

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2021/2070 НА КОМИСИЯТА**от 25 ноември 2021 година****за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 по отношение на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана или оперативни ограничения в границите на Съюза****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

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

като има предвид, че:

- (1) С Регламент (ЕО) № 474/2006 на Комисията ⁽²⁾ бе установен списъкът на въздушните превозвачи, на които е наложена оперативна забрана в границите на Съюза.
- (2) Някои държави членки и Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз („Агенцията“) съобщиха на Комисията информация в съответствие с член 4, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 2111/2005, която е от значение за актуализирането на този списък. Такава информация беше предоставена и от трети държави и международни организации. Въз основа на постъпилата информация списъкът следва да бъде актуализиран.
- (3) Комисията информира всички засегнати въздушни превозвачи — пряко или чрез органите, отговарящи за регулаторния надзор върху тях — за най-важните факти и съображения, на които се основава решението да им се наложи оперативна забрана в границите на Съюза или да се изменят условията на оперативна забрана, наложена на въздушен превозвач, включен в списъка в приложения А или Б към Регламент (ЕО) № 474/2006.
- (4) Комисията предостави възможност на засегнатите въздушни превозвачи да прегледат всички значими документи, да представят писмени коментари и да направят устно изложение пред Комисията и комитета, създаден с член 15 от Регламент (ЕО) № 2111/2005 („Комитет на ЕС за авиационна безопасност“).
- (5) Комисията информира Комитета на ЕС за авиационна безопасност за продължаващите съвместни консултации, които се провеждат съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005 и Регламент (ЕО) № 473/2006 на Комисията ⁽³⁾ с компетентните органи и въздушните превозвачи на Армения, Коморските острови, Ирак, Казахстан, Либия, Мексико, Молдова, Пакистан, Русия и Южен Судан. Комисията информира Комитета на ЕС за авиационна безопасност и за състоянието на авиационната безопасност в Екваториална Гвинея, Конго (Бразавил), Мадагаскар, Судан и Суринам.
- (6) Агенцията информира Комисията и Комитета на ЕС за авиационна безопасност относно техническите оценки, извършени за целите на първоначалната оценка и непрекъснатото наблюдение на разрешенията на операторите от трети държави (ОТД), издадени по силата на Регламент (ЕС) № 452/2014 на Комисията ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ ОВ L 344, 27.12.2005 г., стр. 15.

⁽²⁾ Регламент (ЕО) № 474/2006 на Комисията от 22 март 2006 г. за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, посочен в глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 84, 23.3.2006 г., стр. 14).

⁽³⁾ Регламент (ЕО) № 473/2006 на Комисията от 22 март 2006 г. за установяване на правила за прилагане на списъка на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, посочен в глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 84, 23.3.2006 г., стр. 8).

⁽⁴⁾ Регламент (ЕС) № 452/2014 на Комисията от 29 април 2014 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции на оператори от трети държави в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 133, 6.5.2014 г., стр. 12).

- (7) Агенцията информира Комисията и Комитета на ЕС за авиационна безопасност също така за резултатите от анализа на наземните инспекции, извършени в рамките на програмата за оценяване на безопасността на чуждестранните въздухоплавателни средства (SAFA) в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ⁽⁵⁾.
- (8) Освен това Агенцията информира Комисията и Комитета на ЕС за авиационна безопасност за проектите за техническа помощ, осъществявани в трети държави, на които е наложена оперативна забрана съгласно Регламент (ЕО) № 474/2006. Агенцията и Франция предоставиха също така информация за плановете и исканията за допълнителна техническа помощ и сътрудничество, насочени към подобряване на административния и техническия капацитет на органите за гражданско въздухоплаване в трети държави, с цел да им бъде оказано съдействие за отстраняване на несъответствията с приложимите международни стандарти за безопасност в гражданското въздухоплаване. Държавите членки бяха приканени да отговорят на тези искания на двустранен принцип, като координират действията си с Комисията и Агенцията. Във връзка с това Комисията отново подчерта ползата от предоставянето на информация на международната въздухоплавателна общност, по-специално чрез инструмента за партньорство за съдействие при прилагането на безопасността на въздухоплаването, предоставен от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), относно оказваната от Съюза и неговите държави членки техническа помощ на трети държави за повишаване на авиационната безопасност в целия свят.
- (9) Евроконтрол представи на Комисията и на Комитета на ЕС за авиационна безопасност актуализирана информация за състоянието на функцията на SAFA и ОТД, чрез която се подават сигнали за предупреждение, включително статистически данни за съобщенията, предупреждаващи за въздушни превозвачи, на които е наложена забрана.

Въздушни превозвачи от Съюза

- (10) След като Агенцията анализира получената информация от проведените наземни инспекции на въздухоплавателните средства на превозвачи от Съюза и от стандартизационните инспекции, проведени от Агенцията, допълнена с информация от специалните инспекции и одити, проведени от националните въздухоплавателни органи, няколко държави членки и Агенцията, в качеството на компетентен орган, 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 компетентен орган, отново потвърдиха готовността си да предприемат необходимите действия, когато важна за безопасността информация показва наличието на непосредствени рискове за безопасността вследствие на неспазване на съответните стандарти за безопасност от страна на въздушни превозвачи от Съюза.

Въздушни превозвачи от Армения

- (12) През юни 2020 г. с Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/736 на Комисията ⁽⁶⁾ в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 бяха включени въздушни превозвачи от Армения.
- (13) На 3 ноември 2021 г. Комисията, Агенцията, държавите членки и Комитетът за гражданско въздухоплаване на Армения (САС) проведоха техническа среща, по време на която САС представи актуална информация относно действията, предприети след техническата среща, проведена на 15 април 2021 г., за отстраняване на установените пропуски по отношение на безопасността. САС направи преглед на последните развития по отношение на законодателната рамка в областта на гражданското въздухоплаване в Армения и представи информация за по-нататъшното развитие на функциите и отговорностите на отдела/звеното на САС, както и наръчника за човешките ресурси.
- (14) САС също така информира Комисията за новоразработеното ръководство за управление на безопасността и за обученията по системата за управление на безопасността (СУБ), през които преминава персоналят на САС.

⁽⁵⁾ Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).

⁽⁶⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/736 на Комисията от 2 юни 2020 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 по отношение на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана или операционни ограничения в границите на Съюза (ОВ L 172, 3.6.2020 г., стр. 7).

