**РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ (ЕУ) 2025/1144 НА КОМИСИЈАТА**

**од 3 јуни 2025 година,**

**за изменување и дополнување на Регулативата (ЕЗ) бр. 474/2006, за списокот**

**на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање или на**

**ограничувања за летање во рамките на Унијата**

**(Текст со важност за ЕЕО)**

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕУ) бр. 2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот од 14 декември 2005 година, за утврдување на список на Заедницата на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамките на Заедницата и за известување на патниците во воздушниот сообраќај за идентитетот на авиопревозникот кој го врши сообраќајот и за укинување на член 9 од Директивата 2004/36/ЕЗ([[1]](#footnote-1)), а особено член 4(2) од истата,

со оглед на тоа што:

1. Со Регулатива (ЕЗ) бр. 474/2006([[2]](#footnote-2)) на Комисијата се утврдува списокот на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамките на Унијата.
2. Одредени земји-членки и Агенцијата на Европската Унија за безбедност во воздухопловството („Агенцијата“) (European Union Aviation Safety Agency), согласно член 4(3) од Регулативата (ЕЗ) бр. 2111/2005, ѝ доставија на Комисијата информации кои се релевантни за ажурирање на тој список. Исто така, и трети земји и меѓународни организации доставуваат релевантни информации. Врз основа на тие информации потребно е списокот да се ажурира.
3. Комисијата ги информираше сите засегнати авиопревозници, било директно или преку надлежните органи кои се одговорни за нивниот регулаторен надзор, за важните податоци и аспекти кои би ја формирале основата за носење на одлука да им се воведе забрана за летање во рамките на Унијата или за изменување на условите за забрана за летање наметната врз авиопревозник кој е вклучен во списокот наведен во Анекс А и Анекс Б (В) од Регулатива (ЕЗ) 474/2006.
4. Комисијата им даде можност на засегнатите авиопревозници да ги разгледаат сите важни документите, и написмено да достават коментари, а усно да се произнесат пред Комисијата и Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ.
5. Комисијата, во рамките на Регулативата (ЕЗ) бр. 2111/2005 и Делегираната регулативата (ЕУ) бр. 2023/660 на Комисијата ([[3]](#footnote-3)), го известува Комитет за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ за заедничките консултации кои се во тек со надлежните органи и авиопревозници од Ерменија, Ирак, Киргистан, Либија, Суринам и Танзанија. Исто така, Комисијата го известува Комитет за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ за состојбата на безбедноста во воздухопловството во Ангола, Египет, Казахстан, Кенија, Непал, Пакистан и Сиера Леоне.
6. Агенцијата ги информира Комисијата и Комитет за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ за техничките проценки спроведени во првичната проценка и тековното следење на одобрувања на оператори на трети земји (TCO) издадени во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 452/2014 на Комисијата ([[4]](#footnote-4)).
7. Исто така, Агенцијата ги известува Комисијата и Комитет за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ за резултатите од анализата на инспекциските проверки на платформа кои се извршени врз основа на програмата за безбедносна проверка на странски воздухоплови (SAFA), согласно Регулатива (EУ) бр. 965/2012 на Комисијата ([[5]](#footnote-5)).
8. Освен тоа, Агенцијата ги извести Комисијата и Комитет за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ за проектите за техничката помош коишто се спроведуваат во трети земји кои се опфатени со забрана за летање согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 474/2006. Покрај тоа, Агенцијата достави информации за плановите и барањата за дополнителна техничка помош и соработка за подобрување на административните и техничките можности на цивилните воздухопловни власти во трети земји, со цел да им се помогне да обезбедат придржувањето кон важечките меѓународни стандарди за безбедност на цивилното воздухопловство. Од земјите - членки, врз билатерална основа, се побара, во соработка со Комисијата и Агенцијата, да одговорат на овие барања. Во врска со ова, Комисијата повторно ја нагласи полезноста од доставување на информации до меѓународната воздухопловна заедница, особено преку партнерската алатка за помош во спроведувањето на воздухопловна безбедност на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO), во однос на техничката помош врз трети земји кои ја даваат Унијата и земјите - членки а сѐ со цел подобрување на безбедноста на воздухопловството во целиот свет.
9. Еurocontrol (Европска организација за безбедност на воздухопловна навигација) им достави на Комисијата и на Комитет за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ ажурирани податоци за статусот на функцијата на програмата за SAFA и TCO во врска со предупредувањето, вклучувајќи статистички податоци кои се однесуваат на пораките за предупредување за авиопревозници кои имаат забрана за летање.

**Авиопревозници од Унијата**

1. По анализите на информациите кои ги изврши Агенцијата, а кои произлегуваат од инспекциските проверки на платформа, кои се извршени врз воздухоплови од Унијата, како и стандардизирани инспекциски извршени од Агенцијата, дополнети и со информации од посебните инспекциски прегледи и ревизии извршени од национални воздухопловни власти, од земји - членки и од Агенцијата, во улога на надлежни органи, презедоа одредени поправни и принудни мерки и ги информираа Комисијата и Комитет за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ за овие мерки.
2. Земјите - членки и Агенцијата, како надлежни органи, ја потврдија нивната подготвеност да делуваат, како што е потребно, во случај ако која било информација поврзана со безбедноста укажува дека постојат директни ризици по безбедноста како последица на непридржување на авиопревозниците од Унијата кон соодветните стандарди за безбедност.

**Авиопревозници од Ерменија**

1. Во јуни 2020 година, сите авиопревозниците кои добиле уверение во Ерменија беа вклучени во Анекс A на Регулатива (EЗ) бр. 474/2006, од Регулатива за спроведување (ЕУ) 2020/736 на Комисијата ([[6]](#footnote-6)).
2. Како дел од тековното следење на општата безбедносна состојба во Ерменија, вклучувајќи го капацитетот и способноста на Комитетот за цивилно воздухопловство на Ерменија („CAC“) да обезбеди надзор врз безбедноста, на 9 април 2025 година се одржа технички состанок на кој учествуваа Комисијата, Агенцијата, земјите-членки и CAC. На состанокот, Комисијата го информираше CAC за резултатите од својата проценка на планот за корективни мерки поднесен во декември 2024 година. CAC го разви планот за корективни мерки како одговор на забелешките од безбедносната проценка на Унијата на терен за состојбата во Ерменија за 2020 година.
3. Планот за корективни мерки (CAP) поднесен од CAC е обемен и детален и јасно покажува дека се работи на усогласување на националниот надзор на воздушниот сообраќај со регулаторните очекувања на ЕУ кога станува збор за забелешките од безбедносна проценка на Унијата на терен за 2020 година. Позитивните случувања вклучуваат официјално усвојување на неколку национални регулативи во согласност со барањата на ЕУ, напредок кон спроведување на принципите за надзор базиран на ризик и подобрена документација и евиденција поврзана со обуката на инспекторите.
4. CAP претставува сеопфатен пристап за решавање на идентификуваните забелешки, но неколку прашања остануваат нерешени или недоволно поткрепени со докази, како што се недостатокот на класификација на наодите, недоволните докази за спроведување на плановите за надзор и недостатоците во контролата и преводот на документацијата. Покрај тоа, сè уште постојат недоследности во квалитетот и комплетноста на документацијата за обука, процедурите за лиценцирање и механизмите за надзор, што треба да се оценат пред дополнителни теренски посети за да се донесе конечна одлука за оправданоста на CAC.
5. Имајќи ги предвид преостанатите недостатоци и потребата од потемелна безбедносна проценка на спроведувањето на терен, Комисијата смета дека безбедносната состојба во Ерменија не може попрецизно да се процени само со спроведување дополнителна евалуација од далечина. Затоа, во третиот квартал од 2025 година е предвидено спроведување на безбедносна проценка на Унијата на терен. Целта на оваа посета е да се потврди дека CAC ги спроведува пријавените корективни мерки, вклучително и оние дискутирани за време на размената на информации во 2024 и 2025 година.
6. Согласно заедничките критериуми наведени во Анексот кон Регулативата (ЕЗ) бр. 2111/2005, Комисијата смета дека во овој пат, во однос на авиопревозниците кои добиле уверение во Ерменија, не постои основ за менување и дополнување на списокот на авиопревозници, а кои се предмет на забрана на летање во рамките на Унијата.
7. Земјите - членки треба постојано да го проверуваат ефективното придржување на авиопревозниците кои добиле уверение во Ерменија кон соодветните меѓународни стандарди за безбедност и тоа преку давање предност на инспекциските проверки на платформа од тие авиопревозници, согласно Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012.

