Службен весник на Република Македонија

Број 2 **8 јануари 2019, вторник** **година LXXV**

www.slvesnik.com.mk **contact@slvesnik.com.mk**

С О Д Р Ж И Н А

		Стр.
7.	**Решение** за разрешување од должноста в.д. директор на Државната фитосанитарна лабораторија.....	**2**
8.	**Решение** за именување в.д. директор на Државната фитосанитарна лабораторија.....	**2**
9.	**Решение** за разрешување од должноста заменик директор на Државниот испитен центар.....	**2**
10.	**Правилник** за изменување на Правилникот за видот на ознаката за сеча, видот на шумскиот жиг за ознака за сеча, начинот на вршење на ознаката за сеча, формата и содржината на книгата за евиденција на извршена ознака за сеча во шума во државна сопственост, книгата за евиденција на извршена ознака за сеча во шума во приватна сопственост и книгата за евиденција на направена шумска штета во шума во државна сопственост.....	**2**
11.	**Правилник** за изменување на Правилникот за организацијата, составот и начинот на работа на Комисијата за ревизија на наод, оцена и мислење за утврдување на инвалидност, односно неспособност за работа.....	**3**
12.	**Решение** од Комисија за хартии од вредност на Република Македонија.....	**3**
13.	**Решение** од Комисија за хартии од вредност на Република Македонија.....	**3**
14.	**Решение** од Комисија за хартии од вредност на Република Македонија.....	**4**
15.	**Правилник** за правилата за утврдување на листата на превозници кои се предмет на оперативна забрана.....	**4**
16.	**Одлука** за определување на највисоки цени на одделни нафтени деривати утврдени согласно Методологијата.....	**71**
	Огласен дел.....	**1-72**

ВЛАДА НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

7.

Врз основа на член 78-б став 1 од Законот за здравјето на растенијата („Службен весник на Република Македонија“ бр. 29/2005, 81/2008, 20/2009, 57/2010, 17/2011, 148/2011, 69/2013, 43/2014, 158/2014, 149/2015, 39/2016 и 83/2018), Владата на Република Македонија, на седницата одржана на 28 декември 2018 година, донесе

Р Е Ш Е Н И Е
ЗА РАЗРЕШУВАЊЕ ОД ДОЛЖНОСТА В.Д. ДИРЕКТОР НА ДРЖАВНАТА ФИТОСАНИТАРНА ЛАБОРАТОРИЈА

1. Миодраг Стевановиќ се разрешува од должноста вршител на должноста директор на Државната фитосанитарна лабораторија, орган во состав на Министерството за земјоделство, шумарство и водостопанство.

2. Ова решение влегува во сила со денот на донесувањето, а ќе се објави во „Службен весник на Република Македонија“.

Бр. 24 – 26/1
28 декември 2018 година
Скопје

Претседател на Владата
на Република Македонија,
Зоран Заев, с.р.

8.

Врз основа на член 78-б од Законот за здравјето на растенијата („Службен весник на Република Македонија“ бр. 29/2005, 81/2008, 20/2009, 57/2010, 17/2011, 148/2011, 69/2013, 43/2014, 158/2014, 149/2015, 39/2016 и 83/2018), Владата на Република Македонија, на седницата одржана на 28 декември 2018 година, донесе

Р Е Ш Е Н И Е
ЗА ИМЕНУВАЊЕ В.Д. ДИРЕКТОР НА ДРЖАВНАТА ФИТОСАНИТАРНА ЛАБОРАТОРИЈА

1. За вршител на должноста директор на Државната фитосанитарна лабораторија, орган во состав на Министерството за земјоделство, шумарство и водостопанство, се именува Седат Шазиманоски.

2. Ова решение влегува во сила со денот на донесувањето, а ќе се објави во „Службен весник на Република Македонија“.

Бр. 24 – 27/1
28 декември 2018 година
Скопје

Претседател на Владата
на Република Македонија,
Зоран Заев, с.р.

9.

Врз основа на член 9 став 2, член 10 и член 14 од Законот за државниот испитен центар („Службен весник на Република Македонија“ бр. 142/2008, 148/2009, 41/2014, 55/2016, 142/2016 и 64/2018), Владата на Република Македонија на седницата одржана на 28 декември 2018 година, донесе

Р Е Ш Е Н И Е
ЗА РАЗРЕШУВАЊЕ ОД ДОЛЖНОСТА ЗАМЕНИК ДИРЕКТОР НА ДРЖАВНИОТ ИСПИТЕН ЦЕНТАР

1. Елвин Хасан се разрешува од должноста заменик директор на Државниот испитен центар, поради избор на друга функција.

2. Ова решение влегува во сила со денот на донесувањето, а ќе се објави во „Службен весник на Република Македонија“.

Бр. 24 – 28/1
28 декември 2018 година
Скопје

Претседател на Владата
на Република Македонија,
Зоран Заев, с.р.

МИНИСТЕРСТВО ЗА ЗЕМЈОДЕЛСТВО, ШУМАРСТВО И ВОДОСТОПАНСТВО

10.

Врз основа на член 62 став (10) од Законот за шумите („Службен весник на Република Македонија“ бр. 64/09, 24/11, 53/11, 25/13, 79/13, 147/13, 43/14, 160/14, 33/15, 44/15, 147/15, 7/16 и 39/16), министерот за земјоделство, шумарство и водостопанство донесе

П Р А В И Л Н И К
ЗА ИЗМЕНУВАЊЕ НА ПРАВИЛНИКОТ ЗА ВИДОТ НА ОЗНАКАТА ЗА СЕЧА, ВИДОТ НА ШУМСКИОТ ЖИГ ЗА ОЗНАКА ЗА СЕЧА, НАЧИНОТ НА ВРШЕЊЕ НА ОЗНАКАТА ЗА СЕЧА, ФОРМАТА И СОДРЖИНАТА НА КНИГАТА ЗА ЕВИДЕНЦИЈА НА ИЗВРШЕНА ОЗНАКА ЗА СЕЧА ВО ШУМА ВО ДРЖАВНА СОПСТВЕНОСТ, КНИГАТА ЗА ЕВИДЕНЦИЈА НА ИЗВРШЕНА ОЗНАКА ЗА СЕЧА ВО ШУМА ВО ПРИВАТНА СОПСТВЕНОСТ И КНИГАТА ЗА ЕВИДЕНЦИЈА НА НАПРАВЕНА ШУМСКА ШТЕТА ВО ШУМА ВО ДРЖАВНА СОПСТВЕНОСТ

Член 1

Во Правилникот за видот на ознаката за сеча, видот на шумскиот жиг за ознака за сеча, начинот на вршење на ознаката за сеча, формата и содржината на Книгата за евиденција на извршена ознака за сеча во шума во државна сопственост, Книгата за евиденција на извршена ознака за сеча во шума во приватна сопственост и Книгата за евиденција на направена шумска штета во шума во државна сопственост („Службен весник на Република Македонија“ бр. 183/14), во членот 11 во ставот (1) форматот „150 x 110 мм“ се заменува со формат „140 x 205 мм“.