- (15) Освен това САС уведоми Комисията, че свидетелствата за авиационен оператор (CAO) на въздушните превозвачи *Atlantis Armenian Airlines* и *Fly Armenia Airways* са били отнети и че е бил сертифициран нов въздушен превозвач *Flyone Armenia* (CAO № 074). Тъй като САС не е доказал достатъчна способност да изпълнява съответните стандарти за безопасност и да осигурява тяхното правоприлагане, издаването на CAO на посочения нов въздушен превозвач не гарантира в достатъчна степен спазването на международните стандарти за безопасност.
- (16) Комисията отчита напредъка, постигнат от САС в отговор на опасенията във връзка с авиационната безопасност, които доведоха до включването на въздушни превозвачи, сертифицирани в Армения, в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 през юни 2020 г. В информацията и документацията, предоставена от САС, обаче няма достатъчно доказателства, че пропуските по отношение на безопасността, установени по време на посещението за оценка на място от страна на Съюза през 2020 г., са били ефективно отстранени, за да се гарантира съответствие с международните стандарти за безопасност. Комисията ще продължи да работи със САС и да наблюдава приеманите по-нататък мерки и дейности за отстраняване на тези пропуски, свързани с безопасността, включително капацитета на САС за надзор на безопасността. В този контекст беше отбелязано, че Агенцията ще управлява проект за техническа помощ в подкрепа на усилията на САС за укрепване на надзора на авиационната безопасност в Армения.
- (17) В съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че по отношение на въздушните превозвачи от Армения списъкът на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да бъде изменен, за да се включи *Flyone Armenia* в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 и да се заличат *Atlantis Armenian Airlines* и *Fly Armenia Airways* от посоченото приложение.
- (18) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали въздушните превозвачи, сертифицирани в Армения, действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез приоритетно извършване на наземни инспекции на въздушните превозвачи.

Въздушни превозвачи от Коморските острови

- (19) Въздушният превозвач *Air Service Comores* беше включен в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 на 22 март 2006 г.
- (20) На 12 октомври 2006 г. с Регламент (ЕО) № 1543/2006 на Комисията ⁽⁷⁾ той беше преместен от приложение А в приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006.
- (21) Като част от дейностите си по непрекъснато наблюдение Комисията поиска от Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores (ANACM) да представи списък на всички притежатели на CAO, сертифицирани в Коморските острови.
- (22) На 15 юли 2021 г. ANACM потвърди писмено прекратяването на дейността на въздушния превозвач *Air Service Comores*.
- (23) В съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че списъкът на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да се измени, така че въздушният превозвач *Air Service Comores* да бъде заличен от приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006.
- (24) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали въздушните превозвачи, сертифицирани в Коморските острови, действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез приоритетно извършване на наземни инспекции на всички възпросни въздушни превозвачи.
- (25) В случай че постъпи важна за безопасността информация, разкриваща наличие на непосредствени рискове за безопасността вследствие на неспазване на международните стандарти за безопасност, Комисията може да бъде принудена да предприеме допълнителни действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

(7) Регламент (ЕО) № 1543/2006 на Комисията от 12 октомври 2006 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, посочен в глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета, изменен с Регламент (ЕО) № 910/2006 (ОВ L 283, 14.10.2006 г., стр. 27).

Въздушни превозвачи от Ирак

- (26) През декември 2015 г. с Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/2322 на Комисията ⁽⁸⁾ в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 беше включен въздушният превозвач *Iraqi Airways*.
- (27) На 17 юни 2021 г., по искане на Ирак и като част от дейностите на Комисията по непрекъснато наблюдение, Комисията, Агенцията, държавите членки и иракският орган за гражданско въздухоплаване (ИКАА) проведоха техническа среща. По време на срещата ИКАА представи актуална информация относно действията, предприети след включването на *Iraqi Airways* в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006, както и информация относно степента на приключване на одита по документи на Всеобщата програма на ИКАО за одит на надзора за безопасност — Подход за непрекъснато наблюдение (USOAP CMA).
- (28) Освен това ИКАА посочи пред Комисията, че всички препоръки, произтичащи от проекта за техническа помощ на ИКАА, изпълнен от Агенцията през 2017 г., са били разгледани и изпълнени. В допълнение към информацията, предоставена преди техническата среща, ИКАА се ангажира да предостави допълнителни доказателства за посочения напредък. По време на втората част на срещата по изрично искане на Ирак Комисията и Агенцията разясниха процеса на издаване на разрешение за ОТП с оглед на бъдещо заявление за разрешение на ОТП от *Iraqi Airways* или други въздушни превозвачи, сертифицирани в Ирак.
- (29) По време на срещата на 17 юни 2021 г. Комисията уточни, че би могла да обмисли изваждането на *Iraqi Airways* от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006, когато постъпи информация, включително чрез посещение за оценка на място от страна на Съюза, която да потвърди, че Ирак спазва стандартите на ИКАО за сертифициране и надзор, и *Iraqi Airways* докаже пред Агенцията и Комисията, че причините, довели до отрицателното решение за ОТП през 2015 г., са били отстранени.
- (30) 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, на които е наложена оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на въздушните превозвачи от Ирак.
- (31) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали въздушните превозвачи, сертифицирани в Ирак, действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез приоритетно извършване на наземни инспекции на всички въпросни въздушни превозвачи.

Въздушни превозвачи от Казахстан

- (32) През декември 2016 г. с Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/2214 на Комисията въздушните превозвачи от Казахстан бяха заличени от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 ⁽⁹⁾.
- (33) През февруари 2020 г. започнаха официални консултации с компетентните органи в Казахстан като част от непрекъснатото наблюдение на системата за надзор върху безопасността в Казахстан. В този контекст по време на заседанието му през май 2021 г. на Комитета на ЕС за авиационна безопасност беше представен преглед на положението с надзора върху безопасността в Казахстан.
- (34) Като последващо действие във връзка с разискванията на Комитета за авиационна безопасност на ЕС през май 2021 г. експерти от Комисията, Агенцията и държавите членки проведоха посещение за оценка на място от страна на Съюза в Казахстан между 11 и 15 октомври 2021 г. в Комитета за гражданско въздухоплаване на Казахстан („САС KZ“) и в авиационната администрация на Казахстан (ААК), и бе направена също така извадка от трима въздушни превозвачи, сертифицирани в Казахстан, а именно *Air Astana*, *Jupiter Jet* и *Qazaq Air*.

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ 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).

