2025/1144

4.6.2025 г.

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2025/1144 НА КОМИСИЯТА

от 3 юни 2025 година

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

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета 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 оперириращите 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]) беше създаден списъкът на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза.

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

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

(4) Комисията предостави възможност на засегнатите въздушни превозвачи да прегледат всички значими документи, да представят писмени коментари и да направят устно изложение пред Комисията и Комитета на ЕС за авиационна безопасност.

(5) В рамката на Регламент (ЕО) № 2111/2005 и Делегиран регламент (ЕС) 2023/660 на Комисията ([3]) Комисията информира Комитета на ЕС за авиационна безопасност за текущите консултации с компетентните органи и с въздушни превозвачи от Армения, Ирак, Киргизстан, Либия, Суринам и Танзания. Комисията също така информира Комитета на ЕС за авиационна безопасност за състоянието на безопасността на въздухоплаването в Ангола, Египет, Казахстан, Кения, Непал, Пакистан и Сиера Леоне.

([1]) ОВ L 344, 27.12.2005 г., стр. 15., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj).

([3]) Делегиран регламент (ЕС) 2023/660 на Комисията от 2 декември 2022 г. за определяне на подробни правила за списъка на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана или оперативни ограничения в границите на Съюза, посочен в глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 473/2006 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 83, 22.3.2023 г., стр. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

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

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

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

(9) Евроконтрол представи на Комисията и на Комитета на ЕС за авиационна безопасност актуализирана информация за състоянието на функцията на SAFA и ОТД, чрез която се подават сигнали за предупреждение, включително статистически данни за съобщенията, предупреждаващи за въздушни превозвачи, на които е наложена забрана.

Въздушни превозвачи от Съюза

(10) След анализа от страна на Агенцията на получената информация от проведените наземни инспекции на въздухоплавателните средства на превозвачи от Съюза и от стандартизационните инспекции, проведени от Агенцията, допълнена с информация от специалните инспекции и одити, проведени от националните въздухоплавателни органи, държави членки и Агенцията, в качеството на компетентни органи, предприеха определени коригиращи мерки и мерки за правоприлагане, за които информираха Комисията и Комитета на ЕС за авиационна безопасност.

(11) Държавите членки и Агенцията, в качеството на компетентни органи, отново потвърдиха готовността си да предприемат необходимите действия, когато информация, свързана с безопасността, показва наличието на непосредствени рискове за безопасността вследствие на неспазване на съответните стандарти за безопасност от страна на въздушни превозвачи от Съюза.

Въздушни превозвачи от Армения

(12) През юни 2020 г. с Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/736 на Комисията ([6]) в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 бяха включени всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Армения.

([4]) Регламент (ЕС) № 452/2014 на Комисията от 29 април 2014 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции на оператори от трети държави в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 133, 6.5.2014 г., стр. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

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

([6]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/736 на Комисията от 2 юни 2020 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 по отношение на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана или операционни ограничения в границите на Съюза (ОВ L 172, 3.6.2020 г., стр. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/736/oj).

(13) Като част от текущите дейности по наблюдение по отношение на цялостното състояние на безопасността в Армения, включително капацитета и способностите за надзор над безопасността на Комитета за гражданско въздухоплаване на Армения (CAC), на 9 април 2025 г. се проведе техническа среща с участието на Комисията, Агенцията, държавите членки и CAC. По време на срещата Комисията информира CAC за резултатите от своята оценка на плана за коригиращи действия (ПКД), представен през декември 2024 г. ПКД е изготвен от CAC в отговор на забележките от посещението за оценка на място от страна на Съюза в Армения през 2020 г.

(14) Представеният от CAC ПКД е всеобхватен и подробен и показва ясен стремеж за привеждане на националния надзор над въздухоплаването в съответствие с регулаторните очаквания на ЕС в отговор на забележките от посещението за оценка на място от страна на Съюза през 2020 г. Положителното развитие включва официалното приемане на няколко национални разпоредби в съответствие с изискванията на ЕС, стъпките към прилагане на принципите за надзор, основан на риска, и подобряването на документацията за обучението и записите на инспекторите.

(15) Въпреки че ПКД представя всеобхватен подход за справяне с отправените забележки, няколко проблема изглежда остават нерешени или липсват достатъчно доказателства за тяхното решаване, като например липсата на класификация на констатациите, недостатъчните доказателства за изпълнението на плановете за надзор и пропуските в контрола на документацията и превода. Освен това продължават да съществуват несъответствия в качеството и пълнотата на документацията за обучението, процедурите за лицензиране и механизмите за надзор, които трябва да бъдат оценени чрез допълнителни оценки на място, преди да може да бъде взето окончателно решение относно адекватността на ПКД.

(16) С оглед на неотстранените недостатъци и необходимостта от по-задълбочена оценка на изпълнението на място Комисията счита, че по-нататъшната дистанционна оценка на положението с безопасността в Армения не би осигурила достатъчна допълнителна яснота. Поради това се предвижда посещение за оценка на място от страна на Съюза за третото тримесечие на 2025 г. Целта на това посещение ще бъде да се провери ефективното прилагане на коригиращите мерки, представени от CAC, включително на мерките, обсъдени по време на обмена на информация през 2024 г. и 2025 г.

(17) В съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че засега по отношение на въздушните превозвачи, сертифицирани в Армения, няма основания за изменение на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в Съюза.

(18) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали въздушните превозвачи, сертифицирани в Армения, действително спазват съответните международни стандарти за безопасност, посредством приоритетното извършване на наземни инспекции на въпросните въздушни превозвачи.

Въздушни превозвачи от Ирак

(19) През декември 2015 г. и ноември 2023 г. въздушните превозвачи *Iraqi Airways* и *Fly Baghdad*, бяха включени в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 с Регламенти за изпълнение (ЕС) 2015/2322 ([7]) и съответно (ЕС) 2023/2691 на Комисията ([8]).

(20) На 23 април 2025 г., като част от дейностите на Комисията по непрекъснато наблюдение по отношение на цялостното състояние на безопасността в Ирак, включително капацитета и способностите за надзор над безопасността на Органа за гражданско въздухоплаване на Ирак (ICAA), се проведе техническа среща с участието на Комисията, Агенцията, държавите членки и ICAA. По време на срещата ICAA представи актуализирана информация за усилията си за подобряване на своята законодателна и регулаторна рамка, както и за резултатите от надзора.