**Авиопревозници од Ирак**

1. Со Регулативата за спроведување (ЕУ) 2015/2322 на Комисијата ([[7]](#footnote-7)) од декември 2015 година, *Iraqi Airways* беше додаден во Анекс А на Регулативата (ЕЗ) бр. 474/2006, а со Регулативата за спроведување (ЕУ) 2023/2691([[8]](#footnote-8)) на Комисијата од ноември 2023 година, и *Fly Baghdad* беше додаден во тој Анекс.
2. Како дел од континуираното следење на целокупната безбедносна состојба во Ирак од страна на Комисијата, вклучувајќи го капацитетот за надзор врз безбедноста и способностите на Ирачката управа за цивилно воздухопловство („ICAA“), на 23 април 2025 година се одржа технички состанок на кој учествуваа Комисијата, Агенцијата, земјите-членки и ICAA. На тој состанок, ICAA ги презентираше најновите информации за својата работа за подобрување на законодавната и регулаторната рамка, како и за ефикасноста на надзорот.
3. ICAA детално ја опиша својата тековна работа за подобрување на надзорот врз безбедноста на воздухопловството, што вклучува законски измени, развој на регулативите, иницијативи за градење капацитети и институционални реформи. Иако ова се важни чекори, тие сè уште се во раните фази на спроведување. Сè уште постојат големи вложувања во врска со навременото спроведување на овие мерки, конзистентноста и квалитетот на регулаторната рамка и усогласувањето на мерките со меѓународните безбедносни стандарди.
4. Постигнат е одреден напредок, особено во области како што се регрутирање на персонал, иницијативи за обука и развој на ажурирани национални прописи за воздухопловство. Клучните реформи, како што се усвојувањето на ревидиран фундаментален закон за воздухопловство и зајакнувањето на системот за надзор на безбедноста, остануваат нецелосни или нивните резултати не можат да се потврдат.
5. Затоа, заеднички беше заклучено дека спроведувањето на безбедносната проценка на Унијата на терен во септември 2025 година, како што беше претходно дискутирано, би било прерано и потенцијално контрапродуктивно со оглед на потребата од понатамошен конкретен и демонстративен напредок во клучните области на ирачкиот систем за надзор на воздушната безбедност.
6. Во согласност со заедничките критериуми наведени во Анексот кон Регулативата (ЕЗ) бр. 2111/2005, Комисијата смета дека во овој момент не постои основ за менување и дополнување на списокот на авиопревозници, кои се предмет на забрана на летање во рамките на Унијата, а што се однесува на авиопревозниците од Ирак.
7. Земјите - членки треба постојано да го проверуваат ефективното придржување на авиопревозниците кои добиле уверение во Ирак кон соодветните меѓународни стандарди за безбедност и тоа преку давање предност на инспекциските проверки на платформа на тие авиопревозници, согласно со Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012.
8. Понатамошни мерки од страна на Комисијата може да бидат неопходни, согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005, доколку некоја релевантна информација поврзана со безбедноста открива дека постојат непосредни ризици по безбедноста како последица од непридржување кон релевантните меѓународни стандарди за безбедност.

**Авиопревозници од Киргистан**

1. Во октомври 2026 година, сите авиопревозниците кои добиле уверение во Киргистан беа вклучени во Анекс A на Регулатива (EЗ) бр. 474/2006, од Регулатива за спроведување (ЕУ) 1543/2006 на Комисијата ([[9]](#footnote-9)).
2. Во контекст на постојана размена на информации што произлегува од обновениот договор помеѓу Комисијата и Државната агенција за цивилно воздухопловство во рамките на Кабинетот на министри на Република Киргистан („SCAA“) од 2023 година, Комисијата започна иницијатива за техничка помош, спроведена од Агенцијата, согласно Регулативата (ЕЗ) бр. 2111/2005. Иницијативата има за цел да ја поддржи работата на SCAA за подобрување на нејзиниот надзорен капацитет.
3. Во рамките на иницијативата веќе се спроведени една активност на далечина и една мисија на терен. Мисијата на терен обезбеди информации од прва рака за тоа како SCAA ги применува меѓународните безбедносни стандарди. Исто така, тоа беше можност да се спроведе симулација на безбедносната проценка на Унијата на терен. Симулацијата даде појасен увид во организациската и регулаторната рамка на SCAA, утврдувајќи дека целокупната структура на SCAA изгледа соодветна со оглед на нејзината големина и одговорности, иако нејзината оперативна ефикасност може да се подобри. Прирачникот за управување, иако е одобрен, треба да се доработи и да се направи поконзистентен, а одговорностите за истрагите на сериозни несреќи треба попрецизно да се дефинираат.
4. Симулацијата, исто така, идентификуваше недостатоци во транспонирањето на стандардите и препорачаните практики на ICAO, особено Анексите 1, 6, 8, 18 и 19 на ICAO, кои го оневозможуваат целосното усогласување со меѓународните безбедносни стандарди. SCAA е свесна за овие недостатоци и презеде мерки за измена на релевантните прописи, а неколку нацрт-амандмани се во процес на меѓу министерски консултации. Покрај тоа, презеде мерки за подобрување на известувањето за настани релевантни за безбедноста на воздухопловството, како и обука на персоналот во рамките на партнерствата со меѓународни организации за обука. Потребна е континуирана работа во овие области за понатамошно подобрување на надзорот врз безбедноста на воздухопловството во Киргистан.
5. Како дел од тековното следење на општата безбедносна состојба во Киргистан од страна на Комисијата, вклучувајќи го капацитетот и можностите на SCAA за надзор на безбедноста, на 2 мај 2025 година се одржа технички состанок на кој учествуваа Комисијата, Агенцијата, земјите-членки и SCAA. На тој состанок, SCAA детално ги презентираше тековните иницијативи за подобрување на надзорот на безбедноста во воздухопловството, вклучувајќи ги и законските измени, регулаторните развојни процеси, мерките за градење капацитети и институционалните реформи.
6. SCAA, исто така, ја опиша својата организациска структура и нивоа на персонал, вклучително и развојот на систем за пресметување на потребите за персонал што е директно поврзан со индивидуалните потреби за обука.
7. SCAA исто така, го опиша напредокот постигнат во усогласувањето на прописите со меѓународните безбедносни стандарди и нивното спроведување во клучните области на надзор. Понатаму, ја презентираше тековната работа за подобрување на процедурите за издавање на уверение за работа и механизмите за спроведување.
8. SCAA исто така, го презентираше сеопфатен акционен план за решавање на идентификуваните регулаторни недостатоци и поддршка на развојот на безбеден систем за цивилно воздухопловство што е во согласност со меѓународните безбедносни стандарди.
9. Сепак, во моментов нема доволно поткрепени докази за да се потврди дека SCAA ефикасно ги решила сите безбедносни недостатоци што доведоа до забраната за летање наметната со Регулативата (ЕЗ) бр. 1543/2006.
10. Согласно заедничките критериуми наведени во Анексот кон Регулативата (ЕЗ) бр. 2111/2005, Комисијата смета дека во овој пат, во однос на авиопревозниците кои добиле уверение во Киргистан, не постои основ за менување и дополнување на списокот на авиопревозници, а кои се предмет на забрана на летање во рамките на Унијата.
11. Земјите - членки треба постојано да го проверуваат ефективното придржување на авиопревозниците кои добиле уверение во Киргистан кон соодветните меѓународни стандарди за безбедност и тоа преку давање предност на инспекциските проверки на платформа од тие авиопревозници, согласно Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012.

