РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2022/862 НА КОМИСИЯТА

от 1 юни 2022 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 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 установен 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 беше предоставена и от трети държави и международни организации. Въз основа на постъпилата информация списъкът следва да бъде актуализиран.

(3) Комисията информира всички засегнати въздушни превозвачи — пряко или чрез органите, отговарящи за регулаторния надзор върху 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 приложения 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, създаден с член 15 от Регламент (ЕО) № 2111/2005 („Комитет на ЕС за авиационна безопасност“).

(5) Комисията информира Комитета на ЕС за авиационна безопасност за продължаващите съвместни консултации, които се провеждат съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005 и Регламент (ЕО) № 473/2006 на Комисията ([3]) с компетентните органи и въздушните превозвачи на Армения, Ирак, Казахстан, Молдова, Пакистан, Русия и Южен Судан. Комисията информира Комитета на ЕС за авиационна безопасност и за състоянието на авиационната безопасност в Екваториална Гвинея, Конго Бразавил, Мадагаскар и Суринам.

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

([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 (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).

([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).

(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 съгласно 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 отстраняване на несъответствията 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 предоставянето на информация на международната въздухоплавателна общност, по-специално чрез инструмента за партньорство за съдействие при прилагането на безопасността на въздухоплаването, предоставен от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), относно оказваната от Съюза и неговите държави членки техническа помощ на трети държави за повишаване на авиационната безопасност в целия свят.

(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 като Агенцията анализира 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, няколко 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 важна за безопасността информация 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 въздушни превозвачи, сертифицирани от Армения.

(13) На 29 април 2022 г. Комисията, Агенцията, държавите членки и Комитетът за гражданско въздухоплаване на Армения (CAC) проведоха техническа среща, по време на която CAC представи актуална информация относно мерките, предприети след техническата среща, проведена на 3 ноември 2021 г., за отстраняване на установените пропуски по отношение на безопасността. Основните мерки са изменението на законодателството в областта на гражданското въздухоплаване и съпътстващите разпоредби, подобренията, свързани със структурата и персонала на CAC, и актуализирането на системата на CAC за управление на квалификацията и обучението на неговите инспектори, включително допълнително първоначално и периодично обучение и обучение на работното място. Освен това CAC обясни, че е разработил допълнителни процедури за надзор и контролни списъци в различни области и е изготвил националния план за авиационна безопасност и разпоредбата за докладване на събития, свързани с безопасността, които трябва да бъдат приети през 2022 г. Всички тези материали ще бъдат внимателно разгледани от Комисията и Агенцията.

([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).

([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).

(14) CAC предостави актуализация на мерките, предприети във връзка с плана за коригиращи действия (ПКД) по отношение на коментарите, направени по време на посещението за оценка на място от страна на Съюза през 2020 г. Тези мерки включваха актуализиране на процесите на планиране и обучение на човешките ресурси, на няколко процедури и контролни списъци с цел подобряване на дейностите по надзор над безопасността, въвеждане на електронна база данни в подкрепа на надзорните дейности и разработване на система за докладване на събития, свързани с безопасността.

(15) Освен това, като част от усилията на Съюза да помогне на CAC да намери решение за потребностите си от подобряване на авиационната безопасност, през март 2022 г. Агенцията стартира специален технически проект, насочен към укрепване на надзора над безопасността на CAC в областта на летателната експлоатация и летателната годност.

(16) Въз основа на цялата налична информация се счита, че CAC е постигнал някои забележителни подобрения в своя капацитет за надзор над безопасността. Признава се също така, че CAC изглежда решен да продължи усилията си за по-нататъшно развитие на капацитета си за надзор и за отстраняване на изразените опасения във връзка с безопасността. Независимо от тези положителни промени, до момента не са предоставени достатъчно сериозни доказателства, че CAC е отстранил ефективно всички недостатъци, установени по време на посещението за оценка на място през февруари 2020 г., довели до решението за налагане на оперативна забрана в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/736. Предоставената информация за потенциалните подобрения изисква допълнителна проверка чрез допълнителни технически срещи и евентуално чрез потвърждение на място.

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

(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 чрез приоритетно извършване на наземни инспекции на въпросните въздушни превозвачи.

Въздушни превозвачи от Ирак

(19) През декември 2015 г. с Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/2322 на Комисията ([7]) в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 беше включен въздушният превозвач *Iraqi Airways*.

