

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2015/2322 НА КОМИСИЯТА**от 10 декември 2015 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,

като има предвид, че:

- (1) С Регламент (ЕО) № 474/2006 на Комисията ⁽²⁾ 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 („ЕААБ“) съобщиха на Комисията цялата информация, която е необходима за актуализиране на посочения списък. Такава информация бе предоставена и от някои трети държави. Въз основа на подадената информация списъкът на Общността следва да бъде актуализиран.
- (3) Комисията уведоми всички засегнати въздушни превозвачи — директно или чрез органите, отговарящи за регулаторния надзор върху тях — за най-важните факти и съображения, върху които ще се основава решението да им се наложи оперативна забрана в границите на Съюза или да се изменят условията на оперативната 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 ⁽³⁾ („Комитет за авиационна безопасност“).
- (5) Комисията запозна Комитета за авиационна безопасност с най-новата информация относно продължаващите съвместни консултации, които се провеждат съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005 и Регламент (ЕО) № 473/2006 ⁽⁴⁾ с компетентните органи и въздушните превозвачи на Ботсуана, Република Гвинея, Замбия, Индия, Индонезия, Иран, Ирак, Казахстан, Ливан, Мадагаскар, Мозамбик, Непал, Судан, Тайван, Тайланд и Филипините. Комисията също така предоставя информация на Комитета за авиационна безопасност относно състоянието на безопасността на въздухоплаването в Грузия, Либия, Сао Томе и Принсипи, Таджикистан и Йемен и относно техническите консултации с Руската федерация.
- (6) ЕААБ представи на Комисията и Комитета за авиационна безопасност 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). В този контекст държавите членки бяха приканени да дадат приоритетно

⁽¹⁾ ОВ L 344, 27.12.2005 г., стр. 15.

⁽²⁾ Регламент (ЕО) № 474/2006 на Комисията от 22 март 2006 г. за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, посочен в глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 84, 23.3.2006 г., стр. 14).

⁽³⁾ Регламент (ЕИО) № 3922/1991 на Съвета 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).

⁽⁴⁾ Регламент (ЕО) № 473/2006 на Комисията от 22 март 2006 г. за установяване на правила за прилагане на списъка на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, посочен в глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 84, 23.3.2006 г., стр. 8).

значение 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 извършените от Комисията консултации съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005 приоритетните наземни инспекции ще позволят набавянето на допълнителна информация относно показателите за безопасност на въздушните превозвачи, лицензирани в посочените държави.

- (7) ЕААБ също така информира Комисията и Комитета за авиационна безопасност за резултатите от анализа на наземните инспекции, извършени в рамките на програмата за оценка на безопасността на чуждестранни въздухоплавателни средства (SAFA) в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ⁽¹⁾.
- (8) Освен това ЕААБ информира Комисията и Комитета за авиационна безопасност за проектите за техническа помощ, реализирани в държави, спрямо които са предприети мерки или наблюдения по Регламент (ЕО) № 2111/2005. Тя предостави информация за плановете и исканията за допълнителна техническа помощ и сътрудничество, за да се подобри административният и техническият капацитет на органите за гражданско въздухоплаване с оглед съдействие за отстраняване на несъответствията с приложимите международни стандарти за гражданското въздухоплаване. В този контекст държавите членки бяха приканени да отговорят на подобни искания на двустранна основа в сътрудничество с Комисията и ЕААБ. Във връзка с това Комисията подчерта ползата да се предоставя информация на международната авиационна общност — по-специално чрез базата данни на мрежата на ИКАО за сътрудничество и съдействие в областта на безопасността (SCAN) — относно оказваната от Съюза и неговите държави членки техническа помощ за подобряване на безопасността на въздухоплаването в целия свят.
- (9) Евроконтрол предостави на Комисията и Комитета за авиационна безопасност актуализирана информация относно състоянието на функцията на SAFA за подаване на алармен сигнал и текущите статистически данни, свързани с предупрежденията за забранените въздушни превозвачи.

Въздушни превозвачи на Европейския съюз

- (10) След като ЕААБ анализира получената информация от проведените наземни инспекции на въздухоплавателни средства на превозвачи от ЕС или от стандартизационни инспекции, извършени от ЕААБ, както и от специалните инспекции и одити, проведени от националните въздухоплавателни органи, редица държави членки приеха принудителни мерки, за които уведомиха Комисията и Комитета за авиационна безопасност. Малта уведоми Комисията и Комитета за авиационна безопасност за някои действия, предприети от нея по отношение на редица малтийски въздушни превозвачи, а Естония докладва относно положението на въздушния превозвач AS Avies. Преди заседанието на Комитета за авиационна безопасност Гърция предостави информация за определени действия, предприети от нея по отношение на редица гръцки въздушни превозвачи.
- (11) Държавите членки потвърдиха готовността си да предприемат необходимите действия, ако информацията за безопасността покаже наличието на непосредствени рискове в резултат на неспазването на съответните стандарти за безопасност от страна на въздушни превозвачи на Съюза.

Въздушни превозвачи от Ботсуана

- (12) Органът за гражданско въздухоплаване на Ботсуана (СААВ) с писмо от 27 август 2015 г. предостави информация относно напредъка по справянето със СОБ и други констатации на ИКАО. СААВ показва, че е отбелязал по-нататъшен напредък по отношение на прилагането на международните стандарти за безопасност. Той съдейства с регионалната служба на ИКАО за получаване на допълнителна помощ за справянето със СОБ и други констатации. СААВ приканва ИКАО да проведе координирана мисия за проверка преди края на 2015 г., за да провери дали СОБ са превъзможнати.
- (13) Подобрено прилагане на международните стандарти за безопасност и наличната информация за безопасността не обосновават решение за налагане на забрана или оперативни ограничения на въздушните превозвачи, сертифицирани в Ботсуана. Комисията обаче счита, че положението следва да продължи да бъде наблюдавано отблизо.
- (14) Поради това, и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, така че в него да бъдат включени въздушни превозвачи от Ботсуана.

⁽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).

Въздушни превозвачи от Република Гвинея

- (15) На техническата среща с Комисията, проведена през януари 2013 г. в Брюксел, бе постигнато съгласие, че компетентният орган на Република Гвинея — Националната дирекция по гражданска авиация (DNAC) — редовно е предоставял на Комисията информация за текущото изпълнение на плана за коригиращи действия, одобрен от ИКАО през декември 2012 г., както и за всички свързани с него дейности.
- (16) В последния доклад за напредъка, представен от DNAC и получен от Комисията на 10 август 2015 г., се определят най-новите дейности и развития по отношение на прилагането на плана за коригиращи действия, който понастоящем се фокусира върху състоянието на процеса на сертифициране на въздушните превозвачи и регистрацията на въздухоплавателни средства. В края на март 2013 г. бе прекратено действието на всички предишни свидетелства за авиационен оператор (CAO). Пълното (5-етапно) лицензиране в съответствие с ИКАО на въздушните превозвачи *Eagle Air* и *PROBIZ Guinée* приключи и тези въздушни превозвачи получиха своите CAO съответно на 10 април 2015 г. (CAO № 1/DNAC/2015) и 4 август 2015 г. (CAO № 2/DNAC/2015). Четири други въздушни превозвачи, а именно *Konair*, *Sahel Aviation Guinée*, *Fly Nimba Airlines* и *Ijet Aviation*, също започнаха процес на сертифициране.
- (17) Регистрацията на въздухоплавателните средства е в ход и DNAC докладва, че пет нови летателни апарата са били добавени към регистъра на въздухоплавателните средства.
- (18) Постепенното прилагане на плана за коригиращи действия, одобрен от ИКАО през декември 2012 г., и наличната информация за безопасността понастоящем не обосновават решение за налагане на забрана или оперативни ограничения на въздушните превозвачи, сертифицирани в Република Гвинея. При все това положението следва да продължи да бъде наблюдавано отблизо.
- (19) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, така че в него да бъдат включени въздушни превозвачи от Република Гвинея.
- (20) В случай че постъпи каквато и да е информация, имаща отношение към безопасността и указваща наличие на непосредствени рискове вследствие на неспазване на международните стандарти за безопасност, Комисията може да бъде принудена да предприеме действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Индия