**Авиопревозници од Либија**

1. Во декември 2014 година, авиопревозниците од Либија беа вклучени во Анекс A на Регулатива (EЗ) бр. 474/2006, од Регулатива за спроведување (ЕУ) 1318/2014 на Комисијата ([[10]](#footnote-10)).
2. Како дел од тековното следење на општата безбедносна состојба во Либија од страна на Комисијата, вклучувајќи го капацитетот и можностите на Цивилно воздухопловната власт на Либија (LYCAA) за надзор на безбедноста, на 25 март 2025 година се одржа технички состанок на кој учествуваа Комисијата, Агенцијата, земјите-членки и LYCAA.
3. Комисијата ги презентираше резултатите од својата проценка на информациите доставени од LYCAA во 2023 и 2024 година. Проценката идентификуваше значителни недостатоци, особено во однос на бројот на персонал, конзистентноста на соодветната обука и ефикасното спроведување на надзорните активности. Исто така, истакна дека клучната документација што ја побара Комисијата не е доставена. Проценката заклучи дека се потребни значителни понатамошни подобрувања на регулаторната рамка на LYCAA и нејзиниот надзорен капацитет. На состанокот, Комисијата ги повтори своите очекувања во врска со видот и квалитетот на документите и податоците потребни за спроведување соодветна проценка на либискиот систем за надзор на безбедноста.
4. LYCAA обезбеди ажурирање за административните и техничките иницијативи за зајакнување на надзорот врз безбедноста. Иницијативите вклучуваат преглед на законодавството и прописите за воздухопловство, почести инспекции и воведување на дигитални системи за надзор. Централна мерка е воспоставувањето на Интегриран центар за надзор (IOC), дигитална платформа за подобрување на следењето и евидентирањето на податоците за безбедноста во воздухопловството. Намената на оваа дигитална платформа е да придонесе за усогласеност со регулативите и да го подобри пристапот до релевантни информации и безбедносни документи.
5. LYCAA на IOC му ги презентираше информациите и материјалите, вклучувајќи ги прирачниците и контролните листи за процедури за издавање на уверение за работа и надзор, врз основа на законодавството на Унијата и прилагодени на националниот контекст. LYCAA, исто така, ги презентираше избрани резултати од ревизија од процесот на повторното издавање на уверение за работа, а податоците од IOC беа презентирани во јасен и структуриран формат.
6. Сепак, беше забележано дека оваа документација не ѝ беше доставена на Комисијата за време на претходната размена на информации во 2023 и 2024 година, и покрај бројните официјални барања. Понатаму, беше истакнато дека долгорочната ефикасност на IOC ќе зависи од неговата конзистентност и квалитет.
7. LYCAA, исто така, ја информираше Комисијата за тековниот процес на повторното издавање на уверение за работа на сите либиски авиопревозници за периодот од ноември 2023 до ноември 2024 година. LYCAA извести дека во тој период биле спроведени повеќе од 100 ревизии. Сепак, не беа дадени доволно информации за резултатите од овие ревизии, како што се специфични наоди и какви било поврзани корективни мерки. Беше договорено LYCAA да ги обезбеди релевантните информации и документација што е можно поскоро.
8. Сепак, во моментов нема доволно поткрепени докази за да се потврди дека LYCAA ефикасно ги решила сите безбедносни недостатоци што доведоа до забраната за летање наметната со Регулативата за спроведување (ЕЗ) бр. 1381/2014.
9. Согласно заедничките критериуми наведени во Анексот кон Регулативата (ЕЗ) бр. 2111/2005, Комисијата смета дека во овој пат, во однос на авиопревозниците кои добиле уверение во Либија, не постои основ за менување и дополнување на списокот на авиопревозници, а кои се предмет на забрана на летање во рамките на Унијата.
10. Земјите - членки треба постојано да го проверуваат ефективното придржување на авиопревозниците кои добиле уверение во Либија кон соодветните меѓународни стандарди за безбедност и тоа преку давање предност на инспекциските проверки на платформа од тие авиопревозници, согласно Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012.