Член 2

Во членот 12 во ставот (1) форматот „150 x 110 мм“ се заменува со формат „140 x 205 мм“.

Член 3

Во членот 13 во ставот (1) форматот „150 x 110 мм“ се заменува со формат „140 x 205 мм“.

Член 4

Овој правилник влегува во сила наредниот ден од денот на објавувањето во „Службен весник на Република Македонија“.

Бр. 19-10322/3
26 декември 2018 година
Скопје

Министер за земјоделство,
шумарство и водостопанство,
Љупчо Николовски, с.р.

МИНИСТЕРСТВО ЗА ТРУД И СОЦИЈАЛНА ПОЛИТИКА

11.

Врз основа на член 131 став (6) Законот за пензиското и инвалидското осигурување („Службен весник на Република Македонија“ бр.98/12, 166/12, 15/13, 170/13, 43/14, 44/14, 97/14, 113/14, 160/14, 188/14, 20/15, 61/15, 97/15, 129/15, 147/15, 154/15, 173/15, 217/15,27/16, 120/16, 132/16, 35/18 и 220/18), министерот за труд и социјална политика, донесе

П Р А В И Л Н И К
ЗА ИЗМЕНУВАЊЕ НА ПРАВИЛНИКОТ ЗА ОРГАНИЗАЦИЈАТА, СОСТАВОТ И НАЧИНОТ НА РАБОТА НА КОМИСИЈАТА ЗА РЕВИЗИЈА НА НАОД, ОЦЕНА И МИСЛЕЊЕ ЗА УТВРДУВАЊЕ НА ИНВАЛИДНОСТ, ОДНОСНО НЕСПОСОБНОСТ ЗА РАБОТА

Член 1

Во Правилникот за организацијата, составот и начинот на работа на Комисијата за ревизија на наод, оцена и мислење за утврдување на инвалидност, односно неспособност за работа („Службен весник на Република Македонија“ бр. 2/13 и 13/16), во членот 3 ставовите (1) и (2) се менуваат и гласат:

„(1) Комисијата за ревизија образувана од министерот за труд и социјална политика по претходно објавен јавен повик на веб страната на Министерството за труд и социјална политика или во средствата за јавно информирање, е составена од 15 члена, истакнати медицински стручњаци, од кои шест члена се од следната специјалност: специјалист по трудова медицина, специјалист интернист и специјалист психијатар.

(2) Комисијата од став (1) на овој член, работи во состав од пет члена кои се избираат по електронски пат, од кои три члена треба да се од следната специјалност: специјалист по трудова медицина, специјалист интернист и специјалист психијатар.“

Член 2

Во член 8 во ставот (5) зборот „три“ се заменува со зборот „четири“.

Член 3

Овој правилник влегува во сила наредниот ден од денот на објавувањето во „Службен весник на Република Македонија“.

Бр. 09-12334/3
28 декември 2018 година
Скопје

Министер за труд
и социјална политика,
Мила Царовска, с.р.

КОМИСИЈА ЗА ХАРТИИ ОД ВРЕДНОСТ НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

12.

Врз основа на член 88 и член 191 од Законот за хартии од вредност вредност (Службен весник на РМ бр.95/2005, 25/2007, 7/2008, 57/2010,135/2011, 13/2013, 188/2013, 43/2014, 15/2015, 154/2015, 192/2015, 23/2016 и 83/2018), Комисијата за хартии од вредност на Република Македонија на седницата одржана на ден 28.12.2018 година донесе

Р Е Ш Е Н И Е

1. СЕ НАЛОЖУВА на Македонска берза АД Скопје, во рок од 15 дена од денот на приемот на ова Решение, да изврши измена на точка 7.3 од Тарифникот за висината на надоместоците на Македонска берза АД Скопје со додавање на нова алинеја која ќе гласи:

“Надоместокот од алинеја 2 нема да се наплатува заклучно со 31.12.2019 година.”

2. СЕ ЗАДОЛЖУВА Македонска берза АД Скопје, по постапувањето од точка 1 од Решението, да достави до Комисијата за хартии од вредност на Република Македонија пречистен текст на Тарифникот за висината на надоместоците на Македонска берза АД Скопје.

3. Ова решение ќе се објави во „Службен весник на Република Македонија“.

Број УП1 08-103
28 декември 2018 година
Скопје

Комисија за хартии од вредност
на Република Македонија
Претседател,
м-р **Нора Алити,** с.р.

13.

Врз основа на член 46 и член 191 од Законот за хартии од вредност вредност (Службен весник на РМ бр.95/2005, 25/2007, 7/2008, 57/2010,135/2011, 13/2013, 188/2013, 43/2014, 15/2015, 154/2015, 192/2015, 23/2016 и 83/2018), Комисијата за хартии од вредност на Република Македонија на седницата одржана на ден 28.12.2018 година донесе

Р Е Ш Е Н И Е

1. СЕ НАЛОЖУВА на Централниот депозитар за хартии од вредност АД Скопје, во рок од 15 дена од денот на приемот на ова Решение, да изврши измена на точка 1.1.8 од Тарифата на услугите што ги врши Централниот депозитар за хартии од вредност за учесниците во работата на депозитарот и корисниците на неговите услуги со додавање на нова алинеја која ќе гласи:

"Надоместокот од точка 1.1.8 нема да се наплатува заклучно со 31.12.2019 година."

2. СЕ ЗАДОЛЖУВА Централниот депозитар за хартии од вредност АД Скопје, по постапувањето од точка 1 од Решението, да достави до Комисијата за хартии од вредност на Република Македонија пречистен текст на Тарифата на услугите што ги врши Централниот депозитар за хартии од вредност за учесниците во работата на депозитарот и корисниците на неговите услуги.

3. Ова решение ќе се објави во „Службен весник на Република Македонија".

Број УП1 08-104
28 декември 2018 година
Скопје

Комисија за хартии од вредност
на Република Македонија
Претседател,
м-р **Нора Алити,** с.р.

14.

Врз основа на член 194 став 1 и 5, член 197 став 1 алинеа в) и е), член 206 став 1 алинеја д) и член 208 став 1 од Законот за хартии од вредност („Службен весник на РМ" број 95/2005, 25/2007, 7/2008, 57/2010, 135/2011, 13/2013, 188/2013, 43/2014, 15/2015, 154/2015, 192/2015, 23/2016 и 83/2018) и член 56 од Законот за преземање на акционерски друштва („Службен весник на РМ" бр. 69/2013, 188/2013, 166/2014, 154/2015 и 23/2016), Комисијата за хартии од вредност на Република Македонија на седницата одржана на ден 28.12.2018 година донесе

Р Е Ш Е Н И Е

1. Се утврдува неправилност во работењето на брокерската куќа Илирика инвестментс АД Скопје поради неодбивање на налози за купување и реализирање на трансакции со 1.953 акции на издавачот ФЗЦ 11 Октомври АД Куманово во периодот од 16.11.2018 година до 28.11.2018 година, со што е извршено прекршување на член 9 став 3 од Законот за преземање на акционерски друштва („Службен весник на РМ" број 69/2013, 188/2013, 166/2014, 154/2015 и 23/2016).

