2024/3137

16.12.2024 г.

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2024/3137 НА КОМИСИЯТА

от 13 декември 2024 година

за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 по отношение на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана или на 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]) се определя списъка 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 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 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 по безопасност на въздухоплаването.

(5) В рамката на Регламент (ЕО) № 2111/2005 и Делегиран регламент (ЕС) 2023/660 на Комисията ([3]) Комисията информира комитета на ЕС по безопасност на въздухоплаването за текущите консултации с компетентните органи и с въздушни превозвачи от Армения, Ирак, Киргизстан, Пакистан, Суринам и Танзания. Комисията също така информира комитета на ЕС по безопасност на въздухоплаването за състоянието на безопасността на въздухоплаването в Конго Бразавил, Египет, Кения, Либия, Мали, Непал 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 по безопасност на въздухоплаването за техническите оценки, извършени за целите на първоначалната оценка и непрекъснатото наблюдение на разрешенията за оператор от трета държава („ОТД“), издадени по силата на Регламент (ЕС) № 452/2014 на Комисията ([4]).

(7) Агенцията също така информира Комисията и комитета на ЕС по безопасност на въздухоплаването за резултатите от анализа на наземните инспекции, проведени 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 по безопасност на въздухоплаването 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 по безопасност на въздухоплаването 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 по безопасност на въздухоплаването.

(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 в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 бяха включени въздушни превозвачи, сертифицирани в Армения ([6]).

(13) През първото тримесечие на 2024 г. ИКАО извърши посещение в Комитета за гражданско въздухоплаване на Армения („CAC“) по Всеобщата програма за одит на надзора за безопасност („USOAP“), при което бяха установени сериозни недостатъци в безопасността в областта на сертифицирането на въздушните превозвачи. Одитът показа, че процесът на сертифициране на арменските въздушни превозвачи се основава на остарели изисквания и липсва структуриран и систематичен подход за издаване на свидетелства за авиационен оператор („CAO“).

([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).

(14) Освен това одитът разкри съществени предизвикателства по отношение на способността на Армения да гарантира ефективен надзор на безопасността на въздухоплаването, което значително намали резултата ѝ за ефективност на изпълнението, а също и критични слабости в области като разрешаването на проблеми, свързани с безопасността, и задълженията за надзор.

(15) Що се отнася до сериозните недостатъци в безопасността в областта на сертифицирането на въздушните превозвачи, през април 2024 г. беше стартирана специална инициатива за помощ с цел бързо разрешаване на тази ситуация. До август 2024 г. ситуацията беше разрешена, но са необходими допълнителни усилия за справяне с други проблеми, свързани с надзора на безопасността, установени по време на одита USOAP, за които САС е разработил план за коригиращи действия.

(16) На 13 ноември 2024 г., като част от дейностите на Комисията по непрекъснато наблюдение, се проведе техническа среща с участието на Комисията, Агенцията, държавите членки и САС. По време на срещата бяха разгледани последните развития и напредъкът в укрепването на системата на САС за надзор на безопасността, включително актуална информация за регулаторните и оперативните подобрения.

(17) Може да се отбележи, че Армения е постигнала напредък в актуализирането на своите разпоредби за безопасност на въздухоплаването и капацитета си за надзор в отговор на забележките от посещението за оценка на място от страна на Съюза, проведено през 2020 г. Този напредък включва наемане и обучение на персонал, преразглеждане на разпоредбите и свързаните с тях процедури за изпълнение, провеждане на надзорни дейности и предприемане на мерки за правоприлагане, например спиране от експлоатация на опасни въздухоплавателни средства и засилване на спазването на изискванията от страна на въздушните превозвачи.

