2025/2476

9.12.2025 г.

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2025/2476 НА КОМИСИЯТА

от 8 декември 2025 година

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

(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 оперiращите въздушни превозвачи и за отмяна на член 9 от Директива 2004/36/ЕО ([1]), и по-специално член 4, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

(1) С Регламент (ЕО) № 474/2006 на Комисията ([2]) беше създаден списъкът на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза.

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

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

(4) Комисията предостави възможност на засегнатите въздушни превозвачи да прегледат всички значими документи, да представят писмени коментари и да направят устно изложение пред Комисията и Комитета на ЕС 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 Ангола, Армения и Киргизстан. Комисията също така информира Комитета на ЕС по безопасност на въздухоплаването за състоянието на безопасността на въздухоплаването в Конго Бразавил, Ирак, Мали, Пакистан, Суринам, Сирия, Танзания, Тунис и Узбекистан.

(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 на оператори 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, 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).

([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).

(7) Агенцията информира Комисията и Комитета на ЕС по безопасност на въздухоплаването 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 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 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 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, държавите членки предприеха определени коригиращи мерки и мерки за правоприлагане, за които информираха Комисията и Комитета на ЕС по безопасност на въздухоплаването.

(11) Държавите членки 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 Ангола

(12) През юли 2007 г. с Регламент (ЕО) № 787/2007 на Комисията ([6]) *TAAG Angola Airlines* беше включен в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006. През ноември 2008 г. с Регламент (ЕО) № 1131/2008 на Комисията ([7]) в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 бяха включени всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Ангола. През юли 2009 г. с Регламент (ЕО) № 619/2009 на Комисията ([8]) *TAAG Angola Airlines* беше прехвърлен в приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006. През април 2019 г. с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/618 на Комисията ([9]) *TAAG Angola Airlines* беше заличен от приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006, а *Heli Malongo* — от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.

([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 (ЕО) № 787/2007 на Комисията от 4 юли 2007 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 на Комисията за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността (ОВ L 175, 5.7.2007 г., стр. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/787/oj).

([7]) Регламент (ЕО) № 1131/2008 на Комисията от 14 ноември 2008 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 306, 15.11.2008 г., стр. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1131/oj).

([8]) Регламент (ЕО) № 619/2009 на Комисията от 13 юли 2009 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 182, 15.7.2009 г., стр. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/619/oj).

([9]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/618 на Комисията от 15 април 2019 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 106, 17.4.2019 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/618/oj).

(13) През първото тримесечие на 2025 г. *TAAG Angola Airlines* беше поставен под засилен надзор от страна на Агенцията съгласно Регламент (ЕС) № 452/2014 след сериозни нерешени проблеми със съответствието в областта на летателната експлоатация, летателната годност, СУБ и системата за качество, установени чрез дейности по непрекъснато наблюдение от страна на Агенцията. В този контекст на 3 и 4 април 2025 г. Агенцията проведе одит в помещенията на *TAAG Angola Airlines*, който доведе до петнадесет констатации от ниво 2, представляващи основната причина за констатация от ниво 1, свързана с несъответствие с приложимите изисквания на приложение 1 (част ТСО) към Регламент (ЕС) № 452/2014. Освен това одитът показа, че дейностите по надзор, извършвани от Националния орган за гражданско въздухоплаване на Ангола (ANAC), са били непълни и под съответните международни стандарти за безопасност.

(14) На 30 април 2025 г. Агенцията уведоми въздушния превозвач за намерението си да спре действието на разрешение за ОТД № EASA.TCO.AGO.0001 и поиска незабавни мерки за намаляване на риска и коригиращи действия до 14 май 2025 г. Впоследствие *TAAG Angola Airlines* представи план за коригиращи действия (ПКД), който беше приет от Агенцията, което доведе до отмяна на спирането на действието на 23 юни 2025 г.