2. За утврдената неправилност од точка 1 на ова решение се изрекува привремена забрана во траење од 5 работни дена на брокерската куќа Илирика инвестментс АД Скопје за вршење на услугата предвидена во член 94 став 1 точка е) од Законот за хартии од вредност и јавна опомена на брокерската куќа Илирика инвестментс АД Скопје и на одговорното лице-директор на брокерската куќа Васко Митев.

3. Јавната опомена од точка 2 на ова решение ќе се објави во дневен весник кој излегува на целата територија на Република Македонија по неговата конечност.

4. Жалбата не го одлага извршувањето на Решението.

5. Ова Решение ќе се објави во „Службен весник на Република Македонија".

Број УП1 08-105
28 декември 2018 година
Скопје

Комисија за хартии од вредност
на Република Македонија
Претседател,
м-р **Нора Алити,** с.р.

АГЕНЦИЈА ЗА ЦИВИЛНО ВОЗДУХОПЛОВСТВО

15.

Врз основа на член 38 став (1) од Законот за воздухопловство („Службен весник на Република Македонија" бр.14/06, 24/07, 103/08, 67/10, 24/12, 80/12, 155/12, 42/14, 97/15, 152/15, 27/16, 31/16 и 64/18), а во врска со член 3 од Мултилатералната спогодба меѓу Европската заедница и нејзините земји членки, Република Албанија, Босна и Херцеговина, Република Бугарија, Република Хрватска, Република Македонија, Република Исланд, Република Црна Гора, Кралството Норвешка, Романија, Република Србија и Мисијата на Обединетите нации за привремена администрација на Косово за основање на Европска заедничка воздухопловна област ратификувана со Законот за ратификација на Мултилатералната спогодба („Службен весник на Република Македонија" бр. 27/07 и 98/09) директорот на Агенцијата за цивилно воздухопловство донесе

П Р А В И Л Н И К
ЗА ПРАВИЛАТА ЗА УТВРДУВАЊЕ НА ЛИСТАТА НА ПРЕВОЗНИЦИ КОИ СЕ ПРЕДМЕТ НА ОПЕРАТИВНА ЗАБРАНА

Член 1

Со овој правилник се пропишуваат правилата за утврдување на листата на превозници кои се предмет на оперативна забрана.

Член 2

(1) Правилата за утврдување на листата на превозници кои се предмет на оперативна забрана во Заедницата (во натамошниот текст: Листата на Заедницата) се пропишани со Регулативата (ЕЗ) бр. 2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот од 14 декември 2005 година за утврдување на список на Заедницата на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање/работа во рамките на Заедницата и за известување на патниците во воздушниот сообраќај за идентитетот на авиопревозниците кои летаат и за укинување на член 9 од Директивата 2004/36/ЕЗ (во понатамошниот текст: Ре-

гулативата бр.2111/2005) дадена во Прилог 1 кој е составен дел на овој правилник; Регулативата (ЕЗ) бр.473/2006 од 22 март 2006 година за воспоставување на список на Заедницата на авиопревозниците кои се предмет на забрана за летање во рамките на Заедницата наведено во Поглавје II од Регулативата (ЕЗ) бр. 2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот (во понатамошниот текст: Регулативата бр. 473/2006) дадена во Прилог 2 кој е составен дел на овој правилник и Регулативата (ЕЗ) бр.474/2006 на Комисијата од 22 март 2006 година за утврдување на список на Заедницата на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамки на Заедницата наведени во Поглавје II од Регулатива (ЕЗ) бр.2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот (во понатамошниот текст: Регулативата бр.474/2006) дадена во Прилог 3 кој е составен дел на овој правилник изменета со Регулативата (ЕЗ) бр. 2018/871 дадена во Прилог 4 кој е составен дел на овој правилник.

(2) Воздухопловите кои се наоѓаат на Листата на Заедницата од став (1) на овој член, не може да вршат операции на територијата на Република Македонија.

Член 3

(1) Поимите „Заедница (Community)“, „Право на Заедницата (Community Right)“, „Договор за воспоставување на Европската заедница (Treaty establishing the European Community)“, „Службен весник на Европската унија (Official Journal of the European Union)“, „Земја–членка (Member State)“ употребени во Регулативите бр. 2111/2005, 473/2006, 474/2006 и 2018/871 од член 2 на овој правилник се читаат согласно точките 2 и 3 од Анексот II на Мултилатералната спогодба меѓу Европската заедница и нејзините земји членки, Република Албанија, Босна и Херцеговина, Република Бугарија, Република Хрватска, Република Македонија, Република Исланд, Република Црна Гора, Кралството Норвешка, Романија, Република Србија и Мисијата на Обединетите нации за привремена администрација на Косово за основање на Европската заедничка воздухопловна област ратификувана со Законот за ратификација на Мултилатералната спогодба.

(2) Другите поими при спроведување на овој правилник ќе го имаат значењето утврдено во Регулативите бр. 2111/2005, 473/2006, 474/2006 и 2018/871 дадени во Прилозите 1, 2, 3 и 4 на овој правилник.

Член 4

(1) Агенцијата за цивилно воздухопловство е надлежен орган на територијата на Република Македонија, за применување на оперативните забрани содржани во Листата на Заедницата во врска со превозниците во воздушниот сообраќај кои се предмет на тие забрани.

(2) Агенцијата за цивилно воздухопловство ја известува Европската комисија за идентитетот на превозниците во воздушниот сообраќај кои се предмет на оперативна забрана на територијата на Република Македонија заедно со причините за таквата забрана и други значајни информации.

(3) Агенцијата за цивилно воздухопловство ја известува Европската комисија за сите информации кои може да бидат од значење за ажурирање на Листата на Заедницата, согласно правилата содржани во Регулативата бр.473/2006.

(4) Во случај на итност, примената на одредбите на Регулативата бр.2111/2005, не ја спречува Агенцијата за цивилно воздухопловство да постапува на случај на непредвиден безбедносен проблем преку изрекување на моментална оперативна забрана во однос на територијата на Република Македонија земајќи ги во предвид заедничките критериуми кои се пропишани во Анексот на Регулативата бр.2111/2005. Агенцијата за цивилно воздухопловство изготвува работна процедура со цел обезбедување на имплементацијата на Анексот на Регулативата бр. 2111/2005.

(5) Одлуката на Европската комисија, да не стави на Листата на Заедницата определен превозник во воздушниот сообраќај согласно процедурата пропишана во Регулативата бр.2111/2005, не ја спречува Агенцијата за цивилно воздухопловство да изрече оперативна забрана на превозник во воздушниот сообраќај во врска со безбедносните проблеми кои се специфични за Република Македонија.

(6) За случаите од ставовите (4) и (5) на овој член, Агенцијата за цивилно воздухопловство веднаш ја известува Европската комисија.