(18) Въпреки тези усилия, на техническата среща на 13 ноември 2024 г. се стигна до заключението, че все още няма достатъчно доказателства, които да оправдаят облекчаването на оперативните ограничения върху въздушните превозвачи, сертифицирани в Армения, наложени с Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/736. Необходими са допълнителни оценки на доказателствата в подкрепа на мерките, приети от САС, за да се определят подходящите следващи стъпки, които да бъдат предприети, включително евентуално ново посещение в Армения от страна на Съюза за оценка на място през 2025 г.

(19) 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.

(20) 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

(21) 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 Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/2322 на Комисията ([7]) и съответно с Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/2691 на Комисията ([8]).

(22) На 22 октомври 2024 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 на 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 актуална информация за усилията си за подобряване на своята законодателна и регулаторна рамка, както и за резултатите от надзора.

([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).

(23) Пак тогава ICAA отбеляза, че през юли 2024 г. е ангажирал консултантски екип в подкрепа на регулаторното си развитие и за укрепване на своя капацитет за надзор. Беше отчетен напредък в изпълнението на препоръките от проектите за техническа помощ, осъществени от Агенцията през 2017 г. и 2023 г., по-специално при привеждането на процедурите за летателна експлоатация и лицензиране на персонала в съответствие с регламенти (ЕС) № 965/2012 и № 1178/2011 ([9]) на Комисията.

(24) ICAA информира Комисията за измененията, внесени в иракския закон за гражданското въздухоплаване, които понастоящем са в последен на одобрение. Освен това ICAA е постигнал напредък в преодоляването на недостига на ресурси, като е назначил четирима инспектори по полетни операции и един инспектор по безопасност в кабината, като продължават усилията за наемане на двама допълнителни инспектори по летателна годност. Освен това той е започнал разработването на държавна програма на Ирак по безопасност („ДПБ“) и актуализирането на процедурите за изготвяне на правила и на обучението на инспектори в области като опасни товари и управление на рисковете вследствие на умора. Изпълнението на тези актуализации обаче остава непълно.

(25) Въпреки че тези усилия се признават, ICAA продължава да се сблъсква с предизвикателства, включително с критичен недостиг на квалифициран персонал за инспекции на хеликоптери и на летателната годност. За да се справи с това, ICAA започна петгодишна програма за обучение на 14 новоназначени младши инженери в областта на въздухоплаването, чиято цел е да се квалифицират като инспектори по летателна годност и да се намали зависимостта от международни експерти.

(26) Комисията поиска от ICAA да потвърди дата за отложеното посещение от страна на Съюза за оценка на място, което първоначално беше планирано за първото тримесечие на 2024 г., но беше пренасрочено по искане на ICAA за четвъртото тримесечие на 2024 г. В отговор на това ICAA предложи допълнително пренасрочване на посещението за второто или третото тримесечие на 2025 г. с предпочитание за септември 2025 г. в зависимост от напредъка, постигнат междувременно.

(27) 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, на които е наложена оперативна забрана в Съюза.

(28) 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.

(29) 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

(30) През октомври 2006 г. с Регламент (ЕО) № 1543/2006 на Комисията в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 бяха включени въздушни превозвачи, сертифицирани в Киргизстан ([10]).

(31) На 16 юли 2024 г., като част от дейностите на Комисията по непрекъснато наблюдение, беше проведена техническа среща с представители на Държавната агенция за гражданско въздухоплаване към Министерския съвет на Киргизката република („SCAA“).

(32) По време на тази среща SCAA представи актуална информация относно усилията си за преодоляване на недостатъците в безопасността, довели до включването на въздушни превозвачи, сертифицирани в Киргизстан, в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006, както и други мерки, предприети за подобряване на капацитета и възможностите на SCAA за надзор на безопасността.

([9]) Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 311, 25.11.2011 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([10]) 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).

(33) По този повод Комисията представи на SCAA резултатите от оценката, извършена въз основа на информацията и документацията, предоставена от SCAA в началото на 2024 г. Оценката обхващаше области като програмите за обучение, процесите на надзор, системата за докладване на събития, свързани с безопасността, процедурите за лицензиране и цялостната оперативна ефективност.

