



2024/1601

31.5.2024 г.

**РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2024/1601 НА КОМИСИЯТА**

**от 30 май 2024 година**

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

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2005 г. за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, и за информиране на пътниците на въздушния транспорт за самоличността на опериращите въздушни превозвачи и за отмяна на член 9 от Директива 2004/36/ЕО<sup>(1)</sup>, и по-специално член 4, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) С Регламент (ЕО) № 474/2006 на Комисията<sup>(2)</sup> бе установен списъкът на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза.
- (2) Някои държави членки и Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз („Агенцията“) съобщиха на Комисията информация в съответствие с член 4, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 2111/2005, която е от значение за актуализирането на този списък. Такава информация беше предоставена и от трети държави и международни организации. Въз основа на постъпилата информация списъкът следва да бъде актуализиран.
- (3) Комисията информира всички засегнати въздушни превозвачи — пряко или чрез органите, отговарящи за регулаторния надзор върху тях — за най-важните факти и съображения, на които се основава решението да им се наложи оперативна забрана в границите на Съюза или да се изменят условията на оперативна забрана, наложена на въздушен превозвач, включен в списъка в приложения А или Б към Регламент (ЕО) № 474/2006.
- (4) Комисията предостави възможност на засегнатите въздушни превозвачи да прегледат всички значими документи, да представят писмени коментари и да направят устно изложение пред Комисията и комитета, създаден с член 15 от Регламент (ЕО) № 2111/2005 („Комитет на ЕС за авиационна безопасност“).
- (5) Комисията информира Комитета на ЕС за авиационна безопасност за продължаващите консултации, които се провеждат съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005 и Делегиран регламент (ЕС) 2023/660 на Комисията<sup>(3)</sup> с компетентните органи и въздушните превозвачи на Египет, Казахстан, Кения, Пакистан, Сао Томе и Принсипи и Сиера Леоне. Комисията информира Комитета на ЕС за авиационна безопасност и за състоянието на авиационната безопасност в Армения, Конго (Бразавил), Ирак, Киргизстан, Либия, Мали, Непал и Суринам.

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

<sup>(2)</sup> 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>).

<sup>(3)</sup> 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](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj)).

- (6) Агенцията информира Комисията и Комитета на ЕС за авиационна безопасност относно техническите оценки, извършени за целите на първоначалната оценка и непрекъснатото наблюдение на разрешенията на операторите от трети държави (ОТД), издадени по силата на Регламент (ЕС) № 452/2014 на Комисията <sup>(4)</sup>.
- (7) Агенцията информира Комисията и Комитета на ЕС за авиационна безопасност също така за резултатите от анализа на наземните инспекции, извършени в рамките на програмата за оценяване на безопасността на чуждестранните въздухоплавателни средства (SAFA) в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията <sup>(5)</sup>.
- (8) Освен това Агенцията информира Комисията и Комитета на ЕС за авиационна безопасност за проектите за техническа помощ, осъществявани в трети държави, на които е наложена оперативна забрана съгласно Регламент (ЕО) № 474/2006. Агенцията предостави също така информация за плановете и исканията за допълнителна техническа помощ и сътрудничество, насочени към подобряване на административния и техническия капацитет на органите за гражданско въздухоплаване в трети държави, с цел да им бъде оказано съдействие за 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 за авиационна безопасност актуализирана информация за състоянието на функцията на SAFA и ОТД, чрез която се подават сигнали за предупреждение, включително статистически данни за съобщенията, предупреждаващи за въздушни превозвачи, на които е наложена забрана. Евроконтрол също така предостави информация за планираната пълна цифровизация на своята нова платформа „iNM“ и за въвеждането на нови списъци на ЕС за авиационна безопасност.

#### **Въздушни превозвачи от Съюза**

- (10) След като Агенцията анализира получената информация от проведените наземни инспекции на въздухоплавателните средства на превозвачи от Съюза и от стандартизационните инспекции, проведени от Агенцията, допълнена с информация от специалните инспекции и одити, проведени от националните въздухоплавателни органи, държави членки и Агенцията, в качеството на компетентни органи, предприеха определени коригиращи мерки и мерки за правоприлагане, за които информираха Комисията и Комитета на ЕС за авиационна безопасност.
- (11) Държавите членки и Агенцията, в качеството на компетентни органи, отново потвърдиха готовността си да предприемат необходимите действия, когато важна за безопасността информация показва наличието на непосредствени рискове за безопасността вследствие на неспазване на съответните стандарти за безопасност от страна на въздушни превозвачи от Съюза.

#### **Въздушни превозвачи от Египет**

- (12) В приложение А или приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006 никога не са били включвани въздушни превозвачи, сертифицирани в Египет.
- (13) Като част от дейностите си по непрекъснато наблюдение на 17 април 2024 г. Комисията проведе техническа среща с Агенцията, държавите членки и представители на органа за гражданско въздухоплаване на Египет (ЕСАА).