(20) През февруари 2022 г. Иракският орган за гражданско въздухоплаване (ICAA) и *Iraqi Airways* представиха на Комисията информация за действията и мерките, предприети за подобряване на техните системи и капацитет за надзор и управление на безопасността. Въз основа на получената информация Комисията отбелязва, че е постигнат известен напредък по отношение на установените опасения във връзка с безопасността. Бяха установени обаче някои недостатъци, включително качеството на контролните списъци, използвани от инспекторите от ICAA за процесите на сертифициране и надзор, както и плана за обучение на ICAA и неговото прилагане. Оценката на резултатите от надзора на ICAA показа няколко недостатъка, по-специално в начина, по който се изготвят констатациите от надзора и се гарантира тяхното проследяване. В това отношение беше отбелязано също така, че инспекторите от ICAA не са предприели подходящи мерки за правоприлагане, когато това е било необходимо.

(21) Оценката на информацията, предоставена от *Iraqi Airways*, показа, че въздушният превозвач е постигнал значителен напредък в различни области. Беше отбелязано, че въздушният превозвач е наел услугите на външен консултант за целите на одита на въздушния превозвач и разработването на ПКД, който понастоящем се прилага.

(22) Беше стартирана програма за мониторинг на полетните данни с цел допълнително подобряване на количеството данни, които трябва да бъдат анализирани и използвани за разработване на мерки за подобряване на безопасността. Освен това беше създадена вътрешна система за докладване, бяха стартирани срещи по въпросите на безопасността на различни стратегически равнища и бяха преразгледани някои от ръководствата на организацията.

(23) Независимо от горепосочения напредък остават редица предизвикателства, включително факта, че все още предстои да бъдат инсталирани няколко софтуерни приложения в областта на техническото обслужване, летателната експлоатация и управлението на документи. Въздушният превозвач трябва също така да подобри своите функции и процедури, свързани с намиране на решения по констатациите от надзора, направени от ICAA. Освен това, въпреки че *Iraqi Airways* е разработил система за управление на качеството (СУК), изглежда че превозвачът не е в състояние да предприеме подходящи последващи действия във връзка с всички констатации, направени в рамките на тази система.

([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).

(24) На 14 декември 2021 г. и на 4 май 2022 г., по искане на Ирак и като част от дейностите на Комисията по непрекъснато наблюдение, Комисията, Агенцията, държавите членки, ICAA и *Iraqi Airways* проведоха техническа среща. И в двата случая ICAA представи напредъка, който е постигнал в отговор на опасенията във връзка с безопасността, по отношение на способността си да гарантира ефективен надзор над безопасността в страната, и по-специално по отношение на надзора над *Iraqi Airways*. *Iraqi Airways* представи постигнатия напредък с цел преодоляване на установените преди това пропуски по отношение на безопасността, които в крайна сметка доведоха до отрицателно решение за ОТД, прието от Агенцията, както и други свързани с това подобрения на безопасността.

(25) ICAA и *Iraqi Airways* демонстрираха ясна визия и амбиция за подобряване на спазването на нормативните изисквания и на нивото на безопасност. Въпреки това все още са необходими допълнителни подобрения. Комисията ще продължи да работи с ICAA и *Iraqi Airways* като наблюдава и подпомага усилията им за подобряване на техния капацитет за надзор и управление на безопасността. В този контекст беше отбелязано, че Агенцията ще стартира проект за техническа помощ през 2022 г. в подкрепа на усилията на ICAA за подобряване на надзора над авиационната безопасност в Ирак.

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

(27) 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 чрез приоритетно извършване на наземни инспекции на всички въпросни въздушни превозвачи.

(28) В случай че постъпи важна за безопасността информация, разкриваща наличие на непосредствени рискове за безопасността вследствие на неспазване на съответните международни стандарти за безопасност, Комисията може да бъде принудена да предприеме допълнителни действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Казахстан

(29) През декември 2016 г. въздушните превозвачи, сертифицирани в Казахстан, бяха заличени от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 с Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/2214 на Комисията ([8]), с изключение на *Air Astana*, който беше заличен от приложение Б през 2015 г. с Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/2322.