(7) За случаите од став (4) на овој член, Агенцијата за цивилно воздухопловство доставува до Европската комисија барање за ажурирање на Листата на Заедницата.

(8) Агенцијата за цивилно воздухопловство на својата интернет страна редовно ја објавува ажурираната Листа на Заедницата.

Член 5

Со денот на влегувањето во сила на овој правилник престанува да важи Правилникот за правилата за утврдување на листата на превозници кои се предмет на оперативна забрана („Службен весник на Република Македонија“ бр. 152/10).

Член 6

Овој правилник влегува во сила наредниот ден од денот на објавувањето во „Службен весник на Република Македонија“.

Бр. 10-1813/3
28 декември 2018 година
Скопје

Директор на Агенција
за цивилно воздухопловство,
Горан Јандреоски, с.р.

ПРИЛОГ 1

Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот

од 14 декември 2005 година

за утврдување на список на Заедницата на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање/работа во рамките на Заедницата и за известување на патниците во воздушниот сообраќај за идентитетот на авиопревозниците кои летаат и за укинување на член 9 од Директивата 2004/36/ЕЗ

(Текст со важност за ЕЕО)

ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,

имајќи го предвид Договорот за основање на Европската заедница, а особено член 80 (2) од истиот,

имајќи го предвид предлогот на Комисијата,

имајќи го предвид мислењето на Европскиот економско-социјален комитет[1],

по консултации со Комитетот на регионите,

постапувајќи во согласност со постапката утврдена во член 251 од Договорот[2],

со оглед на тоа што:

(1) Постапката од страна на Заедницата во областа на воздушниот сообраќај треба да има за цел, како приоритет, да обезбеди високо ниво на заштита на патниците од опасностите по безбедноста.Покрај ова, во целост треба да се земат предвид условите за заштита на потрошувачите.

(2) Патниците треба да бидат известени за списокот на Заедницата на авиопревозници кои не ги исполнуваат важечките услови за безбедност, со цел да се осигури висок степен на транспарентност. Овој список на Заедницата треба да се темели на заедничките критериуми утврдени на ниво на Заедницата.

(3) Сите авиопревозници кои се вклучени во списокот на Заедницата треба да бидат предмет на забрана за летање. Забраните за летање, вклучени во списокот на Заедницата, треба да се применуваат на целата територија на земјите-членки на кои се однесува Договорот.

(4) Авиопревозници кои не користат сообраќајни права во една или повеќе земји-членки можат сепак да летаат до и од Заедницата ако нивниот воздухоплов, со или без екипаж, е закупен од страна на компании кои ги користат тие права. Треба да се изготви одредба за забрана за летање, вклучена во списокот на Заедницата, која ќе се применува еднакво на сите такви авиопревозници, бидејќи тие авиопревозници можат на друг начин да летаат во Заедницата истовремено неисполнувајќи ги важечките стандарди за безбедност.

(5) На авиопревозник кој е предмет на забрана за летање може да му се дозволи да ги користи сообраќајните права користејќи изнајмен воздухоплов со екипаж од авиопревозник кој не е предмет на забрана за летање, под услов да се исполнети важечките стандарди за безбедност.

(6) Постапката за ажурирање на списокот на Заедницата треба да предвиди брзо донесување на одлуки, со цел да им обезбеди соодветни и ажурирани информации за безбедност на

[1]Мислење од 28 септември 2005 година (сè уште не е објавено во Службен весник).

[2] Мислење на Европскиот парламент од 16 ноември 2005 година (сè уште не е објавено во Службен весник) и Одлука на Советот од 5 декември 2005 година.

патниците во воздушниот сообраќајот и да гарантира дека авиопревозниците кои ги отстраниле недостатоците во поглед на безбедноста ќе бидат веднаш симнати од списокот. Истовремено, постапките треба да ги почитуваат правата на авиопревозниците за одбрана и не треба да бидат во спротивност со меѓународните договори и конвенции на кои земјите-членки или Заедницата се потписнички, особено со Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство , склучена во Чикаго во 1944 година. Мерките за спроведување на прашања поврзани со постапката, кои треба да ги донесе Комисијата, треба особено да ги имаат предвид овие услови.

(7) Кога на авиопревозник му се наметнува забрана за летање, треба да се преземе соодветно дејство, со цел да му се помогне на тој авиопревозник во отстранувањето на недостатоците кои довеле до забраната.

(8) Во исклучителни случаи, на земјите-членки им е дозволено да преземаат унилатерални мерки. Во случаи на итност и кога се соочени со непредвиден безбедносен проблем, земјите-членки треба да имаат можност веднаш да воведат забрана за летање во однос на нивната територија. Покрај тоа, кога Комисијата донела одлука да не вклучи одреден авиопревозник на списокот на Заедницата, земјите-членки исто така треба да можат да наложат или одржат забрана за летање во однос на безбедносен проблем кој не постои во другите земји-членки. Земјите-членки треба да ги применуваат рестриктивно овие можности, имајќи го предвид интересот на Заедницата и заради претставување на заеднички пристап во однос на воздухопловната безбедност. Тоа не треба да биде во спротивност со член 8 од Регулативата (ЕЕЗ) бр. 3922/91 на Советот од 16 декември 1991 година, за усогласување на техничките услови и административните постапки во областа на цивилната воздушна пловидба[3] и член 10 од Регулативата (ЕЗ) бр. 1592/2002 на Европскиот парламент и на Советот од 15 јули 2002 година, за заеднички правила во областа на цивилната воздушна пловидба и основање на Европска агенција за безбедност на воздушната пловидба[4].

(9) Податоците за безбедноста на авиопревозниците треба да се објавуваат на ефективен начин, како што е користењето на интернет.

(10) Со цел конкурентната рамка на воздушниот сообраќајот да им обезбеди најголеми можни придобивки на компаниите и на патниците, битно е корисниците да ги добијат потребните информации, со цел да можат да извршат правилен избор.

(11) Идентитетот на авиопревозникот или авиопревозниците кои всушност го вршат летот, претставува суштинска информација. Меѓутоа, корисниците кои склучуваат договор за превоз, што може да вклучува лет во еден правец или повратен лет, не се секогаш информирани за идентитетот на авиопревозникот или авиопревозниците кои всушност го вршат односниот лет или летови.

(12) Директивата 90/314/ЕЕЗ на Советот од 13 јуни 1990 година, за пакет патување, пакет одмори или пакет аранжмани[5] налага на корисниците да им бидат ставени на располагање одредени информации, но овие информации не го вклучуваат идентитетот на авиопревозникот кој го врши летот.

---

[3]Сл. весник L 373, 31.12.1991 год., стр. 4. Регулатива како што е последен пат изменета со Регулативата (ЕЗ) бр. 2871/2000 на Комисијата (Сл. весник L 333, 29.12.2000 год., стр. 47).

[4]Сл. весник L 240, 7.9.2002 год., стр. 1. Регулатива како што е последен пат изменета со Регулативата (ЕЗ) бр. 1701/2003 на Комисијата (Сл. весник L 243, 27.9.2003 год., стр. 5).

