

II

(Незаконодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2019/618 НА КОМИСИЯТА

от 15 април 2019 година

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

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2005 г. за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, и за информирание 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⁾ се създава списъкът на въздушните превозвачи, на които е наложена оперативна забрана в границите на Съюза.
- (2) В съответствие с член 4, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 2111/2005 някои държави членки и Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (EASA) съобщиха на Комисията информация, която е необходима за актуализиране на посочения списък. Такава информация беше предоставена и от трети държави и международни организации. Въз основа на подадената информация списъкът следва да бъде актуализиран.
- (3) Комисията уведоми всички засегнати въздушни превозвачи — пряко или чрез органите, отговарящи за регулаторния надзор върху тях — за най-важните факти и съображения, върху които ще 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 списъците в приложения А и Б към Регламент (ЕО) № 474/2006.
- (4) Комисията даде възможност на засегнатите въздушни превозвачи да прегледат представените от държавите членки документи, да изпратят писмени коментари и да направят устно изложение пред Комисията и комитета, създаден с Регламент (ЕО) № 2111/2005 („Комитет за авиационна безопасност“).
- (5) Комисията запозна Комитета за авиационна безопасност с 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 Ангола, Беларус, Доминиканската република, Габон, Индонезия, Молдова, Непал, Русия и Венесуела. Комисията също така осведоми Комитета за авиационна безопасност за състоянието на безопасността на въздухоплаването в Екваториална Гвинея, Иран, Казахстан, Либия, Тайланд, Туркменистан и Замбия.

⁽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).

- (6) EASA също така информира Комисията и Комитета за авиационна безопасност 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 ⁽⁴⁾.
- (7) Освен това EASA информира Комисията и Комитета за авиационна безопасност за проектите за техническа помощ, осъществявани в трети държави, засегнати от наложена оперативна забрана в съответствие с Регламент (ЕО) № 474/2006 на Комисията. EASA предостави информация за плановете и исканията за допълнителна техническа помощ и сътрудничество за подобряване на административния и техническия капацитет на органите за гражданско въздухоплаване на трети държави с цел да им се помогне да отстранят несъответствията с приложимите международни стандарти за безопасност в гражданското въздухоплаване. Държавите членки бяха приканени да отговорят на тези искания на двустранна основа в сътрудничество с Комисията и EASA. Във връзка с това Комисията отново посочи ползата от предоставянето на информация на международната авиационна общност — по-специално чрез базата данни на мрежата на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) за сътрудничество и съдействие в областта на безопасността — относно оказваната от Съюза и държавите членки техническа помощ за трети държави за подобряване на безопасността на въздухоплаването в целия свят.
- (8) Евроконтрол представи на Комисията и Комитета за авиационна безопасност актуализирана информация за състоянието на функцията на SAFA и за операторите от трети държави (ОТЦ), чрез която се подават сигнали за предупреждение, и също така представи текущите статистически данни, свързани със съобщенията, предупреждаващи за забранени въздушни превозвачи.

Въздушни превозвачи от Съюза

- (9) След като EASA анализира получената информация от проведените наземни инспекции на въздухоплавателните средства на превозвачи от Съюза и от стандартизационните инспекции, извършени от EASA, както и от специалните инспекции и одити, проведени от националните въздухоплавателни органи, няколко държави членки предприеха определени принудителни мерки, за които уведомиха Комисията и Комитета за авиационна безопасност. България осведоми Комисията и Комитета за авиационна безопасност относно действията, предприети във връзка с въздушните превозвачи с издадени в страната свидетелства.
- (10) Държавите членки отново потвърдиха готовността си да предприемат необходимите действия, когато информация, важна за безопасността, показва наличието на непосредствени рискове за безопасността в резултат на неспазване на съответните стандарти за безопасност от страна на въздушни превозвачи от Съюза.

Въздушни превозвачи от Ангола

- (11) Въздушните превозвачи със свидетелства, издадени в Ангола, с изключение на TAAG Angola Airlines (TAAG), който е включен в приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006, изменен с Регламент (ЕС) № 619/2009 на Комисията ⁽⁵⁾, понастоящем са включени в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006, изменен с Регламент (ЕС) № 1131/2008 на Комисията ⁽⁶⁾, и са предмет на пълна забрана.
- (12) От 10 до 14 декември 2018 г. експерти от Комисията, EASA и държавите членки проведоха в Ангола посещение за оценка на място от страна на Съюза в офисите на компетентния орган на Ангола — Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC), както и на трима въздушни превозвачи със свидетелства, издадени в Ангола, а именно TAAG, SonAir и Heli Malongo.
- (13) INAVIC следва подход към авиационната безопасност, в който липсват съвременни техники за управление на авиационната безопасност. Въпреки това Ангола определено е постигнала напредък след последното посещение за оценка на място от страна на Съюза през юни 2009 г. Ангола актуализира своята законодателна рамка за безопасност на въздухоплаването и разработи нови технически предписания, наречени Normativas Técnicas Aeronáuticas (NTA). NTA обхващат почти всички приложения на ИКАО, с изключение на приложение 19. INAVIC работи по ново преразглеждане на NTA. INAVIC разработи и вътрешно одобри набор от процедури за покриване на задълженията за надзор на въздухоплаването. Въпреки това все още съществуват някои недостатъци във вътрешните процедури, контрола на документите, редовното регистриране на досиета и обучението на инспекторите. Предвид недостатъците, настоящото ръководство на INAVIC изрази ясно желание за подобряване на капацитета и ефективността на INAVIC в ежедневната му работа. INAVIC следва да въведе функция за управление на качеството.

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) № 619/2009 на Комисията от 13 юли 2009 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 182, 15.7.2009 г., стр. 4).

⁽⁶⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) № 1131/2008 на Комисията от 14 ноември 2008 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 306, 15.11.2008 г., стр. 47).