(21) ICAA представи подробно своите текущи усилия за засилване на надзора над безопасността на въздухоплаването чрез законодателни изменения, разработване на нормативна уредба, инициативи за изграждане на капацитет и институционални реформи. Макар тези усилия да се признават за важни стъпки, те остават на ранен етап от своето осъществяване. Продължават да съществуват немалки опасения по отношение на навременността на тези мерки, съгласуваността и качеството на регулаторните резултати и привеждането им в съответствие с международните стандарти за безопасност.

([7]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/2322 на Комисията от 10 декември 2015 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността (ОВ L 328, 12.12.2015 г., стр. 67, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj).

([8]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/2691 на Комисията от 29 ноември 2023 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 по отношение на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана или оперативни ограничения в границите на Съюза (ОВ L, 2023/2691, 30.11.2023 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj).

(22) Известен напредък бе постигнат, по-специално в области като набирането на персонал, инициативи за обучение и изготвяне на актуализирани национални разпоредби в областта на въздухоплаването. Реформите от критично значение, като например приемането на преразгледано първично законодателство в областта на въздухоплаването и укрепването на системата за надзор над безопасността, остават непълни или липсват проверими резултати.

(23) Поради това беше съвместно потвърдено, че провеждането на посещение за оценка на място от страна на Съюза през септември 2025 г., както беше обсъдено по-рано, би било преждевременно и потенциално контрапродуктивно, като се има предвид необходимостта от по-нататъшен осезаем и доказуем напредък в основните области на иракската система за надзор над безопасността на въздухоплаването.

(24) В съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че засега във връзка с въздушните превозвачи от Ирак няма основания за изменение на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в Съюза.

(25) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали въздушните превозвачи, сертифицирани в Ирак, действително спазват съответните международни стандарти за безопасност, посредством приоритетното извършване на наземни инспекции на всички въпросни въздушни превозвачи.

(26) При необходимост Комисията следва да предприеме допълнителни действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005, ако информация, свързана с безопасността, показва наличието на непосредствени рискове за безопасността вследствие на неспазване на съответните международни стандарти за безопасност.

Въздушни превозвачи от Киргизстан

(27) През октомври 2006 г. с Регламент (ЕО) № 1543/2006 на Комисията ([9]) в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 бяха включени въздушни превозвачи, сертифицирани в Киргизстан.

(28) В контекста на текущия обмен на информация, произтичащ от подновените контакти между Комисията и Държавната агенция за гражданско въздухоплаване към Министерския съвет на Киргизката република (SCAA) от 2023 г. насам, Комисията поде инициатива за техническа помощ, която се изпълнява от Агенцията в рамките на Регламент (ЕО) № 2111/2005. Тази инициатива има за цел да подкрепи усилията на SCAA за повишаване на капацитета ѝ за надзор.

(29) В рамките на тази инициатива вече са проведени една дистанционна среща и едно посещение на място. Посещението на място също така даде възможност да се събере директно информация за това как SCAA прилага международните стандарти за безопасност, както и да се проведе симулация на посещение за оценка на място от страна на Съюза. Симулацията предостави ценна информация за организационната и регулаторната рамка на SCAA, която показа категорично, че цялостната структура на SCAA изглежда подходяща за нейния размер и отговорности; оперативната ѝ ефективност обаче следва да бъде подобрена. Въпреки че ръководството за управление е одобрено, необходимо е то да бъде доразработено, както и да се осигури последователност; предстои да бъде адекватно определена и отговорността за разследване на сериозните инциденти.

(30) Симулацията позволи също така да бъдат установени пропуски в транспонирането на стандартите и препоръчителните практики на ИКАО, по-специално в приложения 1, 6, 8, 18 и 19 на ИКАО, които възпрепятстват пълното привеждане в съответствие с международните стандарти за безопасност. SCAA призна тези пропуски и предприе стъпки за изменение на съответното законодателство, като няколко проекта на изменения бяха предмет на междуведомствени консултации. Освен това SCAA предприе стъпки за подобряване на докладването на събития, свързани с безопасността, както и на обучението на персонала чрез партньорства с международни организации за обучение. От съществено значение е усилията в тези области да продължат, за да се подобри допълнително надзорът над безопасността на въздухоплаването в Киргизстан.

([9]) Регламент (ЕО) № 1543/2006 на Комисията от 12 октомври 2006 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, посочен в глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета, изменен с Регламент (ЕО) № 910/2006 (ОВ L 283, 14.10.2006 г., стр. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(31) На 2 май 2025 г., като част от дейностите на Комисията по непрекъснато наблюдение по отношение на цялостното състояние на безопасността в Киргизстан, включително капацитета и способностите за надзор над безопасността на SCAA, се проведе техническа среща с участието на Комисията, Агенцията, държавите членки и SCAA. По време на тази среща SCAA представи подробно своите текущи инициативи за засилване на надзора над безопасността на въздухоплаването, в т.ч. законодателни изменения, разработване на нормативна уредба, мерки за изграждане на капацитет и институционални реформи.

(32) SCAA също така описа своята организационна структура и численост на персонала, включително разработването на система за изчисляване на необходимия брой персонал, с пряка връзка към индивидуалните потребности от обучение.

(33) SCAA представи и постигнатия напредък в привеждането на своите разпоредби в съответствие с международните стандарти за безопасност и тяхното прилагане в ключови области на надзора. Освен това беше изтъкната текущата работа по подобряване на процесите на сертифициране и механизмите за правоприлагане.

(34) SCAA представи всеобхватен план за действие, насочен към преодоляване на установените пропуски в нормативната уредба и подпомагане на развитието на безопасна система за гражданско въздухоплаване, която отговаря на международните стандарти за безопасност.

(35) Понастоящем обаче няма достатъчно обосновани доказателства, за да се потвърди, че SCAA ефективно се е справила с всички пропуски по отношение на безопасността, които са довели до оперативната забрана, наложена с Регламент (ЕО) № 1543/2006.

(36) В съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че засега по отношение на въздушните превозвачи, сертифицирани в Киргизстан, няма основания за изменение на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в Съюза.

(37) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали въздушните превозвачи, сертифицирани в Киргизстан, действително спазват съответните международни стандарти за безопасност, посредством приоритетното извършване на наземни инспекции на тези въздушни превозвачи.