(15) През юни 2025 г., в отговор на искане от ANAC за възобновяване на сътрудничеството с Комисията относно състоянието на надзора над авиационната безопасност в Ангола, Комисията поиска от ANAC да предостави подробна информация за своята организация, функциониране и дейностите по надзор, извършвани по отношение на сертифицираните от него въздушни превозвачи, както и за последващите действия във връзка с препоръките, изложени в доклада за техническа помощ на Агенцията от декември 2020 г.

(16) ANAC не предостави поисканата информация, а вместо това през юли 2025 г. изпрати на Комисията своя генерален план по проекта за подобряване на надзора над безопасността (CSOEP), в който бяха очертани реформи за преструктуриране на ANAC. Предоставената информация обаче не беше достатъчна, за да позволи пълна оценка на текущото състояние на надзора над безопасността в Ангола, тъй като не включваше документацията и разясненията, необходими за оценка на основанието за издаване и продължаване на валидността на свидетелствата за авиационен оператор, нито временните мерки за надзор в очакване на изпълнението на генералния план по CSOEP. Вследствие на това през август 2025 г. Комисията отправи ново искане за предоставяне на документация.

(17) Писмото отговор, предадено от ANAC на Комисията през октомври 2025 г., отново не съдържаше информацията, поискана в писмата на Комисията от юни и август 2025 г. Вследствие на това на 7 ноември 2025 г. Комисията изпрати ново писмо, в което настоятелно призоваваше ANAC да представи част от поисканата преди това информация преди предстоящото заседание на Комитета на ЕС по безопасност на въздухоплаването, а останалите данни да предостави в срок до 15 януари 2026 г. В допълнение Комисията покани ANAC на техническа среща, насрочена за февруари 2026 г., за да се обсъдят действията, предприети от ANAC в рамките на CSOEP, и при необходимост да се направи повторна оценка на решението, прието от Европейската комисия в Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/618 на Комисията, за заличаване на *TAAG Angola Airlines* и *Heli Malongo* от списъка на Съюза на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана.

(18) В отговор на последното искане на Комисията, в писмото си от 13 ноември 2025 г. ANAC предостави определена обща информация, поискана по-рано, включително елементи относно своята организационна структура и функциониране, както и относно въздушните превозвачи, които е сертифицирал. Въпреки че ANAC посочва, че стратегията му се основава на двоен подход, съчетаващ бдително контролиране по настоящата система с дългосрочни усилия за модернизация, предоставената информация на този етап не дава достатъчна увереност по отношение на настоящото съответствие на дейностите му с международните стандарти за безопасност, по-специално по отношение на издаването и продължаването на валидността на сертификатите и свързаните с тях дейности по непрекъснат надзор. Тези въпроси ще бъдат включени в дневния ред на техническата среща, насрочена за февруари 2026 г., в която ANAC потвърди участието си.

(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 Ангола, 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 Ангола, действително спазват съответните международни стандарти за безопасност, посредством приоритетното извършване на наземни инспекции на тези въздушни превозвачи.

(21) 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 Армения

(22) През юни 2020 г. с Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/736 на Комисията ([10]) в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 бяха включени всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Армения.

(23) Като последващо действие във връзка с разискванията на Комитета на ЕС по безопасност на въздухоплаването през май 2025 г. експерти от Комисията, Агенцията и държавите членки проведоха посещение за оценка на място от страна на Съюза в Армения в периода 1—5 септември 2025 г. в Комитета за гражданско въздухоплаване на Армения (CAC). Посещението за оценка на място от страна на Съюза включваше оценка на извадка от два въздушни превозвача, сертифицирани в Армения, а именно *Armenia Airways* и *Shirak Avia*.

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

(25) Оценката потвърди, че CAC е предприел категорични стъпки за изграждане на функционираща система за надзор над безопасността, съобразена със съответните международни стандарти за безопасност. CAC участва в инициативи за непрекъснато подобряване и демонстрира готовност за преодоляване на установените пропуски.