- (14) В оценката на място от страна на Съюза бяха направени 15 забележки по отношение на надзорните дейности на INAVIC. Освен това според заключението в оценката, въпреки че INAVIC е развил определени способности да осъществява надзор на въздухоплавателните дейности в Ангола, крайно необходими са допълнителни подобрения, за да може INAVIC да се справи с възникващите пропуски по отношение на безопасността.
- (15) ТААГ е националният превозвач на Ангола. ТААГ разполага с добре функционираща и стабилна система за управление на безопасността, която генерира полезни данни за въздушния превозвач. 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. Системата за управление на качеството е стабилна и функционална.
- (16) ТААГ е разработил необходимите ръководства, като например (но не само) ръководство за контрол на поддръжката, ръководство за процедурата по поддръжка, ръководство за експлоатационни стандарти за полети с увеличена далечина на транспортни самолети с два двигателя и ръководство за намалени вертикални минимума за ешелониране, които съдържат политиките и подробна информация за съответните процедури, одобрени от INAVIC. Издаващият свидетелства персонал е надлежно обучен на експлоатираните типове въздухоплавателни средства. Като цяло ТААГ има професионални екипажи и персонал с функциониращи системи за управление на различните операции. Ръководството получава информация и анализ на безопасността и качеството и действа въз основа на тази информация и анализ, открива тази информация и предприема действия чрез вътрешни издания, в електронен вид или по друг начин. Последните публикувани резултати от одита на експлоатационната безопасност (IOSA) на Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA) показват степен на съответствие от 99,3 %.
- (17) *SonAir* има функционираща система за управление на безопасността и функционираща система за управление на качеството, но оценката на място от страна на Съюза установи сериозни недостатъци, които изискват спешни подобрения. *SonAir* не извършва всички дейности съгласно изискванията на Ръководството за управление на безопасността, не е напълно въведено обучение по безопасност, управлението на промените е само повърхностно и през последната година не са извършени одити на безопасността. По отношение на системата за управление на качеството въздушният превозвач не успя да докаже, че са били извършени всички одити, предвидени в годишната одитна програма. Освен това в оценката на място от страна на Съюза бе заключено, че административната система за контрол на констатациите не е била добре управлявана. В областта на въздушните операции *SonAir* взема предвид всички изисквания при разработването на нарядите на екипажите. Въпреки това, тъй като имаше несъответствия в някои от включените в извадката записи с информация за обучението, *SonAir* следва да предприеме подходящи мерки, за да гарантира, че процедурите са определени и се спазват последователно.
- (18) *Heli Malongo* експлоатира изцяло основана на информационните технологии и интегрирана система за контрол на спазването на правилата, система за управление на безопасността и наблюдение на полетните данни. Взаимодействието между тези системи е функционално. Одобрените понастоящем ръководства за експлоатация отразяват извършените операции и съответстват на приложимите разпоредби в Ангола. *Heli Malongo* е разработил и внедрил функционална и надеждна система за осигуряване на качеството за поддръжката. Ръководството за контрол на поддръжката и ръководството за процедурата по поддръжка, разработени от *Heli Malongo*, бяха одобрени от INAVIC и се основават на препоръките на производителя на въздухоплавателните средства. Съоръженията са адекватни и добре организирани и разполагат със специални контролирани зони за съхранение и инструменти, включително калибрирани инструменти. Инженерите по поддръжката са добре обучени относно експлоатираните типове въздухоплавателни средства и имат достъп до необходимите инструкции за поддръжане на летателната годност.
- (19) На 3 април 2019 г. Комисията и Комитетът за авиационна безопасност изслушаха INAVIC и въздушните превозвачи ТААГ и *Heli Malongo*. INAVIC представи действията, предприети след посещението за оценка на място от страна на Съюза, включително промените, направени в законодателната уредба на Ангола. През март 2019 г. беше приет нов закон за гражданското въздухоплаване и по силата на този закон, INAVIC ще бъде признат като субект с административна и финансова самостоятелност. INAVIC уведоми Комисията и Комитета за авиационна безопасност за ангажимента си да подобри ефективното прилагане на международните стандарти за безопасност до равнище от над 60 процента, като за тази цел INAVIC ще получи външна техническа помощ. Освен това до края на 2019 г. INAVIC възнамерява да разработи и приложи функция за осигуряване на качеството и интегрирана методика, която да позволи уеднаквяване и общ електронен достъп до цялата му техническа документация.
- (20) INAVIC има напредък по отношение на изпълнението на международните стандарти за безопасност. Комисията приветства положените усилия и насърчава органите на Ангола и INAVIC да продължат тези усилия. Въпреки това наличните към момента доказателства, а именно от посещението за оценка на място от страна на Съюза, не позволяват да се заключи, че постигнатият напредък е достатъчно значителен, за да може всички въздушни превозвачи, регистрирани в Ангола и наблюдавани от INAVIC, да бъдат заличени от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006. INAVIC следва да подобри още повече своята система за надзор на безопасността, както и обучението и стандартизацията на работните методи на своите инспектори.
- (21) По време на изслушването ТААГ и *Heli Malongo* представиха своите планове за коригиращи действия в отговор на забележките и препоръките от посещението за оценка на място от страна на Съюза. Част от действията, описани в плановете за коригиращи действия, вече са изпълнени. По време на изслушването и двамата въздушни превозвачи заявиха, че разполагат с надеждни и работещи системи за управление на различните операции.

- (22) Комисията стига до заключението, че и ТААГ, и *Heli Malongo* са способни да гарантират безопасното извършване на съответните им операции. Комисията счита, че са налице достатъчно доказателства, че двамата превозвачи се съобразяват с приложимото анголско законодателство и с международните стандарти за безопасност. По отношение на ТААГ EASA потвърди, че този въздушен превозвач понастоящем не поражда конкретни опасения във връзка с безопасността по отношение на ОТД и SAFA.
- (23) В съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията стига до заключението, че *Heli Malongo* следва да бъде заличен от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006, и че ТААГ следва да бъде заличен от приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006. Следователно списъкът на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, включен в приложение А и приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006, следва да бъде изменен.
- (24) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали Ангола действително спазва съответните международни стандарти за безопасност, като извършват приоритетни наземни инспекции на въздушните превозвачи с издадено в Ангола свидетелство.
- (25) В случай че постъпи значима информация за безопасността, указваща 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 Беларус