(34) Оценката, извършена от Комисията, разкри няколко недостатъка в програмите на SCAA за обучение на служителите. Програмата за обучение на инспектори, макар и да съдържа необходимите елементи, свързани с техните задължения, не съдържа ясни подробности за изпълнението и графика, по-специално по отношение на включването на изискваните курсове за обучение на работното място за новопостъпили служители.

(35) Комисията отбеляза, че броят на инспекторите изглежда недостатъчен за осигуряването на ефективен надзор над сектора на въздухоплаването в Киргизстан. Недостигът на помощен административен персонал налага допълнителен натиск върху инспекторите, които трябва да изпълняват допълнителни административни задачи, ограничавайки по този начин способността им да се съсредоточат върху сертифицирането и надзора. По отношение на финансирането и ресурсите SCAA посочи планираните увеличения на заплатите и ресурсите, но не предостави конкретни подробности относно наличието на бюджет.

(36) В оценката бяха посочени също така недостатъците в системата на SCAA за докладване на събития, свързани с безопасността, по-специално по отношение на липсата на изчерпателна база данни за инцидентите и произшествията. Освен това беше посочено, че тя е неясна и неефективна, без систематичен подход за събиране и анализиране на данните за инциденти и произшествия.

(37) Комисията установи няколко пропуска в надзорните дейности на SCAA. Надзорът над няколко въздушни превозвачи и организации за техническо обслужване се извършва в непълен обем, или изобщо не се извършва. Предоставените документи за надзора бяха неясни и в тях отсъстваха подробно разписани процедури, необходими за извършването на ефективна оценка. Освен това не е създадена система за съответствие или звено за вътрешен одит, въпреки твърденията за подготовка за сертифициране по ISO 9001. Това породи допълнителни опасения относно способността на SCAA да гарантира последователно придържане към международните стандарти за безопасност.

(38) На 24 октомври 2024 г. по искане на SCAA в Брюксел се проведе втора среща, по време на която SCAA призна предизвикателствата, пред които е изправена. За да отговори на тези предизвикателства SCAA представи стратегически план за преобразуване, насочен към привеждане на киргизките стандарти в областта на въздухоплаването в съответствие с международните стандарти за безопасност. При сегашното си ръководство SCAA инициира няколко организационни подобрения, като преструктуриране на вътрешната си рамка, въвеждане на нов финансов модел и завършване на разработването на анализ на пропуските, който е съобразен с международните стандарти за безопасност. Тези усилия отразяват ангажимента на SCAA да отстрани недостатъците в надзора на безопасността и да засили сътрудничеството си с Комисията.

(39) Като признава значението на устойчивия и измерим напредък в подобряването на капацитета за надзор на безопасността, показан от SCAA, Комисията подчертава необходимостта SCAA да продължи да предоставя ясни доказателства за значими подобрения, преди да предвиди бъдещо посещение от страна на Съюза за оценка на място в Киргизстан. В подкрепа на тези усилия Комисията, посредством Агенцията, ще изпълни през 2025 г. специален проект за техническа помощ. Тази инициатива ще се съсредоточи върху оценка на пътната карта на SCAA, осигуряване на целево обучение и подобряване на вътрешните процедури за надзор, като крайната цел е да се постигне съответствие с международните стандарти за безопасност и да се улесни изключването на Киргизстан от списъка на ЕС за авиационната безопасност.

(40) Понастоящем обаче няма достатъчно обосновани доказателства, за да се потвърди, че SCAA ефективно се е справил с всички недостатъци в безопасността, които са довели до оперативната забрана, наложена с Регламент (ЕО) № 1543/2006 на Комисията.

(41) 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.