[5]Сл. весник L 158, 23.6.1990 год., стр. 59.

(13) Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2299/89 на Советот од 24 јули 1989 година, за кодексот за работа со компјутерските системи за резервација (КСР)[6] му дава право на корисникот кој резервира лет преку компјутерски систем за резервација да биде информиран за идентитетот на авиопревозникот кој го врши летот. Меѓутоа, дури и во редовниот воздушен сообраќај, постојат деловни практики, како што е изнајмување со екипаж, или код-шер доколку е извршена резервација без КСР, кога авиопревозникот кој го продал летот под негово име всушност не го врши летот и кога во моментот не постои законски пропис патникот да биде информиран за идентитетот на авиопревозникот кој всушност ја дава услугата.

(14) Овие практики ја зголемуваат флексибилноста и овозможуваат подобро давање на услуги на патниците. Покрај тоа, одреден број на измени во последен момент, особено поради технички причини, не можат да се избегнат и придонесуваат за безбедноста на воздушниот сообраќајот. Оваа флексибилност, меѓутоа, треба да се урамнотежи со потврда дека компаниите, кои всушност ги вршат летовите ги исполнуваат условите за безбедност и со транспарентноста за корисниците, со цел да им се гарантира правото на правилен избор. Треба да се бара фер рамнотежа помеѓу комерцијалната остварливост на авиопревозниците и пристапот на патниците до информациите.

(15) Авиопревозниците треба да поддржуваат политика/начело на транспарентност *vis-à-vis* патниците во однос на информациите поврзани со безбедноста. Објавувањето на таквите информации треба да придонесе за свесноста на патниците за сигурноста на авиопревозникот во безбедносни рамки.

(16) Авиопревозниците се одговорни недостатоците во поглед на безбедноста да им ги соопштат на националните надлежни органи за воздухопловна безбедност, како и за отстранувањето на тие недостатоци без одлагање. Од екипажот во воздухоплов и на земја се очекува да преземат соодветно дејство кога недостатоците во поглед на безбедноста се очигледни. Би било спротивно на интересите на воздухопловната безбедност кога персоналот би се казнил за постапување во таков случај, како што следи од член 8(4) од Директивата 2003/42/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 13 јуни 2003 година, за известување на настани во цивилната воздушна пловидба[7].

(17) Покрај ситуациите опфатени со Регулатива (ЕЗ) бр. 261/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 11 февруари 2004 година, за утврдување на заеднички правила за обештетување и помош на патниците во случај на забранет влез во воздухоплов и откажување или големо доцнење на летови[8], на патниците треба да им се понуди правото за надомест/обештетување или за пренасочување во одредени специфични други случаи кои спаѓаат во полето на примената на оваа Регулатива, доколку постои доволно блиска врска со Заедницата.

(18) Покрај правилата утврдени во оваа Регулатива, последиците од промените на идентитетот на превозникот кој лета а заради реализација на договорот за превоз треба да се регулираат со законите на земјите-членки кои се применливи за договори и со важечкото право на Заедницата, особено Директивите 90/314/ЕЕЗ и 93/13/ЕЕЗ на Советот од 5 април 1993 година за нечесните услови во договори со корисници[9].

(19) Оваа Регулатива е дел од законскиот процес кој поддржува ефикасен и доследен пристап со цел да се зајакне воздухопловната безбедност во Заедницата, во која Европската

---

[6]Сл. весник L 220, 29.7.1989 год., стр.1. Регулатива како што е последен пат изменета со Регулативата (ЕЗ) бр. 323/1999 (Сл. весник L 40, 13.2.1999 год., стр. 1).

[7]Сл. весник L 167, 4.7.2003 год., стр. 23.

[8]Сл. весник L 46, 17.2.2004 год., стр. 1.

[9]Сл. весник L 95, 21.4.1993 год., стр. 29.

агенција за безбедност на воздушната пловидба има значајна улога. Со проширувањето на надлежностите на оваа Агенција, како што е онаа во однос на воздухопловите од трети земји, нејзината улога согласно оваа Регулатива може уште повеќе да се зголеми. Посебно внимание треба да се посвети на понатамошното подобрување на квалитетот и на квантитетот на прегледите за безбедност на воздухопловите и на усогласувањето на овие прегледи.

(20) Кога постои ризик по безбедноста кој не бил соодветно решен од односна(-ите) земја-членка (земји-членки), Комисијата треба да има можност да донесе момемтални /итни мерки на времена основа. Во таквите случаи, комитетот кој ѝ помага на Комисијата во нејзината работа во согласност со оваа Регулатива треба да постапи во согласност со советодавната постапка предвидена во член 3 од Одлуката 1999/468/ЕЗ на Советот од 28 јуни 1999 година, со која се утврдуваат постапките за користење на правата за спроведување пренесени на Комисијата[10].

(21) Во сите други случаи, комитетот кој ѝ помага на Комисијата во нејзината работа во согласност со оваа Регулатива треба да постапи во согласност со регулаторната постапка предвидена во член 5 од Одлуката 1999/468/ЕЗ.

(22) Бидејќи врската помеѓу оваа Регулатива и член 9 од Директивата 2004/36/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 21 април 2004 година за безбедност на воздухопловите на трети земји кои користат аеродроми на Заедницата[11] би била нејасна, тој член треба да се укине, со цел да се обезбеди правна сигурност.

(23) Земјите-членки треба да утврдат правила за казни применливи за прекршување на одредбите од Поглавје III од оваа Регулатива и треба да ја осигурат примената на тие казни. Казните, кои можат да бидат од граѓанска/цивилна или административна природа, треба да бидат ефикасни, соодветни и разубедувачки.

(24) Комисијата треба да ја анализира примената на оваа Регулатива и, по одредено време, треба да поднесе извештај за ефикасноста на одредбите.

(25) Секој надлежен орган за цивилна воздушна пловидба во Заедницата може да донесе одлука авиопревозниците, вклучувајќи ги и оние кои не летаат на територијата на земјите-членки на кои се однесува Договорот, да можат да поднесат барање до тој орган за вршење на редовни проверки на авиопревозникот кој тоа го бара за да се утврди дали тој ги исполнува важечките стандарди за безбедност.

(26) Оваа Регулатива не треба да ги попречува земјите-членки да воведат систем за означување на квалитетот на авиопревозниците на национално ниво, во кој критериумите можат да вклучуваат елементи различни од минималните безбедносни барања, во согласност со правото на Заедницата.

(27) Кралството Шпанија и Обединетото Кралство во заедничка декларација на министрите за надворешни работи на двете земји, во Лондон, на 2 декември 1987 година, склучија договори за поголема соработка за користење на аеродромот на Гибралтар.. Овие договори сè уште не се влезени во сила,

ЈА ДОНЕСОА СЛЕДНАВА РЕГУЛАТИВА:

ПОГЛАВЈЕ I

ОПШТИ ОДРЕДБИ

Член 1

[10]Сл. весник L 184, 17.7.1999 год., стр. 23.

[11]Сл. весник L 143, 30.4.2004 год., стр. 76.