**Авиопревозници од Суринам**

1. Во јули 2010 година, *Blue Wing Airlines* беа вклучени во Анекс A на Регулатива (EЗ) бр. 474/2006, од Регулатива за спроведување (ЕУ) 590/2010 на Комисијата ([[11]](#footnote-11)).
2. По дискусиите на Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ во ноември 2024 година, експерти од Комисијата, Агенцијата и земјите-членки спроведоа безбедносна проценка на Унијата на терен во Суринам од 24 до 28 февруари 2025 година во просториите на Управа за безбедност на цивилното воздухопловство на Суринам („CASAS“). Безбедносната проценка беше спроведена на примерок од три авиопревозници кои добиле уверение од страна на CASAS: *Blue Wing Airlines*, *Fly All Ways* и *Gum Air*.
3. Безбедносна проценка на Унијата на терен се фокусираше на CASAS во однос на нејзината улога и одговорност за надзор на безбедноста на авиопревозниците кои добиле уверение во Суринам. Безбедносна проценка на терен идентификуваше големи недостатоци во регулаторниот систем на цивилно воздухопловство во однос на усогласеноста со меѓународните безбедносни стандарди, кои го спречуваат ефикасниот надзор врз безбедноста.
4. Основниот Закон за цивилно воздухопловство на Суринам не е изменет од неговото донесување во 2002 година. Затоа, проблемите идентификувани од страна на ICAO во 2009 година се сеуште присутни, имено недостатокот на овластување за инспекцискиот персонал на CASAS за пристап до објекти и документација и недостатокот на одвојување на судските и безбедносните истраги за воздухопловни несреќи и сериозни инциденти, во комбинација со несоодветна заштита за лицата кои пријавуваат настани релевантни за безбедноста на воздухопловството.
5. Повеќето национални прописи за цивилно воздухопловство беа ажурирани во 2023 година за да се усогласат со најновите измени на ICAO. Сепак, прирачниците, упатствата, контролните листи и сите други оперативни процедури на CASAS за спроведување на надзорот не се соодветно ажурирани. Ова има негативно влијание врз усогласеноста со националното законодавство и, следствено, со меѓународните безбедносни стандарди.
6. За време на посетата беше потврдено дека CASAS има системски проблеми во однос на управувањето со ресурсите, поточно недостатокот на процедури и методологија за утврдување на потребите од персонал, неефикасна почетна обука за инспекцискиот персонал и отсуство на периодична обука поради недостаток на ресурси. Последователно беше заклучено дека посетените одделенија на CASAS имале недоволно персонал, а инспекцискиот персонал не бил доволно квалификуван.
7. Безбедносната проценка на Унијата на терен, исто така, покажа дека CASAS има значителни недостатоци во спроведувањето на безбедносниот надзор, вклучително и затворање на случаи без анализа на основната причина или оставање на случаи отворени предолго без преземање мерки за спроведување. Ова резултираше со постојани сериозни неусогласености.
8. Покрај тоа, безбедносната проценка на Унијата на терен јасно покажа дека CASAS нема функција за управување со квалитет потребна за решавање на идентификуваните недостатоци, меѓу другото, во системот за контрола на документи, водењето евиденција, управувањето со наодите и нивото на контрола.
9. На CASAS не му недостасува ниту функција за управување со безбедноста за да може проактивно да реагира на постојните или новите безбедносни ризици, ниту функционален задолжителен систем за пријавување на настани за да може да идентификува области со висок ризик каде што е потребен зголемен надзор.
10. Сериозни проблеми беа идентификувани и во одделенијата за летачки операции и пловидбеност на CASAS. Меѓу другото, беше утврдено дека CASAS не ги спроведува своите планови за надзор во утврдените рокови и дека ревизиите не се спроведуваат целосно. Постојат докази дека техничката документација не се контролира доволно пред издавање на уверенија за работа и дека не се идентификува неусогласеност на авиопревозниците со релевантните меѓународни безбедносни стандарди.
11. Недостатокот на структурно финансирање и отсуството на мерки за спроведување во CASAS се два фундаментални фактори што значително ја попречуваат способноста на CASAS да извршува ефикасен надзор и да спроведува сеопфатни ревизии и проактивно да реагира на постојните и новите безбедносни ризици, што е потврдено од недостатоците забележани за време на посетите на авиопревозниците.
12. Безбедносната проценка на Унијата на терен на трите авиопревозниците „*Blue Wing Airlines*“ (25 февруари 2025 година), „*Gum Air* “ (26 февруари 2025 година) и „*Fly All Ways*“ (27 февруари 2025 година) идентификуваше исти или слични значајни недостатоци што директно влијаат врз безбедноста на летот и усогласеноста со прописите за сите три авиопревозници. Ова вклучува, меѓу другото, недостаток на функционален систем за управување со безбедноста и систем за управување со квалитетот. Во однос на евалуацијата на летачките операции на овие авиопревозници, истите сериозни неусогласености беа идентификувани за сите нив. Иако CASAS веќе идентификуваше недостатоци во оваа област, летачките операции продолжија без никакви ограничувања од страна на CASAS или авиопревозниците.
13. Дополнително, за време на посетите на одделенијата за пловидбеност на овие три авиокомпании, беа идентификувани голем број сериозни проблеми, како што се недостаток на обука на персоналот за извршување на своите должности, неисправни делови кои не се правилно одвоени и чувани во посебни простории, калибрирани алатки со истечен сертификат за калибрација и неидентификувани алатки. Сите овие проблеми беа идентификувани од CASAS неколку пати во текот на годините, но не беа преземени конкретни мерки.
14. За време на посетата на авиокомпанијата „*Fly All Ways*“ беше утврдено дека не е спроведена програма за следење на податоците од летот, како што бараат меѓународните безбедносни стандарди за категоријата воздухоплови што ги користи таа авиокомпанија.
15. Бројот и видот на недостатоците утврдени со безбедносната проценка на Унијата на терен на трите авиопревозници укажуваат на системски недостатоци во нивните системи за управување и во способноста на CASAS да обезбеди ефикасен надзор на безбедноста. Собраните докази покажуваат дека овие авиопревозници не се во можност да постигнат оперативна безбедност на одржлив начин и дека CASAS не е во можност да обезбеди усогласеност со регулативите и повторно да воспостави гаранција за безбедноста.
16. Со писмо од 11 април 2025 година, Комисијата го информираше CASAS дека случајот со Суринам е дел од дневниот ред на состанокот на Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ закажан за 13-15 мај 2025 година и дека на CASAS и на авиопревозниците кои добиле уверение во Суринам ќе им се даде можност да бидат сослушани во согласност со Регулативата (ЕЗ) бр. 2111/2005. „*Blue Wing Airlines*“ и „*Surinam Airways*“ ја прифатија поканата да се појават пред Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ.
17. Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ ги сослуша двата авиопревозници и CASAS на 14 мај 2025 година. CASAS му ја презентираше на Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ својата анализа за причините за недостатоците идентификувани за време на посетата на Унијата, како и корективните мерки и временската рамка за нивно спроведување. Презентираните корективни мерки се однесуваа на измени на националните прописи за воздухопловство, спроведувањето на функциите за управување со квалитетот и безбедноста, спроведувањето на потребната обука на техничкиот персонал, подобрувањето на надзорните функции и плановите за регрутирање за пополнување на клучните раководни позиции и дополнителен персонал за спроведување на инспекции.
18. Забележувајќи дека CASAS ја признава сериозноста на ситуацијата, како што е идентификувано со безбедносна проценка на Унијата на терен врз Суринам, Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ нагласи дека некои од овие недостатоци веќе се идентификувани во Програмата за универзален надзор на безбедноста на ICAO во 2009 и 2012 година, но дека во меѓувреме не е постигнат никаков напредок во нивното решавање. Затоа, останува загриженоста дали мерките предложени од CASAS се остварливи во рамките на утврдените временски рамки, и покрај изразената подготвеност и посветеност на CASAS за подобрување и поддршката од Владата на Суринам, која му обезбеди дополнително финансирање.
19. Во неколку наврати за време на расправата, беше потврдено дека загриженоста е основана бидејќи CASAS не можеше да обезбеди докази за конкретни и веродостојни мерки за решавање на проблемите истакнати во забелешките, на пример дека CASAS не ги спроведува потребните мерки во случаи кога авиопревозниците постојано не успеваат да ги решат идентификуваните неусогласености во согласност со националните процедури.
20. Капацитетите на CASAS треба значително да се подобрат за да се справат со значајните безбедносни недостатоци, особено во областите на регрутирање, обука и квалификација на персонал, управувањето со квалитет и активности за сертификација на безбедност и надзор на сите авиопревозници кои добиле уверение во Суринам. Овие недостатоци покажуваат дека капацитетот за надзор на CASAS не е доволен за да се обезбеди континуирано спроведување на операциите на сите авиопревозници кои добиле уверение од CASAS во согласност со меѓународните безбедносни стандарди.
21. „*Blue Wing Airlines*“ беше застапувана од нејзиниот комерцијален агент во Европа и од правен застапник. Тие, на расправата, ја презентираа авиокомпанијата и нејзината оперативна мрежа, нивното разбирање за целта на безбедносна проценка на Унијата на терен и како нејзината примена врз „*Blue Wing Airlines*“, и дадоа преглед на проценката на безбедноста спроведена од авиокомпанијата и мерките преземени за решавање на идентификуваните проблеми.
22. Претставниците на „*Blue Wing Airlines*“ во ниту еден момент не ги споменаа сериозните недостатоци идентификувани од тимот за безбедносна проценка на ЕУ, вклучително и во одделите за летање и одржување. Понатаму, авиокомпанијата не беше во можност да одговори на суштинските прашањата поставени од Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ во врска со специфичните прашања за кои беа дадени забелешки.
23. Авиопревозникот „*Surinam Airways*“ ja прифати покана да се појави пред Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ, иако не беше посетен за време на безбедносна проценка на Унијата на терен. На сослушувањето, компанијата ја презентираше својата компанија, историја и оперативна мрежа. Главната тема на презентацијата беа елементи поврзани со нејзините активности за усогласеност со безбедноста, како во однос на активностите што се спроведуваат во соработка со CASAS, така и со трети страни, вклучително и EASA, во контекст на одобрување на оператори од трети земји. Исто така, ги опиша мерките планирани за подобрување на нејзиниот систем за управување со безбедноста и системот за управување со квалитетот.
24. Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ го испраша превозникот за неговите оперативни аранжмани за летови до и од териториите на ЕУ. Превозникот беше прашан и за понатамошните активности по констатацијата на CASAS бидејќи неговиот персонал за одржување не ја добива потребната обука.
25. EASA ги дополни информациите доставени од авиопревозникот со наодите утврдени за време на ревизијата на терен на TCO спроведена паралелно со безбедносната проценка на Унијата на терен. Ова вклучуваше проблеми што CASAS требаше да ги идентификува како дел од своите надзорни активности и кои се слични на оние на другите авиопревозници што ги посети тимот на ЕУ, што укажува дека CASAS има повторливи проблеми со надзорот на своите авиопревозници.
26. Врз основа на достапните докази, вклучително и од безбедносна проценка на Унијата на терен и безбедносната проценка на три примерока од авиопревозници, како и информациите презентирани за време на сослушувањата пред Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ, мора да се заклучи дека капацитетот и способноста на CASAS не се доволни за да се обезбеди усогласеност со меѓународните безбедносни стандарди во однос на ефективниот надзор на кој било од авиопревозниците за кои е одговорен.
27. Комисијата и Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ, иако го признаваат обемот на проблемите што треба да се решат, ги признаваат напорите на CASAS и го охрабруваат да продолжи со својата работа. Видливата посветеност на суринамската влада во овој поглед е многу важна, како и нејзината заложба да го поддржи CASAS во неговата работа и да соработува со него.
28. Согласно заедничките критериуми наведени во Анексот кон Регулативата (ЕЗ) бр. 2111/2005, е оценето дека списокот на авиопревозници кои се предмет на забрана на летање во рамките на Унијата треба да се измени со додавање на сите авиопревозници кои добиле уверение во Суринам во Анексот А на Регулативата (ЕЗ) бр. 474/2006.
29. Земјите - членки треба постојано да го проверуваат ефективното придржување на авиопревозниците кои добиле уверение во Суринам кон соодветните меѓународни стандарди за безбедност и тоа преку давање предност на инспекциските проверки на платформа од тие авиопревозници, согласно Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012.