- (21) На 20 октомври 2015 г. се проведеха технически консултации между Комисията, ЕААБ, държавите членки и представители на Генералната дирекция за гражданско въздухоплаване на Индия („индийската DGCA“) и въздушния превозвач *Air India*. Индийската DGCA предостави данни по отношение на текущите мерки за устойчивост, които е предприела във връзка с възможностите си за надзор на безопасността. Техническите консултации бяха използвани също и като възможност за обсъждане с индийската DGCA на връзките между индийските въздушни превозвачи и програмата SAFA.
- (22) От консултациите стана ясно, че въпреки че индийската DGCA е въвела определени мерки за установяване на устойчивостта на предприятията до момента подобрения в авиационната безопасност, е установена необходимост от допълнителни действия в различни области. От друга страна, индийската DGCA използва базата данни на SAFA, за да контролира дейността на индийските въздушни превозвачи в рамките на програмата SAFA. Това е видно например от факта, че индийската DGCA съобщи, че през юни 2015 г. е провела среща с *Air India*, за да обсъдят текущите в рамките на тази компанията процедури във връзка с начина, по който тя управлява показателите си в рамките на програмата SAFA.
- (23) *Air India* предостави преглед на системата си за управление на безопасността, обобщение на статистическата информация на SAFA по флотове, примери от комуникационната си стратегия по програмата за управление на безопасността и подробности от процедурата по SAFA, която е въвела с цел непрекъснатото си подобряване.
- (24) Като продължение на техническите консултации, в писма от 29 октомври 2015 г. Комисията припомни на индийската DGCA редица послания, включително това, че показателите по SAFA на индийските въздушни превозвачи трябва да се следят по-внимателно. Комисията също така посочи на *Air India*, че напредъкът по отношение на управлението на процедурата по SAFA трябва да се докаже чрез показателите по програмата SAFA.

И индийската DGCA, и *Air India* бяха запознати с отговорността на ЕААБ съгласно Регламент (ЕС) № 452/2014 на Комисията ⁽¹⁾ (част ТСО) да извършва оценки на безопасността на оператори от трети държави, както и с това, че показателите по програмата SAFA са сред ключовите елементи, които ЕААБ взема предвид при извършването на тези оценки.

- (25) Комисията взе предвид информацията, предоставена от индийската DGCA и от *Air India*. Беше преценено, че в този случай няма нужда от забрана или оперативни ограничения на въздушни превозвачи, сертифицирани в Индия, но че са необходими по-нататъшни технически консултации, за да се гарантира, че свързаните с безопасността въпроси могат да бъдат постоянно обсъждани.
- (26) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, така че в него да бъдат включени въздушни превозвачи от Индия.
- (27) Комисията възнамерява да продължи официалните консултации с индийската DGCA съгласно разпоредбите, предвидени в член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 473/2006.
- (28) Държавите членки ще продължат да следят дали индийските въздушни превозвачи ефективно прилагат съответните стандарти за безопасност чрез приоритетни наземни инспекции в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012.

Въздушни превозвачи от Индонезия

- (29) Консултациите с компетентния орган на Индонезия — Генералната дирекция за гражданско въздухоплаване на Индонезия („индонезийската DGCA“) — продължават с цел да се проследи неговият напредък в усилията да гарантира, че надзорът върху безопасността на всички сертифицирани в Индонезия въздушни превозвачи отговаря на международните стандарти за безопасност. След одита на ИКАО от май 2014 г. индонезийската DGCA е финализирила своя план за корективни действия и понастоящем изпълнява посочените в него корективни действия. По искане на индонезийската DGCA на 29 октомври беше организирана техническа среща между Комисията, ЕААБ, някои държави членки и индонезийската DGCA, както и въздушните превозвачи *Citilink*, *Lion Air* и *Batik Air*. На тази среща стана ясно, че необходимите корективни действия за отстраняване на констатациите от предишни одити са в процес на изготвяне, но тези действия все още са в различни етапи на изпълнение. Основната слабост, която бе установена, е начинът на провеждането на инспекциите на въздушните превозвачи и на въздухоплавателните средства. Процедурите за извършване на тази дейност са налице, но на практика те не винаги се спазват. Броят на проблемите, констатирани по време на инспекциите, продължава да бъде нисък, а съобщаването на резултатите от инспекциите на самите инспектирани дружества не винаги се извършва в съответствие с приложимите процедури. Липсват адекватни процедури за проследяване на констатирани проблеми, реалните последващи действия във връзка с тези проблеми продължават да бъдат слаби, а крайните срокове не се спазват и дори такива срокове не винаги биват наложени. Индонезийската DGCA борави с около 59 САО, като част от тези въздушни превозвачи се развиват с много бързи темпове. От съществено значение е индонезийската DGCA да не изостава от това развитие.
- (30) Въздушният превозвач *Citilink* направи представяне относно развитието на дружеството и управлението на безопасността в рамките му. Растежът на дружеството продължава с около осем нови въздухоплавателни средства на година, като системите и процедурите изглеждат постепенно се стабилизират. Анализът на полетните данни се е подобрил и дружеството е наясно с оперативните рискове. Системата за управление на безопасността е създадена, но трябва да бъде допълнително разработена, в т.ч. по отношение на ниския процент съобщавани инциденти и произшествия.
- (31) *Lion Air* и *Batik Air* направиха обща презентация, тъй като и двете са членове на *Lion Air Group*. Растежът на тези две авиокомпании остава значителен, като е планирано всяка от тях да получи около 10 нови самолета през 2016 г. и подобен брой въздухоплавателни средства през следващите години. Основните предизвикателства за тези въздушни превозвачи са набирането и обучението на достатъчно персонал във всички области. И двата въздушни превозвача представиха планове за обучението на полетните екипажи и за набиране и обучение на друг персонал. Минималните квалификационни изисквания за новоназначени пилоти и изискванията за придобиване на ранга капитан при *Lion Air* са относително ниски, имайки предвид честите предизвикателства, налагани от работната среда. В резултат на това и поради бързото разрастване на въздушния превозвач в *Lion Air* работят голям брой относително неопитни пилоти. Това би могло да има връзка със значителния брой нестабилизирани подходи и високия риск от инциденти при кацане (твърдо кацане, отклонения от пистата). Самолет на *Batik Air* направи например отклонение от пистата на 6 ноември 2015 г. По отношение на този конкретен инцидент индонезийската DGCA и въздушният превозвач *Batik Air* предприеха незабавни действия за адекватното му разследване и

⁽¹⁾ Регламент (ЕС) № 452/2014 на Комисията от 29 април 2014 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушни операции на оператори от трети държави в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 133, 6.5.2014 г., стр. 12).

предприемането на мерки за смекчаване на риска. Освен това системата за наблюдение на полетните данни е подобрена и води до значими резултати и подобрения по отношение на безопасността. Системата за управление на безопасността изглежда добре разработена, а напоследък и докладването на инцидентите и произшествията започна да се подобрява, въпреки че ефективното му прилагане и идентифицирането на опасностите имат нужда от още подобряване. От заседанието стана ясно, че предизвикателствата пред *Lion Air* и *Batik Air* са бързият растеж и относителната неопитност на полетните екипажи.