Въздушни превозвачи от Либия

(38) През декември 2014 г. с Регламент за изпълнение (ЕС) № 1318/2014 на Комисията ([10]) в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 бяха включени въздушни превозвачи от Либия.

(39) На 25 март 2025 г., като част от дейностите на Комисията по непрекъснато наблюдение по отношение на цялостното състояние на безопасността в Либия, включително капацитета и способностите за надзор над безопасността на Органа за гражданско въздухоплаване на Либия (LYCAA), се проведе техническа среща с участието на Комисията, Агенцията, държавите членки и LYCAA.

(40) Комисията представи резултата от своята оценка на информацията, предоставена от LYCAA през 2023 г. и 2024 г. При оценката бяха установени съществени пропуски, особено по отношение на числеността на персонала, съгласуваността на съответното обучение и ефективното изпълнение на надзорните дейности. Беше подчертана и липсата на ключова документация, поискана от Комисията. В оценката се стига до заключението, че са необходими значителни допълнителни подобрения както в регулаторната рамка на LYCAA, така и в неговия капацитет за надзор. По време на срещата Комисията повтори очакванията си по отношение на вида и качеството на документите и данните, необходими за осигуряване на адекватна оценка на либийската система за надзор над безопасността.

([10]) Регламент за изпълнение (ЕС) 1318/2014 на Комисията от 11 декември 2014 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността (ОВ L 355, 12.12.2014 г., стр. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/1318/oj).

(41) LYCAA предостави актуализирана информация относно административните и техническите инициативи, целящи засилване на надзора над безопасността. Инициативите включват преразглеждане на законодателството и разпоредбите в областта на въздухоплаването, по-чести инспекции и въвеждане на цифрови системи за надзор. Беше представен Интегрираният център за надзор (ИЦН) — цифрова платформа, предназначена да подобри наблюдението и управлението на данните за безопасността на въздухоплаването — като основен елемент от тези усилия. Цифровата платформа има за цел да подпомогне спазването на нормативните изисквания и да подобри достъпа до съответната информация и документация, свързани с безопасността.

(42) Информацията и относимите материали, представени от LYCAA за демонстриране на ИЦН, включително ръководства и контролни списъци, използвани в процесите на сертифициране и надзор, са основани на разпоредби на Съюза и са били адаптирани към националния контекст. LYCAA също така представи избрани одитни резултати от процеса на повторно сертифициране, като данните от ИЦН бяха показани в ясен и структуриран формат.

(43) Беше отбелязано обаче, че такава документация не е била споделяна с Комисията при предишния обмен на информация през 2023 г. и 2024 г., въпреки отправените многобройни официални искания. Освен това беше отбелязано, че дългосрочната ефективност на ИЦН зависи от последователността и качеството на неговото прилагане.

(44) LYCAA също така информира Комисията за текущия процес на повторно сертифициране на всички либийски въздушни превозвачи, обхващащ периода от ноември 2023 г. до ноември 2024 г. LYCAA докладва, че през посочения период са проведени над 100 одитни мисии. Не бяха представени обаче достатъчно подробности относно резултатите от тези одити, включително конкретните констатации и съответните коригиращи действия. Беше договорено LYCAA да предостави съответната информация и документация възможно най-скоро.

(45) Понастоящем обаче няма достатъчно обосновани доказателства, за да се потвърди, че LYCAA ефективно се е справил с всички пропуски по отношение на безопасността, които са довели до оперативната забрана, наложена с Регламент за изпълнение (ЕС) № 1318/2014.

(46) В съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че засега по отношение на въздушните превозвачи, сертифицирани в Либия, няма основания за изменение на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в Съюза.

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

Въздушни превозвачи от Суринам

(48) През юли 2010 г. с Регламент (ЕС) № 590/2010 на Комисията ([11]) в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 беше включен *Blue Wing Airlines*.

(49) Като последващо действие във връзка с разискванията на Комитета на ЕС за авиационна безопасност през ноември 2024 г. експерти от Комисията, Агенцията и държавите членки проведоха посещение за оценка на място от страна на Съюза в Суринам в периода 24—28 февруари 2025 г. в Органа за безопасност на гражданското въздухоплаване на Суринам (CASAS). Посещението на място включваше оценка на извадка от три въздушни превозвача, сертифицирани от CASAS, а именно *Blue Wing Airlines, Fly All Ways* и *Gum Air*.

(50) Посещението за оценка на място от страна на Съюза беше съсредоточено върху CASAS с оглед на неговата роля и отговорност за надзора над безопасността на въздушните превозвачи, сертифицирани в Суринам. При посещението за оценка бяха установени сериозни пропуски в регулаторната система на гражданското въздухоплаване по отношение на спазването на международните стандарти за безопасност, които възпрепятстват ефективния надзор над безопасността.

([11]) Регламент за изпълнение (ЕС) № 590/2010 на Комисията от 5 юли 2010 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността (ОВ L 170, 6.7.2010 г., стр. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/590/oj).

(51) Първичното законодателство за въздухоплаването в Суринам не е изменяно от влизането му в сила през 2002 г. Поради това проблемите, които вече бяха установени през 2009 г. от ИКАО, все още са налице, а именно липсата на правомощия за инспектиращия персонал на CASAS за достъп до съоръжения и документация, както и липсата на разделение между съдебните разследвания и разследванията във връзка с безопасността на авиационни произшествия и сериозни инциденти, а доказателство за последното е липсата на защита за докладващите за събития, свързани с безопасността.

(52) Повечето от националните разпоредби в областта на гражданското въздухоплаване бяха актуализирани през 2023 г., за да бъдат приведени в съответствие с последните изменения на ИКАО. Ръководствата, насоките, контролните списъци и всички други работни процедури на CASAS за извършване на надзора обаче не са съответно актуализирани. Това оказва отрицателно въздействие върху спазването на националното законодателство, а следователно и на международните стандарти за безопасност.

(53) По време на посещението беше потвърдено, че CASAS изпитва системна слабост по отношение на управлението на ресурсите, а именно липса на процедури и на методика за определяне на потребностите от персонал, неефективно първоначално обучение на инспектиращия персонал и липса на периодично обучение поради недостиг на средства. Вследствие на това беше установено, че посетените отдели на CASAS не разполагат с достатъчно персонал, а техният инспектиращ персонал не е напълно квалифициран.