- (26) Поради пропуските по отношение на безопасността, установени от EASA в рамките на процедурата по издаване на разрешения на ОТД, на 17 септември 2018 г. Комисията започна консултации с Департамента по авиация на Беларус (AD-BLR) съгласно член 3, параграф 2 от Регламент № 473/2006.
- (27) От 11 до 15 март 2019 г. експерти от Комисията, EASA и държавите членки проведоха посещение за оценка на място от страна на Съюза в Беларус в офисите на AD-BLR и в офисите на някои въздушни превозвачи със свидетелства, издадени в Беларус, а именно *Belavia Belarusian Airlines (Belavia)*, *Rubystar Airways* и *Transaviaexport Airlines*.
- (28) По време на посещението за оценка на място от страна на Съюза AD-BLR представи доказателства за значителни промени в своето функциониране, включително за приемането на нови определения, нови вътрешни наръчници и контролни списъци, създаването на специализиран инспекторат към Министерството на транспорта, който отговаря за сектора на въздухоплаването и за набирането на нови инспектори. Тези действия започнаха през юни 2018 г. с изменение на Закона за въздухоплаването, а след започването на консултации между Комисията и AD-BLR на 17 септември 2018 г. тези усилия станаха още по-големи. През 2018 г. AD-BLR започна също процедурата за повторно издаване на свидетелство на всички въздушни превозвачи със свидетелства, издадени в Беларус. По време на посещението за оценка на място от страна на Съюза AD-BLR вече беше приключил процедурата за повторно издаване на свидетелство на двама въздушни превозвачи. Това бяха съществени усилия за подобряване на спазването на международните изисквания за безопасност.
- (29) Докато през 2018 г. обменът на информация се осъществяваше трудно, по време на посещението за оценка на място от страна на Съюза беше констатирано подобряване на потока от информация. Резултатите от посещението за оценка на място от страна на Съюза показват обаче необходимост от определяне и прилагане на всеобхватна пътна карта с контрол на процеса, както и непосредствен мониторинг, за да се гарантира правилното идентифициране и смекчаване на рисковете за безопасността. По време на посещението за оценка на място от страна на Съюза AD-BLR представи доказателства за своята годишна програма за надзор на въздушните превозвачи със свидетелства, издадени в Беларус. По време на посещението, въпреки че AD-BLR беше започнал набирането на необходимия квалифициран персонал, департаментът все още не разполагаше с достатъчно персонал, за да извършва всички необходими дейности по надзор. Беше установено също така, че ефикасността на тези дейности по надзор би могла допълнително да се повиши, ако те се основават в по-голяма степен на резултатите от сериозна оценка на риска за безопасността.
- (30) Оценката на трите посочени по-горе въздушни превозвачи имаше за цел да се провери способността на AD-BLR да гарантира, че операциите на въздушните превозвачи със свидетелства, издадени в Беларус, се провеждат в съответствие с международните стандарти за безопасност. При посещението за оценка на място от страна на Съюза бе стигнато до заключението, че следва да се направят подобрения, по-специално по отношение на дейностите по надзора на въздушните превозвачи със свидетелства, издадени в Беларус. При все това няма непосредствен риск за безопасността, който да налага допълнителни мерки към тези, които вече бяха предприети от EASA по време на процеса по издаване на разрешение за ОТД.
- (31) На 3 април 2018 г. Комисията и Комитетът за авиационна безопасност изслушаха AD-BLR. Делегацията на AD-BLR, съставена от едно лице, съобщи за редица мерки, предприети с цел допълнително подобряване на авиационната безопасност в Беларус, по-специално наемането и обучението на персонал, преразглеждането на нормативната уредба и процедурите в областта на въздухоплаването, както и въвеждането на нови цифрови технологии, които да подпомагат надзорната дейност. Въпреки че част от предоставената информация беше полезна за Комитета за авиационна безопасност, AD-BLR невинаги беше в състояние да даде точни отговори на въпросите, повдигнати от Комитета за авиационна безопасност.

- (32) Въз основа на наличната информация, включително резултатите от посещенията за оценка на място от страна на Съюза от март 2019 г. и плана за коригиращи действия, предоставен на 29 март 2019 г., Комисията счита, че от юни 2018 г. AD-BLR е отбелязал напредък в прилагането на международните стандарти за безопасност. Въпреки това AD-BLR все пак следва да гарантира подходящи ресурси за дейностите си по надзор на безопасността. Освен това Комисията счита, че следва да се избягват взаимовръзките между политическите съображения и съображенията за безопасност.
- (33) Въпреки че доказателствата сочат, че мерките, предприети от AD-BLR, вече допринасят за укрепването на неговия капацитет за осъществяване на надзор на въздухоплавателните дейности в Беларус, следва да бъде допълнително подобрена способността му да гарантира, че операциите на въздушни превозвачи със свидетелства, издадени в Беларус, се провеждат в съответствие с международните стандарти за безопасност. В съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че на този етап 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 Беларус.
- (34) В съответствие с Регламент (ЕО) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали Беларус действително спазва съответните международни стандарти за безопасност, като извършват приоритетни наземни инспекции на въздушните превозвачи с издадено в Беларус свидетелство.
- (35) В случай че постъпи значима информация за безопасността, указваща 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 Доминиканската република

- (36) В приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 никога не са включвани въздушни превозвачи от Доминиканската република. На 20 март 2019 г. EASA информира Комисията за пропуски по отношение на безопасността, установени в рамките на процедурата по издаване на разрешения на ОТП. Петима въздушни превозвачи със свидетелства, издадени от Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), са кандидатствали за разрешение за ОТП, но само двама от тях — *Helidosa Aviation Group, S.A.* и *Servicios Aéreos Profesionales, S.A.* — са получили въпросното разрешение. На 15 март 2019 г. EASA спендира разрешението на *Servicios Aéreos Profesionales, S.A.* от съображения за безопасност. Въздушните превозвачи *Dominican Wings, S.A.* и *Sky High Aviation Services, S.R.L.* оттеглиха заявленията си по време на първоначалната оценка, извършена от EASA. Въздушният превозвач *Air Century, S.A.* оттегли първото си заявление през 2017 г., тъй като не успя да докаже съответствие с приложимите стандарти за безопасност, и кандидатства отново през 2018 г.
- (37) Резултатите от анализа на наземните инспекции, извършени в рамките на програмата SAFA, показват, че съотношението по SAFA на въздушните превозвачи със свидетелства, издадени от IDAC, е над средното в световен мащаб. Повторната поява на някои констатации от инспекциите по SAFA показва предполагаема липса на подходяща култура на безопасност. Независимо от това, общият брой на инспекциите по SAFA, е ограничен. Комисията реши да започне консултации с IDAC в съответствие с член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 473/2006.
- (38) В съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че на този етап 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 Доминиканската република.
- (39) Чрез приоритетни наземни инспекции в съответствие с Регламент (ЕО) № 965/2012 държавите членки трябва да продължат да следят дали въздушните превозвачи със свидетелства, издадени в Доминиканската република, действително спазват съответните стандарти за безопасност.
- (40) В случай че постъпи значима информация за безопасността, указваща 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 Габон

- (41) Консултациите между Комисията и компетентния орган на Габон — *Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC)*, продължиха с цел да се проследи напредъка на ANAC в усилията да гарантира, че системата му за надзор на безопасността на въздухоплаването е в съответствие с международните стандарти за безопасност. В този контекст ANAC информира Комисията за мерките, предприети за укрепване на изпълнението на критични елементи, както и за предварителните резултати от координираната мисия на ИКАО за проверка на напредъка (ICVM), проведена от 29 януари до 6 февруари 2019 г.