<sup>(4)</sup> 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>).

<sup>(5)</sup> 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>).

- (14) По време на срещата представителите на ЕСАА бяха информирани за резултата от оценката на документите, предоставени преди това по искане на Комисията. Бяха предоставени подробности относно опасенията, изразени при прегледа на предоставената информация, по-специално по отношение на неприлагането на държавна програма за безопасност/национален план за авиационна безопасност, липсата на проверими данни по отношение на броя на действащите инспектори по летателна експлоатация, които упражняват надзор над 16-те притежатели на свидетелство за авиационен оператор (CAO) в Египет, и проблемите, пред които е изправен ЕСАА, за да насърчава надеждна култура на безопасност сред въздушните превозвачи, над които упражнява надзор за безопасност. В този контекст беше отбелязано също така, че няма налични документи за обучението, за да се провери актуалността на обучението на инспекторите.
- (15) Допълнителните недостатъци, установени при прегледа, се отнасят до липсата на насоки както на равнището на въздушните превозвачи, така и на ЕСАА по отношение на създаването на програма за анализ на полетните данни.
- (16) ЕСАА докладва на срещата за настоящото състояние на сектора на въздухоплаването в Египет и мерките за подобряване на безопасността, въведени и планирани с цел преодоляване на установените пропуски в надзора над безопасността и организационните недостатъци. Беше отбелязано, че ЕСАА има пълната подкрепа на египетското правителство за продължаване на тези инициативи за подобряване на безопасността.
- (17) По-специално що се отнася до капацитета на персонала и способността на ЕСАА за осигуряване на ефективен надзор над безопасността на сектора на въздухоплаването в Египет, ЕСАА подчерта усилията, които се полагат за набиране и задържане на квалифицирани експерти и персонал чрез нова система за финансови възнаграждения.
- (18) От организационна и регулаторна гледна точка ЕСАА посочи, че се извършва цялостен преглед на неговата законодателна и регулаторна рамка, като същевременно са създадени нови дирекции за безопасност, съответствие, оценка на риска, управление на промените и събиране и обработка на данни за безопасността. В допълнение към това ЕСАА подчерта инициативата си за въвеждане на основан на риска надзор.
- (19) Макар да се признава, че ЕСАА понастоящем преминава цялостен процес на реструктуриране, в момента изглежда, че вниманието на ЕСАА е съсредоточено главно върху преодоляване на видими и явни недостатъци, без достатъчно солиден анализ на първопричините. Необходими са повече усилия по отношение на надзора над безопасността на египетските въздушни превозвачи и подобряване на културата на безопасност, както и целесъобразно прилагане на коригиращи и превантивни действия.
- (20) Комисията признава усилията, положени от ЕСАА за подобряване на равнището на надзор над безопасността в Египет. Комисията обаче посочи, че възнамерява да остави отворен процеса на консултации. Като част от тази дейност по непрекъснато наблюдение се очакват редовен диалог и доклади за напредъка, както и организиране на технически срещи в бъдеще. Като се има предвид значителният брой египетски въздушни превозвачи, които притежават разрешение на ОТД, Комисията ще си сътрудничи тясно с Агенцията.
- (21) Комисията също така подчерта, че е необходимо да се осигури непрекъснатата подкрепа от страна на правителството, както и че е важно да се гарантира стабилност на ръководството в рамките на органа за гражданско въздухоплаване като крайъгълен камък за неговото добро функциониране.
- (22) В съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че засега няма основания за изменение на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на въздушните превозвачи, сертифицирани в Египет.
- (23) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали въздушните превозвачи, сертифицирани в Египет, действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез приоритетно извършване на наземни инспекции на въпросните въздушни превозвачи.
- (24) В случай че постъпи важна за безопасността информация, разкриваща наличие на непосредствени рискове за безопасността вследствие на неспазване на съответните международни стандарти за безопасност, Комисията може да бъде принудена да предприеме допълнителни действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