(54) Посещението за оценка на място от страна на Съюза разкри също, че CASAS има пропуски от критично значение по отношение на начина, по който се извършва надзорът над безопасността, включително приключването на констатациите без анализ на първопричините и дългото им неглижиране, без да се предприемат действия по правоприлагане. Вследствие на това се наблюдава повторение на сериозни несъответствия.

(55) Освен това от посещението за оценка на място от страна на Съюза става ясно, че CASAS не изпълнява функцията за управление на качеството, необходима за отстраняване на пропуските, наблюдавани по отношение на системата за контрол на документите, воденето на документация, управлението на констатациите, детайлността на проверките и др. подобни.

(56) CASAS няма нито функция за управление на безопасността с цел проактивно справяне със съществуващи или възникващи рискове за безопасността, нито функционираща система за задължително докладване на събития, която да даде възможност на CASAS да определи високорисковите области, в които трябва да засили надзора си.

(57) Бяха изразени сериозни опасения по отношение на отделите по летателна експлоатация и летателна годност на CASAS. Тези опасения са свързани с неспособността на CASAS да изпълнява своите планове за надзор в рамките на определените срокове и неспособността да извършва цялостно одитите. Бяха открити доказателства, които свидетелстват за недостатъчна детайлност при проверката на техническите досиета преди издаването на сертификати и неразпознаване на отклонения от съответните международни стандарти за безопасност от страна на въздушните превозвачи.

(58) Липсата на структурно финансиране и на действия по правоприлагане от страна на CASAS са два основни фактора, които значително възпрепятстват способността на CASAS да упражнява ефективен надзор, да извършва всеобхватни одити и да реагира проактивно на съществуващите и възникващите рискове за безопасността, както е видно от пропуските, наблюдавани по време на посещенията на въздушните превозвачи.

(59) Посещението за оценка на място от страна на Съюза на трите въздушни превозвача — *Blue Wing Airlines, Gum Air* и *Fly All Ways*, съответно на 25, 26 и 27 февруари 2025 г., разкри едни и същи или сходни недостатъци от критично значение и при трите превозвача, с преки последици за безопасността на полетите и спазването на нормативните изисквания. Това включва, но не се ограничава до липсата на функционираща система за управление на безопасността (СУБ) и система за управление на качеството (СУК). По отношение на оценката на съответната летателна експлоатация има доказателства, че при всички тях са налице същите сериозни несъответствия и че въпреки факта, че CASAS е направил съответните констатации, операциите са продължили без никакви ограничения нито от CASAS, нито от самите въздушни превозвачи.

(60) Освен това посещението в съответните три отдела за летателна годност разкри множество сериозни проблеми, като например липса на обучение на персонала за изпълнението на неговите задължения, негодни за експлоатация части, които не са правилно отделени и не се съхраняват в „карантинна“ зона, калибрирани прибори с изтекли сертификати за калибриране и неидентифицирани прибори. Всички тези проблеми са били установени многократно от CASAS през годините без забележими резултати.

(61) Посещението при *Fly All Ways* разкри, че не се изпълнява програма за наблюдение на полетните данни, както се изисква по международните стандарти за безопасност за категорията въздухоплавателни средства, използвани от този въздушен превозвач.

(62) Броят и естеството на пропуските, установени по време на посещението за оценка на място от страна на Съюза при трите въздушни превозвача, показаха системни слабости както по отношение на системите за управление на превозвачите, така и по отношение на способността на CASAS да осигури ефективен надзор над безопасността. Натрупаните доказателства сочат за липсата на капацитет на въздушните превозвачи да гарантират безопасността на операциите по устойчив начин и за неспособността на CASAS да гарантира съответствие с разпоредбите и да възстанови осигуряването на безопасност.

(63) С писмо от 11 април 2025 г. Комисията уведоми CASAS, че случаят на Суринам е бил включен в дневния ред на заседанието на Комитета на ЕС за авиационна безопасност, което ще се проведе между 13 и 15 май 2025 г., и че на CASAS и на въздушните превозвачи, сертифицирани в Суринам, ще бъде дадена възможност да бъдат изслушани в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005. *Blue Wing Airlines* и *Surinam Airways* приеха поканата за явяване пред Комитета на ЕС за авиационна безопасност.

(64) CASAS и двата въздушни превозвача бяха изслушани от комитета на 14 май 2025 г. В своето представяне пред Комитета на ЕС за авиационна безопасност CASAS направи преглед на установените причини за пропуските, на които се основават някои от отправените забележки, както и на коригиращите мерки и сроковете за тяхното изпълнение. Представените коригиращи мерки са съсредоточени по-специално върху измененията на националното законодателство в областта на въздухоплаването, изпълнението на функциите за управление на качеството и на безопасността, провеждането на необходимото обучение на техническия персонал, подобряването на надзорните функции и плановете за набиране на служители за заемане на ключови ръководни длъжности и допълнителен инспектиращ персонал.

(65) Като изтъкна признанието, дадено от CASAS по отношение на изключително тревожната ситуация, която беше установена по време на посещението за оценка на място от страна на Съюза в Суринам, Комитетът на ЕС за авиационна безопасност отбеляза, че някои от тези пропуски вече са били установени в одитите по линия на Всеобщата програма на ИКАО за одит на надзора над безопасността през 2009 г. и 2012 г., без междувременно да е бил отбелязан напредък по тяхното отстраняване. Поради това продължават да съществуват опасения относно това дали предложените мерки и целевите дати, представени от CASAS, са постижими въпреки изразената воля и ангажимент за подобрение, подкрепени от усилията, положени от правителството на Суринам за осигуряване на допълнителни източници на финансиране за CASAS.

(66) Тези опасения бяха повдигнати неднократно по време на изслушването, когато CASAS не беше в състояние да предостави доказателства за конкретни и надеждни мерки по отправените забележки, като например липсата на правоприлагане от страна на CASAS по отношение на неговите въздушни превозвачи, когато в много от случаите те не успяха да отстранят несъответствията, открити при тях по националните процедури.

(67) Необходимо е значително повишаване на капацитета на CASAS, за да се преодолеят сериозните пропуски по отношение на безопасността, а именно в областта на набирането, обучението и квалификацията на персонала, дейностите по сертифициране на управлението на качеството и на безопасността и надзора над всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Суринам. Тези недостатъци са доказателство, че капацитетът за надзор на CASAS не може да гарантира, че операциите на всички сертифицирани от него въздушни превозвачи се извършват в постоянно съответствие с международните стандарти за безопасност.