- (42) Въз основа на предоставената информация Комисията не може да определи напълно способността на ANAC да гарантира, че операциите на въздушните превозвачи със свидетелства, издадени в Габон, се извършват в съответствие с международните стандарти за безопасност. В резултат на това ще бъде изисквана допълнителна информация и следва да бъде организирана техническа среща, за да се обсъди положението в Габон във връзка с надзора на безопасността.
- (43) На 2 април 2019 г. компетентните органи на Габон предоставиха доказателства на Комисията, че въздушните превозвачи *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist*, *Sky Gabon* и *Nouvelle Air Affaires Gabon* вече не притежават валидно свидетелство за авиационен оператор (CAO). Поради това тези превозвачи следва да бъдат заличени от списъка на въздушните превозвачи, на които е наложена оперативна забрана в границите на Съюза.
- (44) 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 въздушните превозвачи *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist* и *Sky Gabon* да бъдат заличени от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006, а въздушният превозвач *Nouvelle Air Affaires Gabon* да бъде заличен от приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006.

Въздушни превозвачи от Индонезия

- (45) През юни 2018 г. всички превозвачи от Индонезия бяха заличени от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006, изменен с Регламент (ЕС) 2018/871 на Комисията (7). В интерес на по-нататъшното наблюдение на системата за надзор на безопасността на Индонезия Комисията и Генералната дирекция за гражданско въздухоплаване на Индонезия (ГДГВИ) продължиха консултациите в съответствие с член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 473/2006. В тази връзка с писмо от 28 февруари 2019 г. ГДГВИ представи допълнителна информация и актуализирани сведения за дейностите по надзор на безопасността за периода от септември 2018 г. до февруари 2019 г. Тази информация включва списък на въздушните превозвачи със свидетелства, издадени в Индонезия, регистрираните въздухоплавателни средства, дейностите по надзор на безопасността, мерките за принудително изпълнение, предприети от ГДГВИ, и актуализирана информация за плановете на дирекцията за коригиращи действия (ПКД) в резултат на посещенията за оценка на място от страна на Съюза през март 2018 г. ГДГВИ предостави също актуализирана информация относно изпълнението на плана за действие за навигация, основаваща се на летателните характеристики (НОЛХ), и относно техническата помощ, предоставена на ГДГВИ.
- (46) С електронно писмо от 16 януари ГДГВИ информира за процеса на реорганизация в рамките на ГДГВИ, който тя извършва с цел да приведе своите процедури в съответствие със стандартите и препоръчителните практики на ИКАО. ГДГВИ също така уведомяваше редовно Комисията за сериозните инциденти с участието на индонезийски въздушни превозвачи.
- (47) Що се отнася до списъка на въздушните превозвачи, въздухоплавателните средства и надзорните дейности, ГДГВИ е издала едно ново CAO/част-121 и едно ново CAO/част-135. Що се отнася до предприетите принудителни мерки, ГДГВИ е спряла действието на едно CAO/част-121, отнела е едно свидетелство за потвърждаване на валидност, спряла е действието на едно разрешително за пилот и е наложила три административни санкции на притежатели на CAO/част-135. За решаване на проблемите, констатирани по време на посещенията за оценка на място от страна на Съюза през март 2018 г., ГДГВИ е засилила надзора над медицинската част от издаването на лицензи и е спряла действието на лицензите на седем притежатели на лиценз за акредитирани медицински прегледи.
- (48) Съгласно препоръката за прилагането на НОЛХ, до края на 2019 г. Индонезия очаква да изпълни процедурите по НОЛХ в 19 от общо 27 международни летища. Прилагането на НОЛХ на вътрешните и отдалечените летища напредва, макар и по-бавно.
- (49) ГДГВИ осведоми службите на Комисията също така за състоянието на коригиращите действия вследствие на проведената през 2017 г. координирана мисия на ИКАО за проверка на напредъка. На 25 юли 2018 г. ИКАО преразгледа ПКД в областта на летателната годност. Всички коригиращи действия са изцяло или частично приети от ИКАО.
- (50) Комисията се запозна с информацията и с писмо от 6 март 2019 г. поиска допълнителна информация, а именно относно броя на вътрешните процедури на ГДГВИ, които предстои да бъдат приключени, относно сроковете, които не са били спазени от един от въздушните превозвачи, и относно неотдавнашното сливане на *Garuda Indonesia* и *Sriwijaya*. На 20 март 2019 г. ГДГВИ изпрати поисканата информация. След допълнително разглеждане Комисията счита, че повечето от предоставените обяснения относно ПКД, сериозните инциденти и мерките за принудително изпълнение са адекватни. В резултат на това повечето от констатациите на ПКД бяха приключени и предложените нови дати за приключване бяха приети.

(7) Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/871 на Комисията от 14 юни 2018 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 по отношение на списъка на въздушните превозвачи, на които е забранено да извършват полети или които са предмет на оперативни ограничения в границите на Съюза (ОВ L 152, 15.6.2018 г., стр. 5).

- (51) След произшествието с фатален край на полет JT610 на *Lion Air* на 29 октомври 2018 г. ГДГВИ продължава да предоставя информация относно предприетите мерки. След произшествието с полет ET302 на *Ethiopian Airlines* на 10 март 2019 г. ГДГВИ уведоми Комисията за решението си като предпазна мярка да спре от експлоатация самолетния парк Boeing 737 MAX, експлоатиран от *Lion Air* и *Garuda Indonesia*.
- (52) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията смята, че на този етап по отношение на въздушните превозвачи от Индонезия няма основания за изменение на списъка на въздушните превозвачи, на които е наложена оперативна забрана в границите на Съюза.
- (53) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали Индонезия действително спазва съответните международни стандарти за безопасност, като извършват приоритетни наземни инспекции на въздушните превозвачи с издадено в Индонезия свидетелство.
- (54) В случай че постъпи значима информация за безопасността, указваща 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