(42) 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 Пакистан

(43) През март 2007 г. в приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006 с Регламент (ЕО) № 235/2007 на Комисията ([11]) беше включен въздушният превозвач *Pakistan International Airlines („PIA“)*, а впоследствие през ноември 2007 г. беше заличен от същото приложение с Регламент (ЕО) № 1400/2007 на Комисията ([12]).

(44) Като резултат от разискванията на комитета на ЕС по безопасност на въздухоплаването през май 2024 г., експерти от Комисията, Агенцията и държавите членки проведоха техническа среща на 18 и 19 септември 2024 г. През първия ден беше оценен планът за коригиращи действия, представен от Органа за гражданско въздухоплаване на Пакистан („PCAA“) и предварително прегледан от Комисията и Агенцията. PCAA предостави поисканите разяснения и подкрепяща документация. През втория ден бяха извършени поредица от проверки на място в областта на полетните операции, лицензирането на персонал, летателната годност, системата за управление на качеството („СУК“) и системата за управление на безопасността („СУБ“). Тези проверки представляваха непланирани дистанционни проверки с цел получаване на повече информация относно способността на органа да извършва ефективен надзор след посещението, извършено от Съюза през ноември 2023 г.

(45) През 2020 г. Агенцията временно отне разрешенията на *PIA* и *Vision Air* за ОТД. Временното отнемане ще продължи, докато на Агенцията не бъдат представени проверими данни, че PCAA може да осъществява ефективен надзор над своите въздушни оператори, че недостатъците в надзора са отстранени и че въздушните превозвачи са предприели подходящи мерки за всички констатирани недостатъци. Информацията, получена сега, ще помогне на Агенцията във връзка с решението за евентуално отменяне на временното отнемане на ОТД на *PIA* и *Vision Air*, както и за предоставянето на разрешение за ОТД на *Airblue Limited*.

(46) На техническата среща се стигна до заключението, че всички елементи на плана за коригиращи действия са били изпълнени и не са констатирани сериозни недостатъци. Остава още работа, но всички предприети стъпки изглеждат сигурни и последователни.

(47) В заключенията от техническата среща беше установено, че PCAA е в процес на преминаване от реактивен към проактивен подход в надзора на безопасността. В това отношение PCAA е решил проблема с липсата на инспектиращ персонал в областта на летателните стандарти, което беше критичен въпрос по време на посещението от страна на Съюза за оценка на място. С цел да се предотврати повтарянето на подобна ситуация, бяха предприети редица действия, включително по-добра рационализация на дейностите, длъжностни характеристики, които са подходящи за изпълнението на задачите, използване на инструменти за изчисляване на необходимите ресурси във връзка с променящите се нужди, осигуряване на достатъчен бюджет за набиране на персонал и за обучение, политика за задържане на персонала и мерки за избягване на конфликти на интереси между инспекторите и организациите под техен надзор.

(48) В заключенията на техническата среща се призна, че PCAA е постигнал значителен напредък в преодоляването на най-сериозните недостатъци в безопасността. Все още има нужда от подобрения на аспекти като идентифицирането на констатациите, тяхната правилна категоризация и управление. Очаква се също така подобрение и при наземните инспекции, тъй като обучението на наземните инспектори приключи съвсем наскоро. Що се отнася до обучението на инспекторите, настоящият екип на инспекторите по летателни стандарти е напълно обучен, но все още се нуждае от придобиване на опит. Необходимо е приемането на по-нататъшни действия по всички тези елементи в средносрочен и дългосрочен план. PCAA постигна съгласие да информира редовно Комисията за постигания напредък.

(49) Извършен е преглед на последните инспекции на *Airblue Limited* и *PIA* във връзка със САО. Не бяха открити сериозни недостатъци.

(50) Необходимо е подобрение в областта на СУК. Въпреки че контролът на документацията остава неоптимален, е постигнат значителен напредък. Това включва осигуряване на последователност на констатациите и еднаквото им управление във всички области, както и въвеждането на единен софтуер за управление на констатациите във всички области.