(26) Армения постигна значителен напредък в разработването на всеобхватна рамка от вторично законодателство в областта на въздухоплаването, приведена в съответствие с приложенията на ИКАО и ключови елементи от правилата на ЕС за авиационна безопасност във всички основни области. За да се доразвие този напредък, са необходими непрекъснати усилия за осигуряване на последователно поддържане и навременно прилагане на последните изменения на документите на ИКАО и ЕС. По-специално, системното уведомяване и публикуване на различията все още не е приключило. Освен това Армения не разполага с национални правила за ограничаване на времето за полети и времето за дежурства (FTL) за операции с вертолети. Ускоряването на тези процеси ще спомогне да се гарантира пълното спазване на съответните актуални международни стандарти за безопасност.

(27) CAC е определил ключовите организационни функции, необходими за надзора над безопасността с помощта на мотивиран персонал. Необходимо е допълнително прецизиране, за да се гарантира съответствието между одобрената органиграма и действителната йерархична структура. Освен това са необходими допълнителни разяснения по отношение на командната верига в ситуации, когато отсъстват както председателят, така и заместник-председателят. Въпреки че разпоредбите на държавно равнище позволяват на министъра да определи временен ръководител, получаването на такова правомощие в момент на необходимост може да забави спешни решения за принудително изпълнение, например за определяне на това кой е упълномощен да издаде заповед за спиране от експлоатация за въздухоплавателно средство със значителни пропуски по отношение на безопасността.

(28) CAC е извършил дейности по сертифициране и надзор в областта на въздушните операции и е въвел елементи на основан на риска надзор. Оценката на неотдавнашните дейности по надзор, извършени от CAC, показва, че настоящите процеси невинаги гарантират адекватна проверка на спазването на изискванията от страна на въздушните превозвачи. Например беше одобрен етап на оперативна оценка на електронните „пилотски чанти“, въпреки че не беше предоставена съществена информация относно хардуера, софтуера, плана за демонстрация и необходимите изпитвания. Въпреки че използваните контролни списъци са били формално изпълнени, проверката показа, че ключовите изисквания не са били оценени на практика. Това показва, че използването на инструменти за надзор все още не гарантира систематична и надеждна оценка на оперативната безопасност. Контролните списъци за FTL, предназначени за самолети, бяха използвани за сертифициране на въздушен превозвач, използващ вертолети.

(29) В областта на летателната експлоатация все още е необходим значителен напредък. Поради непоследователни практики на извършване на надзора и липса на цялостни регулаторни разпоредби продължават да се издават сертификати и одобрения, без да се гарантира, че въздушните превозвачи са доказали съответствие с приложимите стандарти за безопасност. В съчетание с ограничените правомощия за правоприлагане, забавените или отменени дейности по надзор и недостатъчния достъп до оперативна документация, тези недостатъци значително намаляват способността на CAC да гарантира непрекъснат и ефективен контрол над безопасността на въздушните превозвачи.

(30) В областта на летателната годност CAC демонстрира солидни възможности за технически надзор и проактивен подход. Разработването на основан на риска метод за надзор е положително развитие, въпреки че вътрешните процедури и мониторингът на съответствието следва да продължат да бъдат укрепвани, за да се гарантира, че всички одобрения и сертификати се издават в пълно съответствие с приложимите международни стандарти за безопасност.

([10]) 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 (OB L 172, 3.6.2020 г., стр. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/736/oj).

(31) На 3 септември 2025 г. екипът на Съюза за оценка извърши посещение на място в *Armenia Airways*.

(32) *Armenia Airways* е определил основните елементи на своите системи за управление на безопасността и мониторинг на съответствието. И двете обаче остават до голяма степен процедурни. Наръчникът за управление на безопасността е общ и не е напълно адаптиран към дейностите на въздушния превозвач, като съществуват несъответствия между политиките за безопасност и за качество. Мониторингът на съответствието не е напълно интегриран в ежедневните операции.