- (32) Индонезийската DGCA беше поканена за изслушване пред Комитета за авиационна безопасност на 25 ноември 2015 г. Индонезийската DGCA отново повдигна въпросите, представени по време на техническата среща на 29 октомври 2015 г., в това число постоянната програма за наблюдение и системата за управление на констатираните проблеми. Показани бяха резултатите от дейностите по надзора на четиримата индонезийски въздушни превозвачи, които понастоящем са изключени от общата забрана на индонезийски въздушни превозвачи, както и на тримата въздушни превозвачи, които присъстваха на изслушването. Индонезийската DGCA представи също и развитието в системата за управление на риска за безопасността и прикани Комисията да осъществи проверка на място. Подобна мисия ще предостави възможност за преглед на напредъка и за определяне на равнището на действителното прилагане на международните стандарти за безопасност от страна на органа и на въздушните превозвачи.
- (33) Въздушните превозвачи *Citilink*, *Lion Air* и *Batik Air* представиха развитието и прилагането на системите си за управление на безопасността — информация, до голяма степен подобна на представената на техническо заседание на 29 октомври.
- (34) В писмо от 22 октомври 2015 г. индонезийската DGCA уведоми Комисията, че от последната актуализация са били сертифицирани два нови въздушни превозвача, и по-конкретно: на *Alda Trans Papua* е издаден CAO № 135-054, а на *Weststar Aviation Indonesia* — CAO № 135-059. Индонезийската DGCA не представи обаче доказателства, че надзорът върху безопасността на тези въздушни превозвачи е гарантиран в съответствие с международните стандарти за безопасност. В същото писмо индонезийската DGCA уведоми Комисията, че са отнети CAO на въздушните превозвачи *Pacific Royale Airways* (CAO 121-045), *Air Maleo* (CAO 121-041, само вътрешни товарни превози), *Manunggal Air Service* (CAO 121-020), *Nusantara Buana Air* (CAO 135-041), *Survai Udara Penas* (Persero, CAO 135-006) и *Asconusa Air Transport* (CAO 135-022).
- (35) Въпреки че след одита от ИКАО от май 2014 г. и дори след техническата среща през октомври може да се отбележи напредък, проверката на подобренията е предпоставка за придобиване на необходимата увереност по отношение на безопасността, която е необходима, за да се обмисли по-нататъшното либерализиране на оперативната забрана за индонезийски въздушни превозвачи. Поради това през 2016 г. трябва да се организира посещение на ЕС за оценка на място с цел да се събере необходимата информация. Към настоящия момент обаче няма достатъчно доказателства в подкрепа на решение по отношение на допълнителни облекчения на оперативната забрана на въздушни превозвачи от Индонезия, включително по отношение на *Citilink*, *Lion Air* и *Batik Air*.
- (36) Поради това, и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че списъкът на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да се измени така, че *Alda Trans Papua* и *Weststar Aviation* да се включат в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006. *Pacific Royale Airways*, *Manunggal Air Service*, *Nusantara Buana Air*, *Survai Udara Penas* и *Asconusa Air Transport* следва да бъдат заличени от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

Въздушни превозвачи от Иран

- (37) На 30 март 2010 г. въздушният превозвач *Iran Air*, сертифициран от Организацията за гражданска авиация на Ислямска република Иран (CAOIRI), бе включен в приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006. На 5 юли 2010 г., след извършено посещение за оценка на място, оперативните ограничения на въздухоплавателния флот на *Iran Air* бяха допълнително уточнени.
- (38) *Iran Air* се свърза с Комисията и предостави информация относно настоящия си въздухоплавателен флот, подкрепена със съответната документация. Компанията поиска да се изключат от експлоатационни ограничения всички въздухоплавателни средства от типа А 320, за да може да извършва дейност в рамките на Съюза и със своите по-нови въздухоплавателни средства от този тип. Според информацията, предоставена от *Iran Air*, средната възраст на флота на *Iran Air* от типа А 320 е по-ниска от средната възраст на въздухоплавателните средства, на които е разрешено да извършват дейност в рамките на Съюза. *Iran Air* твърди също, че въздухоплавателните средства могат да бъдат експлоатирани по надежден начин. Тъй като обаче не бе възможно представените доказателства да бъдат проверени, е невъзможно въз основа на текущата информация, с която Комисията разполага, да се добавят нови въздухоплавателни средства към списъка с въздухоплавателни средства, с които *Iran Air* може да извършва дейности в Европейския съюз.

- (39) Според CAO на *Iran Air* броят на въздухоплавателните средства от типовете, които имат право да извършват дейност в рамките на Съюза, е намалял. Списъкът на освободените въздухоплавателни средства, включени в приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006, следва да бъде съответно изменен.
- (40) Поради това, и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че списъкът на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да се измени така, че приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006 да отговаря на текущия въздухоплавателен флот на *Iran Air*.

Въздушни превозвачи от Ирак

- (41) Между 13 юни 2014 г. и 16 март 2015 г. ЕААБ четири пъти писа на иракския орган за гражданско въздухоплаване („ICAA“) относно опасения за безопасността във връзка с показателите на *Iraqi Airways* по програмата SAFA. По повод на тези опасения, данните от SAFA доказват липса на достатъчен анализ на първопричините от страна на *Iraqi Airways*.
- (42) *Iraqi Airways* поиска от ЕААБ разрешение за оператор от трета държава (ТСО) на 20 август 2014 г. ЕААБ оцени искането за разрешение за ТСО на *Iraqi Airways* в съответствие с изискванията на част ТСО.
- (43) При проверката на оценката на безопасността на *Iraqi Airways* във връзка с искането за разрешение за ТСО ЕААБ изрази сериозно безпокойство по отношение на невъзможността на *Iraqi Airways* да отговори на констатираните проблеми по безопасността и да представи своевременно информация, свързана с безопасността. Поради това ЕААБ заключи, че допълнителна оценка няма да доведе до издаване на разрешение за *Iraqi Airways* и следователно тази компания не отговаря на приложимите изисквания, предвидени в Регламент (ЕС) № 452/2014 на Комисията. В резултат на това на 16 юли 2015 г. ЕААБ отхвърли искането за разрешение за ТСО на *Iraqi Airways* поради посочените по-горе очевидни причини, свързани с безопасността.
- (44) На 28 септември 2015 г. Комисията изпрати до ICAA писмо, което послужи за начало на официални консултации с органите, отговарящи за регулаторния надзор на въздушните превозвачи, сертифицирани в Ирак, съгласно разпоредбите на член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 473/2006 на Комисията. В писмото си Комисията посочи, че започването на такива официални консултации се дължи на показателите за безопасност на *Iraqi Airways* по програмата SAFA, както и на отказа на ЕААБ в отговор на искането за разрешение за ТСО на *Iraqi Airways*.
- (45) На 27 октомври 2015 г. Комисията изпрати писмо до ICAA и до *Iraqi Airways* с цел да уведоми двете страни, че случаят с *Iraqi Airways* е бил включен в дневния ред на заседанието на Комитета за авиационна безопасност от 24—26 ноември 2015 г. и че както на ICAA, така и на *Iraqi Airways* ще бъде дадена възможността да бъдат изслушани от Комитета за авиационна безопасност, в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.
- (46) На 3 ноември 2015 г. се проведе видеоконферентна връзка между Комисията, ЕААБ, държавите членки и представители на ICAA и *Iraqi Airways*. По време на тази видеоконферентна връзка ICAA представи обзор на своите функции, в т.ч. на основните принципи на дейностите си във връзка с надзора за безопасност. Друга информация, предоставена от ICAA, включваше преглед на надзора, прилаган от органите по отношение на *Iraqi Airways*, както и начина, по който ICAA проследява информацията, свързана с програмата SAFA. Презентацията на *Iraqi Airways* по време на тази видеоконферентна връзка включваше, наред с други елементи, само твърде общ преглед на информацията, свързана с нейната система за управление на безопасността и качеството, и на други свързани с безопасността процеси.
- (47) ICAA и *Iraqi Airways* бяха изслушани от Комитета за авиационна безопасност на 25 ноември 2015 г. Наред с другото ICAA докладва, че е отговорен за упражняване на общ надзор над седем притежатели на CAO, включително *Iraqi Airways*. ICAA предостави и обобщение на действията, планирани с цел увеличаването на неговите възможности. ЕААБ предостави информация относно опасенията за безопасността, стоящи в основата на отказа ѝ в отговор на искането за разрешение за ТСО.
- (48) *Iraqi Airways* представи различни елементи, включително информация, относно своите анализ и последващи действия във връзка със SAFA. Презентацията не съдържаше достатъчно доказателства относно подробното функциониране на системата за управление на безопасността и качеството на *Iraqi Airways*. Информацията, предоставена от *Iraqi Airways*, по естество не беше достатъчна за пълното отстраняване на проблемите, свързани с безопасността, които стоят в основата на решението на ЕААБ да отхвърли искането за разрешение за ТСО на *Iraqi Airways*.
- (49) Поради това, и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че списъкът на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да се измени така, че въздушният превозвач *Iraqi Airways* да бъде включен в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

- (50) Тъй като това включване е пряко следствие от решението на ЕААБ да отхвърли искането за разрешение за ТСО, Комисията възнамерява да преразгледа посоченото включване, ако и когато ЕААБ уведоми Комисията, че счита условията за приемане на искането на *Iraqi Airways* по част ТСО за изпълнени.