([11]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/235/oj).

([12]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1400/oj).

(51) Разработването на ДПБ е на ранен етап. РСАА е поел ангажимент да въведе тази програма възможно най-скоро, по-конкретно докладването на събития, свързани с безопасността, и класификацията на рисковете.

(52) Като цяло не бяха открити значителни проблеми, свързани с безопасността. След техническата среща може да се направи заключението, че РСАА е постигнал съществен напредък, което се подкрепя от информацията, събрана по време на техническата среща.

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

(54) 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, посредством приоритетното извършване на наземни инспекции на въпросните въздушни превозвачи.

(55) 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 Суринам

(56) През юли 2010 г., след първоначално включване в списъка през юни 2006 г. и последващо изключване през ноември 2007 г., въздушният превозвач *Blue Wing Airlines* отново беше включен в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 с Регламент (ЕС) № 590/2010 на Комисията ([13]) заради проверени доказателства за свързани с него сериозни недостатъци, определени при докладването на недостатъците от наземните инспекции, извършени от държавите членки, както и заради две произшествия с фатален изход.

(57) На 26 юни 2023 г. Комисията и Агенцията организираха дистанционна техническа среща с Органа за безопасност на гражданското въздухоплаване на Суринам („CASAS“). Тази среща се проведе на базата на редица контакти с CASAS, както и с *Blue Wing Airlines*, в периода от ноември 2018 г. до май 2022 г., с цел възобновяване на официалните консултации с CASAS, като се има предвид времето, изминало от първоначалния контакт през май 2019 г. Във връзка с това на 11 септември 2023 г. Комисията поиска изчерпателен набор от информация и документация от CASAS за целите на оценката на капацитета и способността на CASAS за надзор на безопасността за осемте въздушни превозвачи, сертифицирани в Суринам, един от които, *Surinam Airways*, притежава разрешение за ОТД от юли 2016 г.

(58) Резултатите от оценката на информацията и документацията, предоставени от CASAS, показаха сериозни недостатъци в безопасността, доказани с непълното състояние на основните програми за надзор, съмнения относно обучението и квалификацията на проверяващия персонал, повтарящи се сериозни констатации и лошо управление на констатациите.

(59) На 23 октомври 2024 г. беше проведена техническа среща между експерти от Комисията, Агенцията, държавите членки и CASAS. По този повод бяха потвърдени както естеството, така и количеството на недостатъците, установени при оценката на получените информация и документация.

(60) А именно, продължават да съществуват опасения относно способността на CASAS да гарантира ефективен надзор над въздушните превозвачи, които са под негов надзор. Това се доказва от положението в дирекциите за полетни операции и лицензиране на персонала, които изглеждат със сериозен недостиг на персонал, както и от програмите за надзор, които не се изпълняват според предвиденото в тях. Обучението и квалификацията на инспекторите също е повод за загриженост. Одобряването и продължаването на САО са тревожни аспекти, тъй като много от необходимите процедури не съществуват, а представените са много базови и са неподходящи за целта. Това показва, че надзорните дейности на CASAS се извършват предимно само когато е наложително. Беше отбелязано също така повтарянето на едни и същи сериозни констатации в одитните доклади от различните години. Освен това беше установено, че повечето процедури на органа не са в съответствие с последните актуализации на международните стандарти за безопасност.

([13]) Регламент (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).

(61) Предвид очевидната липса на напредък на CASAS по отношение на осигуряването на подходящо равнище на капацитета и способността за надзор на безопасността, Комисията информира комитета на ЕС по безопасност на въздухоплаването, че възнамерява да организира посещение от страна на Съюза за оценка на място в Суринам през първото тримесечие на 2025 г.

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

(63) 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.

(64) 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 Танзания

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

(66) *Air Tanzania Company Limited („Air Tanzania“)* подаде заявление за разрешение за ОТД на 23 август 2023 г. Агенцията направи оценка на заявлението за ОТД на *Air Tanzania* в съответствие с изискванията, определени в Регламент (ЕС) № 452/2014 на Комисията.