- (55) През септември 2018 г. Комисията осведоми Organa за гражданско въздухоплаване на Молдова (Civil Aviation Authority of Moldova (CAAM)) за известни опасения във връзка с безопасността по отношение на въздушните превозвачи с издадено от СААМ свидетелство. Същевременно Комисията уведоми СААМ за започването на консултации съгласно член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 473/2006.
- (56) От 11 до 15 февруари 2019 г. експерти от Комисията, EASA и държавите членки проведоха посещение за оценка на място от страна на Съюза в Молдова в офисите на СААМ и в офисите на някои въздушни превозвачи със свидетелства, издадени в Молдова, а именно *Air Moldova*, *Fly Pro* и *Terra Avia*.
- (57) Според доклада на експертите СААМ следва подход към авиационната безопасност, в който липсват съвременни техники за управление на авиационната безопасност. Законодателната рамка следва да бъде актуализирана, тъй като не всички изменения на приложенията на ИКАО са включени в нормативната уредба на Молдова. Понастоящем СААМ работи върху прилагането на регламенти на Съюза в съответствие с разпоредбите на Споразумението за общо авиационно пространство, подписано между Европейския съюз и неговите държави членки и Република Молдова през 2012 г.
- (58) СААМ се нуждае от надеждни вътрешни механизми и процедури за превръщане на съществуващата правна и техническа уредба в рутинни дейности на организацията. Поради това СААМ следва да подобри своята функция за управление на качеството. Отделът за изпълнение на полетите на СААМ е въвел вътрешни процеси и процедури, които обаче не се спазват. Посещението за оценка на място от страна на Съюза посочи области, в които е необходимо подобрение, по-специално необходимостта от стриктно придържане към процедурата за издаване на свидетелство, необходимостта от по-добро проследяване на прегледа и одобрението на наръчници, както и необходимостта от засилване на задълженията за надзор на отдела за изпълнение на полетите. В областта на дейностите по лицензиране СААМ не е създал система за надзор на делегираните теоретични знания и практически изпити. В допълнение воденето на документация следва да бъде подобро, по-специално за да се гарантира възможността за проследяване на дейностите по наблюдение.
- (59) Програмите за обучение, разработени от отдела за летателна годност на СААМ, не отговарят на установените съответни процедури и не са достатъчни, за да се поддържа необходимото ниво на знания, умения, компетентност и квалификации на персонала за летателна годност. Одитите или инспекциите, извършвани от отдела за летателна годност на СААМ, следва да бъдат засилени, тъй като оценката на място от страна на Съюза разкри наличието на проблеми с въздушните превозвачи на Молдова, които е трябвало да бъдат установени от собствените надзорни одити на СААМ.
- (60) *Air Moldova*, най-големият въздушен превозвач от Молдова, разполага с добре функционираща и стабилна система за управление на безопасността, която генерира полезни данни за въздушния превозвач. Системата за управление на качеството е стабилна и функционира и се нуждае само от незначителни подобрения. Висшето ръководство на дружеството познава добре тези системи и ги използва, за да открива рискове и да взема подходящи мерки за намаляване на най-големите рискове. Операциите на въздушния превозвач се подпомагат от квалифицирани техници и бази за линейно техническо обслужване с възможност за поддръжка. Организацията показва солидна и структурирана система за контрол на различните аспекти на поддръжането на летателната годност. *Air Moldova* е разработил необходимите ръководства, които съдържат политиките и подробно описание на свързаните с тях процедури, които са одобрени от СААМ. Притежаващият свидетелство персонал е надлежно обучен на експлоатираните типове въздухоплавателни средства. При посещението за оценка на място от страна на Съюза не бяха установени сериозни недостатъци.

- (61) *Fly Pro* е товарен въздушен превозвач, който разполага със система за управление на безопасността и система за управление на качеството. При оценката на място от страна на Съюза бяха открити някои слабости на системите, които налагат подобрения. Ръководството за управление на безопасността на *Fly Pro* следва да бъде актуализирано в съответствие с молдовското законодателство и с международните стандарти за безопасност. По отношение на системата за управление на качеството въздушният превозвач не успя да докаже, че са били извършени всички одити, предвидени в годишната одитна програма. Освен това административната система за контрол на констатациите не функционираше правилно. Превозвачът *Fly Pro* е разработил ръководство за експлоатация, но сегашната версия на ръководството не отразява одобрените операции и одобрения. Програмата за поддръжка не е актуална, тъй като всички нови инспекции, въведени с последния доклад на Съвета за преглед на поддръжката, изготвен от организацията, отговаряща за типовия модел, бяха въведени с погрешен интервал. Оценката на *Fly Pro* показва функционални проблеми във връзка с оперативния контрол, обучението и управлението на воденето на документация, тъй като системата за управление на качеството не е била в състояние да идентифицира недостатъците.
- (62) *Terra Avia* е частен въздушен превозвач от Молдова, чиято оперативна база се намира в международното летище Шарджа, Обединени арабски емирства. Ръководството за управление на безопасността на *Terra Avia* следва да бъде актуализирано в съответствие с молдовското законодателство и с международните стандарти за безопасност. Освен това *Terra Avia* не извършва всички дейности съгласно изискванията на Ръководството за управление на безопасността (управлението на риска се извършва повърхностно, насърчането на безопасността не се прилага напълно и не се извършват одити на безопасността). *Terra Avia* не е въвел ефективен оперативен контрол върху започването, продължаването, отклонението или прекратяването на полет. Също така програмата за поддръжка, представена от въздушния превозвач, не е актуализирана. Освен това, въпреки че въздухоплавателните средства, експлоатирани от *Terra Avia*, са значително под данните за използването, определени за валидността на доклада на Съвета за преглед на поддръжката и данните за планирането на поддръжката, въздушният превозвач не е предвидил разработването и изпълнението на програма за поддръжка с ниски нива на използване. *Terra Avia* не можа да покаже по какъв начин изпълнява своите отговорности по отношение на поддържането на летателна годност. Освен това въздушният превозвач не можа да докаже степента на съответствие с програмата за поддръжка. При посещението за оценка на място от страна на Съюза бе установено, че информацията за частите с ограничен срок на експлоатация, е непълна. На последно място, що се отнася до програмата за обучение и проверка на полетния екипаж, *Terra Avia* не беше в състояние да докаже, че са покрити всички изисквани елементи в курса за преподготовка и в периодичното обучение. *Terra Avia* е разработил система за контрол на полетното време, времето за работа и времето за почивка на екипажа и кабинния състав, но системата не включва система за уведомяване, която да подава информация за извършените нарушения.
- (63) След посещението за оценка на място от страна на Съюза през 2019 г. СААМ извърши анализ на безопасността и изготви ПКД в отговор на забележките, направени по време на посещението. Комисията е на мнение, че анализът е всеобхватен и определя конкретни крайни срокове за извършване на действията. Въпреки това трябва да се положат значителни усилия, за да бъдат обхванати всички задачи, включени в анализа на безопасността. Освен това до ефективното прилагане на този анализ на безопасността рисковете, свързани с безопасността, установени по време на посещението за оценка на място от страна на Съюза през 2019 г., остават неовладени.
- (64) На 2 април 2019 г. Комисията и Комитетът за авиационна безопасност изслушаха СААМ и въздушните превозвачи *Air Moldova*, *Fly One* и *Aerotranscargo*. СААМ представи актуалната си организационна структура, включително подробности относно персонала, назначен към отдела му за летателната годност и отдела му за изпълнение на полетите. СААМ предостави подробности по отношение на мерките, взети след последното заседание на Комитета за авиационна безопасност през ноември 2018 г., включително информация за обучението на действащите инспектори, за процеса на назначаване на нови инспектори, както и за действията, предприети по отношение на редица въздушни превозвачи, регистрирани в Молдова. Освен това СААМ предостави информация за състоянието и подготовката на хармонизирането на законодателството на Молдова с нормативната уредба на Съюза и за прегледа на вътрешните процедури и наръчници. СААМ представи резюме на коригиращите мерки, предприети във връзка със забележките, направени от експертите по време на посещението за оценка на място от страна на Съюза през 2019 г. Освен това СААМ информира Комисията, че CAO на *Fly Pro* и *Terra Avia* са преустановени.
- (65) СААМ информира също така, че от началото на 2019 г. е реструктуриран в публична институция, финансирана от държавния бюджет. Комисията счита, че следва да се избягват взаимовръзките между политическите съображения и съображенията за безопасност. В това отношение СААМ ще трябва да докаже своята пълна независимост в процеса си на вземане на решения, въпреки тази нова институционална рамка.
- (66) В съответствие с цялата налична информация, включително резултатите от посещението за оценка на място от страна на Съюза и информацията, представена по време на изслушването, Комисията и Комитетът за авиационна безопасност считат, че СААМ има съвсем ограничен капацитет да осъществява надзор на въздухоплавателните дейности в Молдова и следователно са необходими значителни допълнителни подобрения, за да се преодолеят възникващите пропуски по отношение на безопасността.