**Въздушни превозвачи от Казахстан**

- (25) През декември 2016 г. въздушните превозвачи, сертифицирани в Казахстан, бяха заличени от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 с Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/2214 на Комисията <sup>(6)</sup>, с изключение на *Air Astana*, който беше заличен от приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006 още през 2015 г. с Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/2322 на Комисията <sup>(7)</sup>.
- (26) Като последващо действие във връзка с разискванията на Комитета на ЕС за авиационна безопасност през ноември 2023 г. експерти от Комисията, Агенцията и държавите членки проведоха посещение за оценка на място от страна на Съюза в Казахстан между 5 и 9 февруари 2024 г. в Комитета за гражданско въздухоплаване на Казахстан (САС KZ) и в авиационната администрация на Казахстан (ААК), и бе направена също така оценка на извадка от три въздушни превозвача, сертифицирани в Казахстан, а именно *Berkut*, *Fly Jet.KZ* и *Prime Aviation*.
- (27) Посещението за оценка беше съсредоточено върху ААК с оглед на нейната роля и отговорност за дейностите по надзор над безопасността на въздушните превозвачи, сертифицирани в Казахстан. От посещението за оценка става ясно, че ААК е постигнала значителни успехи по отношение на актуализирането на законодателството си в областта на въздухоплаването, включително първичното законодателство в областта на въздухоплаването и последващите му изменения, както и в осигуряване на ефективното му прилагане. Тези законодателни промени са съсредоточени върху оптимизиране на използването на въздушното пространство, сертифициране на безпилотни летателни системи, подобряване на процедурите за антиобледеняване и въвеждане на задължително и доброволно докладване на събития. Ключовите промени, които стоят в основата на тези технически елементи, са предоставянето на допълнителни правомощия на генералния директор на ААК и на инспекторите, както и модернизиранието на финансовата структура на ААК.
- (28) Действията на ААК във връзка със забележките и препоръките относно лицензирането на персонала, произтичащи от посещението за оценка на място от страна на Съюза през октомври 2021 г., доведоха до прилагането на ефективни коригиращи мерки. Независимо от това бяха набелязани области, които изискват допълнителни подобрения, по-специално по отношение на системата за теоретични изпити за пилотите и наблюдението на полетните проверяващи.
- (29) В областта на летателната експлоатация (OPS) ААК предостави проверими доказателства за предприетите действия за отстраняване на установените недостатъци. Областите, които се нуждаят от допълнително внимание, включват наблюдението на съответствието по време на процесите на сертифициране и издаването на специални одобрения. В този смисъл ААК следва да увеличи усилията си и да ускори повишаването на капацитета на своите инспектори. Освен това е от съществено значение да се отдаде приоритет на подобряването на вътрешните системи за качество и съответствие, за да се приведат дейностите на отдел „Летателна експлоатация“ в съответствие с международните стандарти за безопасност.
- (30) Постигнат е значителен напредък в областта на летателната годност, като понастоящем се гарантира ефективен надзор над безопасността. Допълнителни подобрения по отношение на документацията, свързана с надзора, ще допринесат за по-подробно и прозрачно документирани извършените инспекции.
- (31) При оценката, проведена във *Fly Jet.kz*, беше установено, че въздушният превозвач поддържа оперативна система за управление на безопасността (СУБ) и система за управление на качеството (СУК), подкрепени от подробна документация, което отразява ясен ангажимент за спазване на международните стандарти за безопасност. Необходими са обаче усилия за преодоляване на опасенията във връзка с констатациите от одитите в рамките на СУК, по които не са предприети действия, и липсата на ясни срокове за това. Важно е тези въпроси да бъдат разгледани своевременно, за да се укрепят допълнително протоколите за безопасност на авиокомпанията и цялостната ѝ ефективност.
- (32) Достатъчният брой на персонала и осигуряването на ресурси в отдела за техническо обслужване и летателна годност на *Fly Jet.kz* дава възможност за непрекъснато поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства. Беше установено, че съществуващата документация, включваща личните досиета на персонала, изчерпателен опис на резервните части и надлежно водени дневници за техническото обслужване, е леснодостъпна и целесъобразно управлявана.

<sup>(6)</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/2214 на Комисията от 8 декември 2016 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 по отношение на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза (ОВ L 334, 9.12.2016 г., стр. 6, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2016/2214/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/2214/oj)).

<sup>(7)</sup> 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](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj)).