**Авиопревозници од Танзанија**

1. Во декември 2024 година, *Air Tanzania Company* беше вклучен во Анекс A на Регулатива (EЗ) бр. 474/2006, од Регулатива за спроведување (ЕУ) 2024/3137 на Комисијата ([[12]](#footnote-12)).
2. По дискусиите на Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ во ноември 2024 година, експерти од Комисијата, Агенцијата и земјите-членки спроведоа безбедносна проценка на Унијата на терен во Танзанија од 9 до 13 декември 2024 година во Управа на цивилното воздухопловство на Танзанија („TCAA“). Безбедносна проценка на Унијата на терен се спроведе на примерок од два авиопревозниците кои добиле уверение во Танзанија: *Precision Air Services PLC(„Precision Air”)* и *Coastal Travels Limited („Coastal Air”).*
3. Безбедносна проценка на Унијата на терен се фокусираше на TCAA во однос на нејзината улога и одговорност за надзор на безбедноста на авиопревозниците кои добиле уверение во Танзанија.
4. Посетата покажа дека TCAA има структурна неефикасност и значителни ограничувања на капацитетите, вклучително и недостаток на стратешки пристап кон планирањето на човечките ресурси, што резултира со недостаток на квалификуван и искусен технички персонал во клучните области на надзор, особено лиценцирање на персонал, летачки операции и пловидбеност.
5. Утврдено е дека има потреба од повеќе персонал во областа на лиценцирање на персоналот, особено оние со релевантно претходно искуство. Покрај тоа, треба да се воспостави и спроведе структурирана и периодична програма за обука на инспекторите, која треба да вклучува напредни модули за управување со квалитет, ревизија на усогласеност и анализа на основните причини. Покрај тоа, потребно е да се развијат и применат сеопфатни и стандардизирани процедури, контролни листи и обрасци за издавање дозволи и овластувања.
6. Во областа на летачките операции, TCAA не докажа постоење на ефикасен и сигурен систем за извршување на регулаторните обврски во согласност со меѓународните безбедносни стандарди. Ова е поткрепено со фактот дека е утврдено дека процедурите за издавање на уверение за работа на авиокомпаниите не се доволно строги, а активностите за надзор не се планираат и спроведуваат на соодветен начин, што доведува до значителни пропусти во надзорот. Покрај тоа, TCAA нема доволно целосно квалификувани инспектори, а компетенциите на постојниот персонал треба да се подобрат.
7. Во областа на пловидбеноста, процедурите што ги применува TCAA не ги исполнуваат меѓународните безбедносни стандарди и затоа спроведувањето на надзорот е несоодветно, а доследната примена на безбедносните барања е доведена во прашање. Сертификатите за пловидбеност се издаваат без доволно уверение дека предметниот воздухоплов ги исполнува сите применливи критериуми за дизајн и пловидбеност.
8. На 11 декември 2024 година, тимот за безбедносна проценка на Унијата изврши посета на терен на авиопревозникот *Precision Air*.
9. Проценката извршена врз овој авиопревозник идентификуваше неколку недостатоци во спроведувањето на неговите системи за управување со безбедноста и квалитетот. Особено, безбедносните цели не беа соодветно вклучени во прирачникот за управување со безбедноста, а следењето на индикаторите за безбедносни перформанси и целите за безбедносни перформанси беше недоволно. Покрај тоа, беше утврдено дека спроведувањето на следењето на податоците од летот постојано отстапува од стандардните оперативни процедури, што укажува на системски проблеми со усогласеноста.
10. Иако целокупната структура и функционирање на организацијата за одржување и пловидбеност се оценети како задоволителни, беа забележани значителни недостатоци во програмата за обука на летачкиот екипаж, вклучително и недостаток на сеопфатна теоретска обука и основни модули како што се обука за избегнување на застој и обука за опоравување.
11. На 12 декември 2024 година, тимот за безбедносна проценка на Унијата изврши посета на терен на „*Coastal Air*“.
12. Проценката на системот за управување со безбедноста и квалитетот на „*Coastal Air*“ идентификуваше голем број области за подобрување за да се обезбеди усогласеност со националното законодавство на Танзанија и меѓународните безбедносни стандарди.
13. За време на посетата, авиопревозникот не беше во можност да покаже усогласеност со сопствените процедури и прирачници, а недостатоци во документацијата, одобренијата и внатрешниот мониторинг на усогласеноста на авиопревозникот беа идентификувани во голем број области, како што се организациските права, евиденцијата, прирачниците, евиденцијата и стандардите за обука.
14. Проценката на системот за управување со одржувањето и континуираната пловидбеност на „*Coastal Air*“ откри голем број значајни недостатоци кои директно влијаат врз безбедноста на летот и усогласеноста со прописите. Понатаму, грешките во внесувањето на податоци во системот за следење на пловидбеноста резултираа со неточни интервали за одржување, што ја компромитира сигурноста и интегритетот на следењето на одржувањето.
15. Бројот и видот на недостатоци утврдени за време на посетата укажуваат на системски слабости во внатрешниот мониторинг на усогласеноста на *Coastal Air*, како и во надзорните активности на TCAA. Особено, многу од идентификуваните недостатоци требало да бидат откриени за време на процесот на издавање на уверение за работа, спроведувањето на редовните надзорни активности или преку сопствените механизми за обезбедување на безбедноста на авиокомпанијата.
16. Безбедносна проценка на Унијата на терен покажа дека, иако Танзанија воспоставила правна рамка што го регулира цивилното воздухопловство, регулаторниот систем има значителни проблеми поврзани со правната прецизност, ефективното спроведување и навременото прилагодување кон променливите меѓународни безбедносни стандарди, што доведува до правни и оперативни недоследности што ја спречуваат Танзанија целосно да ги исполни своите обврски според Меѓународна конвенција за цивилно воздухопловство (Чикашка конвенција). Забелешките од безбедносна проценка на Унијата на терен беа вклучени во извештајот доставен до и одобрен од TCAA.
17. Како дел од континуираното следење на општата безбедносна состојба во Танзанија од страна на Комисијата, на 30 април 2025 година се одржа технички состанок на кој учествуваа Комисијата, Агенцијата, земјите-членки и TCAA. Состанокот имаше двојна цел: да се разгледа планот за корективни мерки развиен како одговор на безбедносната проценка на Унијата на терен и да се информира TCAA за подготовките за сослушувањето пред Комитет за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ закажано за 13 мај 2025 година.
18. Неколку верзии од планот за корективни мерки беа поднесени пред и по техничкиот состанок. Верзијата дискутирана на состанокот покажа дека TCAA презема мерки за решавање на недостатоците утврдени во безбедносна проценка на Унијата на терен. Сепак, дискусиите што следеа идентификуваа голем број значајни недостатоци во преземените мерки од страна на TCAA, особено недостатокот на детални анализи на основните причини за идентификување и решавање на основните системски проблеми, недостатокот на соодветна документација за поддршка на пријавените корективни мерки и континуираното непочитување на важечките барања за безбедност во воздухопловството.
19. Особено внимание беше посветено на информациите дадени од TCAA за пресметката на потребите за персонал во областа на летачките операции, што беше оценето како нереално во однос на проценетите часови за клучните активности, како што се подготовката на основните инспекции на сертификатите на авиопревозниците или следењето на наодите од инспекциите. Ревидираната верзија на планот за корективни мерки покажа видливо подобрување, бидејќи потребниот број инспектори беше пореално утврден, но сè уште недостасуваше анализа на поврзаните потреби за обука и времето потребно за завршување на обуката пред да се започне со работа.
20. Техничкиот состанок потврди дека, иако TCAA постигна одреден напредок во решавањето на идентификуваните недостатоци, вклучително и преку спроведување на итни мерки за техничка поддршка веднаш по усвојувањето на безбедносна проценка на Унијата на терен, но сепак останаа големи недостатоци. Беше утврдено дека голем број од мерките во планот за корективни мерки беа реактивни и дека не беа донесени никакви специфични превентивни мерки. Таму каде што беа вклучени вакви мерки, истите генерално беа површни и не обезбедуваа веродостојна гаранција за одржливост.
21. Во писмо од 14 април 2025 година, Комисијата ја информираше TCAA дека случајот со Танзанија е вклучен во дневниот ред на состанокот на Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ закажан за 13-15 мај 2025 година и дека на TCAA и на авиопревозниците кои добиле уверение во ќе им се даде можност да бидат сослушани пред Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ во согласност со Регулативата (ЕЗ) бр. 2111/2005.
22. Пред расправата TCAA потврди дека нема да учествуваат авиокомпании кои добиле уверение во Танзанија. TCAA беше сослушана пред Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ на 13 мај 2025 година. TCAA му презентираше на Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ преглед на напредокот во развојот и спроведувањето на планот за корективни мерки по безбедносната проценка на Унијата на терен. Презентацијата беше добро структурирана и ги опфаќаше главните категории на забелешки и препораки, а TCAA посочи кои случаи поврзани со тие забелешки и препораки се затворени, тековни или отворени.
23. Пријавената стапка на решавање на проблемите, како што ја презентираше TCAA, беше оценета како многу нереална, што се потврдува со фактот дека голем број проблеми што се сметаа за решени не беа соодветно потврдени како целосно решени. Еден пример се однесуваше на недостатокот на квалификуван персонал. TCAA го претстави ова прашање како решено исклучиво врз основа на плановите за регрутирање и роковите, но не го зеде предвид времето потребно за обука и стекнување на потребните квалификации.
24. Во врска со голем број други забелешки, TCAA изјави дека ги решила поврзаните проблеми. Сепак, по истрагите од страна на Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ, постојано се докажува дека тоа не е случај. Кога беше прашана за ревизијата на процесот на сертификат за пловидбеност и листата за проверка за да се усогласи со документот 9760 на ICAO, TCAA даде нејасен одговор и не можеше да обезбеди јасен доказ дека оваа задача е завршена. Исто така, кога беше прашана за неодамна воведениот процес на надзор базиран на ризик, особено во врска со содржината и примената на профилите на ризик на авиокомпаниите, TCAA не даде доволно јасен одговор и не успеа да покаже разбирање и ефикасно спроведување на принципите за надзор базиран на ризик.
25. Комисијата и Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ ги признаваат напорите што ги вложи TCAA во мобилизирањето на човечки и финансиски ресурси и ја охрабруваат да продолжи да го прави тоа. Тие ја нагласуваат важноста на поддршката од танзаниската влада во овој поглед. Тие потврдуваат дека ќе продолжат да ја поддржуваат TCAA и да работат со неа за подобрување на нејзините капацитети за надзор на безбедноста. Се очекуваат редовни контакти и извештаи за напредокот како дел од тековните активности за следење, како и организирање на технички состаноци за преглед на постигнатиот напредок.
26. Врз основа на сите достапни докази, вклучително и безбедносна проценка на Унијата на терен заклучено е дека TCAA нема потребен капацитет и способност за ефикасно надгледување на воздухопловните активности во Танзанија во согласност со меѓународните безбедносни стандарди. Недостатоците во управувањето со персоналот, обуката на персоналот, управувањето со квалитетот, процедурите за издавање на уверение за работа и надзорот на авиопревозниците укажуваат дека TCAA не може да обезбеди континуирано почитување на тие стандарди.
27. Согласно заедничките критериуми наведени во Анексот кон Регулативата (ЕЗ) бр. 2111/2005, е оценето дека списокот на авиопревозници кои се предмет на забрана на летање во рамките на Унијата треба да се измени со додавање на сите авиопревозници кои добиле уверение во Танзанија во Анексот А на Регулативата (ЕЗ) бр. 474/2006
28. Земјите - членки треба постојано да го проверуваат ефективното придржување на авиопревозниците кои добиле уверение во Танзанија кон соодветните меѓународни стандарди за безбедност и тоа преку давање предност на инспекциските проверки на платформа од тие авиопревозници, согласно Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012.
29. Заради тоа, Регулативата (ЕЗ) бр. 474/2006 треба соодветно да се измени и дополни.
30. Во членовите 5 и 6 од Регулативата (ЕЗ) бр. 2111/2005 се препознава потребата за брзо и, доколку е потребно, итно одлучување, имајќи ги предвид можните последици по безбедноста. Со цел да се заштитат чувствителните податоци и граѓаните кои патуваат, неопходно е секоја одлука поврзана со ажурирање на списокот на авиопревозници забранети за летање или предмет на ограничувања за летање во рамките на Унијата да биде објавена и да стапи во сила веднаш по усвојувањето.
31. Мерките предвидени во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитет за безбедност на воздушниот сообраќај на ЕУ,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