(30) През октомври 2021 г., като част от непрекъснатото наблюдение от страна на Комисията над системата за надзор над безопасността в Казахстан, експерти от Комисията, Агенцията и държавите членки (екип за оценка) проведоха посещение за оценка на място от страна на Съюза в Казахстан в помещенията на Комитета за гражданско въздухоплаване на Казахстан (CAC KZ) и в авиационната администрация на Казахстан (AAK), както и в помещенията на трима въздушни превозвачи, сертифицирани в Казахстан, а именно *Air Astana, Jupiter Jet* и *Qazaq Air*.

(31) На 2 февруари 2022 г. AAK изпрати до Комисията ПКД за отстраняване на пропуските, констатирани и докладвани от екипа за оценка. Комисията, заедно с Агенцията, направи оценка на ПКД за отстраняване на пропуските и предостави коментари на CAC KZ и AAK, както и предложения за корекции.

(32) На 27 и 28 април 2022 г. Комисията, Агенцията, държавите членки и представителите на CAC KZ и AAK проведоха техническа среща. Целта на тази среща бе да се извърши преглед на разработването и изпълнението на ПКД от CAC KZ и AAK, както и на предприети от CAC KZ и AAK свързани с плана действия, за да се гарантира ефективното съответствие на тяхната система за надзор над безопасността със съответните международни стандарти за безопасност.

(33) Въз основа на представения ПКД и на обсъжданията и доказателствата, предоставени по време на техническата среща, беше отбелязано, че е постигнат напредък по отношение на коментарите, направени по време на посещението за оценка на място. Очевидно е, че всички коментари са разгледани до известна степен и че за някои от тях може да се счита, че е намерено решение.

([8]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/2214 на Комисията от 8 декември 2016 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 по отношение на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза (ОВ L 334, 9.12.2016 г., стр. 6).

(34) Срещата показа, че CAC KZ и AAK все още трябва да предоставят на Комисията допълнителни разяснения и доказателства относно някои предприети действия и мерки. Комисията също така поиска от CAC KZ и AAK да преразгледат ПКД, като доразвият анализа на първопричините за недостатъците по отношение на безопасността, установени по време на посещението за оценка на място от страна на Съюза, с цел той да бъде обсъден на следващата техническа среща.

(35) Като последващо действие във връзка с разискванията на Комитета на ЕС за авиационна безопасност от ноември 2021 г. и както беше потвърдено по време на техническата среща през април 2022 г. Комисията покани CAC KZ, AAK и въздушния превозвач *Air Astana]* на изслушване пред Комитета на ЕС за авиационна безопасност на 17 май 2022 г.

(36) По време на това изслушване CAC KZ и AAK представиха на Комисията и на Комитета на ЕС за авиационна безопасност преглед на въведената система за гарантиране на надзора над безопасността на сертифицираните в Казахстан въздушни превозвачи. Те разясниха националния план на Казахстан за развитие на безопасността, който включва мерки за подобряване на ефективността на въздушния транспорт на Казахстан, включително ефективното прилагане на съответните международни стандарти за безопасност. Освен това AAK докладва за последните промени по отношение на организационната си структура, размера на авиационния сектор в Казахстан, както и за резултатите от координираната мисия на ИКАО за проверка, проведена през август 2021 г.

(37) Като подчертаха ангажимента си за непрекъснато подобряване, CAC KZ и AAK представиха на Комисията и на Комитета на ЕС за авиационна безопасност цялостен и подробен преглед на изпълнението на ПКД, разработен въз основа на резултатите от посещението за оценка на място от страна на Съюза през октомври 2021 г. Той включва определените за в бъдеще стратегически цели, като например измененията на правната рамка на Казахстан, ръководствата и процедурите на AAK, продължаването на подобренията в системата за управление на качеството и по-нататъшното подобряване на ефективното прилагане на съответните международни стандарти за безопасност.

(38) По време на изслушването CAC KZ и AAK се ангажираха да информират Комисията за по-нататъшните действия във връзка с останалите коментари, направени по време на посещението за оценка на място от страна на Съюза през 2021 г. Освен това те се ангажираха да продължат диалога по въпросите на безопасността, включително чрез предоставяне на съответната информация във връзка с безопасността и чрез допълнителни срещи поне два пъти годишно или когато Комисията прецени за необходимо.