(67) При извършването на оценката Агенцията повдигна въпроса за неспособността на *Air Tanzania* да отговори на установените недостатъци в безопасността. По-специално тя установи, че *Air Tanzania* не е поддържала контрол над програмата си за летателно обучение, особено по отношение на осигуряване на включване в периодичното обучение на летателния екипаж на всички видове извънредни ситуации и специални процедури, например неизправност в двигателите, корпуса или някоя от системите, пожар и други критични сценарии. С оглед на значителния брой сериозни недостатъци, установени по време на оценката, Агенцията установи, че тази ситуация показва системна слабост на въздушния превозвач, която застрашава безопасността и представлява сериозна опасност за полетните операции. В последствие *Air Tanzania* не успя да докаже съответствие със съответните международни стандарти за безопасност.

(68) Неспособността на *Air Tanzania* да се справи с тези недостатъци в безопасността, беше допълнително демонстрирана от представянето на неприемлив план за коригиращи действия за разрешаването на установените проблеми. В резултат на това *Air Tanzania* не успя да докаже съответствие с приложимите международни стандарти за безопасност. Агенцията стигна до заключението, че по-нататъшното оценяване няма да доведе до издаване на разрешение на *Air Tanzania*, тъй като въздушният превозвач не отговаря на изискванията на Регламент (ЕС) № 452/2014 на Комисията. Вследствие на това на 12 април 2024 г. Агенцията отхвърли заявлението на *Air Tanzania* за ОТД на основание, че въздушният превозвач не отговаря на изискванията за безопасност.

(69) На 2 май 2024 г. Комисията, в рамките на Регламент (ЕС) № 2111/2005 и Регламент (ЕС) 2023/660, поиска от Органа за гражданско въздухоплаване на Танзания (TCAA) изчерпателен набор от информация и документация. Това искане беше отправено, за да се оценят капацитетът и способността на TCAA да упражнява надзор над безопасността по отношение на въздушните превозвачи, сертифицирани в Танзания.

(70) Исканата информация обхваща ключови аспекти на организационната структура на TCAA, квалификацията на персонала, програмите за обучение и процесите на надзор, включително управлението на недостатъците в безопасността, коригиращите действия и системите за докладване на събития, свързани с безопасността. Освен това искането съдържа изискване за предоставяне на подробности за произшествията и инцидентите, процесите на сертифициране и лицензиране на притежателите на CAO и пилотите, както и надзора на организациите за поддържане на летателната годност и за техническо обслужване на въздухоплавателните средства.

(71) Поисканите информация и документация бяха предоставени от TCAA на 7 юни 2024 г. и разкриха значителни недостатъци в разпределението на персонала и в ефективността на надзора, по-специално липсата на яснота относно разпределението на инспекторите между ключовите функции, което поражда опасения за достатъчността на ресурсите за ефективния надзор на летателната годност, полетните операции и лицензирането на персонала.

(72) Освен това беше установено, че процесите на обучение и получаване на квалификация от инспекторите са недостатъчни, като липсват ясни насоки за специализирано обучение, структурирани оценки на ефективността и за периодично обучение. Тези недостатъци могат да застрашат способността на персонала на TCAA да извършва ефективен надзор на безопасността. Освен това процедурите на TCAA за надзор бяха непълни или напълно отсъстващи в някои критични области, например за ръководствата по надзора в ключова област като лицензирането на персонала.

(73) Записите на дейностите на TCAA по сертифициране и надзор разкриха няколко недостатъка, включително непоследователно използване на формуляри за специални одобрения, недостатъчен надзор на поддържането на летателната годност на въздушните превозвачи, неподходящи последващи действия във връзка с констатациите, свързани с безопасността, непредприети коригиращи действия в продължителни периоди и повтарящи се проблеми с безопасността, първопричините, за които не са били отстранени успешно.