- (35) Посещението за оценка съсредоточи дейностите си върху ААК предвид нейната водеща роля и отговорност при надзорните дейности на въздушните превозвачи, сертифицирани в Казахстан. Представители на САС KZ обаче участваха във всички дейности по оценяване, тъй като редица политически дейности, като например приемането на процедурите на ААК, са от неговата компетентност.
- (36) От посещението за оценка става ясно, че макар ААК да показва силни страни, все още има слабости, като например неспазване на задълженията на ААК по време на процесите на сертифициране на въздушните превозвачи. Освен това процесът на надзор следва да бъде адаптиран и при необходимост да стане по-строг, за да се гарантира, че всички въздушни превозвачи са обект на надзор, съизмерим с техния размер и сложност, както и непрекъснатото спазване на приложимите международни стандарти за безопасност.
- (37) Освен това САС KZ следва да обърне повече внимание на това да се гарантира, че законодателната рамка се актуализира редовно така, че казахстанските правила да включват измененията на приложенията на ИКАО. САС KZ и ААК трябва да гарантират прилагането на стабилни вътрешни механизми и процедури, които превръщат съществуващата правна и техническа рамка в планови дейности и процедури на организацията. В този контекст САС KZ и ААК следва да подобрят своите цялостни функции по управление на качеството, както и казахстанската държавна програма за безопасността, за да се гарантира, че потенциалните рискове за безопасността биват разпознавани и адекватно ограничавани по системен и своевременен начин.
- (38) По отношение на лицензионните дейности, извършвани от ААК, за да се гарантира изпълнението на лицензионните отговорности на Казахстан като договаряща държава по ИКАО, екипът за оценка установи области, които се нуждаят от подобрение, по-специално процедурите на инспекторите, системата за теоретични изпити на полетния екипаж и процедурите, позволяващи стандартизиран подход към квалификацията на полетните проверяващи, както и надзора върху тези процедури.
- (39) Персоналът за летателна годност има добри познания за процедурите, които са в сила в рамките на ААК. Необходими са обаче допълнителни подобрения, по-специално в областта на периодичното и специализираното обучение, за да се гарантира необходимата квалификация на инспекторите. Подбраната случайна извадка от дейностите, извършвани от персонала за летателна годност, показва отклонения от изискванията, по-специално в областта на сертифицирането и надзора на операторите и организациите за техническо обслужване.
- (40) *Air Astana*, основният пътнически и товарен превозвач в Казахстан, беше предмет на специално посещение от екипа за оценка на 13 октомври 2021 г. Въздушният превозвач разполага с добре функционираща и стабилна СУБ, която генерира полезни данни за въздушния превозвач. Като цяло въз основа на анализа на извадката беше възможно да се потвърди, че е въведена стабилна и функционална система за контрол на спазването на правилата (CMS). Висшето ръководство на дружеството познава добре тези системи и ги използва, за да идентифицира рисковете и да предприема подходящи мерки за намаляване на най-големите рискове до приемливи нива.
- (41) Операциите на въздушния превозвач се подпомагат от квалифицирани техници и бази за линейно техническо обслужване с възможност за поддръжка. По време на посещението не бяха установени проблеми или недостатъци в областта на летателната годност.
- (42) Въздушният превозвач демонстрира стабилна и структурирана система за контрол на различните аспекти на обучението на полетния екипаж, кабинния екипаж и полетните диспечери, включително инструкторите и полетните проверяващи. Подбраните на случаен принцип досиета показаха проследимост на свидетелствата за обучение и надлежно попълване на формулярите.
- (43) *Jupiter Jet* е товарен превозвач в Казахстан със седалище в Алмати и беше предмет на специално посещение от екипа за оценка на 13 октомври 2021 г. Той е основан като *съвместно дружество с акции авиокомпания АТМА* през 1996 г., преименувано през 2016 г. Превозвачът извършва *ad hoc* чартърни услуги с един Антонов AN-12.
- (44) Въздушният превозвач е разработил и прилага СУБ, но са необходими допълнителни подобрения, за да може системата да постигне изискваното ниво на зрялост.
- (45) Въздушният превозвач показва солидна и структурирана система за контрол на различните аспекти на поддържането на летателната годност.

- (46) По време на посещението беше установено, че процедурите, свързани с електронната пилотска чанта (EFB), като част от ръководството за експлоатация, са много общи. Освен това в ръководството за експлоатация беше установено също така, че някои от процедурите не са актуални или напълно разработени, например главата, свързана със системата за предупреждаване и избягване на опасни сблизения (TCAS), не включва всички стандартни обаждания TCAS 7.1 и свързаните с тях процедури. Ръководството за експлоатация трябва да бъде прегледано и проверено дали съответства на приложимите стандарти.
- (47) *Qazaq Air*, създадено през 2015 г., е междурегионален въздушен превозвач за превоз на пътници и товари със седалище в Нур-Султан и оперира с флот от пет турбовитлови самолета De Havilland Dash-8-Q400NG. На 14 октомври 2021 г. екипът за оценка проведе специално посещение на въздушния превозвач.
- (48) *Qazaq Air* разполага със СУБ, която генерира полезни данни за въздушния превозвач. По време на оценката обаче беше установено, че *Qazaq Air* не е извършвал систематично всички дейности в съответствие с изискванията на Ръководството за управление на безопасността, напр. не са извършвани одити на безопасността и все още не е проведено упражнение за реагиране при извънредни ситуации.
- (49) Въздушният превозвач е разработил и приложил функция за контрол на спазването на правилата, но са необходими допълнителни подобрения, за да се гарантира пълният ѝ потенциал, по-специално по отношение на приключването на констатациите от вътрешните одити.
- (50) По време на оценката бяха установени някои несъответствия с ръководството за експлоатация на въздушния превозвач. Повод за особено безпокойство е фактът, че въздушният превозвач не е установил квалификационни критерии за експлоатация при намалена видимост за полетните екипажи, макар въздушният превозвач да е бил одобрен за полети при намалена видимост.
- (51) *Qazaq Air* използва компютърна система за планиране и проследяване на полетния екипаж. По време на оценката на преминалите от полетните диспечери обучения беше установено, че редица периодични обучения са закъснели.
- (52) Въз основа на обсъжданията Комитетът на ЕС за авиационна безопасност стигна до заключението, че следва да се обърне специално внимание на наблюдението, включително чрез изслушване на SAC KZ, както и на ААК на следващото заседание на Комитета на ЕС за авиационна безопасност, на техните последващи действия, за да се вземат предвид забележките, направени по време на посещението за оценка, и по-специално по отношение на изготвянето и ефективното прилагане на подходящ план за коригиращи действия.
- (53) 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, на които е наложена оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на въздушните превозвачи от Казахстан.
- (54) 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.
- (55) В случай че постъпи важна за безопасността информация, разкриваща наличие на непосредствени рискове за безопасността вследствие на неспазване на международните стандарти за безопасност, Комисията може да бъде принудена да предприеме допълнителни действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Либия

- (56) През декември 2014 г. с Регламент за изпълнение (ЕС) 1318/2014 на Комисията ⁽¹⁰⁾ в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 бяха включени въздушни превозвачи от Либия.
- (57) С писмо от 2 юни 2021 г. либийският орган за гражданско въздухоплаване (LYCAA) предостави информация относно своята структура, система за надзор и дейности, включително ръководства за процедури за вътрешен инспектор, инструкции за организациите за гражданско въздухоплаване, формуляри за специалисти и организации в областта на въздухоплаването, принудителни мерки, предприети от 2019 г. насам, както и текущия списък на притежателите на САО и регистрираните въздухоплавателни средства.

⁽¹⁰⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) № 1318/2014 на Комисията от 11 декември 2014 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 355, 12.12.2014 г., стр. 8).