*Член 1*

Регулативата (ЕЗ) бр. 474/2006 се менува и дополнува како што следи:

(1) Анекс А се заменува со текстот наведен во Анекс I кон оваа регулатива;

(2) Анекс Б (В) се заменува со текстот наведен во Анекс II кон оваа регулатива.

*Член* 2

Оваа регулатива влегува во сила наредниот ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската Унија*.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 3 јуни 2025 година.

|  |  |
| --- | --- |
|  | *За Комисијата**Во име на Претседателот*Апостолос ТЗИТЗИКОСТАС*Член на Комисијата* |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

*АНЕКС I*

*“АНЕКС А*

**СПИСОК НА АВИОПРЕВОЗНИЦИ КОИ ИМААТ ЗАБРАНА ЗА ЛЕТАЊЕ ВО РАМКИ НА УНИЈАТА, СО ИСКЛУЧОЦИ** ([[13]](#footnote-13))

| Назив на правниот субјект на авиопревозникот како што е наведено во неговото AOC (и неговиот трговски назив, доколку е различно) | Број на уверение за исполнување на безбедносни услови (AOC) или број на уверение за работа | ICAO ознака на авиопревозниксо три букви | Земја на оператор |
| --- | --- | --- | --- |
| *AIR ZIMBABWE (PVT)* | 177/04 | AZW | Зимбабве |
| *AVIOR AIRLINES* | ROI-RNR-011 | ROI | Венецуела |
| *IRAN ASEMAN AIRLINES* | FS-102 | IRC | Иран |
| *IRAQI AIRWAYS* | 001 | IAW | Ирак |
| *AIR ZIMBABWE (PVT)*  | 177/04 | AZW | Зимбабве |
| **Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Авганистан, вклучувајќи** |  |  | **Авганистан** |
| *ARIANA AFGHAN AIRLINES* | AOC 009 | АFG | Авганистан |
| *KAM AIR* | AOC 001 | KMF | Авганистан |
| **Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Ангола, со исклучок на TAAG Angola Airlines и Heli Malongo, вклучувајќи** |  |  | **Ангола** |
| *AEROJET* | AO-008/11-07/17 TEJ | TEJ | Ангола |
| *GUICANGO* | АО-009/11-06/17 YYY | непозната | Ангола |
| *AIR JET* | AO 006/11-08/18 MBC | MBC | Ангола |
| *BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT* | АО-015/15-06/17 YYY | непозната | Ангола |
| *HELIANG* | АО-007/11-08/18 YYY | непозната | Ангола |
| *SJL* | AO-014/13-08/18 YYY | непозната | Ангола |
| *SONAIR* | AO 002/11-08/17 SOR | SOR | Ангола |
| **Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Ерменија, вклучувајќи** |  |  | **Ерменија** |
| *AIR DILIJAN* | AM AOC 065 | NGT | Ерменија |
| *ARMENIA AIRWAYS* | AM AOC 0 | AMW | Ерменија |
| *ARMENIAN HELICOPTERS* | AM AOC 067 | KAV | Ерменија |
| *FLY ARNA* | AM AOC 075 | ACY | Ерменија |
| *FLYONE ARMENIA* | AM AOC 074 | FIE | Ерменија |
| *NOVAIR* | AM AOC 071 | NAI | Ерменија |
| *SHIRAK AVIA* | AM AOC 072 | SHS | Ерменија |
| *SKYBALL* | AM AOC 073 | N/A | Ерменија |
| **Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Република Конго (Бразавил), вклучувајќи** |  |  | **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 | непозната | Конго (Бразавил) |
| **Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Демократска Република Конго (DRC), вклучувајќи** |  |  | **Демократска Република****Конго (DRC)** |
| *AB BUSINESS* | AAC/DG/OPS-09/14 | непозната | Демократска РепубликаКонго (DRC) |
| *AIR FAST CONGO* | AAC/DG/OPS-09/03 | непозната | Демократска РепубликаКонго (DRC) |
| *AIR KASAI* | AAC/DG/OPS-09/11 | непозната | Демократска РепубликаКонго (DRC) |
| *AIR KATANGA* | AAC/DG/OPS-09/08 | непозната | Демократска РепубликаКонго (DRC) |
| *BUSY BEE CONGO* | AAC/DG/OPS-09/04 | непозната | Демократска РепубликаКонго (DRC) |
| *COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)* | AAC/DG/OPS-09/02 | DBP | Демократска РепубликаКонго (DRC) |
| *CONGO AIRWAYS* | AAC/DG/OPS-09/01 | COG | Демократска РепубликаКонго (DRC) |
| *GOMA EXPRESS* | AAC/DG/OPS-09/13 | непозната | Демократска РепубликаКонго (DRC) |
| *KIN AVIA* | AAC/DG/OPS-09/10 | непозната | Демократска РепубликаКонго (DRC) |
| *MALU AVIATION* | AAC/DG/OPS-09/05 | непозната | Демократска РепубликаКонго (DRC) |
| *SERVE AIR CARGO* | AAC/DG/OPS-09/07 | непозната | Демократска РепубликаКонго (DRC) |
| *SWALA AVIATION* | AAC/DG/OPS-09/06 | непозната | Демократска РепубликаКонго (DRC) |
| *TRACEP CONGO AVIATION* | AAC/DG/OPS-09/15 | непозната | Демократска РепубликаКонго (DRC) |
| **Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Џибути, вклучувајќи** |  |  | **Џибути** |
| *DAALLO AIRLINES* | Непознат | DAO | Џибути |
| **Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Екваторијална Гвинеја, вклучувајќи** |  |  | **Екваторијална Гвинеја** |
| *CEIBA INTERCONTINENTAL* | 2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS | CEL | Екваторијална Гвинеја |
| *CRONOS AIRLINES* | 2011/0014/MTTCT/DGAC/SOPS | непозната | Екваторијална Гвинеја |
| **Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Еритреја, вклучувајќи** |  |  | **Еритреја** |
| *ERITREAN AIRLINES* | AOC Бр. 004 | ERT | Еритреја |
| *NASAIR ERITREA* | AOC Бр. 005 | NAS | Еритреја |
| **До овде Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Киргистан, вклучувајќи** |  |  | **Киргистан** |
| *AERO NOMAD AIRLINES* | 57 | ANK | Киргистан |
| *AEROSTAN* | 08 | BSC | Киргистан |
| *AIR COMPANY AIR KG* | 50 | KGC | Киргистан |
| *AIRCOMPANY MOALEAM AVIATION* | 56 | AMA | Киргистан |
| *AVIA TRAFFIC COMPANY* | 23 | AVJ | Киргистан |
| *CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICE* | 58 | KAS | Киргистан |
| *FLYSKY AIRLINES* | 53 | FSQ | Киргистан |
| *GLOBAL 8 AIRLINES* | 59 | непозната | Киргистан |
| *HELI SKY* | 47 | HAC | Киргистан |
| *KAP.KG AIRCOMPANY* | 52 | KGS | Киргистан |
| *MAC.KG AIRLINES* | 61 | MSK | Киргистан |
| *SAPSAN AIRLINE* | 54 | KGB | Киргистан |
| *SKY JET* | 60 | SJL | Киргистан |
| *SKY KG AIRLINES* | 41 | KGK | Киргистан |
| *TRANS CARAVAN KG* | 55 | TCK | Киргистан |
| *TEZ JET* | 46 | TEZ | Киргистан |
| **Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Либерија.** |  |  | **Либерија** |
| **Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Либија, вклучувајќи** |  |  | **Либија** |
| *AFRIQIYAH AIRWAYS* | 007/01 | AAW | Либија |
| *AIR LIBYA* | 004/01 | TLR | Либија |
| *AL MAHA AVIATION* | 030/18 | непозната | Либија |
| *BERNIQ AIRWAYS* | 032/21 | BNL | Либија |
| *BURAQ AIR* | 002/01 | BRQ | Либија |
| *GLOBAL AIR TRANSPORT* | 008/05 | GAK | Либија |
| *HALA AIRLINES* | 033/21 | HTP | Либија |
| *LIBYAN AIRLINES* | 001/01 | LAA | Либија |
| *LIBYAN WINGS AIRLINES* | 029/15 | LWA | Либија |
| *PETRO AIR* | 025/08 | PEO | Либија |
| **Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Непал, вклучувајќи** |  |  | **Непал** |