- (33) Независимо от горепосоченото бяха установени някои несъответствия в отдел „Летателна експлоатация“ на *Fly Jet.kz*, които налагат по-внимателно проучване на състава на екипажите и практиките за управление на дежурствата, както и несъответствия в квалификацията на екипажите и изчисляването на заторварването на въздухоплавателните средства.
- (34) Ефективното прилагане на СУБ от страна на *Prime Aviation* беше показано по-специално чрез подробна и добре управлявана документация, както и чрез политиката на дружеството, насърчаваща участието на персонала в докладването на събития. Въпреки че системата вече функционира, има възможност за подобрене чрез осигуряване на последователно прилагане на мерките за управление на риска. Системата за управление на съответствието, макар и ефективна, може допълнително да засили въздействието си чрез привеждане на сроковете за изпълнение в съответствие с регулаторните стандарти.
- (35) Ангажиментът на *Prime Aviation* за постигане на качество е виден от структурираната рамка за обучение на персонала и достатъчния персонал в отдела по летателна годност, който осигурява поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства. Въпреки използването на ефективни софтуерни инструменти, биха били необходими някои подобрения в протоколите за квалификация на пилотите и в процедурите за одобрение за горното въздушно пространство в северната част на Атлантическия океан.
- (36) СУБ и СУК на *Berkut* действително отговарят на международните стандарти за безопасност. Бяха установени обаче възможности за незначителни подобрения и в двете области. Освен това въздушният превозвач демонстрира добра организация и професионализъм в оперативната си дейност, но беше установен потенциал за по-нататъшно подобрене, по-специално по отношение на засилването на контрола при оперативното управление, определянето на учебната програма и валидността на специалните одобрения.
- (37) Отделът за техническо обслужване и летателна годност на *Berkut* разполага с необходимия персонал, като осигурява поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства с подробна документация. Съоръжението за техническо обслужване осигурява оптимална среда за операциите по техническо обслужване.
- (38) Въз основа на резултатите от посещението за оценка на място от страна на Съюза Комисията покани САС KZ и ААК на изслушване пред Комитета на ЕС за авиационна безопасност на 15 май 2024 г.
- (39) По време на изслушването ААК предостави актуална информация на Комисията и на Комитета на ЕС за авиационна безопасност относно реформите и напредъка в сектора на гражданското въздухоплаване от 2021 г. насам, като демонстрира своя ангажимент за повишаване на безопасността, оперативната ефективност и международното сътрудничество. Освен това те очертаха напредъка в укрепването на организационната структура и финансовите механизми на ААК, включително прехода към модел на самофинансиране, който е в сила от юли 2023 г. ААК също така са увеличили работната си сила, особено в оперативните отдели, и са усъвършенствали вътрешните процеси, за да повишат качеството и ефективността на своите услуги.
- (40) ААК са предприели очевидни стъпки за разглеждане и за намиране на решение на по-голямата част от забележките и препоръките, направени по време на посещението за оценка на място от страна на Съюза през февруари 2024 г. Те са разгледали успешно три констатации и шест препоръки, като посочват подобрения в съответствието с нормативните изисквания и оперативните стандарти. Постигнати са подобрения в процедурите за издаване на разрешения на инспекторите, одобренията на електронните „пилотски чанти“ и полетите с удължено време за отклонение. Текущите усилия за разглеждане на оставащите констатации са структурирани, с ясни срокове за приключване до края на 2024 г. и първото тримесечие на 2025 г. Тези дейности са част от по-широка стратегическа инициатива за укрепване на авиационната безопасност, като се гарантира съответствие с международните стандарти за безопасност.
- (41) По време на изслушването ААК очерта и коригиращите действия по отношение на въздушните превозвачи *Berkut*, *Prime Aviation* и *Fly Jet.kz*.
- (42) Освен това ААК очерта бъдещите планове за развитие за периода 2024—2025 г. с акцент върху развитието на допълнително международно сътрудничество. Тези планове включват подготовка за директни полети до САЩ, подобряване на цифровата инфраструктура и продължаване на инвестициите в човешки ресурси.
- (43) Като отчита напредъка, постигнат след започването на официалните консултации през 2020 г., както е видно от доказателствата, събрани по време на посещението за оценка на място от страна на Съюза през 2024 г., и от подробностите, предоставени по време на изслушването, въз основа на разискванията си Комитетът на ЕС за авиационна безопасност стигна до заключението, че официалните консултации следва да бъдат прекратени, като същевременно се насърчи ААК редовно да обменя с Комисията информация относно бъдещото развитие и се разработят начини за гарантиране на приемствеността в ръководството на ААК.

- (44) В съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че засега няма основания за изменение на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на въздушните превозвачи от Казахстан.
- (45) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали въздушните превозвачи, сертифицирани в Казахстан, действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез приоритетно извършване на наземни инспекции на всички въпросни въздушни превозвачи.
- (46) В случай че постъпи важна за безопасността информация, разкриваща наличие на непосредствени рискове за безопасността вследствие на неспазване на съответните международни стандарти за безопасност, Комисията може да бъде принудена да предприеме допълнителни действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