(68) *Blue Wing Airlines* беше представляван от своя търговски представител в Европа и от правен съветник. Изявлението, направено по време на изслушването, беше съсредоточено върху представяне на въздушния превозвач и неговата оперативна мрежа, разбирането на превозвача за целта на посещението за оценка на място от страна на Съюза и начина, по който то засяга *Blue Wing Airlines*; беше представена накратко и собствената оценка на безопасността на превозвача и предприетите действия за справяне с установените проблеми.

(69) В нито един момент от представянето представителите на *Blue Wing Airlines* не разгледаха сериозните недостатъци, установени от екипа на ЕС за оценка, включително в отделите по летателна експлоатация и техническо обслужване. Освен това, когато беше запитан от Комитета на ЕС за авиационна безопасност по конкретни въпроси, свързани с отправените забележки, въздушният превозвач не беше в състояние да отговори по същество на въпросите.

(70) Въпреки че не беше предмет на посещение по време на оценката на място от страна на Съюза, *Surinam Airways* прие поканата да се яви пред Комитета на ЕС за авиационна безопасност. Въздушният превозвач представи общите характеристики на дружеството, историята и оперативната мрежа на превозвача. Значителна част от представянето беше съсредоточена върху елементи, свързани с дейностите на превозвача по спазване на изискванията за безопасност, както по отношение на дейностите, извършвани съвместно с CASAS, така и на трети страни, включително ЕААБ в контекста на своето разрешение за ОТД. В представянето бяха очертани и планираните действия за подобряване на СУБ и СУК на превозвача.

(71) Комитетът на ЕС за авиационна безопасност отправи въпроси към превозвача относно неговите оперативни договорености, свързани с полетите му до и от територията на ЕС. Превозвачът беше запитан също така относно последващите действия във връзка с констатацията на CASAS, свързана с липсата на необходимото обучение на неговия персонал по техническо обслужване.

(72) ЕААБ допълни информацията, предоставена от въздушния превозвач, с констатации, направени по време на одита на място на ОТД, извършен успоредно с посещението за оценка на място от страна на Съюза. Ставаше дума за констатации в области, които е трябвало да бъдат установени от CASAS като попадащи в обхвата на неговите надзорни дейности и които са сходни с тези на други авиокомпании, посетени от екипа на ЕС, което е показател за повтарящия се проблем на CASAS при надзора над неговите въздушни превозвачи.

(73) Въз основа на всички налични доказателства, включително от посещението за оценка на място от страна на Съюза в CASAS и на трите включени в извадката въздушни превозвачи, както и на информацията, предоставена по време на изслушванията пред Комитета на ЕС за авиационна безопасност, трябва да се направи заключението, че капацитетът и възможностите на CASAS не са достатъчни, за да се гарантира спазването на международните стандарти за безопасност по отношение на ефективния надзор над който и да е от въздушните превозвачи, за които органът отговаря.

(74) Като отбелязват мащаба на проблемите, които трябва да бъдат решени, Комисията и Комитетът на ЕС за авиационна безопасност признават положените усилия и насърчават CASAS да продължи тези усилия. Те отбелязват значението на ангажимента на правителството на Суринам в това отношение и поемат от своя страна ангажимент да подкрепят усилията на CASAS и да си сътрудничат с него за тази цел.

(75) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че списъкът на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да се измени така, че всички сертифицирани в Суринам въздушни превозвачи да бъдат включени в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

(76) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали въздушните превозвачи, сертифицирани в Суринам, действително спазват съответните международни стандарти за безопасност, посредством приоритетното извършване на наземни инспекции на въпросните въздушни превозвачи.

Въздушни превозвачи от Танзания

(77) През декември 2024 г. с Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/3137 на Комисията ([12]) в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 беше включен въздушният превозвач *Air Tanzania Company Limited*.

(78) Като последващо действие във връзка с разискванията на Комитета на ЕС за авиационна безопасност през ноември 2024 г. експерти от Комисията, Агенцията и държавите членки проведоха посещение за оценка на място от страна на Съюза в Танзания в периода 9—13 декември 2024 г. в Органа за безопасност на гражданското въздухоплаване на Танзания (TCAA). В рамките на това посещение беше направена оценка на извадка от два въздушни превозвача, сертифицирани в Танзания, а именно *Precision Air Services PLC* („*Precision Air*“) и *Coastal Travels Limited* („*Coastal Air*“).

(79) Посещението за оценка на място от страна на Съюза беше съсредоточено върху TCAA с оглед на неговата роля и отговорност за дейностите по надзор над безопасността на въздушните превозвачи, сертифицирани в Танзания.

(80) По време на посещението беше установено, че TCAA има структурни недостатъци и критични ограничения на капацитета, включително липса на стратегически подход към планирането на човешките ресурси, което е довело до недостиг на квалифициран и опитен технически персонал в ключови области на надзора, по-специално лицензирането на персонала, летателната експлоатация и летателната годност.

(81) В областта на лицензирането на персонала беше установена необходимостта от увеличаване на персонала, по-специално чрез набиране на персонал със съответния предходен опит. Освен това следва да се създаде и приложи структурирана програма за периодично обучение на инспекторите, която да включва усъвършенствани модули в управлението на качеството, одита на съответствието и анализа на първопричините. От съществено значение е също така да се разработят и прилагат всеобхватни и стандартизирани процедури, контролни списъци и формуляри за издаване на свидетелства за правоспособност и квалификации.

([12]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/3137 на Комисията от 13 декември 2024 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 по отношение на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана или оперативни ограничения в границите на Съюза (ОВ L, 2024/3137, 16.12.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3137/oj).

(82) В областта на летателната експлоатация TCAA не е доказал съществуването на ефективна и устойчива система за изпълнение на регулаторните си отговорности в съответствие с международните стандарти за безопасност. Това се потвърждава от факта, че процесите на сертифициране на въздушните превозвачи не са достатъчно стриктни, а надзорните дейности не са планирани и изпълнявани по подходящ начин, което е довело до значителни пропуски в надзора. Освен това TCAA не разполага с подходящ брой напълно квалифицирани инспектори, а компетентността на наличния персонал се нуждае от доизграждане.