(39) Данните сочат, че мерките, предприети от CAC KZ и AAK, вече допринасят за укрепване на капацитета им за надзор над авиационните дейности в Казахстан. Необходими са обаче допълнителни подобрения по отношение на способността им да следят за това операциите на въздушните превозвачи, сертифицирани в Казахстан, да се извършват в съответствие със съответните международни стандарти за безопасност, включително чрез осигуряване на подходящи ресурси за такива дейности по надзор над безопасността.

(40) Въз основа на представената информация изглежда, че от октомври 2021 г. насам CAC KZ и AAK са постигнали забележителен напредък в прилагането на съответните международни стандарти за безопасност. Комисията и Агенцията отбелязаха намерението си да продължат да подкрепят CAC KZ и AAK в усилията им за по-нататъшно укрепване на системата за авиационна безопасност в Казахстан.

(41) По време на изслушването въздушният превозвач *Air Astana* направи преглед на флота, с който разполага понастоящем, както и на наличните ресурси и съоръжения. Превозвачът описа своята стабилна и добре разработена система за управление на безопасността (СУБ) и системата за управление на качеството. Въздушният превозвач отбеляза, че използва набор от софтуерни инструменти, за да интегрира данните за управлението на безопасността, качеството и риска, включително системата за управление на риска от умора.

(42) При запитване от страна на Комитета на ЕС за авиационна безопасност въздушният превозвач също така информира за надзорните дейности, извършени от AAK върху *Air Astana* през 2021—2022 г., и потвърди подобренията във взаимодействието си с CAC KZ и AAK.

(43) Въз основа на обсъжданията Комитетът на ЕС за авиационна безопасност стигна до заключението, че следва да се обърне особено внимание на непрекъснатото наблюдение на положението с безопасността и развитието на ситуацията в Казахстан, включително чрез редовни доклади за напредъка от CAC KZ и AAK, както и на възможността те да бъдат поканени на друго изслушване на бъдещо заседание на Комитета на ЕС за авиационна безопасност.

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

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

(46) В случай че постъпи важна за безопасността информация, разкриваща наличие на непосредствени рискове за безопасността вследствие на неспазване на съответните международни стандарти за безопасност, Комисията може да бъде принудена да предприеме допълнителни действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Молдова

(47) През ноември 2021 г. с Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/2070 на Комисията ([9]) въздушните превозвачи от Молдова бяха заличени от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006, с изключение на *Air Moldova*, *Aerotranscargo*, и *Fly One*, които никога не са били включени нито в приложение А, нито в приложение Б.

(48) С писмо от 31 март 2022 г. Органът за гражданско въздухоплаване на Молдова (CAAM) предостави актуализирана информация относно дейностите по надзор над безопасността за периода от ноември 2021 г. до март 2022 г. В допълнение към актуализацията на КПД, разработен въз основа на посещението на Съюза за оценка на място през септември 2021 г., предоставената от CAAM информация включваше и актуализации по отношение на последните изменения на молдовската национална законодателна рамка в областта на въздухоплаването.

(49) След като разгледа получената информация и документация, Комисията счита, че останалите коментари, по които не са били предприети действия и които произтичат от посещението за оценка на място през септември 2021 г., са били успешно разгледани и може да се считат за затворени. С оглед на постигнатия напредък Комисията счита, че е достатъчно CAAM да изпраща годишна актуализация, докато не бъде взето друго решение.

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

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

(52) В случай че постъпи важна за безопасността информация, разкриваща наличие на непосредствени рискове за безопасността вследствие на неспазване на съответните международни стандарти за безопасност, Комисията може да бъде принудена да предприеме допълнителни действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Пакистан

(53) През март 2007 г. *Pakistan International Airlines* беше включен в приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006 с Регламент (ЕО) № 235/2007 на Комисията ([10]), а впоследствие — през ноември 2007 г., беше заличен с Регламент (ЕО) № 1400/2007 на Комисията ([11]).

(54) На 24 юни 2020 г. в изявление на пакистанския федерален министър на въздухоплаването се посочва, че голям брой свидетелства за летателна правоспособност, издадени от пакистанския орган за гражданско въздухоплаване (PCAA), са били получени чрез измама.

([9]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/2070 на Комисията от 25 ноември 2021 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 421, 26.11.2021 г., стр. 31).

([10]) Регламент (ЕО) № 235/2007 на Комисията от 5 март 2007 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 66, 6.3.2007 г., стр. 3).

([11]) Регламент (ЕО) № 1400/2007 на Комисията от 28 ноември 2007 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 311, 29.11.2007 г., стр. 12).