Въздушни превозвачи от Казахстан

- (51) От юли 2009 г. всички въздушни оператори, сертифицирани в Казахстан, с изключение на един, са обект на пълна оперативна забрана, дължаща се главно на неспособността на органа, който отговаря за надзора на безопасността на сертифицираните в Казахстан въздушни оператори — Комисията за гражданско въздухоплаване на Казахстан (САС) — да въведе и приложи съответните международни стандарти за безопасност. Частично изключение е направено за въздушния превозвач *Air Astana*, който е включен в приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006 и има разрешение да извършва полети в Съюза с част от флота си, като равнището на дейностите му е ограничено до това в момента на записването му.
- (52) През 2014 г., в резултат на подобрените записи по SAFA, *Air Astana* получи разрешение да повиши равнището на дейностите си в Съюза, но само с типа въздухоплавателни средства, с които му е било разрешено да извършва дейности в Европейския съюз от 2009 г. насам.
- (53) През април 2015 г. *Air Astana* беше сертифициран отново от САС, а през май 2015 г. и в рамките на одита на експлоатационната безопасност (IOSA) от Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA). Въздушният превозвач предоставя редовно на Комисията актуална информация за своите полети, както и за дейностите си по обучение и поддръжка. Одитът на *Air Astana*, извършен от ЕААБ през октомври 2015 г. в рамките на част ТСО, не разкри доказателства за несъответствия с международните стандарти. Беше установено, че *Air Astana* разполага с достатъчно персонал и се управлява ефективно от компетентен международни управленски екип съвместно с местен персонал. Организацията е разработила стабилна и надеждна култура на безопасност. Ето защо одитният екип на ЕААБ препоръчва *Air Astana* да получи разрешение за ТСО без констатация за нарушения.
- (54) С цел предоставяне на актуална информация относно дейностите по надзора върху безопасността в Казахстан САС беше поканен за изслушване по време на заседанието на Комитета за авиационна безопасност на 24 ноември 2015 г. Тя посочи, че са предприети редица действия за справяне с недостатъците, очертани от ИКАО в рамките на ICVM през 2014 г., включително със СОБ в областта на въздушните операции. Тези действия включват създаването на програма за обучение за инспектори по авиационна безопасност и подобряване на процедурите, свързани със сертифицирането на някои въздушни оператори и с издаването на специалните одобрения. По отношение на СОБ САС посочи, че отстраняването му не се очаква преди края на 2015 г., в най-добрия случай. Освен това, през ноември 2015 г. компетентните органи на Казахстан подписаха меморандум за разбирателство с доставчик на консултантски услуги с оглед на повишаване на степента на ефективно прилагане на съответните стандарти за безопасност в Казахстан. САС също така посочи, че през 2015 г. общо 12 стопански субекта под неин надзор са били сертифицирани отново и че 5 САО са били отменени. Макар това да са стъпки в положителна насока, остава значителна несигурност по отношение на степента на съответствие при сертифицирането на авиационни оператори и процедурите за одобрение, както и за ефективността на регулаторните мерки, прилагани, за да се отговори на СОБ.
- (55) *Air Astana* беше поканен за изслушване в рамките на заседанието на Комитета за авиационна безопасност на 24 ноември 2015 г. Той представи доказателства, че е въведен стабилен и ефективен процес на управление на безопасността за преодоляване на рисковете за безопасността, за извършване на анализ на първопричините и за насърчаване на култура на безопасност в рамките на организацията му. Въздушният превозвач е демонстрирал способност за управление на промените в обхвата и обема на дейността си по безопасен и ефикасен начин. Освен това *Air Astana* гарантира, че осъществява надзора на флота си в съответствие с приложимите международни стандарти за безопасност.
- (56) Въздушният превозвач *SCAT JSC*, сертифициран в Казахстан, поиска да бъде изслушан от Комитета за авиационна безопасност. Изслушването се проведе на 24 ноември 2015 г. Въздушният превозвач успешно завърши сертифицирането си по линия на одита на експлоатационната безопасност (IOSA). Според информацията, предоставена от *SCAT JSC*, няколко от въздухоплавателните му средства от типа Boeing B-737 и B-757 са регистрирани в Литва. Въпреки че Комисията признава напредъка, осъществен от *SCAT JSC*, въздушният превозвач не предостави доказателства, че полетите му, както и поддръжкането на летателната годност и поддръжката на въздухоплавателните му средства се изпълняват в съответствие с приложимите стандарти за безопасност.
- (57) Въз основа на информацията, с която разполага Комисията, в т.ч. и предоставената по време на изслушването на 24 ноември 2015 г., се стигна до заключението, че проектът за регулаторни реформи в Казахстан в областта на гражданското въздухоплаване напредва бавно. Въпреки това, като доказателство за по-задълбочен напредък, нерешените СОБ в областта на въздушните операции следва да се отстранят, преди да се пристъпи към обмисляне на значително облекчение на ограниченията, които се прилагат понастоящем за въздушните превозвачи под надзора на САС, с изключение на *Air Astana*.

- (58) Въз основа на информацията, с която разполага Комисията, положителните резултати от одита за ТСО на *Air Astana* и обясненията, дадени от компанията по време на изслушването пред Комитета за авиационна безопасност, се счита, че условията за поддържане на частична забрана на *Air Astana* вече не са налице.
- (59) По отношение на *SCAT JSC* Комисията възнамерява да проучи допълнително случая, за да се гарантира, че всяко потенциално бъдещо смекчаване на оперативната забрана на *SCAT JSC* няма да доведе до рискове за безопасността за операции в Европейския съюз.
- (60) Поради това, и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че списъкът на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да се измени, така че *Air Astana* да бъде заличен от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.
- (61) Необходимо е държавите членки да продължат да следят дали *Air Astana* ефективно прилага съответните стандарти за безопасност чрез приоритетни наземни инспекции на въздухоплавателните средства на този превозвач в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012.

Въздушни превозвачи от Ливан

- (62) Консултациите с компетентните органи на Ливан — ливанския орган за гражданска авиация („ливанския САА“) — продължават с цел да се потвърди, че Ливан работи по прилагането на плана за корективни действия, който беше разработен в отговор на констатациите и СОБ в рамките на ICVM от декември 2012 г.
- (63) На 4 ноември 2015 г. представители на ливанския САА и на въздушните превозвачи *East Airlines* и *Wings of Lebanon* участваха в техническа среща в Брюксел с представители на Комисията и ЕААБ с цел предоставянето на актуална информация относно постигнатия напредък от страна на ливанския САА, главно по отстраняването на СОБ, създаването на Съвет към органа за гражданско въздухоплаване и разделянето на функциите за надзор на безопасността от функциите по предоставянето на услуги, и двете от които са в рамките на ливанския САА.
- (64) Ливанският САА предостави на ИКАО допълнителна информация по отношение на СОБ и представи тази информация по време на техническата среща. Неотдавна ливанският САА покани ИКАО да провери коригиращите мерки, но тази проверка все още предстои. Беше отбелязано, че неговата дирекция по безопасността на полетите — дирекцията, отговаряща за сертифицирането и надзора на въздушните превозвачи — има по-независима позиция в рамките на ливанския САА, въпреки че това не беше подкрепено с ясни доказателства по време на техническата среща.
- (65) Въздушният превозвач *Middle East Airlines* представи своите дейности и управлението на безопасността и, както изглежда, той има контрол над своите процеси в области с критично значение за безопасността на летателните операции, обучението на персонала, управлението на поддържането на летателната годност и управлението на качеството и на безопасността. ЕААБ представи информация относно положителния резултат, до който е довело неотдавнашно заседание с *Middle East Airlines* в рамките на искането му за разрешение за ТСО. Въздушният превозвач редовно организира одити от трети страни с цел да ограничи проблема с липсата на надзор за безопасност от страна на своя орган и да подобри прилагането на международните стандарти за безопасност в още по-голяма степен.
- (66) Въздушният превозвач *Wings of Lebanon* представи работата си само с едно въздухоплавателно средство и въведените от него процедури за безопасност. Отскоро този въздушен превозвач се оглавява от нови длъжностни лица, което е довело до подобрене на оперативните процедури в неговите рамки и е дало добър старт за разработването на система за управление на безопасността.
- (67) Макар и ограничени, подобренията в системата за надзор на безопасността, съчетани с предприетите от *Middle East Airlines* мерки за намаляване на риска и наличната информация относно безопасността, не оправдават на този етап решение за налагане на забрана или ограничения на дейността на въздушните превозвачи, сертифицирани в Ливан. При все това, с цел да се следи положението отблизо, консултациите с ливанските компетентни органи трябва да продължат, в съответствие с член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 473/2006.
- (68) В съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, така че в него да бъдат включени въздушни превозвачи от Ливан.