Предмет

1. Оваа Регулатива ги утврдува правилата за:

(а) утврдување и објавување на список на Заедницата, кој се темели на заеднички критериуми, за авиопревозници кои, од безбедносни причини, се предмет на забрана за летање во Заедницата;

и

(б) известување на патниците за идентитетот на авиопревозникот кој ги врши летовите со кои тие патуваат.

2. Примената на оваа Регулатива на аеродромот во Гибралтар се разбира дека е без штета по соодветните правни позиции на Кралството Шпанија и Обединетото Кралство во однос на спорот за сувереноста на територијата во која се наоѓа аеродромот.

3. Примената на оваа Регулатива на аеродромот во Гибралтар се одложува се додека договорите содржани во Заедничката декларација склучена помеѓу министрите за надворешни работи на Кралството Шпанија и Обединетото Кралство на 2 декември 1987 година, не влезе во сила. Владите на Шпанија и на Обединетото Кралство ќе го известат Советот за датумот на влегување во сила.

Член 2

Дефиниции

За целите на оваа Регулатива, се применуваат следниве дефиниции:

(а) „авиопревозник“ значи претпријатие за вршење на воздушен сообраќај со важечко уверение за работа или соодветен документ;

(б) „договор за превоз“ значи договор за или кој вклучува услуги за воздушен сообраќај, вклучувајќи го и договорот кога превозот се состои од два или повеќе летови кои ги врши истиот или различни авиопревозници;

(в) „договарач на авиопревоз“ значи договарач кој склучува договор за превоз со патник или, кога договорот опфаќа пакет, со тур-оператор. Секој кој продава билети, исто така се смета за договарач на авиопревоз.

(г) „продавач на билети“ значи продавач на авиобилети кој склучува договор за превоз со патник, само за лет или како дел од пакет, кој не е авиопревозник нити тур-оператор;

(д) „авиопревозник кој лета“ значи авиопревозник кој врши или има намера да врши лет според договор за превоз со патник, или во име на друго правно или физичко лице, има договор за превоз со тој патник;

(ѓ) „дозвола за работа или техничка дозвола“ значи законски или административен акт на земја-членка, кој предвидува дека авиопревозникот може да врши воздушен сообраќај до и од нејзините аеродроми, или дека авиопревозникот може да лета во нејзиниот воздушен простор, или дека авиопревозникот може да користи сообраќајни права;

(е) „забрана за летање“ значи одбивање, одложување, повлекување или ограничување на дозволата за работа или техничката дозвола на авиопревозникот од безбедносни причини, или било какви соодветни безбедносни мерки во однос на авиопревозник кој нема сообраќајни права во Заедницата, но чии воздухоплови може на друг начин да летаат во Заедницата според договор за изнајмнување.

(ж) „пакет“ значи оние услуги дефинирани со член 2(1) на Директивата 90/314/ЕЕЗ;

(з) „резервација“ значи фактот дека патникот има билет или друг доказ, кој покажува дека резервацијата е прифатена и регистрирана од страна на авиопревозникот или тур-операторот;

(s) „важечки стандарди за безбедност“ значат меѓународните стандарди за безбедност содржани во Чикашката конвенција и во нејзините Анекси, како и, каде што е применливо, оние од важечкото право на Заедницата.

ПОГЛАВЈЕ II

СПИСОК НА ЗАЕДНИЦАТА

Член 3

Утврдување на списокот на Заедницата

1. Со цел да се зајакне безбедноста во воздушниот сообраќај, треба да се утврди список на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во Заедницата (во понатамошниот текст како „Список на Заедницата“). Секоја земја-членка применува, во рамките на нејзината територија, забрани за летање вклучени во Списокот на Заедницата во однос на авиопревозниците кои се предмет на тие забрани.

2. Заедничките критериуми за наметнување на забрана за летање на авиопревозник, кои се темелат на важечките стандарди за безбедност, се утврдени во Анексот (и во понатамошниот текст се наречени „заеднички критериуми“). Комисијата може да го менува Анексот, особено со цел да се земе предвид научниот и техничкиот развој, во согласност со постапката наведена во член 15(3).

3. За целите на утврдување на списокот на Заедницата за прв пат, секоја земја-членка до 16 февруари 2006 година, го доставува до Комисијата идентитетот на авиопревозниците кои се предмет на забрана за летање на нејзината територија, заедно со причините кои довеле до донесување на тие забрани и сите други релевантни податоци. Комисијата ги известува останатите земји-членки за овие забрани за летање.

4. Во рок од еден месец по приемот на податоците проследени од земјите-членки, Комисијата, врз основа на заедничките критериуми, донесува одлука за наметнување на забрана за летање на односните авиопревозници и го утврдува списокот на Заедницата на авиопревозници на кои им е наметната забрана за летање, во согласност со постапката наведена во член 15(3).

Член 4

Ажурирање на списокот на Заедницата

1. Списокот на Заедницата се ажурира:

(а) за да се наметне забрана за летање на авиопревозник и тој авиопревозник да се вклучи во списокот на Заедницата, врз основа на заедничките критериуми;

(б) за да се отстрани одреден авиопревозник од списокот на Заедницата, ако недостатоците во однос на безбедноста или недостатоците кои довеле до вклучување на авиопревозникот во списокот на Заедницата се отстранети и не постои друга причина, врз основа на заедничките критериуми, тој авиопревозник да биде на списокот на Заедницата;

(в) за да се изменат условите за забрана за летање наметната на авиопревозник кој е вклучен во списокот на Заедницата.

2. Комисијата, постапувајќи по сопствена иницијатива или на барање на некоја земја-членка, донесува одлука за ажурирање на списокот на Заедницата штом тоа се бара согласно став 1, во согласност со постапката наведена во член 15(3) и врз основа на заедничките критериуми. Најмалку на секои три месеци, Комисијата проверува дали е соодветно да се ажурира списокот на Заедницата.

3. Секоја земја-членка и Европската агенција за безбедност на воздушната пловидба ги проследува до Комисијата сите податоци кои можат да бидат од важност во контекст на

ажурирање на списокот на Заедницата. Комисијата ги доставува сите релевантни податоци до другите земји-членки.

Член 5

Времени мерки за ажурирање на списокот на Заедницата

1. Кога е очигледно дека континуалното летање на авиопревозник во Заедницата може да претставува сериозен ризик за безбедноста и дека таквиот ризик не бил отстранет на соодветен начин со мерките преземени од страна на односната (-ите) земја-членка (земји-членки) во согласност со член 6(1), Комисијата може времено да ги донесе мерките наведени во член 4(1)(а) или (в), во согласност со постапката наведена во член 15(2).

2. Колку што е можно поскоро, а најмногу во рок од 10 работни дена, Комисијата предметот го доставува до Комитетот наведен во член 15(1) и донесува одлука за потврдување, изменување и дополнување, повлекување или продолжување на мерката која ја донела во согласност со став 1 од овој член, постапувајќи во согласност со постапката наведена во член 15(3).