(55) Този факт, както и очевидната липса на ефективен надзор над безопасността от страна на РСАА, накара Агенцията да прекрати временно разрешенията на ОТД на *Pakistan International Airlines* и *Vision Air*, считано от 1 юли 2020 г.

(56) На 1 юли 2020 г. Комисията реши да започне консултации с РСАА в съответствие с член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 473/2006. В този контекст Комисията, в сътрудничество с Агенцията и държавите членки, организира редица технически срещи с РСАА — съответно на 9 юли и 25 септември 2020 г., 15 и 16 март 2021 г., 15 октомври 2021 г., както и на 16 март 2022 г.

(57) По време на тези срещи бяха обсъдени различни въпроси, по-специално надзорът над въздушните превозвачи, сертифицирани от Пакистан, включително техните СУБ. Комисията поиска информация и фактология, за да провери дали не е подобна ситуацията и в ред други области, като например лицензирането на кабинния екипаж, лицензирането на инженери по техническото обслужване или сертифицирането на въздушни превозвачи.

(58) Информацията, обменена с РСАА на 16 март 2022 г., беше съсредоточена върху резултатите от неотдавнашното посещение по линия на Всеобщата програма на ИКАО за одит на надзора за безопасност (USOAP). Комисията подчерта, че ще бъде обърнато дължимото внимание на съдържанието на одитния доклад, за да се определят следващите стъпки от нейния процес на консултации относно списъка за авиационна безопасност. По време на срещата РСАА представи преглед на основните аспекти на доклада и се ангажира след финализирането му да го представи на Комисията.

(59) След получаване на доклада Комисията отбеляза, че в него не се посочват областите, в които се изискват незабавни коригиращи действия. Независимо от това, макар че в доклада се посочва, че повечето от елементите за изпълнение на отговорностите на РСАА са налице, се отбелязва необходимостта РСАА да изменя, допълва или подобрява насоките и процедурите, особено в областта на лицензирането на пилоти. Освен това се отбелязва необходимостта от подобряване на националното законодателство на Пакистан чрез включване на разпоредби относно политиката за правоприлагане и неограничен достъп на инспектиращия персонал, за да се гарантира ефективен надзор.

(60) Въз основа на наличната информация и обмена с РСАА Комисията признава усилията на РСАА да приеме ПКД за отстраняване на установените пропуски по отношение на безопасността. Комисията, със съдействието на Агенцията и държавите членки, отбелязва, че след посещението на ИКАО по линия на USOAP Пакистан преминава през значим процес на развитие, включително промени в своето първично законодателство в областта на въздухоплаването.

(61) Въз основа на това, за да определи дали са необходими по-нататъшни действия съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията ще продължи да работи с РСАА и да наблюдава напредъка, постигнат по отношение на надзора над безопасността в Пакистан. Чрез тези дейности по непрекъснато наблюдение ще се определи кога да се извърши посещение за оценка на място от страна на Съюза.

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

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

(64) В случай че постъпи важна за безопасността информация, разкриваща наличие на непосредствени рискове за безопасността вследствие на неспазване на съответните международни стандарти за безопасност, Комисията може да бъде принудена да предприеме допълнителни действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Русия

(65) На 8 април 2022 г. въздушните превозвачи от Русия, които са експлоатирали едно или повече от въздухоплавателните средства, посочени в съображение 4 или 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/594 на Комисията ([12]), с Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/594 бяха включени в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

(66) На 28 април 2022 г. Руската федерална агенция за въздушен транспорт (FATA) уведоми Комисията, че счита за неоснователни всички твърдения за нарушения на международните стандарти за гражданско въздухоплаване, както и всякакви опасения във връзка с безопасността, посочени в Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/594. FATA обаче не предостави никаква информация в подкрепа на твърдението си.

(67) Като част от дейностите си по непрекъснато наблюдение Комисията установи, че са налице доказателства, че въздушният превозвач *I Fly* е вписал въздухоплавателните средства, посочени в съображение 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/594, в регистъра на въздухоплавателните средства на Русия и че съзнателно е експлоатирал тези въздухоплавателни средства в нарушение на съответните международни стандарти за безопасност. Вписването на въздухоплавателните средства в регистъра на Русия е извършено без съгласието на собствениците и без последващо сътрудничество, свързано с безопасността, от страна на Ирландския въздухоплавателен орган, в качеството му на призната държава на регистрация на тези въздухоплавателни средства.