#### **Въздушни превозвачи от Кения**

- (47) В приложение А или приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006 никога не са били включвани въздушни превозвачи, сертифицирани в Кения.
- (48) Като част от дейностите си по непрекъснато наблюдение на 10 април 2024 г. Комисията проведе техническа среща с Агенцията, държавите членки и представители на органа за гражданско въздухоплаване на Кения (КСАА).
- (49) По време на срещата представителите на КСАА бяха информирани за резултата от оценката на документите, предоставени през 2023 г. по искане на Комисията. Бяха предоставени подробности относно опасенията, изразени при прегледа на предоставената информация, по-специално по отношение на недостатъчния брой инспектиращ персонал в сравнение с обема и широката палитра от дейности на наблюдавания бранш. В допълнение бяха установени предизвикателства по отношение на ефективността на планирането и извършването на надзор над безопасността, особено по отношение на операциите, извършвани извън основната база, и техния одит.
- (50) Освен това установените недостатъци се отнасят до липсата на напълно документиран и изпълнен вътрешен процес по осигуряване на качество, малък брой одити, извършени в областта на летателната експлоатация, и само няколко извършени *ad hoc* одита.
- (51) По време на тази среща КСАА предостави обща информация за сектора на въздухоплаването в Кения, наличния персонал за дейностите по надзор над безопасността и начина, по който се провеждат тези дейности. Бяха обсъдени и трудностите, срещани с някои въздушни превозвачи, извършващи дейност извън страната, и свързаните с тях пропуски по отношение на безопасността. КСАА информира Комисията за своя предстоящ план за цялостен преглед на Закона за гражданското въздухоплаване на Кения с цел повишаване на капацитета на органа за надзор над безопасността и привеждане на неговите разпоредби в съответствие с възникващите правни потребности. По-специално КСАА информира за текущите действия във връзка с измененията на правилата за безопасност, включително степента на изпълнение на държавната програма за безопасност.
- (52) По отношение на персонала КСАА посочи, че привличането и задържането на подходящо квалифициран и опитен персонал е предизвикателство. Беше отбелязано, че се полагат усилия за подобряване на условията на заетост с оглед на набирането и задържането на такъв персонал, и по-специално квалифицирани инспектори за надзор над безопасността.
- (53) По отношение на инцидентите/произшествията от 2022 г. насам, в които са участвали сертифицирани в Кения въздушни превозвачи, извършващи дейност извън тази държава, КСАА съобщи, че са предприети дейности по надзор над безопасността и правоприлагане с цел предотвратяване на повторното възникване на такива събития.
- (54) Комисията посочи на Комитета на ЕС за авиационна безопасност, че възнамерява да продължи процеса на консултации, със съгласието на КСАА. Като част от тази дейност по непрекъснато наблюдение се очакват редовен диалог и доклади за напредъка, както и организиране на технически срещи в бъдеще.
- (55) Комисията също така подчерта, че е необходимо да се осигури непрекъсната подкрепа от страна на правителството, както и че е важно да се гарантира стабилност на ръководството в рамките на органа за гражданско въздухоплаване като крайгълен камък за неговото добро функциониране.
- (56) В съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че засега няма основания за изменение на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на въздушните превозвачи, сертифицирани в Кения.

- (57) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали въздушните превозвачи, сертифицирани в Кения, действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез приоритетно извършване на наземни инспекции на въпросните въздушни превозвачи.
- (58) В случай че постъпи важна за безопасността информация, разкриваща наличие на непосредствени рискове за безопасността вследствие на неспазване на съответните международни стандарти за безопасност, Комисията може да бъде принудена да предприеме допълнителни действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

### Въздушни превозвачи от Пакистан

- (59) През март 2007 г. *Pakistan International Airlines* беше включен в приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006 с Регламент (ЕО) № 235/2007 на Комисията <sup>(8)</sup>, а впоследствие — през ноември 2007 г., беше заличен от посоченото приложение с Регламент (ЕО) № 1400/2007 на Комисията <sup>(9)</sup>.
- (60) Като последващо действие във връзка с разискванията на Комитета на ЕС за авиационна безопасност през ноември 2023 г. експерти от Комисията, Агенцията и държавите членки проведоха посещение за оценка на място от страна на Съюза в Пакистан между 27 и 30 ноември 2023 г. в органа за гражданско въздухоплаване на Пакистан (PCAA), включващо оценка на извадка от два въздушни превозвача, сертифицирани в Пакистан, а именно *Fly Jinnah* и *Airblue Ltd.*
- (61) Посещението за оценка беше съсредоточено върху PCAA с оглед на неговата роля и отговорност за надзорните дейности над въздушните превозвачи, сертифицирани в Пакистан.
- (62) Беше установено, че PCAA има установена политика за придържане към международните стандарти за безопасност и разполага с технически квалифицирани професионалисти. Въпреки това в цялата организация се наблюдават общи недостатъци, като например омаловажаване на несъответствията и липса на вътрешни проверки. По отношение на функциите на PCAA за надзор над безопасността беше забелязана липса на задълбочена проверка, а именно във връзка с приключването на констатациите въз основа на предложени планове за коригиращи действия вместо на действително предоставени доказателства, или липса на правилна оценка на предложените коригиращи действия.
- (63) Посещението разкри отклонения от процедурите на PCAA, както е видно от факта, че някои САО са били предоставени при неприключени или неправилно класифицирани констатации, или неизпълнени адекватно планове за надзор над безопасността.
- (64) Също така стана ясно, че по време на посещението дирекция „Полетни стандарти“ е изпитвала сериозен недостиг на персонал, достатъчно квалифициран да изпълнява всички задачи по сертифициране и надзор над безопасността. Това положение се утежнява от възлагането на задачи, които не попадат непременно в обхвата на полетните стандарти.
- (65) Изпълнението на СУБ е на ранен етап и се нуждае от подобрене; ясно е, че определянето на първопричината и нейният анализ са област, в която трябва да се прилагат правилата.
- (66) Не беше установен конкретен проблем в дирекциите за летателна годност и за лицензиране на персонала/организации за обучение, като беше установено, че и двете разполагат с достатъчно персонал.
- (67) При посетения въздушни превозвачи не бяха установени сериозни проблеми, въпреки че за *Fly Jinnah* беше отбелязано, че воденето на документация и управлението на констатациите от страна на въздушния превозвач следва да бъдат предмет на специални мерки, насочени към подобрене.
- (68) Въз основа на резултатите от посещението за оценка на място от страна на Съюза Комисията покани PCAA и *Fly Jinnah* на изслушване пред Комитета на ЕС за авиационна безопасност на 14 май 2024 г.