Член 6

Исклучителни мерки

1. Во случаи на итност, оваа Регулатива не ги попречува земјите-членки да реагираат на непредвиден безбедносен проблем со наложување на итна забрана за летање во однос на својата територија, имајќи ги предвид заедничките критериуми.

2. Одлуката на Комисијата да не вклучи одреден авиопревозник во списокот на Заедницата во согласност со постапката наведена во член 3(4) или 4(2) не попречува земја-членка да наложи или поддржи забрана за летање на односниот авиопревозник во однос на безбедносен проблем кој има конкретно влијание врз таа земја-членка.

3. Во која било од ситуациите наведени во ставовите 1 и 2, односната земја-членка веднаш ја известува Комисијата, која ги известува другите земји-членки. Во ситуацијата наведена во став 1, односната земја-членка без одлагање доставува барање до Комисијата за ажурирање на списокот на Заедницата, во согласност со член 4(2).

Член 7

Права на одбрана

Комисијата обезбедува дека, при донесување на одлуките наведени во членовите 3(4), 4(2) и 5, на односниот авиопревозник му се дава можност да биде сослушан, имајќи ја предвид потребата, во одредени случаи, за итна постапка.

Член 8

Мерки за спроведување

1. Комисијата, постапувајќи во согласност со постапката утврдена во член 15(3), кога е соодветно, донесува мерки за спроведување, со цел да утврди детални правила во однос на постапките наведени во ова Поглавје.

2. При донесувањето одлука за овие мерки Комисијата обрнува должно внимание на потребата за донесување брзи одлуки за ажурирање на списокот на Заедницата и, каде што е соодветно, да предвиди можност за итна постапка.

Член 9

Објавување

1. Списокот на Заедницата и измените на истиот се објавуваат веднаш во *Службениот весник на Европската унија.*

2. Комисијата и земјите-членки ги преземаат неопходните мерки за олеснување на пристапот на јавноста до списокот на Заедницата кој е последно ажуриран, првенствено преку употреба на интернет.

3. Договарачите на авиопревоз, националните органи за цивилна воздушна пловидба, Европската агенција за безбедност на воздушната пловидба и аеродромите на територијата на земјите-членки ги известуваат патниците за списокот на Заедницата, преку веб страниците и, кога е соодветно, во нивните простории.

ПОГЛАВЈЕ III

ИНФОРМИРАЊЕ НА ПАТНИЦИТЕ

Член 10

Обем

1. Одредбите од ова Поглавје се применуваат за превозот на патници по воздушен пат, кога летот е дел од договор за превоз и тој превоз започнал во Заедницата, и

(а) летот поаѓа од аеродром на територијата на земја-членка на која се однесува Договорот;

или

(б) летот поаѓа од аеродром на територијата на трета земја и пристигнува на аеродром на територијата на земја-членка на која се однесува Договорот;

или

(в) летот поаѓа од аеродром во трета земја и пристигнува на друг таков аеродром.

2. Одредбите од ова Поглавје се применуваат било да е летот редовен или нередовен и било да е дел од пакет или не.

3. Одредбите од ова Поглавје не влијаат врз правата на патниците според Директивата 90/314/ЕЕЗ и Регулативата (ЕЕЗ) бр.2299/89.

Член 11

Информација за идентитетот на авиопревозникот кој го врши летот

1. При резервација, договарачот на авиопревозот го информира патникот за идентитетот на авиопревозникот или авиопревозниците кои го вршат летот, без оглед на начинот на вршење на резервацијата.

2. Кога идентитетот на авиопревозникот или авиопревозниците кои го вршат летот сè уште не е познат во времето кога се врши резервација, договарачот на авиопревозот обезбедува дека патникот е информиран за името или имињата на авиопревозникот или авиопревозниците кои веројатно ќе го вршат односниот лет или летови. Во таков случај, договарачот на авиопревозот осигурува дека патникот е информиран за идентитетот на авиопревозникот или авиопревозниците што го вршат летот веднаш штом тој ќе биде утврден.

3. Кога авиопревозникот или авиопревозниците кои го вршат летот ќе бидат променети после извршена резервација, договарачот на авиопревозот, независно од причината за промената, веднаш ги презема сите соодветни чекори да осигури дека патникот е информиран за промената колку што е можно поскоро. Во сите случаи, патниците се информираат при пријавувањето на заминување, или при влегувањето во воздухопловот кога не е потребно чекирање за конекциски лет.

4. Авиопревозникот или тур-операторот, во зависност од случајот, осигурува дека односниот договарач на авиопревозот е информиран за идентитетот на авиопревозникот или авиопревозниците што го вршат летот веднаш штом тој ќе биде познат, особено во случај на промена на идентитетот.

5. Доколку продавачот на билети не е известен за идентитетот на авиопревозникот што го врши летот, тој не одговара за неисполнување на обврските предвидени со овој член.

6. Обврската на договарачот на авиопревозот да ги информира патниците за идентитетот на авиопревозникот или авиопревозниците кои го вршат летот се наведува во општите услови за продажба кои се применливи за договор за превоз.

Член 12

Право на надомест или на пренасочување

1. Оваа Регулатива не влијае врз правото на надомест или на пренасочување како што е предвидено во Регулативата (ЕЗ) бр. 261/2004.

2. Во случаите кога не се применува Регулативата (ЕЗ) бр. 261/2004 и

(а) авиопревозникот кој лета и за кој патникот е известен, е внесен во списокот на Заедницата и е предмет на забрана за летање што би довело до откажување на односниот лет, или што би довело до вакво откажување ако летот се извршил во Заедницата.

или

(б) авиопревозникот кој лета и за кој патникот е известен, е заменет со друг авиопревозник кој е внесен во списокот на Заедницата и е предмет на забрана за летање што би довело до откажување на односниот лет, или би довело до вакво откажување ако летот се извршил во Заедницата.

договарачот на авиопревозот кој е страна на договорот за превоз му нуди на патникот право на надомест или на пренасочување предвидено во член 8 од Регулативата (ЕЗ) бр. 261/2004, под услов дека, ако летот не бил откажан, патникот решил да не патува со тој лет.

3. Став 2 од овој член се применува без штета по наведеното во член 13 од Регулативата (ЕЗ) бр. 261/2004.

Член 13

Казни

Земјите-членки обезбедуваат придржување кон правилата наведени во ова Поглавје и утврдуваат казни за прекршување на тие правила. Казните се ефикасни, соодветни и разубедувачки.

ПОГЛАВЈЕ IV

ЗАВРШНИ ОДРЕДБИ

Член 14

Известување и изменување и дополнување

До 16 јануари 2009 година, Комисијата мора да достави извештај до Европскиот парламент и Советот за примената на оваа Регулатива. Извештајот, доколку е неопходно, содржи предлози за изменување и дополнување на оваа Регулатива.

Член 15

Комитет

1. На Комисијата ѝ помага Комитетот наведен во член 12 од Регулативата (ЕЕЗ) бр. 3922/91 (Комитетот).