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

Въздушни превозвачи от Мадагаскар

- (70) Комисията продължава консултациите си с Органа за гражданско въздухоплаване на Мадагаскар — *Aviation Civile de Madagascar* („АСМ“). По искане на АСМ, в Брюксел на 2 октомври 2015 г. се проведе среща между, от една страна, Комисията, ЕААБ и една държава членка и, от друга страна, АСМ и въздушния превозвач *Air Madagascar*.
- (71) По време на срещата АСМ и *Air Madagascar* представиха информация относно напредъка, постигнат от двете организации по отношение на съответните коригиращи и превантивни планове за действие, приложени от тях за отстраняване на пропуските по отношение на безопасността, посочени в съображения 66—74 от Регламент (ЕС) № 390/2011. И АСМ, и *Air Madagascar* считат, че тези пропуски по отношение на безопасността са били отстранени. АСМ поиска преоценка на оперативните ограничения, наложени на *Air Madagascar*.
- (72) Комисията отбеляза напредъка, отчетен от АСМ в отстраняването на констатираните от ИКАО пропуски, както и информацията, представена от АСМ и въздушния превозвач *Air Madagascar* по отношение на съответните им коригиращи и превантивни планове за действие. При все че отчита напредъка, постигнат от АСМ и от въздушния превозвач *Air Madagascar*, и дори, както се очаква, той да продължи, условията за облекчаване на настоящата частична забрана на *Air Madagascar* не са изпълнени. Все още е необходима проверка на действителното прилагане на международните стандарти за безопасност. АСМ трябва да консолидира своя опит по отношение на въведените от него нови процеси. Във връзка с това може да се предвиди посещения от страна на Съюза за оценка на място в Мадагаскар за първото тримесечие на 2016 г. Освен това понастоящем няма достатъчно доказателства, за да се обоснове каквото и да било облекчаване на оперативните ограничения за въздушни превозвачи от Мадагаскар.
- (73) Поради това, и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, се счита, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на въздушните превозвачи от Мадагаскар.

Въздушни превозвачи от Мозамбик

- (74) Мисията на Съюза за оценка, която се проведе през април 2015 г., позволи на Комисията да заключи, че докато компетентните органи за гражданско въздухоплаване в Мозамбик, *Instituto de Aviação Civil de Moçambique* (IАСМ) показва значителен напредък в прилагането на международните стандарти за безопасност, в Мозамбик все пак остават значителни недостатъци в системата за надзор на безопасността. Поради това бе решено Комисията, с помощта на ЕААБ, да предостави на IАСМ техническа помощ, с цел да се спомогне за отстраняването на все още съществуващите недостатъци и за приключването на процеса на изграждане на вътрешен капацитет, нужен за постигане на необходимата устойчивост.
- (75) Дългосрочна техническа помощ за проекта е започнала на 12 октомври 2015 г. и ще продължи до началото на юни 2016 г. Първата фаза на проекта доведе до постигането на някои първоначални резултати. Задълбочен преглед на правната рамка и приложимите нормативни актове в областта на въздухоплаването доведе до определянето на корекции и подобрения, които ще бъдат приети на по-късен етап. Обмисля се адаптирането на принципите и структурата на редица правни актове на Съюза в областта на гражданското въздухоплаване към особеностите на системата на въздухоплаване на Мозамбик. Положени са конкретни усилия за систематичното отстраняване на текущите недостатъци, констатирани от ИКАО в рамките на USOAP, с оглед значително да се подобри съотношението на ефективно прилагане. Проведеха се редица контакти с всички съществуващи въздушни превозвачи и бе извършен преглед на статуса им по отношение на сертифицирането. Редица протоколи за сътрудничество са в процес на разглеждане с цел укрепването на някои от най-уязвимите области на IАСМ. Започната е процедура за идентификация на всички вътрешни процедури и процеси на IАСМ, които изискват значително реструктуриране.
- (76) На 14 септември 2015 г. стартира краткосрочен проект за техническа помощ, който приключи на 13 ноември 2015 г. В рамките му бе предоставено обучение и ръководство за сертифициране и надзор на летищата, със специален акцент върху новото международно летище Nacala и съществуващото международно летище Beira.
- (77) При все това, на този етап способността на IАСМ да контролира дейностите на гражданското въздухоплаване в Мозамбик все още не е достигнала достатъчно високо ниво, за да отговаря на международните стандарти за безопасност. Поради това няма достатъчно доказателства, за да се обоснове решение за облекчаване на оперативната забрана на всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Мозамбик.

- (78) В съответствие със списъка, предоставен от IACM на 5 ноември 2015 г., в Мозамбик са сертифицирани трима нови въздушни превозвачи, а именно *Ambassador Lda* (CAO MOZ-21), *Everett Aviation Lda* (CAO MOZ-18) и *Inaer Aviation Mozambique Lda* (CAO MOZ-19). При все това IACM не бе в състояние да представи доказателства, че надзорът върху безопасността на тези въздушни превозвачи е гарантиран в съответствие с международните стандарти за безопасност. Посредством същия списък IACM информира Комисията, че CAO на въздушните превозвачи *Aero-Serviços Sarl* (CAO MOZ-08), *Emílio Air Charter Lda* (CAO MOZ-05) и *Unique Air Charter Lda* (CAO MOZ-13), временно прекратени по време на процеса за повторно сертифициране, вече са отменени поради невъзможността им да завършат този процес.
- (79) Поради това, и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че списъкът на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана на границите на Съюза, следва да се измени така, че в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 да бъдат включени *Ambassador Lda*, *Everett Aviation Lda* и *Inaer Aviation Mozambique Lda*. и да се заличат *Aero-Serviços Sarl*, *Emílio Air Charter Lda* и *Unique Air Charter Lda*.

Въздушни превозвачи от Непал

- (80) Комисията продължава консултациите си с Органа за гражданско въздухоплаване на Непал (CAAN), за да прецени способността му да въвежда и прилага достатъчно ефективно съответните международни стандарти за безопасност.
- (81) Представители на Комисията и ЕААБ посетиха CAAN между 5 и 9 октомври 2015 г. Целта на това посещение на място бе ЕААБ да предостави техническо съдействие под формата на оценка на напредъка, постигнат от CAAN във връзка с констатациите от одита на ИКАО, и да преразгледа пътната карта, за да се включат в нея препоръки за приключването на оставащите въпроси. Комисията взе участие в това посещение на място, за да направи преглед на напредъка, постигнат от CAAN във връзка с неизправностите, довели до въведената през декември 2013 г. забрана за непалските превозвачи.
- (82) Проверката на място потвърди, че CAAN е постигнал добър напредък в изпълнението на международните стандарти за безопасност. Според ИКАО планът за коригиращи действия, изготвен от CAAN, изцяло включва отстраняването на констатирани неизправности, в т.ч. на тези, довели до СОБ на ИКАО. Въпреки това, изпълнението на действията не можа да бъде проверено по време на посещението на място. Свързаният с въздушните операции СОБ е все още в сила. CAAN предвижда мисия на екипа за безопасност на регионалната служба на ИКАО през декември 2015 г., с цел да се направи първоначална оценка на прилагането на корективните действия и с оглед на координирана мисия за проверка през първото тримесечие на 2016 г. По време на тази мисия ефективното изпълнение на коригиращите действия трябва да бъде проверено от ИКАО. CAAN изпълнява програма за редовно одитиране на всички въздушни превозвачи и други доставчици на услуги под негов надзор. Въпреки това програмата за инспекции трябва да бъде доработена.
- (83) По време на заседание с непалския министър на туризма, културата и гражданското въздухоплаване бе подчертано, че пълният капацитет на CAAN да упражнява, независимо от политическите власти, своите функции, свързани с безопасността, и да разполага с достатъчно на брой квалифициран персонал, са необходими елементи в подобряването на системата за надзор на въздухоплаването в Непал. Министърът информира Комисията, че някои допълнителни изменения в непалския закон за гражданското въздухоплаване са в процес на подготовка с цел разрешаването на институционалните въпроси и независимостта на функцията за надзор на безопасността от страна на доставчиците на услуги, както и че CAAN има пълна подкрепа за отстраняването на всички констатирани проблеми.
- (84) На 7 и 8 октомври 2015 г. въздушните превозвачи *Buddha Air*, *Yeti Airlines*, *Tara Air* и *Nepal Airlines Corporation*, регистрирани в Непал, бяха посетени от Комисията и ЕААБ с цел кратък преглед на развитието след последната мисия през февруари 2014 г. И четиримата въздушни превозвачи са получили повторно сертифициране в съответствие с петстепенния подход, а CAAN извършва редовен надзор. Развитието на системите за управление на безопасността и културата на безопасност на тези въздушни превозвачи се намират в различни стадии на развитие, и въпреки че някои от тях очевидно са по-напреднали от други, нито един от въздушните превозвачи понастоящем не отговаря на приложимите международни стандарти за безопасност.
- (85) CAAN също така представи информация за сертифицирането на два нови въздушни превозвачи. На *Saurya Airlines* е издадено CAO № 083/2014 на 13 ноември 2014 г., а на *Himalaya Airlines* — CAO № 084/2015 на 9 март 2015 г. CAAN обаче не бе в състояние да представи доказателства, че надзорът върху безопасността на тези въздушни превозвачи е гарантиран в съответствие с международните стандарти за безопасност.