(83) Прилаганите от TCAA процедури в областта на летателната годност не отговарят на международните стандарти за безопасност, което води до незадоволителни резултати при надзора и поражда опасения относно последователното прилагане на изискванията за безопасност. Удостоверенията за летателна годност са издавани без достатъчна гаранция, че съответното въздухоплавателно средство отговаря на всички приложими критерии за проекта и летателната годност.

(84) На 11 декември 2024 г. екипът на Съюза за оценка извърши посещение на място в *Precision Air*.

(85) При оценката на *Precision Air* бяха установени няколко пропуска при прилагането на неговите СУБ и СУК. По-конкретно целите за безопасността не бяха адекватно интегрирани в Ръководството за управление на безопасността, а наблюдението на показателите за ефективност по отношение на безопасността и на целите за ефективност по отношение на безопасността беше недостатъчно. Освен това наблюдението на полетните данни разкри повтарящи се отклонения от стандартните оперативни процедури, което показва системни проблеми със съответствието.

(86) Въпреки че цялостната структура и функциониране на организацията за техническо обслужване и летателна годност бяха счетени за задоволителни, бяха наблюдавани значителни пропуски в програмата за обучение на летателните екипажи, в т.ч. липса на цялостно теоретично обучение и на основни модули като обучение за предотвратяване на загубата на управление и за възстановяване на управлението.

(87) На 12 декември 2024 г. екипът на Съюза за оценка извърши посещение на място в *Coastal Air*.

(88) При оценката на СУБ и СУК на *Coastal Air* бяха установени важни области, в които има необходимост от подобрение, за да се гарантира спазването на националното законодателство на Танзания и на международните стандарти за безопасност.

(89) По време на посещението *Coastal Air* не можа да докаже съответствие със собствените си процедури и ръководства и бяха констатирани пропуски в документацията, одобряването и вътрешния мониторинг на съответствието на превозвача в множество области, като например организационни права, регистрационни файлове, ръководства, записи и стандарти за обучение.

(90) Оценката на системите за техническо обслужване и за управление на поддържането на летателната годност на *Coastal Air* разкри няколко критични недостатъка, които имат пряко отражение върху безопасността на полетите и спазването на нормативните изисквания. Освен това грешките при въвеждането на данни в системата за наблюдение на летателната годност са довели до неподходящи интервали на планиране на техническото обслужване, което подкопава надеждността и обхвата на проследяването на техническото обслужване.

(91) Броят и естеството на пропуските, установени по време на посещението, показват системни слабости както в звеното за вътрешен мониторинг на съответствието на *Coastal Air*, така и в надзорните дейности на TCAA. По-конкретно много от установените пропуски е трябвало да бъдат открити по време на процеса на сертифициране чрез редовни надзорни дейности или чрез собствените механизми на въздушния превозвач за осигуряване на безопасност.

(92) Посещението за оценка на място от страна на Съюза показа, че въпреки че Танзания е създала правна рамка, уреждаща гражданското въздухоплаване, регулаторната ѝ система е изправена пред значителни предизвикателства, свързани с правната точност, ефективното прилагане и навременното адаптиране към променящите се международни стандарти за безопасност, което води до правни и оперативни несъответствия, подкопаващи способността на Танзания да изпълнява изцяло задълженията си по Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване („Чикагската конвенция“). Забележките, произтичащи от посещението за оценка на място от страна на Съюза, бяха включени в доклад, представен на TCAA и одобрен от него.

(93) Като част от текущите дейности на Комисията по наблюдение по отношение на цялостното състояние на безопасността в Танзания на 30 април 2025 г. се проведе техническа среща с участието на Комисията, Агенцията, държавите членки и TCAA. Срещата имаше двойна цел: да се преразгледа ПКД, разработен в отговор на посещението за оценка на място от страна на Съюза, и да се информира TCAA относно подготовката за предстоящото изслушване пред Комитета на ЕС за авиационна безопасност, насрочено за 13 май 2025 г.

(94) Различни варианти на ПКД бяха представени преди и след техническата среща. Версията, предоставена за обсъждане по време на техническата среща, разкри усилията на ТСАА да отговори на забележките, отправени по време на посещението за оценка на място от страна на Съюза. При последвалите обсъждания обаче бяха установени редица значителни пропуски в действията на ТСАА, а именно липсата на задълбочени анализи на първопричините с цел установяване и справяне с основните системни проблеми, липсата на подходяща документация в подкрепа на докладваните коригиращи действия и продължаващото неспазване на приложимите изисквания за безопасност на въздухоплаването.

(95) Специално внимание беше обърнато на представеното от ТСАА изчисление на необходимия брой персонал в областта на летателната експлоатация, което беше счетено за нереалистично по отношение на прогнозните часове, разпределени за ключови дейности, като например подготовката на основни проверки във връзка със САО или последващите действия във връзка с констатациите от инспекциите. Предоставената впоследствие преработена версия на ПКД беше видимо подобрена що се отнася до по-реалистичното определяне на броя на необходимите инспектори, но отново липсваше анализ на свързаните с това потребности от обучение и времето, необходимо за завършване на обучението, преди инспекторите да могат да започнат да изпълняват задълженията си.

(96) Техническата среща потвърди, че макар ТСАА да е отбелязал известен напредък по отношение на отправените забележки, включително чрез незабавна техническа подкрепа, започнала непосредствено след посещението за оценка на място от страна на Съюза, все още са налице съществени пропуски. Беше установено, че редица действия, включени в представения от ТСАА ПКД, са реактивни по своя характер, като липсват съдържателни превантивни мерки. В случаите, когато имаше такива мерки, те като цяло бяха повърхностни и не предоставяха надеждна гаранция за устойчивост.

(97) С писмо от 14 април 2025 г. Комисията уведоми ТСАА, че случаят на Танзания е бил включен в дневния ред на заседанието на Комитета на ЕС за авиационна безопасност, планирано за 13—15 май 2025 г., и че на ТСАА и на въздушните превозвачи, сертифицирани в Танзания, ще бъде дадена възможност да бъдат изслушани от Комитета на ЕС за авиационна безопасност в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

(98) Преди изслушването ТСАА потвърди, че в него няма да участва нито един въздушен превозвач, сертифициран в Танзания. На 13 май 2025 г. ТСАА беше изслушан от Комитета на ЕС за авиационна безопасност. В представянето на ТСАА пред Комитета на ЕС за авиационна безопасност беше направен общ преглед на напредъка на ТСАА в разработването и прилагането на ПКД след посещението за оценка на място от страна на Съюза. Представянето беше добре структурирано и обхващаше основните категории забележки и препоръки, като предостави общ преглед на ТСАА за това кои забележки и препоръки са приключени, по кои продължава да се работи и по кои все още не са предприети мерки.

