	RSN	Свазиленд
SCAN AIR CHARTER, LTD	неизвестен	неизвестен	Свазиленд
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	неизвестен	SWX	Свазиленд
SWAZILAND AIRLINK	неизвестен	SZL	Свазиленд
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Замбия, в това число			Замбия
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Замбия

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

СПИСЪК НА ВЪЗДУШНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ, ЧИИТО ПОЛЕТИ СА ОБЕКТ НА ОПЕРАТИВНИ ОГРАНИЧЕНИЯ В РАМКИТЕ НА ОБЩНОСТТА ⁽¹⁾

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО)	Обозначителен номер на ICAO за авиокомпанията	Държава на оператора	Тип въздухоплавателно средство (BC)	Регистрационен/ни знак/ци, ако е/са наличен/и, производствени серийни номера	Държава на регистрация
AFRIJET ⁽¹⁾	СТА 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		Република Габон	Целият въздухоплавателен флот, с изключение на: 2 BC от тип Falcon 50; 1 BC от тип Falcon 900;	Целият въздухоплавателен флот, с изключение на: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Република Габон
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Казахстан	Целият въздухоплавателен флот, с изключение на: 2 BC от тип B767; 4 BC от тип B757; 10 BC от тип A319/320/321; 5 BC от тип Fokker 50	Целият въздухоплавателен флот, с изключение на: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Аруба (Кралство Нидерландия)
AIR BANGLADESH	17	BGD	Бангладеш	B747-269B	S2-ADT	Бангладеш
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Коморски острови	Целият въздухоплавателен флот, с изключение на: LET 410 UVP	Целият въздухоплавателен флот, с изключение на: D6-CAM (851336)	Коморски острови
GABON AIRLINES ⁽³⁾	СТА 0001/MTAC/ ANAC	GBK	Република Габон	Целият въздухоплавателен флот, с изключение на: 1 BC от тип Boeing B-767-200	Целият въздухоплавателен флот, с изключение на: TR-LHP	Република Габон
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	СТА 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	Република Габон	Целият въздухоплавателен флот, с изключение на: 1 BC от тип Challenger; CL601 1 BC от тип HS-125-800	Целият въздухоплавателен флот, с изключение на: TR-AAG, ZS-AFG	Република Габон; Република Южна Африка
TAAG ANGOLA AIRLINES ⁽⁴⁾	001	DTA	Република Ангола	Целият въздухоплавателен флот с изключение на: 3 BC от тип Boeing B-777 и 4 BC от тип Boeing B-737-700	Целият въздухоплавателен флот с изключение на: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBG, D2-TBJ	Република Ангола
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Украйна	Целият въздухоплавателен флот с изключение на едно BC от тип MD-83	Целият въздухоплавателен флот с изключение на: UR-CFF	Украйна

⁽¹⁾ Afrijet има право да използва единствено конкретните посочени въздухоплавателни средства за настоящите си полети в рамките на Европейската общност.

⁽²⁾ Air Astana има право да използва единствено конкретните посочени въздухоплавателни средства за настоящите си полети в рамките на Европейската общност.

⁽³⁾ Gabon Airlines има право да използва единствено конкретните посочени въздухоплавателни средства за настоящите си полети в рамките на Европейската общност.

⁽⁴⁾ TAAG Angola Airlines има право да извършва полети единствено до Португалия, като използва конкретните въздухоплавателни средства при условията, посочени в съображения 58 и 59 от настоящия регламент.

⁽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 обект на оперативна забрана, при условие че са спазени съответните стандарти за безопасност.