- (58) Предоставената информация показва, че LYCAA е сертифицирал два нови въздушни превозвача, а именно *Berniq Airways* (АОС 032/21) и *Hala Airlines* (АОС 033/21), както и че *Global Aviation and Services* вече се казва *Global Air Transport*. Тъй като LYCAA не е доказал достатъчен капацитет да прилага съответните стандарти за безопасност и да осигурява тяхното правоприлагане, издадените CAO на тези два нови въздушни превозвачи не гарантира в достатъчна степен спазването на международните стандарти за безопасност.
- (59) На 1 септември 2021 г., по искане на Либия и като част от дейностите по непрекъснато наблюдение, Комисията, Агенцията, държавите членки и представители на LYCAA проведоха техническа среща. По време на тази среща LYCAA представи накратко своята организация и функции, включително основните принципи за извършване на надзор на безопасността. Друга информация, предоставена от LYCAA, включва актуализиран преглед на развитието и актуалната степен на изпълнение на техните действия по препоръките, произтичащи от проекта за техническа помощ на LYCAA, представени от Агенцията през 2019 г. LYCAA представи също така информацията относно резултатите от одита по документи на Всеобщата програма на ИКАО за одит на надзора за безопасност — Подход за непрекъснато наблюдение (USOAP CMA), проведен през 2020 г.
- (60) LYCAA показва известен напредък в прилагането на международните стандарти за безопасност, но Комисията и Комитетът на ЕС за авиационна безопасност стигнаха до заключението, въз основа на информацията и документацията, предоставени от LYCAA, включително информацията, предоставена от LYCAA на техническата среща на 1 септември 2021 г., че LYCAA не е успял да докаже действително спазване и прилагане на съответните международни стандарти за безопасност.
- (61) В съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че списъкът на въздушните превозвачи от Либия, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да се измени така, че въздушните превозвачи *Berniq Airways* и *Hala Airlines* да бъдат включени в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.
- (62) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали въздушните превозвачи, сертифицирани в Либия, действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез приоритетно извършване на наземни инспекции на всички въпросни въздушни превозвачи.

Въздушни превозвачи от Мексико

- (63) В приложение А или приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006 никога не са били включвани въздушни превозвачи от Мексико.
- (64) След смъртоносно произшествие на мексиканския въздушен превозвач *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* в Куба на 18 май 2018 г., Комисията се свърза с Генералната дирекция за гражданско въздухоплаване на Мексико (DGAC Mexico) с искане за подробна информация. На 16 октомври 2018 г. Комисията, Агенцията и DGAC Mexico започнаха официални консултации, включващи техническа среща.
- (65) Въз основа на проведените консултации, предоставената информация и данните от програмите SAFA и TCO на ЕС, според които към онзи момент не са били налице сериозни или системни проблеми, Комисията счете, че положението с безопасността на въздухоплаването в Мексико не поражда остри опасения във връзка с безопасността.
- (66) На 25 май 2021 г. Федералната въздухоплавателна администрация на САЩ (FAA) даде рейтинг категория 2 на DGAC Mexico в рамките на своята програма за оценка на безопасността на международното въздухоплаване („IASA“), тъй като счита, че DGAC Mexico не отговаря на международните стандарти за безопасност.
- (67) На 23 юни 2021 г. Комисията изпрати писмо до DGAC Mexico, с което изрази опасенията си във връзка с решението на FAA и поиска съответната информация, която би показала степента на опасенията за безопасността, установени от FAA.
- (68) На 20 септември 2021 г. DGAC Mexico предостави на Комисията информацията относно недостатъците, които са били установени от FAA по отношение на критичните елементи, определени от ИКАО, както и относно програмите и дейностите за техническа помощ, които са били предприети за правилното справяне с тези проблеми.

- (69) Въз основа на наличната информация, включително информацията, представена от DGAC Mexico в нейното писмо от 20 септември 2021 г., Комисията счита, че на този етап DGAC Mexico притежава необходимия капацитет и желание за отстраняване на пропуските по отношение на безопасността, когато такива биват установени.
- (70) 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, на които е наложена оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на въздушните превозвачи от Мексико.
- (71) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали въздушните превозвачи, сертифицирани в Мексико, действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез приоритетно извършване на наземни инспекции на всички въпросни въздушни превозвачи.
- (72) В случай че постъпи важна за безопасността информация, разкриваща наличие на непосредствени рискове за безопасността вследствие на неспазване на международните стандарти за безопасност, Комисията може да бъде принудена да предприеме допълнителни действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Молдова

- (73) През април 2019 г. с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/618 на Комисията ⁽¹¹⁾ в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 бяха включени всички въздушни превозвачи от Молдова, с изключение на *Air Moldova*, *Fly One* и *Aerotranscargo*.
- (74) Като последващо действие във връзка с разискванията на Комитета за авиационна безопасност на ЕС през май 2021 г. експерти от Комисията, Агенцията и държавите членки проведоха посещение за оценка на място от страна на Съюза в Молдова между 20 и 24 септември 2021 г. в Органа за гражданско въздухоплаване на Молдова („СААМ“) и в избрани на случаен принцип три въздушни превозвача, сертифицирани в Молдова, а именно *Terra Avia*, *Fly Pro* и *HiSky*.
- (75) В доклада от посещението за оценка се посочва, че СААМ е постигнала значителни подобрения в редица области след посещението за оценка на място от страна на Съюза през 2019 г. От особено значение е постигнатата от СААМ стабилност от гледна точка на изготвянето на националната нормативна уредба в областта на въздухоплаването и показаната зрялост при провеждане на качествен и ефективен надзор. Беше отбелязано, че СААМ е положила значителни усилия за актуализиране на по-голямата част от националните разпоредби и за разработване на нови такива. СААМ работи по изготвянето на подходящи насоки в подкрепа на неговия персонал при изпълнението на неговите задачи по надзор.
- (76) СААМ е разработила стабилна система за управление на качеството. Следван е одитният план за 2021 г., като одитите и инспекциите са извършени в съответствие с графика. Констатациите, направени в резултат на тази дейност, са били разглеждани или се разглеждат от отговорния персонал.
- (77) Дейностите по лицензиране се извършват от СААМ в съответствие с международните стандарти за безопасност. Екипът за оценка обаче откри области, в които са необходими допълнителни подобрения, по-специално довършването на системата за теоретични изпити за частни пилоти и определени медицински експерти, както и укрепването на надзора на полетните проверяващи от инспектор на СААМ.
- (78) Програмата за непрекъснат надзор е всеобхватна по отношение на областите и броя на одитите, а квалификацията и опитът на инспекторите са надлежно застъпени в съществуващите и бъдещите планирани обучения. Извършваните одити са надлежно документирани и наблюдавани, по-специално по отношение на действията на въздушните превозвачи, включително коригиращи действия и анализ на първопричините. Необходимо е обаче допълнително стандартизиране на процедурите за инспекция, особено по отношение на регистрирането на констатациите, направени по време на инспекционните дейности.
- (79) СААМ е в състояние да привлече достатъчен брой служители, съобразен с актуалния размер и обхват на сектора на въздухоплаването, над който се упражнява надзор. Всички интервюирани служители имат необходимата квалификация и познания. Програмите и планове за теоретичното обучение бяха сметени за подходящи.

⁽¹¹⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/618 на Комисията от 15 април 2019 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 по отношение на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана или операционни ограничения в границите на Съюза (ОВ L 106, 17.4.2019 г., стр. 1).