(74) На 10 октомври 2024 г., като част от дейностите си по непрекъснато наблюдение, Комисията, Агенцията и представители на TCAA проведоха техническа среща. По този повод TCAA подчерта ролята си на регулатор в сектора на гражданското въздухоплаване в Танзания, действащ в съответствие със Закона за гражданското въздухоплаване на Танзания и с приложенията на ИКАО, като обявената цел е гарантиране на безопасността в съответствие с международните стандарти за безопасност. Въпреки това продължават да съществуват значителни предизвикателства пред ефективното прилагане на тези нормативни актове, което възпрепятства пълното привеждане в съответствие с международните стандарти за безопасност.

(75) Освен това TCAA представи текущите си инициативи за укрепване на своята система за надзор на безопасността. Те включват разработването на ориентирани към постигането на резултати планове за наблюдение, въвеждането на всеобхватна система за обучение на инспектори и преразглеждането на разпоредбите за гражданското въздухоплаване с цел привеждане в съответствие с променящите се стандарти на ИКАО. Тези усилия са подкрепени от планове за изграждане на капацитет в сектора на въздухоплаването и от по-голяма ангажираност със заинтересованите страни от отрасъла, за да се улесни ефективното прилагане на регулаторните изисквания. Въпреки че тези мерки се признават, трайните недостатъци, като пропуски в обучението на инспектори, неотстранени проблеми, констатирани при одитите, и неподходяща документация за процедурите, подчертават необходимостта от допълнителни действия за укрепване на механизмите за надзор.

(76) С писмо от 18 октомври 2024 г. Комисията уведоми *Air Tanzania* и TCAA, че случаят на *Air Tanzania* е бил включен в дневния ред на заседанието на комитета на ЕС по безопасност на въздухоплаването, което ще се проведе между 19 и 21 ноември 2024 г., и че на *Air Tanzania* и TCAA ще бъде дадена възможност да бъдат изслушани от комитета на ЕС по безопасност на въздухоплаването в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

(77) *Air Tanzania* и TCAA бяха изслушани от комитета на ЕС по безопасност на въздухоплаването на 20 ноември 2024 г. *Air Tanzania,* в представянето си по време на изслушването, описа подробно усилията за справяне с констатациите, свързани с процеса на издаване на разрешение за ОТД, включително анализ на пропуските в СУБ, промени в ръководството по управление на безопасността, както и актуализации на ръководствата по експлоатация и на списъка на минималното оборудване. Въздушният превозвач също така е разработил тридесет и шестмесечен план за повтарящо се обучение за предотвратяване и възстановяване от критични ситуации, зимни операции и обработка на опасни товари. Освен това той е въвел процедури за проследяване на квалификациите на екипажа за маршрута и летището, както и контролни процедури за компонентите, използвани при сложни условия, и за компонентите с ограничен срок на експлоатация, за да се подобрят практиките за експлоатация и летателната годност.

(78) Членовете на комитета на ЕС по безопасност на въздухоплаването изразиха загриженост относно подхода на *Air Tanzania* към цялостното управление на констатациите, и по-специално относно анализа на първопричините. Беше отбелязано, че много от първопричините, представени от въздушния превозвач, просто повтарят констатациите, без да се прави цялостен анализ за установяване на първоначалните системни или процедурни недостатъци. Пример за това е идентифицирането от *Air Tanzania* на шестнадесетте констатации от ниво 2 като основна причина за констатацията от ниво 1, свързана с неспазването на приложимите изисквания на приложение 1 (част ОТД) към Регламент (ЕС) № 452/2014. Това ясно показва, че *Air Tanzania* не се е справила с първопричините за неспособността на въздушния превозвач да изпълни тези изисквания. Отсъствието на задълбочено изследване отслабва ефективността на предложените коригиращи действия, тъй като те са насочени по-скоро към симптомите, отколкото към отстраняване на залегналите в основата системни слабости.