(33) Необходими са подобрения в надзора над обучението на летателния екипаж и оперативната документация. Въпреки че са въведени съответните системи и процедури, електронната платформа, използвана за проследяване на валидността на обучението, съдържаше неточни данни, а извадковият анализ показа, че някои елементи от курса за преподготовка на въздушния превозвач не са били изцяло изпълнени. Освен това ръководството за експлоатация и списъкът на минималното оборудване (MEL) се нуждаят от допълнително адаптиране. Документацията на въздухоплавателните средства невинаги е била попълвана в пълно съответствие с процедурите, с липсващи подписи на командира и вписвания за горивото в техническите дневници, остарели карти и неправилни стандартни маси на пътниците, използвани в документите за затоварването.

(34) От друга страна, договореностите за техническо обслужване и поддържане на летателната годност на *Armenia Airways* бяха оценени като задоволителни, без да се наблюдават съществени проблеми.

(35) На 3 септември 2025 г. екипът на Съюза за оценка извърши посещение на място в *Shirak Avia*.

(36) *Shirak Avia* е определил основните елементи на своите системи за управление на безопасността и мониторинг на съответствието. Те обаче все още са до голяма степен процедурни и не са включени в достатъчна степен в оперативната практика. Наръчникът за управление на безопасността е общ и процесът на управление на промените не гарантира систематично намаляване на рисковете за безопасността. Позоваванията на нормативни актове в Наръчника за мониторинг на съответствието не са точни.

(37) Установени са пропуски в оперативната документация и контрола. Ръководството за експлоатация и MEL са с остаряло и общо съдържание, като неефективният контрол над документите води до множество версии на един и същ MEL. Процедурите за оперативно планиране и управление на горивото не са прилагани последователно, с неправилни изчисления на горивото за непредвидени отклонения и непълни актуализации на експлоатационния полетен план.

(38) Договореностите за техническо обслужване и поддържане на летателната годност в *Shirak Avia* бяха счетени за задоволителни, като не бяха установени значителни пропуски.

(39) В отговор на забележките, направени по време на посещението за оценка на място от страна на Съюза, на 27 октомври 2025 г. CAC представи на Комисията пакет от ПКД, заедно с доказателства за изпълнението на определени действия. ПКД обхващаха областите на законодателството и организацията, държавната програма за безопасност, лицензирането на персонала, летателната годност и въздушните операции.

(40) Въпреки че в ПКД се предвиждат последващи действия и ангажимент за предприемане на действия във връзка с отправените забележки, беше отбелязано, че в повечето от тях липсва анализ на първопричините за установените проблеми или той не е достатъчно подробен. В някои случаи разделите за анализ на първопричините са описателни и в тях не се посочва системният характер на забележките. Следователно не може да се гарантира с пълна увереност, че всички основни причини са отстранени или че предложените коригиращи мерки ефективно ще предотвратят повтаряемостта. Поради това Комисията счита, че методиката за анализ на първопричините, прилагана от CAC, се нуждае от допълнително усъвършенстване и проверка, за да се гарантира устойчивостта и ефективността на прилаганите коригиращи действия.

(41) След искане от страна на CAC да бъде изслушан, с писмо от 22 октомври 2025 г. Комисията уведоми арменския орган, че случаят с Армения ще бъде включен в дневния ред на заседанието на Комитета на ЕС по безопасност на въздухоплаването, насрочено за 19 и 20 ноември 2025 г., на което CAC ще има възможност да представи своето становище във връзка с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

(42) На 19 ноември 2025 г. CAC беше изслушан от Комитета на ЕС по безопасност на въздухоплаването. По време на изслушването делегацията на Армения представи преглед на реформите, проведени от 2020 г. насам, и подчерта действията, предприети за засилване на надзора над безопасността, в т.ч. организационни корекции, усилия за набиране на персонал и въвеждане на вътрешни процедури. CAC докладва, че е приключил работа по 31 от 58-те забележки, направени по време на посещението за оценка на място от страна на Съюза, и счита, че останалите забележки са от процедурно естество.