(68) В съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/594 и общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че по отношение на въздушните превозвачи от Русия списъкът на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да бъде изменен, за да се включи *I Fly* в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

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

Въздушни превозвачи от Южен Судан

(70) В приложение А или приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006 никога не са били включвани въздушни превозвачи, сертифицирани в Южен Судан.

(71) През последните четири години в Южен Судан са настъпили четири произшествия с фатален изход и няколко други произшествия и сериозни инциденти, често с въздухоплавателни средства с подозрителни регистрационни знаци.

(72) На 26 март 2021 г. Комисията започна консултации с Органа за гражданско въздухоплаване на Южен Судан (SSCAA) в съответствие с член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 473/2006.

(73) При последвалата размяна на кореспонденция SSCAA съобщи, че действието на свидетелството за авиационен оператор (САО) на *South Sudan Supreme Airlines*, чието въздухоплавателно средство е участвало в произшествие с фатален край, е временно прекратено и че поради подозрения, свързани с регистрацията на въздухоплавателното средство, участвало в това произшествие, SSCAA прави преглед на всички оператори на въздухоплавателни средства и САО в страната. Освен това SSCAA съобщи, че са в ход действия за подобряване в областта на разработването и прегледа на разпоредбите, ръководствата и обучението. На 5 ноември 2021 г. бяха предоставени документи, които включват информация относно програмата на SSCAA за инспекции, надзор и одит, както и доклади за прегледите на някои въздушни превозвачи и на регистрирани в чужбина въздухоплавателни средства, опериращи в Южен Судан.

(74) На 28 март 2022 г. SSCAA предостави отговорите си на въпросника, изпратен от Комисията на 26 март 2021 г. Според тях SSCAA все още не е разработил и внедрил ефективна система за надзор. Освен това SSCAA отбелязва, че макар да не е издавал лицензи или САО и че няма регистрирани въздухоплавателни средства в страната, SSCAA е издал разрешения за експлоатация на въздухоплавателни средства, регистрирани в чужбина, за да изпълняват полети в Южен Судан. Няма доказателства за каквато и да е надзорна дейност, водеща до издаването на такива разрешения или до съответното непрекъснато наблюдение.

([12]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/594 на Комисията от 8 април 2022 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 114, 12.4.2022 г., стр. 49).

(75) На 22 февруари 2022 г. Комисията уведоми SSCAA за намерението си да включи прегледа на състоянието на надзора над гражданското въздухоплаване в Южен Судан в дневния ред на следващото заседание на Комитета на ЕС за авиационна безопасност и покани SSCAA на изслушване пред Комитета на ЕС за авиационна безопасност на 18 май 2022 г.

(76) По време на изслушването SSCAA предостави на Комисията и на Комитета на ЕС за авиационна безопасност преглед на организационната си структура, както и информация относно размера на авиационния сектор в Южен Судан. Органът описа функциите на различните дирекции на SSCAA и техните отговорности и предостави обща информация за своя персонал. Беше обяснено, че SSCAA все още е силно зависим от подкрепата на Агенцията за надзор на безопасността и сигурността на гражданското въздухоплаване на Източноафриканската общност (EAC-CASSOA) за създаването на разпоредби в областта на гражданското въздухоплаване и за разработването на ефективен процес на надзор. Във връзка с това SSCAA отбеляза, че всяка помощ и подкрепа за неговите усилия ще бъдат приветствани.

(77) SSCAA потвърди, че не е издавал САО и все още не е създал регистър на въздухоплавателните средства. Въпреки това SSCAA съобщи, че след обучение, което EAC-CASSOA ще осигури на 23 май 2022 г., той очаква да постигне целта за създаване на регистър на въздухоплавателните средства и за изграждане на капацитет за сертифициране на въздушни превозвачи чрез 5-етапния процес на сертифициране съгласно насоките на ИКАО.

(78) SSCAA уведоми Комисията и Комитета на ЕС за авиационна безопасност, че е издал 24 разрешения за въздушни операции на чуждестранни въздушни превозвачи и че някои от тези одобрени въздушни превозвачи изпълняват вътрешни полети в страната. Изглежда, че това е единствената дейност по сертифициране, извършвана от SSCAA. SSCAA описа процеса на издаване на такива разрешения чрез валидиране на САО, което включва проверка на документацията и физическа проверка на въздухоплавателните средства. Тази информация обаче беше предоставена едва по време на изслушването и не беше възможно да се провери как протича процесът на валидиране.