| *AIR DYNASTY HELI. S.* | 035/2001 | непозната | Непал |
| *ALTITUDE AIR* | 085/2016 | непозната | Непал |
| *BUDDHA AIR* | 014/1996 | BHA | Непал |
| *FISHTAIL AIR* | 017/2001 | непозната | Непал |
| *SUMMIT AIR* | 064/2010 | непозната | Непал |
| *HELI EVEREST* | 086/2016 | непозната | Непал |
| *HIMALAYA AIRLINES* | 084/2015 | HIM | Непал |
| *KAILASH HELICOPTER SERVICES* | 087/2018 | непозната | Непал |
| *MAKALU AIR* | 057А/2009 | непозната | Непал |
| *MANANG AIR PVT LTD* | 082/2014 | непозната | Непал |
| *MOUNTAIN HELICOPTERS* | 055/2009 | непозната | Непал |
| *PRABHU HELICOPTERS* | 081/2013 | непозната | Непал |
| *NEPAL AIRLINES CORPORATION* | 003/2000 | RNA | Непал |
| *SAURYA AIRLINES* | 083/2014 | Непозната | Непал |
| *SHREE AIRLINES* | 030/2002 | SHA | Непал |
| *SIMRIK AIR* | 034/2000 | непозната | Непал |
| *SIMRIK AIRLINES* | 052/2009 | RMK | Непал |
| *SITA AIR* | 033/2000 | непозната | Непал |
| *TARA AIR* | 053/2009 | непозната | Непал |
| *YETI AIRLINES*  | 037/2004 | NYT | Непал |
| **Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Русија** |  |  | **Русија**  |
| *AURORA AIRLINES* | 486 | SHU | Русија |
| *AVIACOMPANY ‘AVIASTAR-TU’ CO. LTD* | 458 | TUP | Русија |
| *IZHAVIA* | 479 | IZA | Русија |
| *JOINT STOCK COMPANY ‘AIR COMPANY “YAKUTIA”’* | 464 | SYL | Русија |
| *JOINT STOCK COMPANY ‘RUSJET’* | 498 | RSJ | Русија |
| *JOINT STOCK COMPANY ‘UVT AERO’* | 567 | UVT | Русија |
| *JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES* | 31 | SBI | Русија |
| *JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES* | 466 | AUL | Русија |
| *JOINT-STOCK COMPANY ‘IRAERO’ AIRLINES* | 480 | IAE | Русија |
| *JOINT-STOCK COMPANY ‘URAL AIRLINES’* | 18 | SVR | Русија |
| *JOINT–STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY* | 230 | DRU | Русија |
| *JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES* | 452 | TYA | Русија |
| *JS AVIATION COMPANY ‘RUSLINE’* | 225 | RLU | Русија |
| *JSC YAMAL AIRLINES* | 142 | LLM | Русија |
| *LLC ‘NORD WIND’* | 516 | NWS | Русија |
| *LLC ‘AIRCOMPANY IKAR’* | 36 | KAR | Русија |
| *LTD. I FLY* | 533 | RSY | Русија |
| *POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY* | 562 | PBD | Русија |
| *PUBLIC JOINT STOCK COMPANY ‘AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES’* | 1 | AFL | Русија |
| *ROSSIYA AIRLINES JOINT STOCK COMPANY* | 2 | SDM | Русија |
| *SKOL AIRLINE LLC* | 228 | CDV | Русија |
| *UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY* | 6 | UTA | Русија |
| **Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Сао Томе и Принсипе, вклучувајќи** |  |  | **Сао Томе и Принсипе** |
| *STP AIRWAYS* | 03/AOC/2006 | STP | Сао Томе и Принсипе |
| **Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Сиера Леоне** |  |  | **Сиера Леоне** |
| **Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Судан, вклучувајќи** |  |  | **Судан** |
| *ALFA AIRLINES SD* | 54 | AAJ | Судан |
| *BADR AIRLINES* | 35 | BDR | Судан |
| *BLUE BIRD AVIATION* | 11 | BLB | Судан |
| *ELDINDER AVIATION* | 8 | DND | Судан |
| *GREEN FLAG AVIATION* | 17 | GNF | Судан |
| *HELEJETIC AIR* | 57 | HJT | Судан |
| *KATA AIR TRANSPORT* | 9 | KTV | Судан |
| *KUSH AVIATION CO.* | 60 | KUH | Судан |
| *NOVA AIRWAYS* | 46 | NOV | Судан |
| *SUDAN AIRWAYS CO.* | 1 | SUD | Судан |
| *SUN AIR* | 51 | SNR | Судан |
| *TARCO AIR* | 56 | TRQ | Судан |
| **Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Судан, вклучувајќи** |  |  |  |
| *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 | непозната | Суринам |
| *STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)* | SR/MAF-07-2017 | непозната | Суринам |
| *SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)* | SR/SLM-01-2010 | SLM | Суринам |
| *UNITED AVIATION SERVICES N.V.* | SR/UAS-8-2019 | непозната | Суринам |
| *BADJAS CARGO N.V.* | SR/BAC-11-2023 | непозната | Суринам |
| **Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Танзанија, вклучувајќи** |  |  |  |
| *ADVENTURE ALOFT* | *TCAA/AOC/043* | непозната | *Танзанија* |
| *AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD* | *TCAA/AOC/079* | непозната | *Танзанија* |
| *AIR EXCEL LTD* | *TCAA/AOC/028* | *XLL* | *Танзанија* |
| *AIR TANZANIA CO. LTD* | *TCAA/AOC/001* | непозната | *Танзанија* |
| *ARUSHA MEDIVAC LTD.* | *TCAA/AOC/071* | непозната | *Танзанија* |
| *AS SALAAM AIR LTD.* | *TCAA/AOC/051* | непозната | *Танзанија* |
| *AURIC AIR SERVICES LTD.* | *TCAA/AOC/022* | *AUK* | *Танзанија* |
| *COASTAL TRAVELS LTD* | *TCAA/AOC/004* | *CSV* | *Танзанија* |
| *CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED* | *TCAA/AOC/* | непозната | *Танзанија* |
| *EVERETT AVIATION LIMITED* | *TCAA/AOC/042* | *EVT* | *Танзанија* |
| *FLIGHT LINK LIMITED* | TCAA/AOC/025 | FLZ | *Танзанија* |
| *FLY SAFARI AIRLINK* | TCAA/AOC/047 | непозната | *Танзанија* |
| *FLY ZANZIBAR (Z) LTD* | TCAA/AOC/058 | непозната | *Танзанија* |
| *GRUMETI AIR LTD* | TCAA/AOC/068 | непозната | *Танзанија* |
| *JAMBO AVIATION LTD.* | TCAA/AOC/070 | непозната | *Танзанија* |
| *KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD* | TCAA/AOC/ | непозната | *Танзанија* |
| *LEVEL UP AVIATION LTD.* | TCAA/AOC/076 | непозната | *Танзанија* |
| *MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD* | TCAA/AOC/066 | непозната | *Танзанија* |
| *MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)* | TCAA/AOC/008 | непозната | *Танзанија* |
| *MY FLY AVIATION CO. LTD* | TCAA/AOC/072 | непозната | *Танзанија* |
| *NYSSA BALOON SAFARIS* | TCAA/AOC/078 | непозната | *Танзанија* |
| *PELICAN AVIATION AND TOURS LTD* | TCAA/AOC/ | непозната | *Танзанија* |
| *PRECISION AIR SERVICES* | TCAA/AOC/003 | PRF | *Танзанија* |
| *REGIONAL AIR SERVICES LTD* | TCAA/AOC/010 | REG | *Танзанија* |
| *SAFARI PLUS LTD* | TCAA/AOC/046 | непозната | *Танзанија* |
| *SERENGETI BALLONS* | TCAA/AOC/029 | непозната | *Танзанија* |
| *SHINE AVIATION LTD* | TCAA/AOC/061 | непозната | *Танзанија* |
| *SHINE BALOONS SAFARIS* | TCAA/AOC/083 | непозната | *Танзанија* |
| *STATE AVIATION LTD* | TCAA/AOC/081 | непозната | *Танзанија* |
| *TANZANIAN AIR SERVICES* | TCAA/AOC/002 | непозната | *Танзанија* |
| *TROPIC HELICOPTERS LTD* | TCAA/AOC/077 | непозната | *Танзанија* |
| *TROPICAL AIR SERVICES* | TCAA/AOC/006 | непозната | *Танзанија* |
| *UNITY AIR* | TCAA/AOC/075 | непозната | *Танзанија* |
| *ZANTAS AIR SERVICES* | TCAA/AOC/018 | непозната | *Танзанија“* |