(79) Информацията, предоставена от Air Tanzania, не беше достатъчна по същество за борба с недостатъците в безопасността, на които се основава решението на Агенцията да откаже разрешението за ОТД. Планът за коригиращи действия („ПКД“), представен от Air Tanzania, и по-специално, свързаният с него анализ на първопричините, не показва способност на въздушния превозвач да прилага подходящи мерки за гарантиране на спазването на международните стандарти за безопасност.

(80) При изслушването TCAA представи своята регулаторна рамка и подчерта ангажимента си да осигури надзор на безопасността в съответствие с международните стандарти за безопасност. TCAA докладва за незабавните си действия след отхвърлянето от страна на Агенцията на разрешението за ОТД на *Air Tanzania*, включително специален одит, при който са установени критични области за подобрение, като неефективна СУБ, недостиг на персонал и организационна неефективност.

(81) Освен това TCAA информира комитета на ЕС по безопасност на въздухоплаването, че в отговор на констатациите на Агенцията е създаден специален екип от инспектори за оценка и проверка на преработения ПКД, разработен от *Air Tanzania*. Според TCAA тези усилия са довели до отстраняване на единадесет от деветнадесетте констатации, като работата по останалите констатации е на различни етапи на изпълнение. Конкретните действия, описани от TCAA при изслушването, като одобряването на преработени програми за обучение, измененията на ръководствата по експлоатация и проверката на критични актуализации на квалификацията, като обучение за актуализация на квалификацията на командири, регистър за валидността на квалификациите на екипажа и спазване на директивите за летателната годност, не бяха подкрепени с никакви доказателства. Освен това по време на изслушването се оказа, че TCAA също така не се придържа изцяло към принципите за анализ на първопричините, което поставя под съмнение адекватността и ефективността на неговата оценка на ПКД, представен от *Air Tanzania*.

(82) Поради това в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, беше преценено, че списъкът на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в Съюза, следва да бъде изменен така, че въздушният превозвач *Air Tanzania* да бъде включен в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

(83) С оглед на очевидните недостатъци, установени при контактите с TCAA, Комисията ще извърши, със съдействието на Агенцията и с подкрепата на държавите членки, посещение от страна на Съюза за оценка на място в Танзания.

(84) 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.

(85) При необходимост Комисията може 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.

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

(87) В членове 5 и 6 от Регламент (ЕО) № 2111/2005 се признава необходимостта от бързо, а ако е целесъобразно — 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 Съюза, да се прилагат веднага след тяхното приемане.

(88) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета на ЕС по безопасност на въздухоплаването,

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 13 декември 2024 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 оперативния лиценз	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
AIR TANZANIA	TCAA/AOC/001	ATC	Танзания
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Зимбабве
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Венесуела
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Суринам
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	AOC 009	AFG	Афганистан
KAM AIR	AOC 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

[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, на който не е наложена 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 оперативния лиценз	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Армения
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Армения
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 CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (CAO) или на оперативния лиценз	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	AOC № 004	ERT	Еритрея
NASAIR ERITREA	AOC № 005	NAS	Еритрея
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Киргизстан, включително			**Киргизстан**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Киргизстан

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 оперативния лиценз	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
AEROSTAN	08	BSC	Киргизстан
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

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 оперативния лиценз	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
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 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

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 оперативния лиценз	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
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**
STP AIRWAYS	03/CAO/2006	STP	Сао Томе и Принсипи
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Сиера Леоне			**Сиера Леоне**

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 оперативния лиценз	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
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]

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	Северна Корея	Целият флот с изключение на: 2 ВС от типа TU 204.	Целият флот с изключение на: P-632, P-633.	Северна Корея“

[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, на който не е наложена оперативна забрана, при условие че са спазени съответните стандарти за безопасност.