(79) По време на изслушването SSCAA също така даде пример за принудителни действия, предприети срещу чуждестранен въздушен превозвач чрез отнемане на разрешението за опериране, когато SSCAA установява, че свидетелството за авиационен оператор на въздушния превозвач е било отнето от неговия компетентен орган.

(80) Комисията и Комитетът на ЕС за авиационна безопасност взеха под внимание факта, че няма въздушен превозвач, за който SSCAA да има регулаторни надзорни отговорности, тъй като не е издал нито едно САО, и че всички въздушни операции в страната се извършват от въздушни превозвачи, чието САО е издадено от чуждестранни органи. Вследствие на това, като се вземат предвид общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, няма въздушен превозвач, сертифициран от SSCAA, който да отговаря на условията за действие на равнището на Съюза.

(81) Освен това Комисията и Комитетът на ЕС за авиационна безопасност взеха под внимание индикациите на SSCAA, че той не възнамерява да издава САО, докато не изгради капацитет за сертифициране и надзор, което ще му позволи да прилага и налага съответния международен стандарт за безопасност.

(82) В съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията смята, че по отношение на въздушните превозвачи от Южен Судан няма основания за изменение на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза.

(83) Като част от непрекъснатите си дейности по наблюдение Комисията ще продължи да следи отблизо положението с безопасността в Южен Судан. Комитетът на ЕС за авиационна безопасност стигна до заключението, че следва да се обърне специално внимание на положението с безопасността и развитието на ситуацията в Южен Судан, а от SSCAA следва да се изисква да представя редовни доклади относно постигнатия напредък по отношение на определянето на разпоредби в областта на гражданското въздухоплаване, разработването на ефективен процес на надзор над безопасността и капацитета за издаване на САО. Ако Комисията узнае за непосредствен риск за безопасността, произтичащ от неспазване на съответните международни стандарти за безопасност, като например издаването на САО при липса на адекватен капацитет за сертифициране и надзор на SSCAA, може да се наложи тя да предприеме допълнителни действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005, като например налагането на оперативна забрана на съответните въздушни превозвачи и включването им в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

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

(85) 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 чувствителната 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 се публикуват и да влязат в сила непосредствено след тяхното приемане.

(86) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета за авиационна безопасност, създаден съгласно член 15 от Регламент (ЕО) № 2111/2005,

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 1 юни 2022 година.

За Комисията,
от името на председателя,
Adina VĂLEAN
Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ I

„*ПРИЛОЖЕНИЕ A*

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

Име 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 оперативния лиценз	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Венесуела
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Суринам
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Иран
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Ирак
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Нигерия
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Зимбабве
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**
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Армения
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Армения
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Армения

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

FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		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)**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	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	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	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)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Джибути, включително			**Джибути**
DAALLO AIRLINES	Неизвестен	DAO	Джибути
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа 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	CAO 004	ERT	Еритрея
NASAIR ERITREA	CAO 005	NAS	Еритрея
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Киргизстан, включително			**Киргизстан**
AEROSTAN	*08*	*BSC*	Киргизстан
AIR COMPANY AIR KG	50	Неизвестен	Киргизстан
AIR MANAS	17	MBB	Киргизстан
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Киргизстан
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Киргизстан
HELI SKY	47	HAC	Киргизстан
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Киргизстан
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Киргизстан
TEZ JET	46	TEZ	Киргизстан
VALOR AIR	07	VAC	Киргизстан
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа 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
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 органа 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
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**

AFRICA'S CONNECTION	10/CAO/2008	ACH	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
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“

ПРИЛОЖЕНИЕ II

„*ПРИЛОЖЕНИЕ Б*

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

Име 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	FS100	IRA	Иран	Всички въздухоплавателни средства тип Fokker F100 и тип Boeing B747	Въздухоплавателни средства тип Fokker F100, както е посочено в САО; въздухоплавателни средства тип Boeing B747, както е посочено в САО.	Иран
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Северна Корея	Целият самолетен парк с изключение на: 2 ВС тип TU-204.	Целият самолетен парк с изключение на: P-632, P-633.	Северна Корея“

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