(99) Докладваният процент приключени констатации, представен от ТСАА, беше оценен като много нереалистичен, което беше потвърдено от факта, че в няколко случая работата по забележките е била счетена за приключена без адекватна проверка дали е бил взет предвид цялостният обхват на забележката. Например по случая с липсата на квалифициран персонал ТСАА представи въпроса като решен единствено въз основа на плановете и сроковете за набиране на персонал, без да се взема предвид времето, необходимо за съответното обучение и квалификация преди персоналът да може да започне да изпълнява задълженията си.

(100) ТСАА посочи, че е успял да приключи работата си по редица други забележки. Въпреки това, при запитване от страна на Комитета на ЕС за авиационна безопасност, многократно беше доказано, че случаят не е такъв. На въпрос относно процедурата за издаване на удостоверения за летателна годност и контролния списък, които са били преразгледани, за да бъдат спазени изискванията на документ 9760 на ИКАО, отговорът на ТСАА не беше убедителен и не бяха представи ясни доказателства, че задачата е била изпълнена. Също така на въпрос относно наскоро приетия процес на надзор, основан на риска, по-специално по отношение на съдържанието и прилагането на рисковите профили на въздушните превозвачи, отговорът на ТСАА не беше еднозначен и не беше показано добро разбиране или ефективно прилагане на принципите за надзор, основан на риска.

(101) Комисията и Комитетът на ЕС за авиационна безопасност признават положените усилия за мобилизирането както на човешки, така и на финансови ресурси, и насърчават ТСАА да продължи тези усилия. Те подчертават значението на ангажимента на правителството на Танзания по този въпрос и изразяват ясен ангажимент да продължат да подкрепят и да си сътрудничат с ТСАА в усилията му за подобряване на капацитета му за надзор над безопасността. Като част от тази дейност по непрекъснато наблюдение се очакват редовен диалог и доклади за напредъка, както и организиране на технически срещи в бъдеще с цел преглед на постигнатия напредък.

(102) Въз основа на всички налични доказателства, включително оценката на място от страна на Съюза, се стига до заключението, че TCAA не разполага с необходимия капацитет и възможности за ефективен надзор над авиационните дейности в Танзания в съответствие с международните стандарти за безопасност. Пропуските в управлението на персонала, обучението на персонала, управлението на качеството, процесите на сертифициране и надзор над въздушните превозвачи показват, че TCAA не е в състояние да осигури трайно съответствие с тези стандарти.

(103) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, бе преценено, че списъкът на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да се измени така, че всички сертифицирани в Танзания въздушни превозвачи да бъдат включени в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

(104) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали въздушните превозвачи, сертифицирани в Танзания, действително спазват съответните международни стандарти за безопасност, посредством приоритетното извършване на наземни инспекции на въпросните въздушни превозвачи.

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

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

(107) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета на ЕС 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 I към настоящия регламент;

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

Член 2

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

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

Съставено в Брюксел на 3 юни 2025 година.

За Комисията,
от името на председателя,
Apostolos TZITZIKOSTAS
Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ I

„*ПРИЛОЖЕНИЕ A*

СПИСЪК НА ВЪЗДУШНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ, КОИТО СА ПРЕДМЕТ НА ОПЕРАТИВНА ЗАБРАНА В ГРАНИЦИТЕ НА СЪЮЗА, С ИЗКЛЮЧЕНИЯ ([1])

Наименование на юридическото лице на въздушния превозвач, посочено в неговото CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (CAO) или на лиценз за въздушен превозвач	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Зимбабве
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Венесуела
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Иран
FLY BAGHDAD	007	FBA	Ирак
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Ирак
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Афганистан, включително			**Афганистан**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	CAO 009	AFG	Афганистан
KAM AIR	CAO 001	KMF	Афганистан
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Ангола, с изключение на *TAAG Angola Airlines* и *Heli Malongo*, включително			**Ангола**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Ангола
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Неизвестен	Ангола
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Ангола
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Неизвестен	Ангола
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Неизвестен	Ангола
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Неизвестен	Ангола
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Ангола
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Армения, включително			**Армения**
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Армения
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Армения
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Армения

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

Наименование на юридическото лице на въздушния превозвач, посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на лиценз за въздушен превозвач	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Армения
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Армения
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Армения
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Армения
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Армения
SKYBALL	AM AOC 073	N/A	Армения
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Конго (Бразавил), включително			**Конго (Бразавил)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Конго (Бразавил)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Конго (Бразавил)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Конго (Бразавил)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Конго (Бразавил)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Неизвестен	Конго (Бразавил)
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Демократична република Конго (ДРК), включително			**Демократична република Конго (ДРК)**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Демократична република Конго (ДРК)

Наименование на юридическото лице на въздушния превозвач, посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на лиценз за въздушен превозвач	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Демократична република Конго (ДРК)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Джибути, включително			**Джибути**
DAALLO AIRLINES	Неизвестен	DAO	Джибути
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Екваториална Гвинея, включително			**Екваториална Гвинея**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Екваториална Гвинея
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Неизвестен	Екваториална Гвинея
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Еритрея, включително			**Еритрея**
ERITREAN AIRLINES	САО № 004	ERT	Еритрея
NASAIR ERITREA	САО № 005	NAS	Еритрея
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Киргизстан, включително			**Киргизстан**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Киргизстан
AEROSTAN	08	BSC	Киргизстан

Наименование на юридическото лице на въздушния превозвач, посочено в неговото CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (CAO) или на лиценз за въздушен превозвач	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Киргизстан
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Киргизстан
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Киргизстан
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Киргизстан
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Киргизстан
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Неизвестен	Киргизстан
HELI SKY	47	HAC	Киргизстан
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Киргизстан
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Киргизстан
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Киргизстан
SKY JET	60	SJL	Киргизстан
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Киргизстан
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Киргизстан
TEZ JET	46	TEZ	Киргизстан
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Либерия.			**Либерия**
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Либия, включително			**Либия**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Либия
AIR LIBYA	004/01	TLR	Либия
AL MAHA AVIATION	030/18	Неизвестен	Либия
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Либия
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Либия
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Либия
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Либия
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Либия
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Либия
PETRO AIR	025/08	PEO	Либия
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Непал, включително			**Непал**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Неизвестен	Непал
ALTITUDE AIR	085/2016	Неизвестен	Непал