- (80) Екипът заключи, че СААМ има капацитета да упражнява надзор над авиационните дейности в Молдова, да поддържа стабилна регулаторна система, да изпълнява и осигурява правоприлагането на съществуващите разпоредби в областта на въздухоплаването с цел решаване на възникващите проблеми по отношение на безопасността. Системата за надзор на безопасността в Молдова е добре изградена, макар все още да се работи по допълнителното ѝ усъвършенстване и по това тя да остане актуална и съобразена с неотдавна направените изменения на международните стандарти за безопасност.
- (81) *Terra Avia* е учреден през 2005 г. като частен въздушен превозвач и експлоатира Boeing 747 за редовни товарни полети и Airbus A320 за чартърни пътнически полети. Въздушният превозвач има функционираща СМС и СУБ. По време на оценката на СУБ на въздушния превозвач екипът установи някои области, които се нуждаят от допълнителни подобрения. Въздушният превозвач демонстрира много положително отношение към по-нататъшното подобряване на системите за безопасност.
- (82) Управлението на поддържането на летателната годност се извършва от две различни структури: едната се намира в Молдова, а другата — в Шарджа (ОАЕ). Екипът за оценка заключи, че въздушният превозвач трябва да подобри своята система за водене на документация за различните дейности по техническо обслужване, извършвани на различните места и свързани с неговите въздухоплавателни средства.
- (83) Ръководството за експлоатация на *Terra Avia* отразява извършваните операции и е изготвено в съответствие с приложимите разпоредби в Молдова. Оправдано е обаче то да се актуализира, за да бъдат включени и принципни процедури за опасните товари.
- (84) *Fly Pro* експлоатира два товарни самолета Boeing 747. СМС и СУБ са напълно разработени и се прилагат, но ръководството за управление на безопасността и ръководството за контрол на спазването на правилата следва да бъдат изменени, за да се съгласуват отчетността и отговорностите на управителя по безопасността и на управителя за контрола на спазването на правилата. В областта на наблюдението на полетните данни *Fly Pro* има утвърдена програма, която включва активна система за обратна връзка.
- (85) *Fly Pro* разполага с надеждна система за поддържане на летателната годност и действа уверено в различните си роли, въпреки че процесът на документиране на извършваните дейности може да бъде подобрен.
- (86) Ръководството за експлоатация на *Fly Pro* отразява извършените операции и е изготвено в съответствие с приложимите разпоредби в Молдова. Въздушният превозвач следва да подобри административната методология, като записва всички свързани с полетите дейности, например полетните дневници. Освен това списъкът на минималното оборудване на въздушния превозвач следва да бъде по-добре пригоден за въздухоплавателните средства, за които се прилага, и следва да подлежи на редовен и подходящ контрол.
- (87) *HiSky* е създаден през септември 2019 г. и експлоатира Airbus A319 самостоятелно, като същевременно разполага с едно въздухоплавателно средство по силата на споразумение за мокър лизинг с въздушния превозвач *HiSky Europe*, сертифициран в Румъния.
- (88) *HiSky* е разработил и прилага стабилна СУБ, която генерира полезни данни за въздушния превозвач. СМС е стабилна и функционална, но са желателни незначителни подобрения по отношение на изготвянето на отчетите и отговорностите на управителя по безопасността и на управителя за контрола на спазването на правилата. Висшето ръководство на дружеството познава добре тези системи и ги използва, за да идентифицира рисковете и да предприема подходящи мерки за намаляване на най-големите рискове до приемливи нива.
- (89) *HiSky* е разработил необходимите ръководства, които съдържат политиките и подробно описание на свързаните с тях процедури, които са одобрени от СААМ. Издаващият свидетелства персонал е надлежно обучен на експлоатираните типове въздухоплавателни средства. Понастоящем одобреното ръководство за експлоатация отразява извършваните операции и е изготвено в съответствие с приложимите разпоредби в Молдова.
- (90) Операциите на *HiSky* се подпомагат от квалифицирани техници и бази за линейно техническо обслужване с възможност за поддръжка. Въздушният превозвач е създал система за проследяване на обучението, проверка на валидността и гарантиране на проследимостта на свидетелствата за обучение и попълнените формуляри за проверка.
- (91) Въз основа на резултатите от посещението за оценка на място от страна на Съюза Комисията покани СААМ и въздушните превозвачи *Terra Avia*, *Fly Pro* и *HiSky* на изслушване пред Комитета на ЕС за авиационна безопасност на 10 ноември 2021 г.

- (92) По време на това изслушване СААМ представи на Комисията и на Комитета на ЕС за авиационна безопасност въведената система за гарантиране на надзора на безопасността на сертифицираните в Молдова въздушни превозвачи. СААМ обясни, че напредъкът в ефективното прилагане на международните стандарти за безопасност е резултат от поредица от действия, предприети от 2019 г. насам. Като подчерта ангажимента си за непрекъснато подобряване, СААМ представи на Комисията и на Комитета на ЕС за авиационна безопасност цялостен и подробен преглед на изпълнението на плана за коригиращи действия, разработен в отговор на резултатите от посещението за оценка на място от страна на Съюза през септември 2021 г. Той включва определените за в бъдеще стратегически цели, като например измененията на молдовската правна рамка, ръководствата и процедурите на СААМ, продължаването на подобренията в системата за управление на качеството и по-нататъшното подобряване на ефективното прилагане на международните стандарти за безопасност.
- (93) Освен това СААМ информира Комисията и Комитета на ЕС за авиационна безопасност за плановете за коригиращи действия, разработени от въздушните превозвачи *Terra Avia*, *Fly Pro* и *HiSky* в отговор на резултатите от посещението за оценка на място от страна на Съюза през септември 2021 г. Тези планове за коригиращи действия бяха координирани и одобрени от СААМ и бяха включени в надзорните дейности на СААМ.
- (94) По време на изслушването СААМ се ангажира да информира Комисията за по-нататъшните действия във връзка с останалите забележки, направени по време на посещението за оценка на място от страна на Съюза през 2021 г. Освен това СААМ се ангажира да продължи диалога по въпросите на безопасността, включително чрез предоставяне на съответната информация и допълнителни срещи, когато Комисията прецени за необходимо.
- (95) Комисията подчерта и молдовските власти признаха, че за тях е важно да гарантират стабилност и трайна независимост на ръководството на СААМ, тъй като стана ясно, че това е бил важен фактор в полза на подобренията, наблюдавани най-вече през изминалата година.
- (96) На основата на цялата налична в момента информация, включително резултатите от посещението за оценка на място от страна на Съюза през септември 2021 г. и изслушването пред Комитета на ЕС за авиационна безопасност се счита, че са налице достатъчно доказателства за спазването на приложимите международни стандарти за безопасност от страна на СААМ и въздушните превозвачи, сертифицирани в Молдова.
- (97) 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 Молдова поместеният в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 списък на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да бъде изменен и от него да се заличат всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Молдова.
- (98) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали въздушните превозвачи, сертифицирани в Молдова, действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез приоритетно извършване на наземни инспекции на всички въпросни въздушни превозвачи.
- (99) В случай че постъпи важна за безопасността информация, разкриваща наличие на непосредствени рискове за безопасността вследствие на неспазване на международните стандарти за безопасност, Комисията може да бъде принудена да предприеме допълнителни действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Пакистан

- (100) През март 2007 г. *Pakistan International Airlines* беше включен в приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006 с Регламент (ЕО) № 235/2007 на Комисията ⁽¹²⁾, а впоследствие — през ноември 2007 г., беше заличен от посоченото приложение с Регламент (ЕО) № 1400/2007 на Комисията ⁽¹³⁾.