(43) Въпреки че Комисията и Комитетът на ЕС по безопасност на въздухоплаването отбелязаха описаните усилия, предоставената от CAC информация не подкрепи изцяло изведените заключения. Представените на 27 октомври 2025 г. ПКД не показаха, че първопричините за установените проблеми са били анализирани или отстранени в достатъчна степен. Освен това Комисията и Комитетът на ЕС по безопасност на въздухоплаването не можаха да потвърдят приключването на работата по 31-те забележки, посочени от CAC, тъй като тяхното приключване се основаваше на собственото тълкуване на CAC, а не на доказателства, показващи ефективното намиране на решение. На въпрос по време на изслушването CAC призна, че статусът на няколко забележки може да се наложи да бъде преразгледан, след като бъдат получени коментарите на Комисията относно ПКД.

(44) Комисията и Комитетът на ЕС по безопасност на въздухоплаването също така отбелязаха, че CAC по-скоро е омаловажил няколко пропуска, установени по време на посещението за оценка на място от страна на Съюза. Това включваше пропуски в квалификацията и оправомощаването на инспекторите, като например непълно обучение и неточно определяне на компетентностите, както и лошо управление на констатациите, включително констатации, приключени без коригиращи действия или анализ на първопричините. Освен това слабости, които показват, че надзорните дейности все още не функционират като съгласувана система, като например използването на неподходящи контролни списъци и неконтролирани планове за паралелно наблюдение, бяха представени като незначителни. Тези проблеми показват, че основните системни недостатъци, особено при летателната експлоатация, не са били цялостно преодолени.

(45) CAC изрази становището си, че арменските въздушни превозвачи следва да бъдат заличени от приложение A към Регламент (ЕО) № 474/2006 и предложи премахването на ограниченията да бъде придружено от обвързан със срокове мониторинг. Въз основа на всички налични доказателства обаче, включително оценката на място от страна на Съюза, документите, предоставени от CAC след посещението за оценка на място от страна на Съюза, и изслушването на CAC, Комисията и Комитетът на ЕС по безопасност на въздухоплаването стигнаха до заключението, че коригиращите действия продължават да бъдат непълни и че все още липсва солиден анализ на първопричините. Въпреки постигнатия напредък беше направено заключението, че CAC все още не е отстранил ефективно всички пропуски по отношение на безопасността, довели до оперативната забрана, наложена с Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/736.

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

(47) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията 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 тези въздушни превозвачи.

Въздушни превозвачи от Киргизстан

(48) През октомври 2006 г. с Регламент (ЕО) № 1543/2006 на Комисията [11] в приложение A към Регламент (ЕО) № 474/2006 бяха включени въздушни превозвачи, сертифицирани в Киргизстан.

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

(50) На 7 и 8 октомври 2025 г., като част от дейностите на Комисията по непрекъснато наблюдение по отношение на цялостното състояние на безопасността в Киргизстан, включително капацитета и способностите за надзор над безопасността на SCAA, се проведе техническа среща с участието на Комисията, Агенцията, държавите членки и SCAA.

[11] 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).

(51) По време на тази среща SCAA представи забележителния напредък, постигнат между май и октомври 2025 г. в укрепването на системата за гражданско въздухоплаване на Киргизстан, по-специално във връзка със законодателната рамка, институционалния капацитет и надзорните дейности. Комисията отбеляза, че новият Кодекс за въздухоплаването на Киргизстан е приет от парламента и предстои да бъде обнародван, както и че няколко национални правила за въздухоплаването, с които се транспонират приложения 1, 6, 7 и 8 на ИКАО, са одобрени, с допълнителни проекти, включително транспонирането на приложение 19, които са в процес на консултация. Освен това SCAA докладва за удвояване на персонала в областта на въздушните операции, лицензирането на персонала и летателната годност, както и за създаването на специални екипи за управление на качеството и безопасността. Въведена е цялостна програма за обучение, включваща дейности за обучение на обучаващи, а условията на труд и ИТ инфраструктурата са значително подобрени.