<sup>(8)</sup> 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>).

<sup>(9)</sup> 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>).

- (69) По време на изслушването, въз основа на плана за коригиращи действия, представен на 6 май 2024 г., РСАА разгледа всяка забележка, описана в доклада от посещението на ЕС, като изтъкна анализа на първопричините, който стои в основата на всички коригиращи мерки, предприети или планирани в краткосрочен, средносрочен и дългосрочен план. Заслужава да се отбележи положеното от РСАА усилие за преодоляване на установените недостатъци във връзка с капацитета и възможностите за надзор над безопасността, по-специално по отношение на осигуряването на подходяща организационна структура, разпределянето на задачите, набирането и задържането на квалифициран персонал, съизмеримия брой квалифицирани инспектори и подходяща програма за обучение. Що се отнася до дирекция „Полетни стандарти“, те посочиха, че са увеличили броя на квалифицираните инспектори от 1 на 19, което съответства на броя, необходим за преразгледаното разпределение на задачите и свързаните с него дейности по надзор над безопасността.
- (70) Освен това РСАА посочи положените усилия за отстраняване на недостатъците в управлението на качеството, установени по време на посещението. Коригиращите мерки включваха създаването на сектор „Контрол на качеството“ във всеки отдел, както и на централен и независим отдел за осигуряване на качеството в РСАА като цяло. Освен това РСАА обясни усилията си за подобряване на своята регулаторна и процедурна рамка, по-специално по отношение на дейностите, насочени към адаптиране на националното законодателство в областта на въздухоплаването към законодателството на ЕС в областта на полетните стандарти и лицензирането на персонала, какъвто вече беше случаят с летателната годност.
- (71) По-специално по отношение на СУБ на организацията РСАА отбеляза, че усилията и текущото развитие, макар и бавно, напредват, тъй като както регулаторът, така и регулираните субекти разбират значимостта на постепенния преход от подход за надзор над безопасността, основан на съответствието, към подход, основан на риска.
- (72) По време на изслушването въздушният превозвач *Fly Jinnah* направи преглед на флота, с който разполага понастоящем, на маршрутите, както и на наличните ресурси и съоръжения. Превозвачът описа набор от софтуерни инструменти за управление на повечето от основните функции, като планиране на полетите и брифинги, наблюдение на полетните данни (FDM), дежурствата на екипажите, планиране на одита на СУК и управление на поддържането на летателната годност. Въздушният превозвач представи възложените на външни изпълнители функции като обучение на екипажите, анализ на FDM, планиране на екипажите и техническо обслужване, повечето от които са възложени на дружеството *Air Arabia*. Заслужава да се отбележат предложенията, представени в отговор на забележките, свързани с установените недостатъци в системата за управление на качеството.
- (73) Въз основа на разискванията си Комитетът на ЕС за авиационна безопасност стигна до заключението, че следва да се обърне специално внимание на непрекъснатото наблюдение на положението с безопасността и случващото се в Пакистан чрез редовно организиране на технически срещи в Брюксел преди всяко заседание на Комитета на ЕС за авиационна безопасност, както и редовно да се докладва за напредъка от страна на РСАА. Освен това комитетът си запази възможността, когато това е целесъобразно, да покани РСАА за допълнителни изслушвания на бъдещи заседания на Комитета на ЕС за авиационна безопасност.
- (74) Комисията също така подчерта, че е необходимо да се осигури непрекъснатата подкрепа от страна на правителството, както и че е важно да се гарантира стабилност на ръководството в рамките на РСАА като крайъгълен камък за доброто функциониране на този орган.
- (75) В съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че засега няма основания за изменение на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на въздушните превозвачи, сертифицирани в Пакистан.
- (76) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали въздушните превозвачи, сертифицирани в Пакистан, действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез приоритетно извършване на наземни инспекции на въпросните въздушни превозвачи.
- (77) В случай че постъпи важна за безопасността информация, разкриваща наличие на непосредствени рискове за безопасността вследствие на неспазване на съответните международни стандарти за безопасност, Комисията може да бъде принудена да предприеме допълнителни действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.