- (67) *Air Moldova* представи своя план за коригиращи действия в отговор на забележките и препоръките от посещението за оценка на място от страна на Съюза. Този план съдържа коригиращи и превантивни действия, предложени въз основа на солиден анализ на първопричините. В този контекст EASA потвърди, че този въздушен превозвач понастоящем не поражда конкретни опасения във връзка с безопасността по отношение на ОТД и SAFA.
- (68) *Fly One* направи преглед на дружеството, включително на настоящия си парк и наличните ресурси и съоръжения. Дружеството описа своята система за управление на безопасността и системата за управление на качеството като стабилни и добре развити системи. Въздушният превозвач използва набор от софтуерни инструменти за интегрирането на данните за безопасността, качеството и управлението на риска, както и за да има ефективен контрол върху операциите си. В този контекст EASA потвърди, че този въздушен превозвач понастоящем не поражда конкретни опасения във връзка с безопасността по отношение на ОТД и SAFA.
- (69) По време на изслушването *Aerotrascargo* представи структурата и функционирането на своята система за управление на качеството и своята система за управление на безопасността. Превозвачът също информира относно готовността си да подобри своята ефективност по отношение на безопасността и културата. В този контекст EASA потвърди, че този въздушен превозвач понастоящем не поражда конкретни опасения във връзка с безопасността по отношение на ОТД и SAFA.
- (70) Поради това въз основа на наличната в момента информация, в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че що се отнася до въздушните превозвачи от Молдова, на този етап са налице основания за включване на всеки от тях, с изключение на *Air Moldova*, *Fly One* и *Aerotrascargo*, в списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза.
- (71) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали Молдова действително спазва съответните международни стандарти за безопасност, като извършват приоритетни наземни инспекции на въздушните превозвачи с издадено в Молдова свидетелство.
- (72) В случай че постъпи значима информация за безопасността, указваща 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 Непал

- (73) С писмо от 29 октомври 2018 г. Комисията поиска от Органа за гражданско въздухоплаване на Непал — Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN) — да представи списък на документите и на действията, които трябва да се осъществят.
- (74) С писмо от 9 декември 2018 г. CAAN представи цялата поискана документация. Комисията стигна до заключението, че предоставената документация е добре структурирана и нейното съдържание е задоволително. CAAN положи значителни усилия за подобряване на системата за надзор на безопасността в Непал. Въпреки това Комисията е на мнение, че са необходими значителни допълнителни подобрения, за да бъдат отстранени съществуващите пропуски по отношение на безопасността. В допълнение Комисията отбелязва, че процентът на произшествия и инциденти, които подлежат на докладване, продължава да бъде особено висок в Непал. При последното произшествие от 27 февруари 2019 г. хеликоптер Eurocopter AS350, експлоатиран от *Air Dynasty*, се разби в източната част на планинския регион Таплежунг, Непал. Преди да се разгледа въпросът за премахването на действащата понастоящем забрана за всички превозвачи, регистрирани в Непал, трябва значително да се подобри процентът на произшествията в Непал.
- (75) В съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че на този етап 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 Непал.

Въздушни превозвачи от Русия

- (76) Комисията, EASA и компетентните органи на държавите членки продължиха да следят отблизо показателите за безопасност на въздушните превозвачи с издадени в Русия свидетелства, които извършват полети в границите на Съюза, включително чрез извършване с приоритет на наземни инспекции на някои руски въздушни превозвачи в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012.
- (77) На 22 март 2019 г. представители на Комисията, EASA и държавите членки се срещнаха с представители на Федералната агенция по въздушния транспорт (ФАВТ) на Русия, за да извършат преглед на показателите за безопасност на въздушните превозвачи с издадени в Русия свидетелства въз основа на докладите от наземните инспекции, извършени през периода между 19 септември 2018 г. и 22 март 2019 г., и за да определят случаите, в които ФАВТ следва да засили надзорните си дейности.

- (78) По време на срещата Комисията прегледа по-подробно резултатите от наземните инспекции по SAFA на един въздушен превозвач със свидетелство, издадено в Русия, и се запозна с решението на ФАВТ да ограничи неговото свидетелство за авиационен оператор, така че да обхваща само вътрешните полети. С оглед на големия брой заявления за разрешение за ОТД, които не са довели до издаването от страна на EASA на разрешение за ОТД (19 случая от общо 62 заявления), Комисията поиска от ФАВТ отново да направи преглед на показателите за безопасност на засегнатите въздушни превозвачи преди следващото заседание на Комитета за авиационна безопасност.
- (79) Въз основа на наличната към момента информация, включително информацията, представена от ФАВТ по време на срещата на 22 март 2019 г., Комисията смята, че на този етап ФАВТ притежава необходимите способности и желание за отстраняване на пропуските по отношение на безопасността. На това основание Комисията заключи, че не е необходимо руските органи по въздухоплаването или въздушни превозвачи с издадено в Русия свидетелство да бъдат изслушани пред Комитета за авиационна безопасност.
- (80) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията смята, че на този етап няма основания за изменение на списъка на въздушните превозвачи, на които е наложена оперативна забрана в границите на Съюза, чрез включване на въздушни превозвачи от Русия.
- (81) Държавите членки следва да продължат да проверяват дали международните стандарти за безопасност действително се спазват от въздушните превозвачи от Русия, като извършват приоритетни наземни инспекции в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012.
- (82) 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 със свидетелства, издадени от Русия, и да ги включи в приложение А или приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006.