(52) SCAA съобщи, че в очакване на влизането в сила на новата регулаторна рамка е провела процедура по пресертифициране с няколко въздушни превозвача, за да ги подготви за предстоящите нови изисквания за сертифициране. Четири въздушни превозвача участваха в тази дейност, която беше проведена с помощта на новоразработените контролни списъци и процедури. Целта беше както въздушните превозвачи, така и инспекторите от SCAA да се запознаят с новите разпоредби и да се установят потенциалните пропуски преди официалното прилагане на разпоредбите, което да послужи като подготвителна и обучителна дейност за всички участващи страни.

(53) Освен това SCAA представи плановете си за прилагане на основан на риска надзор въз основа на анализ на данните и показателите за работата на въздушните превозвачи, както и за създаване на ясна рамка за правоприлагане с цел преодоляване на опасенията във връзка с безопасността и несъответствията.

(54) По време на двудневната техническа среща Комисията призна напредъка, постигнат от Киргизстан в укрепването на надзора над авиационната безопасност през 2025 г. Значителни подобрения бяха отбелязани при разработването на законодателната и регулаторната рамка, повишаването на институционалния капацитет и установяването на вътрешни процедури в подкрепа на последователното прилагане. Тези постижения отразяват твърдия ангажимент на SCAA и нейното ръководство за постигане на напредък по програмата за реформа в областта на безопасността и за привеждане на националната авиационна система в съответствие с международните стандарти за безопасност. Комисията приветства проактивния и конструктивен подход, демонстриран от генералния директор на SCAA, чието стратегическо ръководство изигра важна роля за провеждането на тези реформи и за поддържането на напредъка в трудна среда, с използване на ползотворен външен експертен опит.

(55) Въпреки това Комисията отбеляза, че прилагането на новата регулаторна рамка е на ранен етап, тъй като първичното и вторичното законодателство все още не бяха влезли в сила към момента на срещата. Следователно все още не може да се разглежда пълно пресертифициране на въздушните превозвачи по новите правила. SCAA беше уведомена, че посещение за оценка на място от страна на Съюза в Киргизстан може да бъде предвидено едва след като новото законодателство стане напълно приложимо и пресертифицирането на всички въздушни превозвачи приключи.

(56) На 7 ноември 2025 г. SCAA предаде на Комисията писмо, съдържащо актуална информация за напредъка, постигнат след техническата среща от 7—8 октомври 2025 г., заедно с подкрепящи доказателства. Предоставената информация обхващаше новостите в областта на правото, въздушните операции, летателната годност, лицензирането на персонала и управлението на безопасността. Няколко от документите бяха представени в окончателен проектен вид и бяха в заключителен етап на одобрение. Освен това SCAA информира Комисията, че Кабинетът на министрите на Киргизката република е приел Заповед № 975-t на 11 ноември 2025 г., с която се разрешава ранното прилагане на изменения Кодекс за въздухоплаването и се дава възможност на SCAA да започне пресертифицирането на националните въздушни превозвачи, считано от 1 декември 2025 г.

(57) Въз основа на обсъжданията, проведени по време на техническата среща, и ангажиментите, потвърдени в писмото на SCAA от 7 ноември 2025 г., Комисията счита, че през март 2026 г. може да се предвиди посещение за оценка на място от страна на Съюза в Киргизстан. Организирането на такова посещение ще зависи от изпълнението на конкретни предварителни условия за безопасност, включително подходящ брой на персонала в рамките на SCAA, подходящ брой въздушни превозвачи, пропорционален на неговия капацитет за надзор, и ефективното прилагане на новите изисквания за сертифициране съгласно изменения Кодекс за въздухоплаването. Беше договорено готовността на Киргизстан да бъде домакин на такова посещение да бъде преразгледана през февруари 2026 г.