**Въздушни превозвачи от Сао Томе и Принсипи**

- (78) През ноември 2009 г. с Регламент (ЕО) № 1144/2009 на Комисията<sup>(10)</sup> в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 бяха включени въздушни превозвачи, сертифицирани в Сао Томе и Принсипи.
- (79) Като част от дейностите си по непрекъснато наблюдение, с писмо от 19 декември 2023 г. *Instituto Nacional de Aviação Civil de São Tomé et Príncipe* информира Комисията, че въздушният превозвач *Africa's Connection* вече не е сертифициран в Сао Томе и Принсипи.
- (80) В съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че на този етап във връзка с въздушните превозвачи от Сао Томе и Принсипи списъкът на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да бъде изменен, за да бъде заличен *Africa's Connection* от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.
- (81) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали въздушните превозвачи, сертифицирани в Сао Томе и Принсипи, действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез приоритетно извършване на наземни инспекции на въздушните превозвачи.

**Въздушни превозвачи от Сиера Леоне**

- (82) Въздушни превозвачи от Сиера Леоне бяха включени в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.
- (83) След резултатите от одита по линия на Всеобщата програма на ИКАО за одит на надзора над безопасността (USOAP) от 2006 г. и въз основа на препоръките на ИКАО органът за гражданско въздухоплаване на Сиера Леоне (SLCAA) започна процес на заличаване от регистъра на въздухоплавателните средства и отмяна на CAO, издадени на въздушни превозвачи от Сиера Леоне. SLCAA информира Комисията за приключването на този процес през май 2020 г.
- (84) На 31 януари 2024 г. по искане на Комисията SLCAA предостави актуална информация за положението на гражданското въздухоплаване в Сиера Леоне, включително подробности относно подобренията, направени от SLCAA по отношение на спазването на международните стандарти за безопасност, и амбициите за възобновяване на дейностите по сертифициране и надзор над безопасността на въздушните превозвачи и въздухоплавателните средства.
- (85) Предвид липсата на въздухоплавателни средства, вписани в националния регистър на Сиера Леоне, и липсата на въздушни превозвачи, сертифицирани от SLCAA, на 25 април 2024 г. беше свикана среща за обсъждане на плановете на SLCAA, с цел да се подпомогне бъдещото развитие на гражданското въздухоплаване в Сиера Леоне. На срещата участваха представители на Комисията, Агенцията, държавите членки, SLCAA и парламента на Сиера Леоне.
- (86) По време на срещата SLCAA сподели резултатите от посещението на ИКАО по USOAP през 2023 г., очерта плановете си за допълнително подобряване на капацитета си за сертифициране и надзор над безопасността и предостави информация за подписването през март 2024 г. на меморандум за разбирателство с Италия, насочен към установяване на техническо сътрудничество между Сиера Леоне и Италия. SLCAA също така потвърди, че е официално оправомощен да извършва сертифициране на нови въздушни превозвачи, както и регистрацията на въздухоплавателни средства.
- (87) Комисията признава усилията на SLCAA за спазване на международните стандарти за безопасност и отбелязва продължаващата подкрепа от страна на правителството на Сиера Леоне. Комисията също така признава ангажимента на SLCAA да продължи да развива, с подкрепата на Италия, необходимия капацитет за регистрацията на въздухоплавателни средства, за сертифициране на въздушни превозвачи и за надзор над дейностите на въздушните превозвачи, които ще сертифицира, в съответствие с международните стандарти за безопасност.
- (88) Най-новите данни показват, че към настоящия момент SLCAA не е успял да докаже необходимия капацитет за регистрацията на въздухоплавателни средства, за сертифициране на въздушни превозвачи и за надзор над летателната годност и дейността на въздушните превозвачи в съответствие с международните стандарти за безопасност. Поради това Комисията ще продължи консултациите със SLCAA и ще наблюдава по-нататъшните действия, предприети от SLCAA за преодоляване на тези проблеми. При необходимост ще бъде отделено допълнително внимание на евентуалното преоценяване на посещение за оценка на място от страна на Съюза, когато са изпълнени условията.

<sup>(10)</sup> Регламент (ЕО) № 1144/2009 на Комисията от 26 ноември 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 (OB L 312, 27.11.2009 г., стр. 16, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1144/oj>).