Въздушни превозвачи от Венесуела

- (83) На 6 март 2017 г. въздушният превозвач *Avior Airlines* със свидетелство, издадено във Венесуела, подаде заявление до EASA за разрешение за ОТД. EASA разгледа заявлението в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) № 452/2014. На 4 октомври 2017 г. EASA отхвърли заявлението за разрешение за ОТД на *Avior Airlines* от съображения във връзка с безопасността.
- (84) На 14 ноември 2017 г. Комисията и Комитетът за авиационна безопасност изслушаха Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) и *Avior Airlines* в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005. След изслушването през ноември 2017 г. Комисията измени списъка на въздушните превозвачи, на които е наложена оперативна забрана в границите на Съюза, и въздушният превозвач *Avior Airlines* беше включен в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 ⁽⁸⁾.
- (85) След техническа среща, проведена на 29 август 2018 г., в съответствие с член 7 от Регламент (ЕО) № 2111/2005, на 14 ноември 2018 г. INAC взе участие в изслушване пред Комитета за авиационна безопасност. Въпреки че бяха въведени някои елементи на надзорна система, които изглеждат подходящи от гледна точка на структурата, броя на служителите по надзора, документираните процедури и планирането на инспекциите, от анализа на наличната информация бе видно, че са налице редица несъответствия. Тези несъответствия обаче не бяха от естество, което да оправдава включването на всички въздушни превозвачи от Венесуела в приложение А или приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006.
- (86) Венесуела непрекъснато предоставя актуализирана информация за изпълнението на своите задължения за надзор. На 17 януари 2019 г. Комисията поиска от INAC да предостави информация за трима венесуелски въздушни превозвачи: *Avior Airlines*, *Estelar Latinoamericana* и *Conviasa*. Това искане включваше всички доклади от инспекции в областта на операциите, летателната годност, лицензирането на персонала и медицинската авионавтика, проведени през 2017 и 2018 г. от INAC по отношение на посочените въздушни превозвачи, и всички доклади от инспекции на организациите за поддръжка, които работят за някой от тези трима венесуелски въздушни превозвачи. Подобно искане бе формулирано по отношение на центровете за обучение. Освен това Комисията поиска всички доклади от наземни инспекции, проведени на венесуелски въздушни превозвачи, включително коригиращите действия и последващите мерки, предприети от INAC. INAC своевременно представи цялата поискана информация, която Комисията ще продължи да анализира. Комисията ще изиска допълнителна информация, ако е необходимо.
- (87) Според информацията, предоставена от INAC на 1 април 2019 г., *Avior Airlines* е получил сертификат IOSA. EASA информира, че *Avior Airlines* възнамерява да подаде ново заявление за разрешение за ОТД.

⁽⁸⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2215 на Комисията от 30 ноември 2017 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 по отношение на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативни ограничения в границите на Съюза (ОВ L 318, 2.12.2017 г., стр. 1).

- (88) В съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че на този етап 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 Венесуела.
- (89) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали Венесуела действително спазва съответните международни стандарти за безопасност, като извършват приоритетни наземни инспекции на въздушните превозвачи с издадено във Венесуела свидетелство.
- (90) В случай че постъпи значима информация за безопасността, указваща наличие на непосредствени рискове за безопасността вследствие на неспазване на международните стандарти за безопасност, Комисията може да предприеме допълнителни действия съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005.
- (91) В член 8, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 2111/2005 се признава необходимостта от бързото вземане на решения и когато е необходимо — дори по спешност, предвид последствията за безопасността. Поради това, с цел защита на чувствителната информация и свеждане до минимум на въздействието върху търговията, е от съществено значение решенията в контекста на актуализирането на списъка на въздушните превозвачи, на които са наложени оперативна забрана или ограничение в границите на Съюза, да се публикуват и да влизат в сила незабавно след тяхното приемане.
- (92) Поради това Регламент (ЕО) № 474/2006 следва да бъде съответно изменен.
- (93) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета за авиационна безопасност, създаден с Регламент (ЕО) № 2111/2005,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

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

- (1) Приложение А се заменя с текста, поместен в приложение I към настоящия регламент.
- (2) Приложение Б се заменя с текста, поместен 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 15 април 2019 година.

*За Комисията,
от името на председателя,
Violeta BULC
Член на Комисията*

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 се заменя със следното:

„ПРИЛОЖЕНИЕ А

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

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (CAO) или на лиценза за въздушен превозвач	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	IRC	Ислямска република Иран
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Ирак
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Нигерия
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Зимбабве
Всички въздушни превозвачи със свидетелство, издадено от органите за регулаторен надзор на Афганистан, включително			Ислямска република Афганистан
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Ислямска република Афганистан
KAM AIR	AOC 001	KMF	Ислямска република Афганистан
Всички въздушни превозвачи със свидетелство, издадено от органите за регулаторен надзор на Ангола, с изключение на TAAG Angola Airlines и Heli Malongo, включително			Република Ангола
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Република Ангола
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Неизвестен	Република Ангола
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Република Ангола
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Неизвестен	Република Ангола
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Неизвестен	Република Ангола
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Неизвестен	Република Ангола
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Република Ангола

⁽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.

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на лиценза за въздушен превозвач	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
Всички въздушни превозвачи със свидетелство, издадено от органите за регулаторен надзор на Република Конго, включително			Република Конго
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Република Конго
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Неизвестен	Република Конго
EMERAUDE	RAC06-008	Неизвестен	Република Конго
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Република Конго
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Република Конго
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Неизвестен	Република Конго
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Неизвестен	Република Конго
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Република Конго
Всички въздушни превозвачи със свидетелство, издадено от органите за регулаторен надзор на Демократична република Конго (ДРК), включително			Демократична република Конго (ДРК)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0112/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/ 0053/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 0056/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 00625/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ 2012	BUL	Демократична република Конго (ДРК)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/ 0028/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0064/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 0050/2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/ 2015	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/ 071/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ 2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (CAO) или на лиценза за въздушен превозвач	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 011/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0059/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TV- C/001/2011	KGO	Демократична република Конго (ДРК)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/ 2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 009/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/ 2015	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/ 2012	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0084/2010	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 073/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ 0247/2011	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
Всички въздушни превозвачи със свидетелство, издадено от органите за регулаторен надзор на Джибути, включително			Джибути
DAALLO AIRLINES	Неизвестен	DAO	Джибути
Всички въздушни превозвачи със свидетелство, издадено от органите за регулаторен надзор на Екваториална Гвинея, включително			Екваториална Гвинея
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Екваториална Гвинея
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Неизвестен	Екваториална Гвинея
Всички въздушни превозвачи със свидетелство, издадено от органите за регулаторен надзор на Еритрея, включително			Еритрея
ERITREAN AIRLINES	АОС № 004	ERT	Еритрея
NASAIR ERITREA	АОС № 005	NAS	Еритрея