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ 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).

- (101) На 24 юни 2020 г., след произшествието със самолет на *Pakistan International Airlines* на 22 май 2020 г., в изявление на пакистанския федерален министър на въздухоплаването се посочва, че голям брой свидетелства за правоспособност на полетни екипажи, издадени от пакистанския орган за гражданско въздухоплаване (PCAA), са били получени чрез измама.
- (102) Този факт, както и очевидната липса на ефективен надзор върху безопасността от страна на PCAA, накара Агенцията да прекрати временно разрешенията на ОТД на *Pakistan International Airlines* и *Vision Air*, считано от 1 юли 2020 г. Това положение се запазва, тъй като към настоящия момент Агенцията счита, че не са изпълнени всички условия, които са необходими за отмяна на временното прекратяване.
- (103) Други международни организации за авиационна безопасност също реагираха на това положение в Пакистан. На 15 юли 2020 г. FAA понижи рейтинга на Пакистан до категория 2 в рамките на своята програма IASA. През февруари 2021 г. ИКАО изрази сериозно опасение за безопасността (SSC) в областта на лицензирането и обучението на персонала във връзка с процеса на лицензиране на полетните екипажи в Пакистан.
- (104) На 1 юли 2020 г. Комисията реши да започне консултации с PCAA в съответствие с член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 473/2006. В този контекст Комисията, в сътрудничество с Агенцията и държавите членки, организира редица технически срещи с PCAA — на 9 юли и 25 септември 2020 г., 15 и 16 март 2021 г., както и на 15 октомври 2021 г.
- (105) По време на тези срещи бяха обсъдени различни въпроси, по-специално надзорът върху въздушните превозвачи, сертифицирани от Пакистан, включително техните СУБ. Комисията поиска информация и фактология, за да провери дали не е подобна ситуацията и в ред други области, които също са предмет на надзор върху безопасността от страна на PCAA, като например сертифицирането на кабинния екипаж, лицензирането на инженери по техническото обслужване или сертифицирането на въздушни превозвачи.
- (106) PCAA предостави информация, която беше анализирана от Комисията и от експертите на Агенцията. По време на заседанието на 15 октомври 2021 г. PCAA информира за по-нататъшните действия, предприети в отговор на опасенията, установени от Комисията. Става дума за недостатъци в управлението на качеството на документиранияте процедури, липса на насоки за инспекторите, неотговарящ на изискванията процес за квалификация за издаване на свидетелства за летателна правоспособност на транспортни пилоти (ATPL), слабо или никакво проследяване на коригиращите действия в резултат на констатациите и липса на подходящ капацитет за анализ на първопричините. Във връзка с това и предвид одита USOAP на ИКАО, планиран в периода 29 ноември — 10 декември 2021 г., PCAA информира за основното преразглеждане на техните наръчници и процедури, по-специално за промените в процеса на лицензиране на PCAA, както и за вътрешните проверки за потвърждаване на съответствието с международните стандарти за безопасност и за решаването на въпроса със SSC, повдигнат от ИКАО.
- (107) Комисията поиска от PCAA да изпрати допълнителна информация относно промените в своята система за лицензиране, новите и/или преработени наръчници и процедури, резултатите или докладите от вътрешните проверки, както и за уведомяването на ИКАО за различие по отношение на проверката на уменията при ATPL.
- (108) Въз основа на наличната информация и обмена с PCAA Комисията признава усилията на PCAA да предприеме коригиращи действия за отстраняване на установените пропуски по отношение на безопасността. Комисията, със съдействието на Агенцията и държавите членки, не успя обаче да определи еднозначно дали са били приложени и доколко са били ефективни коригиращите мерки, за да бъдат трайно ограничени установените пропуски по отношение на безопасността. Въз основа на това, за да определи дали са необходими по-нататъшни действия съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията ще продължи да си сътрудничи с PCAA и да наблюдава предприеманите напред мерки и действия за справяне с положението в Пакистан, включително посредством резултатите от планирания одит USOAP на ИКАО, както и чрез посещение за оценка на място от страна на Съюза в Пакистан.
- (109) 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, на които е наложена оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на въздушните превозвачи от Пакистан.
- (110) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали въздушните превозвачи, сертифицирани в Пакистан, действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез приоритетно извършване на наземни инспекции на всички въпросни въздушни превозвачи.
- (111) В случай че постъпи важна за безопасността информация, разкриваща наличие на непосредствени рискове за безопасността вследствие на неспазване на международните стандарти за безопасност, Комисията може да бъде принудена да предприеме допълнителни действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Русия