- (89) В съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че засега няма основания за изменение на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на въздушните превозвачи, сертифицирани в Сиера Леоне.
- (90) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали въздушните превозвачи, сертифицирани в Сиера Леоне, действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез приоритетно извършване на наземни инспекции на въпросните въздушни превозвачи.
- (91) Поради това Регламент (ЕО) № 474/2006 следва да бъде съответно изменен.
- (92) В членове 5 и 6 от Регламент (ЕО) № 2111/2005 се признава необходимостта от бързо, а при нужда дори от спешно, вземане на решения предвид последствията за безопасността. Поради това, с цел защита на чувствителната информация и на пътуващите, е необходимо решенията в контекста на актуализирането на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана или ограничение в границите на Съюза, да започнат да се прилагат непосредствено след тяхното приемане.
- (93) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета на ЕС за авиационна безопасност, създаден съгласно член 15 от Регламент (ЕО) № 2111/2005,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

*Член 1*

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

- 1) приложение А се заменя с текста в приложение I към настоящия регламент;
- 2) приложение Б се заменя с текста в приложение II към настоящия регламент.

*Член 2*

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

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

Съставено в Брюксел на 30 май 2024 година.

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

ПРИЛОЖЕНИЕ I

„ПРИЛОЖЕНИЕ А

**СПИСЪК НА ВЪЗДУШНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ, КОИТО СА ПРЕДМЕТ НА ОПЕРАТИВНА ЗАБРАНА В ГРАНИЦИТЕ НА СЪЮЗА, С ИЗКЛЮЧЕНИЯ <sup>(1)</sup>**

Име 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
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
<b>Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Афганистан, включително</b>			<b>Афганистан</b>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	CAO 009	AFG	Афганистан
KAM AIR	CAO 001	KMF	Афганистан
<b>Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Ангола, с изключение на TAAG Angola Airlines и Heli Malongo, включително</b>			<b>Ангола</b>
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
<b>Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Армения, включително</b>			<b>Армения</b>
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Армения
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Армения

<sup>(1)</sup> 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 на въздушен превозвач, на който не е наложена оперативна забрана, при условие че са спазени съответните стандарти за безопасност.

Име 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
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
<b>Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Конго (Бразавил), включително</b>			<b>Конго (Бразавил)</b>
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)
<b>Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Демократична република Конго (ДРК), включително</b>			<b>Демократична република Конго (ДРК)</b>
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)

Име 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)
<b>Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Джибути, включително</b>			<b>Джибути</b>
DAALLO AIRLINES	Неизвестен	DAO	Джибути
<b>Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Екваториална Гвинея, включително</b>			<b>Екваториална Гвинея</b>
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Екваториална Гвинея
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Неизвестен	Екваториална Гвинея
<b>Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Еритрея, включително</b>			<b>Еритрея</b>
ERITREAN AIRLINES	CAO № 004	ERT	Еритрея
NASAIR ERITREA	CAO № 005	NAS	Еритрея
<b>Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Киргизстан, включително</b>			<b>Киргизстан</b>
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Киргизстан
AEROSTAN	08	BSC	Киргизстан

Име 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 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
<b>Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Либерия</b>			<b>Либерия</b>
<b>Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Либия, включително</b>			<b>Либия</b>
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
<b>Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Непал, включително</b>			<b>Непал</b>
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Неизвестен	Непал

Име 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
ALTITUDE AIR	085/2016	Неизвестен	Непал
BUDDHA AIR	014/1996	ВНА	Непал
FISHTAIL AIR	017/2001	Неизвестен	Непал
SUMMIT AIR	064/2010	Неизвестен	Непал
HELI EVEREST	086/2016	Неизвестен	Непал
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	ННМ	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
<b>Следните въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Русия</b>			<b>Русия</b>
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 „SMARTA-ARTAVIA AIRLINES“	466	AUL	Русия

Име 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 „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 „NORD-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
<b>Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Сао Томе и Принсипи, включително</b>			<b>Сао Томе и Принсипи</b>
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Сао Томе и Принсипи
<b>Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Сиера Леоне</b>			<b>Сиера Леоне</b>
<b>Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Судан, включително</b>			<b>Судан</b>
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Судан
BADR AIRLINES	35	BDR	Судан
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Судан
ELDINDER AVIATION	8	DND	Судан



Име 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
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 <sup>(1)</sup>

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО)	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора	Тип на въздухоплавателните средства с ограничение	Регистрационни знаци и (ако има такива) производствени серийни номера на въздухоплавателните средства с ограничение	Държава на регистрацията
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	Северна Корея	Целият флот с изключение на: 2 ВС тип TU 204.	Целият флот с изключение на: P-632, P-633.	Северна Корея“

<sup>(1)</sup> 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 на въздушен превозвач, на който не е наложена оперативна забрана, при условие че са спазени съответните стандарти за безопасност.