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (CAO) или на лиценза за въздушен превозвач	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
Всички въздушни превозвачи със свидетелство, издадено от органите за регулаторен надзор на Република Габон, с изключение на Afrijet Business Service, включен в приложение Б, включително			Република Габон
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Република Габон
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Република Габон
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Неизвестен	Република Габон
Всички въздушни превозвачи със свидетелство, издадено от органите за регулаторен надзор на Киргизката република, включително			Киргизка република
AIR BISHKEK (formerly EASTOK AVIA)	15	EAA	Киргизка република
AIR MANAS	17	MBB	Киргизка република
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Киргизка република
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Киргизка република
HELI SKY	47	HAC	Киргизка република
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Киргизка република
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Киргизка република
S GROUP INTERNATIONAL (formerly S GROUP AVIATION)	45	IND	Киргизка република
SKY BISHKEK	43	BIS	Киргизка република
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Киргизка република
SKY WAY AIR	39	SAB	Киргизка република
TEZ JET	46	TEZ	Киргизка република
VALOR AIR	07	VAC	Киргизка република
Всички въздушни превозвачи със свидетелство, издадено от органите за регулаторен надзор на Либерия.			Либерия
Всички въздушни превозвачи със свидетелство, издадено от органите за регулаторен надзор на Либия, включително			Либия
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Либия
AIR LIBYA	004/01	TLR	Либия

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (CAO) или на лиценза за въздушен превозвач	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Либия
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Либия
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Либия
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Либия
PETRO AIR	025/08	PEO	Либия
Всички въздушни превозвачи със свидетелство, издадено от органите за регулаторен надзор на Молдова, с изключение на Air Moldova, Fly One и Aerotranscargo, включително			Република Молдова
CA ÎM „TANDEM AERO“ SRL	MD005	TDM	Република Молдова
ÎM „VALAN ICC“ SRL	MD009	VLN	Република Молдова
CA „AIM AIR“ SRL	MD015	AAM	Република Молдова
CA „OSCAR JET“ SRL	MD017	OSJ	Република Молдова
CA „AIR STORK“ SRL	MD018	MSB	Република Молдова
ÎM „MEGAVIATION“ SRL	MD019	ARM	Република Молдова
CA „PECOTOX-AIR“ SRL	MD020	PXA	Република Молдова
CA „TERRA AVIA“ SRL	MD022	TVR	Република Молдова
CA „FLY PRO“ SRL	MD023	PVV	Република Молдова
Всички въздушни превозвачи със свидетелство, издадено от органите за регулаторен надзор на Непал, включително			Република Непал
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Неизвестен	Република Непал
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Неизвестен	Република Непал
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Република Непал
FISHTAIL AIR	017/2001	Неизвестен	Република Непал
GOMA AIR	064/2010	Неизвестен	Република Непал
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Република Непал
MAKALU AIR	057A/2009	Неизвестен	Република Непал
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Неизвестен	Република Непал
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Неизвестен	Република Непал
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Неизвестен	Република Непал

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (CAO) или на лиценза за въздушен превозвач	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Република Непал
SAURYA AIRLINES	083/2014	Неизвестен	Република Непал
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Република Непал
SIMRIK AIR	034/2000	Неизвестен	Република Непал
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Република Непал
SITA AIR	033/2000	Неизвестен	Република Непал
TARA AIR	053/2009	Неизвестен	Република Непал
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Република Непал
Всички въздушни превозвачи със свидетелство, издадено от органите за регулаторен надзор на Сао Томе и Принсипи, включително			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 със свидетелство, издадено от органите за регулаторен надзор на Сиера Леоне, включително			Сиера Леоне
AIR RUM, LTD	Неизвестен	RUM	Сиера Леоне
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Неизвестен	DTY	Сиера Леоне
HEAVYLIFT CARGO	Неизвестен	Неизвестен	Сиера Леоне
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Неизвестен	ORJ	Сиера Леоне
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Неизвестен	PRR	Сиера Леоне
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Неизвестен	SVT	Сиера Леоне
TEEBAH AIRWAYS	Неизвестен	Неизвестен	Сиера Леоне
Всички въздушни превозвачи със свидетелство, издадено от органите за регулаторен надзор на Судан, включително			Република Судан
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Република Судан
BADR AIRLINES	35	BDR	Република Судан
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Република Судан
ELDINDER AVIATION	8	DND	Република Судан
GREEN FLAG AVIATION	17	Неизвестен	Република Судан
HELEJETIC AIR	57	HJT	Република Судан

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (CAO) или на лиценза за въздушен превозвач	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Република Судан
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Република Судан
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Република Судан
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Република Судан
SUN AIR	51	SNR	Република Судан
TARCO AIR	56	TRQ	Република Судан“

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006 се заменя със следното:

„ПРИЛОЖЕНИЕ Б

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

Име на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено 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 въздухоплавателното средство с ограничение	Регистрационни знаци и (ако има такива) производствени серийни номера на въздухоплавателните средства с ограничение	Държава на регистрация
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Коморски острови	Целият самолетен парк с изключение на: LET 410 UVP.	Целият самолетен парк с изключение на: D6-CAM (851336).	Коморски острови
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Република Габон	Целият самолетен парк с изключение на: 2 ВС тип Falcon 50, 2 ВС тип Falcon 900.	Целият самолетен парк с изключение на: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Република Габон
IRAN AIR	FS100	IRA	Ислямска република Иран	Всички ВС тип Fokker F100 и тип Boeing B747	ВС тип Fokker F100, както е посочено в CAO; ВС тип Boeing B747, както е посочено в CAO	Ислямска република Иран
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Корейска народнодемократична република	Целият самолетен парк с изключение на: 2 ВС тип TU-204.	Целият самолетен парк с изключение на: P-632, P-633.	Корейска народнодемократична република

⁽¹⁾ Afrijet Business Service има право да използва единствено конкретно посочените ВС за сегашното ниво на операциите си в границите на Съюза.

⁽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.