- (112) Комисията, Агенцията и компетентните органи на държавите членки продължиха да следят отблизо показателите за безопасност на въздушните превозвачи, сертифицирани в Русия, които изпълняват полети в границите на Съюза, включително чрез приоритетно извършване на наземни инспекции на някои руски въздушни превозвачи в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012.
- (113) На 31 август 2020 г. въздушният превозвач *SKOL Airline LLC*, сертифициран в Русия, подаде заявление до Агенцията за разрешение на ОТД. Агенцията анализира заявлението в съответствие с изискванията, определени в Регламент (ЕС) № 452/2014, и изрази сериозни опасения във връзка с безопасността поради факта, че *SKOL Airline LLC* не можа да докаже, че спазва изискванията по член 3 от посочения регламент и по-специално стандартите, съдържащи се в приложенията към Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване. След интензивен обмен с Агенцията на 12 февруари 2021 г. *SKOL Airline LLC* реши да оттегли заявлението си.
- (114) На 25 март 2021 г. въздушният превозвач *SKOL Airline LLC* подаде отново заявление до Агенцията за разрешение на ОТД. Агенцията анализира новото заявление в съответствие с изискванията, определени в Регламент (ЕС) № 452/2014, и отново изрази сериозни опасения във връзка с безопасността поради факта, че *SKOL Airline LLC* не можа да докаже, че спазва изискванията по член 3 от посочения регламент и по-специално стандартите, съдържащи се в приложенията към Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване. Агенцията стигна до заключението, че *SKOL Airline LLC* не отговаря на тези изисквания. Ето защо на 19 юли 2021 г. Агенцията отхвърли заявлението от съображения за безопасност. Въздушният превозвач *SKOL Airline LLC* не упражни правото си да обжалва това решение в съответствие с членове 108—114 от Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁴⁾.
- (115) На 20 октомври 2021 г. представители на Комисията, Агенцията и държавите членки се срещнаха с представители на Руската федерална агенция за въздушен транспорт (FATA), за да извършат преглед на показателите за безопасност на сертифицираните в Русия въздушни превозвачи въз основа на наземните инспекции, извършени в периода 24 март 2021 г. — 1 октомври 2021 г., и за да определят случаите, в които FATA следва да прилага по-строг надзор.
- (116) При извършения преглед на наземните инспекции по програмата SAFA на сертифицирани в Русия въздушни превозвачи не бяха установени съществени или повтарящи се пропуски по отношение на безопасността. По време на срещата бяха представени и резултатите от изпълняваната от Агенцията в съответствие с Регламент (ЕС) № 452/2014 програма за наблюдение на въздушните превозвачи, сертифицирани в Русия, които притежават разрешение на ОТД. Комисията отбеляза също така, че резултатите от въпросната програма за наблюдение също не разкриват значителни или повтарящи се пропуски по отношение на безопасността.
- (117) След отказа на Агенцията от съображения за безопасност да одобри заявлението за ОТД на въздушния превозвач *SKOL Airline LLC*, на 22 октомври 2021 г. въздушният превозвач *SKOL Airline LLC* беше поканен на изслушване от Комисията и Комитета за авиационна безопасност на 9 ноември 2021 г. На 28 октомври 2021 г. въздушният превозвач *SKOL Airline LLC* потвърди участието си в планираното изслушване.
- (118) На 28 октомври 2021 г. FATA уведоми Комисията за наложена на въздушния превозвач *SKOL Airline LLC* забрана, съгласно която въздушният превозвач не може да извършва полети отвъд държавната граница на Русия. FATA поиска от Комисията да преразгледа необходимостта от изслушване на въздушния превозвач *SKOL Airline LLC*, тъй като въз основа на решението на FATA *SKOL Airline LLC* няма да може да извършва полети в Съюза.
- (119) На 3 ноември 2021 г. Комисията уведоми FATA, че *SKOL Airline LLC* е бил поканен на изслушване поради неспазване на стандартите, съдържащи се в приложенията към Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване, и поради това не оттегля поканата си за изслушване.

⁽¹⁴⁾ Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕО) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета (ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1).

- (120) Въздушният превозвач *SKOL Airline LLC* беше изслушан на 9 ноември 2021 г. По свое искане FATA също присъства на изслушването. По време на изслушването въздушният превозвач *SKOL Airline LLC* представи накратко дейностите, свързани с двете заявления за разрешение на ОТД. Той подчерта трудностите, с които се е сблъскал по време на процеса, за да докаже, че спазва изискванията на Регламент (ЕС) № 452/2014. Макар да признава всички констатации, направени от Агенцията, въздушният превозвач не предостави никаква информация относно мерките, които е предприел за отстраняване на нередностите по тези констатации. Той също така не представи никакви доказателства за текущия етап на изпълнение на коригиращите действия във връзка с тези констатации. Въз основа на информацията, предоставена от въздушния превозвач *SKOL Airline LLC* преди и по време на изслушването, въздушният превозвач не е в състояние да установи несъответствия в своите процеси, процедури и оперативни дейности.
- (121) FATA заяви, че не е подкрепила повторното заявление за разрешение на ОТД от 25 март 2021 г. на въздушния превозвач *SKOL Airline LLC*. FATA също така информира Комисията и Комитета на ЕС за авиационна безопасност, че ще проведе допълнителни, *ad hoc* одити на *SKOL Airline LLC*, ако впоследствие въздушният превозвач подаде отново до Агенцията заявление за издаване на разрешение на ОТД.
- (122) Въз основа на цялата налична към момента информация, включително по-специално отхвърлянето на заявлението за ОТД от Агенцията на 19 юли 2021 г. от съображения за безопасност, и информацията, предоставена по време на изслушването, Комисията и Комитетът на ЕС за авиационна безопасност стигнаха до заключението, че въздушният превозвач *SKOL Airline LLC* не е успял да докаже съответствие с международните стандарти за безопасност.
- (123) В съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че списъкът на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да се измени така, че въздушният превозвач *SKOL Airline LLC* да бъде включен в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.
- (124) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали въздушните превозвачи от Русия, действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез приоритетно извършване на наземни инспекции на всички въпросни въздушни превозвачи.
- (125) В случай че при тези инспекции бъде установен непосредствен риск за безопасността, произтичащ от неспазване на международните стандарти за безопасност, Комисията може да наложи оперативна забрана на съответните въздушни превозвачи, сертифицирани в Русия, и да ги включи в приложение А или приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006.

Въздушни превозвачи от Южен Судан

- (126) В приложение А или приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006 никога не са били включвани въздушни превозвачи от Южен Судан.
- (127) През последните три години в Южен Судан са настъпили девет произшествия и сериозни инциденти, включително катастрофата на 2 март 2021 г. на самолета Let-410 с регистрационен номер НК-4274, експлоатиран от *South Sudan Supreme Airlines*, довел до смъртта на 10 души, и неотдавнашната катастрофа на 2 ноември 2021 г. на самолета Антонов AN-26 с регистрационен номер TR-NGT, довела до смъртта на пет души. И в двата случая автентичността на регистрационните обозначения е поставена под въпрос, тъй като те изглеждат вече не са валидни и следователно може да са били използвани като фалшиви регистрационни знаци върху въпросните въздухоплавателни средства. Обстоятелствата около тези събития породиха опасения по отношение на способността на Органа за гражданско въздухоплаване на Южен Судан (SSCAA) да осъществява надлежен надзор на безопасността на въздушните превозвачи под негова отговорност.
- (128) На 26 март 2021 г. Комисията изпрати писмо до SSCAA, в което изрази опасенията си във връзка с положението с авиационната безопасност в Южен Судан, и поиска документи, в които се описват структурата и организацията на SSCAA, системата му за сертифициране и надзор, както и надзорните дейности, извършвани по отношение на въздушните превозвачи, сертифицирани в Южен Судан. Поискана беше и информацията относно статуса на настоящите притежатели на CAO, регистрираните в Южен Судан въздухоплавателни средства, организациите за техническо обслужване и свидетелствата за правоспособност на летателните екипажи.