- (86) Поради това, и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че списъкът на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да се измени така, че *Saurya Airlines* и *Himalaya Airlines* да се включат в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

Въздушни превозвачи от Филипините

- (87) Комисията, ЕААБ и държавите членки следят отблизо показателите за безопасност на сертифицираните във Филипините въздушни превозвачи, които извършват полети в границите на Съюза, включително чрез приоритетни наземни инспекции на някои филипински въздушни превозвачи в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012.
- (88) Преди заседанието на Комитета за авиационна безопасност компетентният орган за гражданско въздухоплаване на Филипините (СААР) предостави на Комисията определена техническа информация, свързана с надзора на безопасността на въздушните превозвачи, сертифицирани във Филипините. Предоставената информация показва, че понастоящем във Филипините има 38 активни притежатели на САО. Ръководният екип на СААР, който допринесе до момента за подобренията в гражданското въздухоплаване на Филипините, остава на мястото си и се ангажира да продължи да прилага своята програма за непрекъснато подобрене. Освен това информацията, предоставена от СААР, и анализът на наличната информация относно произшествията и инцидентите не показват наличие на тревожни тенденции, свързани с филипинските сертифицирани въздушни превозвачи.
- (89) Всеки от въздушните превозвачи *Philippine Airlines*, *Air Philippines' Corporation* и *Cebu Pacific Air* бе обект на наземни инспекции по SAFA през последните години. В докладите се посочва, че не са отбелязани неблагоприятни тенденции по време на тези наземни инспекции по SAFA.
- (90) Поради това, и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, така че в него да бъдат включени въздушни превозвачи от Филипините.
- (91) Чрез приоритетни наземни инспекции в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки трябва да продължат да следят дали въздушните превозвачи от Филипините ефективно прилагат съответните стандарти за безопасност.

Въздушни превозвачи от Руската федерация

- (92) Комисията, ЕААБ и държавите членки продължаваха да следят отблизо показателите за безопасност на сертифицираните в Руската федерация въздушни превозвачи, които извършват полети в границите на Съюза, включително чрез приоритетни наземни инспекции на някои руски въздушни превозвачи в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012.
- (93) На 23 октомври 2015 г. Комисията, подпомагана от ЕААБ и една държава членка, проведе среща с представители на Руската федерална агенция за въздушен транспорт (ФАВТ). Срещата имаше за цел преглед на показателите за безопасност на руските въздушни превозвачи въз основа на наземните инспекции по програмата SAFA за периода между 20 септември 2014 г. и 19 октомври 2015 г. и установяване на случаите, които изискват специално внимание.
- (94) По време на заседанието Комисията изтъкна, че някои оператори със съотношение по SAFA от 2 или повече не извършват достатъчно добър анализ на първопричините. От ФАВТ заявиха, че констатациите, направени по време на проверките по SAFA, се анализират редовно и че ефективността на корективните действия на операторите се контролира непрекъснато. ФАВТ пое ангажимент да предприеме последващи действия по случаите, при които изискванията все още не са надлежно спазени, и да предостави на Комисията актуализирана информация за положението по тези случаи. Освен това ФАВТ предостави актуализирана информация за най-новите случаи на временно или постоянно отнемане на САО на въздушни превозвачи, които са обект на надзор.
- (95) Въз основа на наличната информация се стигна до заключението, че не е необходимо руският въздухоплавателен орган и сертифицираните в Руската федерация въздушни превозвачи да бъдат изслушани от Комитета по авиационна безопасност. Въпреки това бе постигнато съгласие, че редовните експертни срещи по безопасност между Комисията и руските власти — най-малко веднъж преди всяко заседание на Комитета за авиационна безопасност — трябва да продължат.

- (96) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, така че в него да бъдат включени въздушни превозвачи от Руската федерация.
- (97) Чрез приоритетни наземни инспекции в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки трябва да продължат да следят дали въздушните превозвачи от Руската федерация ефективно прилагат съответните стандарти за безопасност.
- (98) В случай че при тези инспекции бъде установен непосредствен риск за безопасността, произтичащ от неспазване на съответните стандарти за безопасност, Комисията може да бъде принудена да предприеме действия срещу въздушни превозвачи от Руската федерация в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Судан

- (99) Органът за гражданско въздухоплаване на Судан (SCAA) поддържа редовни контакти с Комисията, по-специално по отношение на оценката на въздушните превозвачи, регистрирани в Судан. SCAA подобри дейностите си по надзора по отношение на редица въздушни превозвачи. Въпреки че SCAA потвърди готовността си да приеме посещение за оценка на място през октомври 2015 г., впоследствие е поискал посещението да бъде отложено за началото на 2016 г. с цел SCAA и въздушните превозвачи да имат повече време за прилагането на международните стандарти за безопасност.
- (100) Предстои провеждането на мисия на Съюза за оценка на безопасността с цел да се установи дали SCAA и сертифицираните в Судан въздушни превозвачи спазват международните стандарти за безопасност.
- (101) Поради това, и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на въздушни превозвачи от Судан.

Въздушни превозвачи от Тайван

- (102) Предвид двете произшествия с фатален край при въздушния превозвач *TransAsia Airways (TNA)* през последните 18 месеца, Комисията започна официални консултации с органа за гражданска авиация на Тайван (CAA) в съответствие с разпоредбите, определени в член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 473/2006 на Комисията. В този контекст CAA и въздушния превозвач TNA бяха поканени в Брюксел на 19 октомври 2015 г. на техническа среща с представители на Комисията и ЕААБ с цел обсъждане на системата за надзор на безопасността, въведена от CAA, както и нивото на безопасност на TNA.
- (103) По време на тази среща CAA съобщи, че нейната система за надзор на безопасността се основава на стандартите и препоръчаните практики на ИКАО, и обясни по какъв начин изпълнява своите задължения по надзора на безопасността, като се позова на осемте критични елемента, определени от ИКАО. CAA предостави по-подробно действията, започнати след инцидентите и произшествията, свързани с въздушния превозвач TNA през последните две години. В съответствие с тайванското законодателство CAA също така замрази нивото на въздушните операции, извършвани от въздушния превозвач TNA, за период от една година, считано от датата на второто произшествие. Накрая CAA подчерта ангажимента си да действа в съответствие с приложение 19 на ИКАО и обяви, че ще извърши оценка на системата за управление на безопасността на всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Тайван до края на 2017 г.
- (104) По време на същото заседание въздушният превозвач TNA информира Комисията, че след произшествията с фатален край от 2014 и 2015 г. е разработил и прилага план за действие за увеличаване на безопасността на полетите, който обхваща следните области: подобряване на корпоративната култура, организационно инженерство, прилагане на системата за управление на безопасността, обучение и оценяване. Той докладва, че през 2015 г. са били извършени съществени промени в организацията на въздушния превозвач, в т.ч. постъпване на нови кадри във висшето ръководство, създаване на отдел за гарантиране на качеството, създаване на комитет за безопасност за определяне на политика за безопасност на полетите и насърчване на обновяването на флота, така че средната му възраст да бъде четири години през 2016 г. Бяха предприети също и специфични действия за подобряване на обучението на полетните екипажи. В допълнение към дейностите по надзор, провеждани от CAA, през 2015 г. бяха извършени посещения за оценка от страна на ATR и Фондацията за безопасност на полетите с подкрепата на Airbus и Bureau Veritas. И двете посещения за оценка на място доведоха до формулирането на редица препоръки, които въздушният превозвач TNA взе предвид в плана за корективни действия, разработен от него впоследствие.