Наименование на юридическото лице на въздушния превозвач, посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на лиценз за въздушен превозвач	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Непал
FISHTAIL AIR	017/2001	Неизвестен	Непал
SUMMIT AIR	064/2010	Неизвестен	Непал
HELI EVEREST	086/2016	Неизвестен	Непал
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Непал
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Неизвестен	Непал
MAKALU AIR	057A/2009	Неизвестен	Непал
MANANG AIR PVT	082/2014	Неизвестен	Непал
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Неизвестен	Непал
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Неизвестен	Непал
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Непал
SAURYA AIRLINES	083/2014	Неизвестен	Непал
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Непал
SIMRIK AIR	034/2000	Неизвестен	Непал
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Непал
SITA AIR	033/2000	Неизвестен	Непал
TARA AIR	053/2009	Неизвестен	Непал
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Непал
Следните въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Русия			**Русия**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Русия
AVIACOMPANY „AVIASTAR-TU“ CO. LTD	458	TUP	Русия
IZHAVIA	479	IZA	Русия
JOINT STOCK COMPANY „AIR COMPANY „YAKUTIA“	464	SYL	Русия
JOINT STOCK COMPANY „RUSJET“	498	RSJ	Русия
JOINT STOCK COMPANY „UVT AERO“	567	UVT	Русия
JOINT STOCK COMPANY „SIBERIA AIRLINES“	31	SBI	Русия
JOINT STOCK COMPANY „SMARTAVIA AIRLINES“	466	AUL	Русия
JOINT-STOCK COMPANY „IRAERO“ AIRLINES	480	IAE	Русия

Наименование на юридическото лице на въздушния превозвач, посочено в неговото CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (CAO) или на лиценз за въздушен превозвач	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
JOINT-STOCK COMPANY „URAL AIRLINES“	18	SVR	Русия
JOINT STOCK COMPANY „ALROSA AIR COMPANY“	230	DRU	Русия
JOINT STOCK COMPANY „NORDSTAR AIRLINES“	452	TYA	Русия
JS AVIATION COMPANY „RUSLINE“	225	RLU	Русия
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Русия
LLC „NORD WIND“	516	NWS	Русия
LLC „AIRCOMPANY IKAR“	36	KAR	Русия
LTD. I FLY	533	RSY	Русия
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Русия
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY „AEROFLOT — RUSSIAN AIRLINES“	1	AFL	Русия
„ROSSIYA AIRLINES“ JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Русия
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Русия
„UTAIR AVIATION“ JOINT STOCK COMPANY	6	UTA	Русия
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Сао Томе и Принсипи, включително			**Сао Томе и Принсипи**
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Сао Томе и Принсипи
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Сиера Леоне			**Сиера Леоне**
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Судан, включително			**Судан**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Судан
BADR AIRLINES	35	BDR	Судан
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Судан
ELDINDER AVIATION	8	DND	Судан
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Судан
HELEJETIC AIR	57	HJT	Судан
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Судан

Наименование на юридическото лице на въздушния превозвач, посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на лиценз за въздушен превозвач	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Судан
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Судан
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Судан
SUN AIR	51	SNR	Судан
TARCO AIR	56	TRQ	Судан
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Суринам, включително			**Суринам**
BLUE WING AIRLINES N.V.	SR/BWA-02/2010	BWI	Суринам
FLY ALL WAYS N.V.	SR/FAW-06-2015	EDR	Суринам
GUM AIR N.V.	SR/GUM-03-2010	GUM	Суринам
SAMAVCO N.V. (VORTEX AIR SERVICES)	SR/VORTEX-9-2019	Неизвестен	Суринам
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	Неизвестен	Суринам
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Суринам
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	Неизвестен	Суринам
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	Неизвестен	Суринам
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Танзания, включително			**Танзания**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	Неизвестен	Танзания
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	Неизвестен	Танзания
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Танзания
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	Неизвестен	Танзания
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	Неизвестен	Танзания
AS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	Неизвестен	Танзания
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Танзания
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Танзания
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	Неизвестен	Танзания
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Танзания

Наименование на юридическото лице на въздушния превозвач, посочено в неговото CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (CAO) или на лиценз за въздушен превозвач	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Танзания
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	Неизвестен	Танзания
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	Неизвестен	Танзания
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	Неизвестен	Танзания
JAMBO AVIATION LTD.	TCAA/AOC/070	Неизвестен	Танзания
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	Неизвестен	Танзания
LEVEL UP AVIATION LTD.	TCAA/AOC/076	Неизвестен	Танзания
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	Неизвестен	Танзания
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	Неизвестен	Танзания
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	Неизвестен	Танзания
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	Неизвестен	Танзания
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	Неизвестен	Танзания
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Танзания
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	REG	Танзания
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	Неизвестен	Танзания
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	Неизвестен	Танзания
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	Неизвестен	Танзания
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	Неизвестен	Танзания
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	Неизвестен	Танзания
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	Неизвестен	Танзания
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	Неизвестен	Танзания
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	Неизвестен	Танзания
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	Неизвестен	Танзания
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	Неизвестен	Танзания“

ПРИЛОЖЕНИЕ II

„*ПРИЛОЖЕНИЕ Б*

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

Наименование на юридическото лице на въздушния превозвач, посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО)	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора	Тип на въздухоплавателните средства с ограничение	Регистрационни знаци и (ако има такива) производствени серийни номера на въздухоплавателните средства с ограничение	Държава на регистрация
IRAN AIR	IR.AOC.100	IRA	Иран	Всички въздухоплавателни средства от типа Fokker F100 и от типа Boeing B747	Въздухоплавателни средства от типа Fokker F100, както е посочено в САО; въздухоплавателни средства от типа Boeing B747, както е посочено в САО.	Иран
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Корейска народнодемократична република	Целият флот с изключение на: 2 ВС тип TU 204.	Целият флот с изключение на: P-632, P-633.	Корейска народнодемократична република“

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