(58) Комисията ще продължи да следи отблизо развитието на ситуацията, като обръща особено внимание на процеса на пресертифициране на въздушните превозвачи. Макар да се признават продължаващите усилия на SCAA да укрепи системата си за надзор над безопасността, наличната понастоящем информация все още не предоставя достатъчно проверени доказателства, които да потвърдят, че SCAA ефективно е отстранила всички пропуски по отношение на безопасността, довели до оперативната забрана, наложена с Регламент (ЕО) № 1543/2006 на Комисията.

(59) 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.

(60) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията 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.

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

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

(63) 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 8 декември 2025 година.

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

ПРИЛОЖЕНИЕ I

„*ПРИЛОЖЕНИЕ A*

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

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

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

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

Наименование на юридическото лице на въздушния превозвач, посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на 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	САО № 004	ERT	Еритрея
NASAIR ERITREA	САО № 005	NAS	Еритрея
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Киргизстан, включително			**Киргизстан**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Киргизстан
AEROSTAN	08	BSC	Киргизстан

Наименование на юридическото лице на въздушния превозвач, посочено в неговото 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
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Киргизстан
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Киргизстан
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Киргизстан
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Киргизстан
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Киргизстан
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Неизвестен	Киргизстан
HELI SKY	47	HAC	Киргизстан
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Киргизстан
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Киргизстан
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Киргизстан
SKY JET	60	SJL	Киргизстан
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Киргизстан
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Киргизстан
TEZ JET	46	TEZ	Киргизстан
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Либерия.			**Либерия**
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Либия, включително			**Либия**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Либия
AIR LIBYA	004/01	TLR	Либия
AL MAHA AVIATION	030/18	Неизвестен	Либия
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Либия
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Либия
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Либия
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Либия
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Либия
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Либия
PETRO AIR	025/08	PEO	Либия
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Непал, включително			**Непал**

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 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
JOINT STOCK COMPANY „SIBERIA AIRLINES“	31	SBI	Русия
JOINT STOCK COMPANY „SMARTAVIA AIRLINES“	466	AUL	Русия

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
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/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

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
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
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Суринам, включително			**Суринам**
BLUE WING AIRLINES N.V.	SR/BWA-02/2010	BWI	Суринам
FLY ALL WAYS N.V.	SR/FAW-06-2015	EDR	Суринам
GUM AIR N.V.	SR/GUM-03-2010	GUM	Суринам
SAMAVCO N.V. (VORTEX AIR SERVICES)	SR/VORTEX-9-2019	Неизвестен	Суринам
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	Неизвестен	Суринам
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Суринам
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	Неизвестен	Суринам
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	Неизвестен	Суринам
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Танзания, включително			**Танзания**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	Неизвестен	Танзания
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	Неизвестен	Танзания
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Танзания
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	Неизвестен	Танзания
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	Неизвестен	Танзания
AS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	Неизвестен	Танзания
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Танзания
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Танзания
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	Неизвестен	Танзания

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
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Танзания
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Танзания
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	Неизвестен	Танзания
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	Неизвестен	Танзания
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	Неизвестен	Танзания
JAMBO AVIATION LTD.	TCAA/AOC/070	Неизвестен	Танзания
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	Неизвестен	Танзания
LEVEL UP AVIATION LTD.	TCAA/AOC/076	Неизвестен	Танзания
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	Неизвестен	Танзания
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	Неизвестен	Танзания
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	Неизвестен	Танзания
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	Неизвестен	Танзания
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	Неизвестен	Танзания
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Танзания
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	REG	Танзания
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	Неизвестен	Танзания
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	Неизвестен	Танзания
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	Неизвестен	Танзания
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	Неизвестен	Танзания
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	Неизвестен	Танзания
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	Неизвестен	Танзания
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	Неизвестен	Танзания
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	Неизвестен	Танзания
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	Неизвестен	Танзания
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	Неизвестен	Танзания“

ПРИЛОЖЕНИЕ II

„*ПРИЛОЖЕНИЕ Б*

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

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

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