- (105) В края на заседанието САА в заключение подчерта отново, че всички аспекти на сектора на въздухоплаването в Тайван са в съответствие с международните стандарти, определени от ИКАО, и пое ангажимент да продължи да следи отблизо нивото на безопасност на въздушния превозвач TNA и прилагането на плановете за корективни и превантивни действия.
- (106) Въз основа на информацията, с която разполага Комисията, беше преценено, че не е необходимо САА и въздушният превозвач TNA да се явят пред Комитета за авиационна безопасност и че не е нужно да се въведе оперативна забрана на въздушни превозвачи от Тайван. Все пак САА и въздушният превозвач TNA се съгласиха на допълнителни технически консултации с цел да се даде възможност на Комисията да следи прилагането на съответните коригиращи и превантивни планове за действие и да се позволи постоянен диалог по свързани с безопасността въпроси.
- (107) Поради това, и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на въздушни превозвачи от Тайван.
- (108) Чрез приоритетни наземни инспекции в съответствие с Регламент (ЕО) № 965/2012 държавите членки ще продължат да следят дали въздушните превозвачи, сертифицирани в Тайван, ефективно прилагат съответните стандарти за безопасност.

Въздушни превозвачи от Тайланд

- (109) С писмо от 14 октомври 2015 г. Органът за гражданска авиация на Тайланд („САА на Тайланд“) предостави на Комисията информация за напредъка на изпълнението на корективните действия за отстраняване на СОБ на ИКАО и други несъответствия, констатирани от ИКАО и Федералната авиационна администрация. Беше отбелязано, че правителството на Тайланд за няколко месеца съумя да трансформира бившата дирекция за гражданско въздухоплаване в автономен САА на Тайланд. САА на Тайланд назначи нови технически специалисти и допълнителен инспекционен персонал и е в процес на по-нататъшно укрепване на работната си сила.
- (110) От 9 до 12 ноември 2015 г. ЕААБ направи посещение в Тайланд, включително на САА на Тайланд, за да преразгледа несъответствията, установени от ИКАО, вследствие на искането за разрешение за ТСО от страна на двама тайландски въздушни превозвачи. Наблюденията, направени от ЕААБ, отговарят на констатациите на ИКАО. ЕААБ намери на място относително слаб и претоварен САА на Тайланд, но също така отбеляза и обнадеждаващи промени. За по-нататъшния напредък ще е нужна политическа подкрепа и достатъчен и реалистичен период от време, за да се приложат коригиращите действия по устойчив начин.
- (111) По искане на правителството на Тайланд на 23 ноември 2015 г. беше организирана техническа среща, на която присъстваха Комисията, ЕААБ, високопоставени длъжностни лица от правителството на Тайланд, длъжностни лица от САА на Тайланд и представители на въздушния превозвач *Thai Airways International*. Предоставената по време на тази среща информация относно подобренията на тайландската система за гражданско въздухоплаване също бе счестена за съществена от Комитета за авиационна безопасност.
- (112) По тази причина тайландската делегация беше поканена за изслушване пред Комитета за авиационна безопасност на 25 ноември 2015 г. САА на Тайланд представи организационните подобрения и краткосрочните, средносрочни и дългосрочни планове за действие, с които следва да се отстранят установените от ИКАО несъответствия и сериозни опасения за безопасността. По отношение на сроковете САА на Тайланд обясни, че за по-важно се счита осигуряването на висококачествена система за авиационна безопасност, отколкото определянето на срокове, което биха били нереалистични за изпълнение. САА на Тайланд възнамерява да транспонира европейските разпоредби за безопасност на въздухоплаването и за тази цел сключи договори с ЕААБ и други европейски партньори. *Thai Airways* представи развитието си и разясни прилагането на международните стандарти за безопасност и управлението на безопасността в своята дейност.
- (113) Въпреки че ефективното прилагане на международните стандарти за безопасност е на ниско равнище, както се вижда от резултатите от одита на ИКАО през февруари 2015 г., правителството и САА на Тайланд показват ясен ангажимент за подобряване на системата за надзор на безопасността в Тайланд. Те доказаха, че за кратко време са постигнали значителен напредък. Освен това наличната информация за безопасността на въздушните превозвачи от

Тайланд не е в подкрепа на решение за налагане на забрана или ограничения на дейността. С цел положението да се следи отблизо консултациите с тайландските компетентни органи трябва да продължат, в съответствие с член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 473/2006.

- (114) Поради това, и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на въздушни превозвачи от Тайланд.
- (115) Чрез приоритетни наземни инспекции в съответствие с Регламент (ЕО) № 965/2012 държавите членки ще продължат да следят дали въздушните превозвачи, сертифицирани в Тайланд, ефективно прилагат съответните стандарти за безопасност.
- (116) В случай че постъпи каквато и да е информация, имаща отношение към безопасността и указваща наличие на непосредствени рискове вследствие на неспазване на международните стандарти за безопасност, Комисията може да бъде принудена да предприеме допълнителни действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Замбия

- (117) На 4 септември 2015 г. Органът за гражданско въздухоплаване на Замбия (ZCAA) предостави на Комисията актуализирана информация относно работата по плана за действие за безопасността в Замбия. Тази актуализация показва, че е постигнат добър напредък. Въпреки това някои дейности са все още в заключителния си етап и не са били изцяло завършени. По взаимно споразумение между Комисията и ZCAA беше решено посещението за оценка на ЕС да се отложи до началото на 2016 г.
- (118) Очаква се ZCAA да продължи да работи за прилагането на международните стандарти за безопасност. Комисията възнамерява да продължи подготовката за посещение за оценка на място в началото на 2016 г., за да провери прилагането на тези стандарти в Замбия.
- (119) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че на този етап няма основания за изменение на списъка на Общността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на въздушни превозвачи от Замбия.
- (120) Регламент (ЕО) № 474/2006 следва да бъде съответно изменен.
- (121) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета за авиационна безопасност,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

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

- (1) Приложение А се заменя с текста в приложение А към настоящия регламент.
- (2) Приложение Б се заменя с текста в приложение Б към настоящия регламент.

Член 2

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

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

Съставено в Брюксел на 10 декември 2015 година.

За Комисията,
от името на председателя,
Violeta BULC
Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ А

СПИСЪК НА ВЪЗДУШНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ, НА КОИТО Е ЗАБРАНЕНО ДА ИЗВЪРШВАТ ПОЛЕТИ В 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 авиокомпанията	Държава на оператора
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Суринам
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Ирак
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Афганистан, в това число			Ислямска република Афганистан
ARIANA AFGHAN AIRLINES	АОС 009	AFG	Ислямска република Афганистан
KAM AIR	АОС 001	KMF	Ислямска република Афганистан
PAMIR AIRLINES	неизвестен	PIR	Ислямска република Афганистан
SAFI AIRWAYS	АОС 181	SFW	Ислямска република Афганистан
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Ангола, с изключение на TAAG Angola Airlines, който е включен в приложение Б, в това число			Република Ангола
AEROJET	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

⁽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 ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора
HELIANG	010	неизвестен	Република Ангола
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 органа за регулаторен надзор на Република Конго, в това число			Република Конго
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Република Конго
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	неизвестен	Република Конго
EMERAUDE	RAC06-008	неизвестен	Република Конго
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Република Конго
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Република Конго
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	неизвестен	Република Конго

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 авиокомпанията	Държава на оператора
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	неизвестен	Република Конго
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Република Конго
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Демократична република Конго (ДРК), в това число			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 TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011	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)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/ 2015	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ 2012	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	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)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/ 2012	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	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 авиокомпанията	Държава на оператора
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	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
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
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 Afrijet и SN2AG, които са включени в приложение Б), в това число			Република Габон
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Република Габон
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Република Габон