АНЕКС II

*“АНЕКС Б (B)*

**СПИСОК НА АВИОПРЕВОЗНИЦИ КОИ СЕ ПРЕДМЕТ НА ОГРАНИЧУВАЊА НА ЛЕТАЊЕТО ВО РАМКИ НА УНИЈАТА** ([[14]](#footnote-14))

| Назив на правниот субјект на авиопревозникот како што е наведено во неговото AOC (и неговиот трговски назив, доколку е различно) | Број на уверение за исполнување на безбедносни услови (AOC) | ICAO ознака на авиопревоз. | Земја на оператор | Тип на воздухоплов за кој важат ограничува. | Регистарски ознаки и, ако се познати, фабричкиот сериски број на воздухопловите за кои важат ограничувањата | Земја нарегистрација |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| *IRAN AIR* | IR.AOC.100 | IRA | Иран | Сите воздухоплови од типот Fokker F100 и од типот Boeing B747 | Воздухоплови од типот Fokker F100, како што е наведено во AOC; воздухоплови од типот Boeing B747, како што е наведено во AOC | Иран |
| *AIR KORYO* | GAC-AOC/KOR-01 | KOR | Демократска Народна Република Кореја  | Цела флота со исклучок на: 2 воздухоплови од типот TU-204 | Цела флота со исклучок на: P-632,P-633 | Демократска Народна Република Кореја  |

1. () Сл. весник L 344, 27.12.2005 год., стр. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj>. [↑](#footnote-ref-1)
2. () Регулатива(ЕЗ) бр. 474/2006 од 22 март 2006 година, на Комисијата за утврдување на список на Заедницата на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамките на Заедницата, наведено во Поглавје II од Регулатива (ЕЗ) 2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник 84, 23.3.2006 год., стр.14, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj>). [↑](#footnote-ref-2)
3. () Делегирана регулатива (ЕУ) 2023/660 од 2 декември 2022 за утврдување на деталните правила за листата на авиопревозници на кои им е забрането да работат или се предмет на оперативни ограничувања во рамките на Унијата , наведено во Поглавје II од Регулатива (ЕЗ) 2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот и за отповикување на Регулативата (ЕЗ) бр. 473/2006 на Комисијата за утврдување на правила за спроведување на списокот на Заедницата на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамките на Заедницата, наведено во Поглавје II од Регулатива (ЕЗ) 2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 83, 23.3.2023 год., стр. 47, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj>). [↑](#footnote-ref-3)
4. () Регулатива (ЕУ) бр. 452/2014 на Комисијата од 29 април 2014 година, за утврдување на технички услови и административни процедури кои се однесуваат на операциите за летање на оператори од трети земји согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 133, 6.5.2014 год., стр. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj>). [↑](#footnote-ref-4)
5. () Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата од 5 октомври 2012 година за утврдување на техничките услови и административните постапки во врска со воздушните операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник. L 296, 25.10.2012 година, стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

 [↑](#footnote-ref-5)
6. () Регулатива за спроведување (ЕУ) 2020/736 на Комисијата од 2 јуни 2020 година за изменување и дополнување на Регулатива (ЕЗ) бр. 474/2006 во однос на списокот на авиопревозници кои имаат забрана за летање или кои се предмет на ограничувања за летање во рамките на Унијата (Сл. весник L 172, 3.6.2020 година, стр. 7, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/736/oj>). [↑](#footnote-ref-6)
7. Регулатива за спроведување (ЕУ) 2015/2322 на Комисијата од 10 Декември 2015 година за изменување и дополнување на Регулатива (ЕЗ) бр. 474/2006 во однос на списокот на авиопревозници кои имаат забрана за летање или кои се предмет на ограничувања за летање во рамките на Унијата (Сл. весник L 328, 12.12.2015 година, стр. 67, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj>) [↑](#footnote-ref-7)
8. Регулатива за спроведување (ЕУ) 2023/2691 на Комисијата од 29 ноември 2023 година за изменување и дополнување на Регулатива (ЕЗ) бр. 474/2006 во однос на списокот на авиопревозници кои имаат забрана за летање или кои се предмет на ограничувања за летање во рамките на Унијата(Сл. весник L 2023/2691, 30.11.2023 година, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj>) [↑](#footnote-ref-8)
9. () Регулатива за спроведување (ЕУ) 1543/2006 на Комисијата од 12 октомври 2006 година за изменување и дополнување на Регулатива (ЕЗ) бр. 474/2006 за утврдување на список на Заедницата на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамки на Заедницата наведени во Поглавје II од Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот и како што е изменета и дополнета со Регулативата (ЕЗ) бр. 910/2006 (Сл. весник L 283, 14.10.2006 година, стр. 27, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2006/1543/oj>). [↑](#footnote-ref-9)
10. () Регулатива за спроведување (ЕУ) 1318/2014 на Комисијата од 11 декември 2014 година за изменување и дополнување на Регулатива (ЕЗ) бр. 474/2006 за утврдување на список на Заедницата на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамките на Заедницата (Сл. весник L 355, 12.12.2014 година, стр. 8, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/1318/oj>). [↑](#footnote-ref-10)
11. () Регулатива за спроведување (ЕУ) 590/2010 на Комисијата од 5 јули 2010 година за изменување и дополнување на Регулатива (ЕЗ) бр. 474/2006 за утврдување на список на Заедницата на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамките на Заедницата (Сл. весник L 170, 6.7.2010 година, стр. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2010/590/oj>). [↑](#footnote-ref-11)
12. () Регулатива за спроведување (ЕУ) 2024/3137 на Комисијата од 13 декември 2024 година за изменување и дополнување на Регулатива (ЕЗ) бр. 474/2006 за утврдување на список на Заедницата на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамките на Заедницата (Сл. весник L, 2024/3137, 16.12.2024 година, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3137/oj>). [↑](#footnote-ref-12)
13. () На авиопревозниците наведени во овој Анекс може да им се дозволи да ги користат сообраќајните права преку закуп на воздухоплов со екипаж (wet-leased) од авиопревозник кој нема забрана за летање, под услов дека се исполнети соодветните стандарди за безбедност. [↑](#footnote-ref-13)
14. () На авиопревозниците наведени во списокот од овој Анекс може да им се дозволи да ги користат сообраќајните права преку закуп на воздухоплов со екипаж (wet-leased) од авиопревозник кој нема забрана за летање, под услов дека се исполнети соодветните стандарди за безбедност. [↑](#footnote-ref-14)