- (129) На 23 юли 2021 г. SSCAA отговори на запитването на Комисията, като съобщи, че CAO на *South Sudan Supreme Airlines* е временно прекратено. Освен това SSCAA информира Комисията, че поради подозрения, свързани с регистрацията на катастрофиралото въздухоплавателно средство, SSCAA извършва преглед на всички оператори на въздухоплавателни средства и CAO в страната. Освен това SSCAA съобщи, че са в ход действия за подобряване в областта на разпоредбите, ръководствата и обучението. SSCAA обаче не предостави поискания набор от документи.
- (130) На 5 октомври 2021 г. Комисията изпрати ново писмо до SSCAA, в което потвърди искането си посочените по-горе документи да бъдат предоставени най-късно до 18 октомври 2021 г. В писмото си Комисията поясни също така, че несвоевременното предоставяне на исканата информация ще се разглежда като отказ от сътрудничество от страна на SSCAA при повдигане на опасения относно системата за надзор на безопасността в Южен Судан.
- (131) На 5 ноември 2021 г. делегацията на ЕС в Джуба, Южен Судан, се срещна с ръководителя на SSCAA, който потвърди, че писмото от 5 октомври 2021 г. е било получено. SSCAA се ангажира да изпрати отговори на въпросите до края на ноември и предостави два документа, които включват информацията относно програмата за инспекции, надзор и одит на SSCAA, както и доклади за проверки на някои въздушни превозвачи и на въздухоплавателни средства, регистрирани в чужбина, но опериращи в Южен Судан. Комисията внимателно ще проучи документацията, която ще ѝ бъде предоставена, за да реши дали SSCAA ще бъде поканен на следващото заседание на Комитета на ЕС за авиационна безопасност.
- (132) В съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, и предвид текущите консултации с SSCAA по член 3 от Регламент (ЕО) № 473/2006 на Комисията, Комисията счита, че засега няма основания за изменение на списъка на въздушните превозвачи, на които е наложена оперативна забрана в границите на Съюза, по отношение на въздушните превозвачи от Южен Судан.
- (133) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали въздушните превозвачи, сертифицирани в Южен Судан, действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез приоритетно извършване на наземни инспекции на всички въпросни въздушни превозвачи.
- (134) В случай че постъпи важна за безопасността информация, разкриваща наличие на непосредствени рискове за безопасността вследствие на неспазване на международните стандарти за безопасност, Комисията може да бъде принудена да предприеме допълнителни действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.
- (135) Поради това Регламент (ЕО) № 474/2006 следва да бъде съответно изменен.
- (136) В членове 5 и 6 от Регламент (ЕО) № 2111/2005 се признава необходимостта от бързо, а при нужда дори от спешно, вземане на решения предвид последствията за безопасността. Поради това, с цел защита на чувствителната информация и на пътуващите, е необходимо решенията в контекста на актуализирането на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана или ограничение в границите на Съюза, да се публикуват и да влязат в сила непосредствено след тяхното приемане.
- (137) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета за авиационна безопасност, създаден съгласно член 15 от Регламент (ЕО) № 2111/2005,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

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

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

Член 2

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

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

Съставено в Брюксел на 25 ноември 2021 година.

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

ПРИЛОЖЕНИЕ I

„ПРИЛОЖЕНИЕ А

СПИСЪК НА ВЪЗДУШНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ, НА КОИТО Е НАЛОЖЕНА ОПЕРАТИВНА ЗАБРАНА В ГРАНИЦИТЕ НА СЪЮЗА, С ИЗКЛЮЧЕНИЯ ⁽¹⁾

Фирма на юридическото лице на въздушния превозвач, посочена 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
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Венесуела
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Суринам
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	ДРНМР	Иран
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Ирак
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Нигерия
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Зимбабве
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Русия
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Афганистан, в това число			Афганистан
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Афганистан
KAM AIR	AOC 001	KMF	Афганистан
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Ангола, с изключение на TAAG Angola Airlines и Heli Malongo, включително			Ангола
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Ангола
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Неизвестен	Ангола
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Ангола
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Неизвестен	Ангола
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Неизвестен	Ангола
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Неизвестен	Ангола
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Ангола
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Армения, включително			Армения

⁽¹⁾ На въздушните превозвачи, изброени в приложение А, може да бъде разрешено да упражняват права на въздушно движение, 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.

AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Армения
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Армения
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Армения
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		Армения
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Армения
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Армения
SKYBALL	AM AOC 073	Неизвестен	Армения
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Конго (Бразавил), включително			Конго (Бразавил)
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Конго (Бразавил)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Конго (Бразавил)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Конго (Бразавил)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Конго (Бразавил)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Неизвестен	Конго (Бразавил)
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Демократична република Конго (ДРК), в това число			Демократична република Конго (ДРК)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)

MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Джибути, в това число			Джибути
DAALLO AIRLINES	Неизвестен	DAO	Джибути
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Екваториална Гвинея, в това число			Екваториална Гвинея
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Екваториална Гвинея
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Неизвестен	Екваториална Гвинея
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Еритрея, в това число			Еритрея
ERITREAN AIRLINES	АОС № 004	ERT	Еритрея
NASAIR ERITREA	АОС № 005	NAS	Еритрея
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Киргизстан, включително			Киргизстан
AEROSTAN	08	BSC	Киргизстан
AIR COMPANY AIR KG	50	Неизвестен	Киргизстан
AIR MANAS	17	MBB	Киргизстан
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Киргизстан
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Киргизстан
HELI SKY	47	HAC	Киргизстан
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Киргизстан
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Киргизстан
TEZ JET	46	TEZ	Киргизстан
VALOR AIR	07	VAC	Киргизстан
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органа за регулаторен надзор на Либерия			Либерия

Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Либия, в това число			Либия
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Либия
AIR LIBYA	004/01	TLR	Либия
AL MAHA AVIATION	030/18	Неизвестен	Либия
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Либия
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Либия
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Либия
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Либия
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Либия
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Либия
PETRO AIR	025/08	PEO	Либия
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Непал, в това число			Непал
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Неизвестен	Непал
ALTITUDE AIR	085/2016	Неизвестен	Непал
BUDDHA AIR	014/1996	БХА	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
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Сао Томе и Принсипи, в това число			Сао Томе и Принсипи
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Сао Томе и Принсипи
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Сао Томе и Принсипи
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Сиера Леоне			Сиера Леоне
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Судан, в това число			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	YTP	Судан
SUN AIR	51	SNR	Судан
TARCO AIR	56	TRQ	Судан“

ПРИЛОЖЕНИЕ II

„ПРИЛОЖЕНИЕ Б

СПИСЪК НА ВЪЗДУШНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ, НА КОИТО СА НАЛОЖЕНИ ОПЕРАТИВНИ ОГРАНИЧЕНИЯ В ГРАНИЦИТЕ НА СЪЮЗА ⁽¹⁾

Фирма на юридическото лице на въздушния превозвач, посочена в неговото CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (CAO)	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора	Тип на въздухоплавателните средства с ограничение	Регистрационни знаци и (ако има такива) производствени серийни номера на въздухоплавателните средства с ограничение	Държава на регистрация
IRAN AIR	FS100	IRA	Иран	Всички въздухоплавателни средства тип Fokker F100 и тип Boeing B747	Въздухоплавателни средства тип Fokker F100, както е посочено в CAO; въздухоплавателни средства тип Boeing B747, както е посочено в CAO.	Иран
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Северна Корея	Целият самолетен парк с изключение на: 2 ВС тип TU 204.	Целият самолетен парк с изключение на: P-632, P-633.	Северна Корея“

⁽¹⁾ На въздушните превозвачи, изброени в приложение Б, може да бъде разрешено да упражняват права на въздушно движение, 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.