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 авиокомпанията	Държава на оператора
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Република Габон
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Република Габон
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Република Габон
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	неизвестен	Република Габон
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Индонезия, с изключение на Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, 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
ALDA TRANS PAPUA	135-056	неизвестен	Република Индонезия
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	неизвестен	Република Индонезия
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Република Индонезия
ASI PUDJIJASTUTI	135-028	SQS	Република Индонезия
AVIASTAR MANDIRI	121-043	неизвестен	Република Индонезия
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

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 авиокомпанията	Държава на оператора
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Република Индонезия
EASTINDO	135-038	ESD	Република Индонезия
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	неизвестен	Република Индонезия
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	неизвестен	Република Индонезия
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	неизвестен	Република Индонезия
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	неизвестен	Република Индонезия
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Република Индонезия
HEAVY LIFT	135-042	неизвестен	Република Индонезия
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	неизвестен	Република Индонезия
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Република Индонезия
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	неизвестен	Република Индонезия
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	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
MARTABUANA ABADION	135-049	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 авиокомпанията	Държава на оператора
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	неизвестен	Република Индонезия
MIMIKA AIR	135-007	неизвестен	Република Индонезия
MY INDO AIRLINES	121-042	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
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
SMAC	135-015	SMC	Република Индонезия
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Република Индонезия
SURYA AIR	135-046	неизвестен	Република Индонезия
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Република Индонезия
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Република Индонезия
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Република Индонезия
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	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 авиокомпанията	Държава на оператора
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Република Индонезия
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Република Индонезия
UNINDO	135-040	неизвестен	Република Индонезия
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	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
AIR ALMATY	AK- 0483-13	LMY	Република Казахстан
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Република Казахстан
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Република Казахстан
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Република Казахстан
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Република Казахстан
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Република Казахстан
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Република Казахстан
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Република Казахстан
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Република Казахстан
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Република Казахстан
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Република Казахстан
IRTYSH AIR	AK-0468-13	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 авиокомпанията	Държава на оператора
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Република Казахстан
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Република Казахстан
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Република Казахстан
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Република Казахстан
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Република Казахстан
SCAT	KZ-01/004	VSV	Република Казахстан
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Република Казахстан
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Киргизката република, в това число			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
HELI SKY	47	HAC	Киргизка република
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Киргизка република
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Киргизка република
S GROUP INTERNATIONAL (бивш S GROUP AVIATION)	45	IND	Киргизка република
SKY BISHKEK	43	BIS	Киргизка република
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Киргизка република
SKY WAY AIR	39	SAB	Киргизка република
TEZ JET	46	TEZ	Киргизка република
VALOR AIR	07	VAC	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 ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Либерия			Либерия
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Либия, в това число			Либия
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Либия
AIR LIBYA	004/01	TLR	Либия
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Либия
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Либия
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Либия
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Либия
PETRO AIR	025/08	PEO	Либия
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Република Мозамбик, в това число			Република Мозамбик
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	неизвестен	Република Мозамбик
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS 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
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	неизвестен	Република Мозамбик
EVERETT AVIATION LDA	MOZ-18	неизвестен	Република Мозамбик
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	неизвестен	Република Мозамбик
INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA	MOZ-19	неизвестен	Република Мозамбик
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	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 авиокомпанията	Държава на оператора
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Република Мозамбик
MAKOND, LDA	MOZ-20	неизвестен	Република Мозамбик
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Република Мозамбик
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL 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
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Непал, в това число			Република Непал
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	неизвестен	Република Непал
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	неизвестен	Република Непал
BUDDHA AIR	014/1996	ВНА	Република Непал
FISHTAIL AIR	017/2001	неизвестен	Република Непал
GOMA AIR	064/2010	неизвестен	Република Непал
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	неизвестен	Република Непал
MAKALU AIR	057A/2009	неизвестен	Република Непал
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	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
SAURYA AIRLINES	083/2014	неизвестен	Република Непал
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Република Непал
SIMRIK AIR	034/2000	неизвестен	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 авиокомпанията	Държава на оператора
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Република Непал
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 органа за регулаторен надзор на Сао Томе и Принсипи, в това число			Сао Томе и Принсипи
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Сао Томе и Принсипи
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Сао Томе и Принсипи
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Сиера Леоне, в това число			Сиера Леоне
AIR RUM, LTD	НЕИЗВЕСТЕН	RUM	Сиера Леоне
DESTINY AIR SERVICES, LTD	НЕИЗВЕСТЕН	DTY	Сиера Леоне
HEAVYLIFT CARGO	НЕИЗВЕСТЕН	неизвестен	Сиера Леоне
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	НЕИЗВЕСТЕН	ORJ	Сиера Леоне
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	НЕИЗВЕСТЕН	PRR	Сиера Леоне
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	НЕИЗВЕСТЕН	SVT	Сиера Леоне
TEEBAH AIRWAYS	НЕИЗВЕСТЕН	неизвестен	Сиера Леоне
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Судан, в това число			Република Судан
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Република Судан
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Република Судан
BADR AIRLINES	35	BDR	Република Судан
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Република Судан
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Република Судан
DOVE AIRLINES	52	DOV	Република Судан
ELIDINER AVIATION	8	DND	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 авиокомпанията	Държава на оператора
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Република Судан
GREEN FLAG AVIATION	17	неизвестен	Република Судан
HELEJETIC AIR	57	HJT	Република Судан
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Република Судан
KUSH AVIATION	60	KUH	Република Судан
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Република Судан
MID AIRLINES	25	NYL	Република Судан
NOVA AIRLINES	46	NOV	Република Судан
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Република Судан
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Република Судан
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Република Судан
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, ОБЕКТ НА ОПЕРАТИВНИ ОГРАНИЧЕНИЯ В РАМКИТЕ НА СЪЮЗА ⁽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 авиокомпанията	Държава на оператора	Тип на ограниченото въздухоплавателно средство	Регистрационни знаци и, ако са налични, производствени серийни номера на въздухоплавателните средства с ограничение	Държава на регистрация
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Република Ангола	Целият самолетен парк с изключение на: 6 въздухоплавателни средства тип Boeing B777 и 4 въздухоплавателни средства тип Boeing B737-700	Целият самолетен парк с изключение на: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Република Ангола
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Коморски острови	Целият самолетен парк с изключение на: LET 410 UVP.	Целият самолетен парк с изключение на: D6-CAM (851336).	Коморски острови
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Република Габон	Целият самолетен парк с изключение на: 2 въздухоплавателни средства тип Falcon 50, 2 въздухоплавателни средства тип Falcon 900.	Целият самолетен парк с изключение на: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Република Габон
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Република Габон	Целият самолетен парк с изключение на: 1 въздухоплавателно средство тип Challenger CL-601, 1 въздухоплавателно средство тип HS-125-800.	Целият самолетен парк с изключение на: TR-AAG, ZS-AFG.	Република Габон; Република Южна Африка
IRAN AIR ⁽²⁾	FS100	IRA	Ислямска република Иран	Целият самолетен парк с изключение на: 10 въздухоплавателни средства тип Airbus A300 и 2 въздухоплавателни средства тип Airbus A310.	Целият самолетен парк с изключение на: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBS, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL.	Ислямска република Иран
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Корейска народнодемократична република	Целият самолетен парк с изключение на: 2 въздухоплавателни средства тип TU-204.	Целият самолетен парк с изключение на: P-632, P-633.	Корейска народнодемократична република

⁽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 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)	Обозначителен номер на ИКАО за авиокомпанията	Държава на оператора	Тип на ограниченото въздухоплавателно средство	Регистрационни знаци и, ако са налични, производствени серийни номера на въздухоплавателните средства с ограничение	Държава на регистрация
AIR MADAGASCAR	5R- M01/2009	MDG	Мадагаскар	Целият самолетен парк с изключение на: въздухоплавателни средства тип Boeing B737 и ATR 72/42, както и 3 въздухоплавателни средства тип DHC 6-300.	Целият самолетен парк с изключение на: въздухоплавателни средства от флота на Boeing B737, както е посочено в CAO, въздухоплавателни средства от флота на ATR 72/42, както е посочено в CAO; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Република Мадагаскар

(¹) Afrijet има право да използва единствено конкретно посочените въздухоплавателни средства за сегашния си обем от полети в границите на ЕС.

(²) Iran Air има право да извършва полети до ЕС с конкретни въздухоплавателни средства при условията, посочени в съображение 69 от Регламент (ЕС) № 590/2010 (ОВ L 170, 6.7.2010 г., стр. 15).