2. Во врска со овој став, се применуваат членовите 3 и 7 од Одлуката 1999/468/ЕЗ, имајќи ги предвид одредбите од членот 8 од истата.

3. Во врска со овој став, се применуваат членовите 5 и 7 од Одлуката 1999/468/ЕЗ, имајќи ги предвид одредбите од членот 8 од истата.

Периодот наведен во член 5(6) од Одлуката 1999/468/ЕЗ изнесува три месеци.

4. Комисијата може да се консултира со Комитетот за кое било прашање во врска со примената на оваа Регулатива.

5. Комитетот донесува деловник за работа.

Член 16

Укинување

Со оваа Регулатива се укинува член 9 од Директивата 2004/36/ЕЗ.

Член 17

Влегување во сила

Оваа Регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден по денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија.*

Членовите 10, 11 и 12 се применуваат од 16 јули 2006 година, а член 13 се применува од 16 јануари 2007 година.

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

Стразбур, 14 декември 2005 година.

За Европскиот парламент	*За Советот*
Претседател	*Претседател*
Ј. Борел Фонтеле	К. Кларк

АНЕКС

Заеднички критериуми за процена на забрана за летање заради безбедносни причини на ниво на Заедницата

Одлуките за дополнителни мерки на ниво на Заедницата се донесуваат според карактеристиките на секој посебен случај. Во зависност од карактеристиките на секој случај, превозник или сите превозници кои имаат уверение од иста држава може да ги користи дополнителните мерки на ниво на Заедницата.

При проценување дали на одреден превозник треба да му се наметне целосна или делумна забрана, истиот се проценува дали ги исполнува важечките безбедносни стандарди, имајќи го предвид следново:

1. Потврден доказ за сериозноста на недостатоците во однос на безбедноста кај одреден авиопревозник:

- Извештаи кои покажуваат сериозни недостатоци во однос на безбедноста, или трајна неспособност на авиопревозникот да ги отстрани недостатоците откриени при проверка на платформа извршени согласно САФА – SAFA програмата за која превозникот бил претходно известен.

- Сериозни недостатоци во однос на безбедноста утврдени во рамките на одредбите за собирање на податоци согласно член 3 од Директивата 2004/36/ЕЗ за безбедност на воздухоплови на трети земји.

- Забрана за летање на превозник наметната од страна на трета земја заради потврдени недостатоци во однос на меѓународните стандарди за безбедност.

- Потврдени информации во врска со несреќи или сериозни инциденти кои укажуваат на скриени систематски недостатоци во однос на безбедноста.

2. Недостаток на способност и/или волја на авиопревозник да ги отстрани недостатоците во однос на безбедноста што се покажува преку:

- Недостаток на транспарентност или на соодветно и навремено известување од страна на превозникот како одговор на испитување извршено од страна органот за цивилна воздушна пловидба на земја-членка во однос на безбедносниот аспект на неговата работа.

- Несоодветен и недоволен акционен план за поправка како одговор на утврдениот сериозен недостаток во однос на безбедноста.

3. Недостаток на способност и/или волја на властите одговорни за надзор/контрола на авиопревозникот за отстранување на недостатоците во однос на безбедноста што се покажува преку:

- Недостаток на соработка со цивлните воздухопловни власти на земја-членка преку надлежните органи на друга земја, кога постои загриженост за безбедноста на летањето на превозник на кого таа земја му издала дозвола или уверение.

- Недостаток на способност на надлежните органи кои вршат законски надзор над превозникот да ги спроведат и применат важечките стандарди за безбедност. Особено треба да се обрне внимание на следново:

(а) прегледите/ревизиите и односните акциони планови за поправка утврдени во согласност со Универзалната програма на ИКАО – ICAO за ревизија на контролата за безбедност или во согласност со кое било важечко право на Заедницата;

(б) дали дозволата за работа или техничката дозвола на некој превозник кој е под надзор на таа земја претходно биле одбиени или повлечени од страна на друга земја;

(в) уверението (АОС) на авиопревозникот не е издадено од страна на надлежниот орган на земјата во која се наоѓа главното деловно седиште на превозникот.

- Недоволна способност на надлежните органи на земјата во која воздухопловот кој го користи авиопревозникот е регистриран, да вршат надзор на воздухопловот кој го користи превозникот согласно обврските од Чикашката конвенција.

ПРИЛОГ 2

РЕГУЛАТИВАТА (ЕЗ) БР. 473/2006
од 22 март 2006 година
за воспоставување на список на Заедницата на авиопревозниците кои се предмет на забрана за летање во рамките на Заедницата наведено во Поглавје II од Регулативата (ЕЗ) бр. 2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот
(Текст со важност за ЕЕО)

КОМИСИЈАТА НА ЕВРОПСКИТЕ ЗАЕДНИЦИ

имајќи го предвид Договорот за функционирање на европската заедница,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕЗ) бр. 2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот од 14 декември 2005 година за воспоставување список на Заедницата на авиопревозниците кои се предмет на забрана за летање во границите на Заедницата и за информирање на патниците на воздушниот транспорт за идентитетот на оперативниот авиопревозник и за укинување на член 9 од Директивата 2004/36 / ЕЗ ([12]) (во понатамошниот текст“основна регулатива”, а особено член 8 од истата,

со оглед на тоа што:

(1) Поглавје II од основната регулативаги воспоставува процедурите за ажурирање на списокот на Заедницата на авиопревозници кај коисе применува забраната за летови во границите на Заедницата како и процедурите кои им овозможуваат на земјитечленки, под одредени околности, да преземаат вонредни мерки заведување на забрана за летање на нивната национална територија.

(2) Неопходно е да се усвојат одредени мерки за спроведување со цел да се обезбедат детални правила во однос на овиепроцедури.

(3) Особено е соодветно да се специфицираат информациите кои што им се обезбедуваат на земјитечленки кога тие бараат од Комисијата да ја усвои одлуката од став 2 од член 4 од основната регулатива за ажурирање на списокот на Заедницата со воведување на нова забрана за летање, преку укинување напостојната забрана или преку менување на приложените услови.

[12]Сл. Весник L 344, 27.12.2005 година, стр. 15.

(4) Потребно е да се утврдат условите за остварување на правото на одбрана на оние превозници на кои се однесуваат одлуките,а кои што ги донесуваКомисијата со цел ажурирање на списокот на Заедницата.

(5) Во рамките на ажурирањето на списокот, основната регулатива бара од Комисијата почитување на потребата за брзо донесување на одлукиза ажурирањето на списокот на Заедници, и по потреба да се обезбеди можност за итна постапка.

(6) Комисијата мора да добие соодветни информации за секоја забрана за летање која е воведена од страна на земјитечленки како исклучителнамерка во согласност со став 1 од член 6 и став 2 од член 6од основната регулатива.

(7) Мерките предвидени со оваа регулатива се во согласност со мислењето на Одборот за воздушна безбедност ([13]),

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Предмет

Оваа регулатива ги утврдува деталните правила во врска сопостапките од Поглавје II од основната регулатива.

Член 2

Барања на земјитечленки за ажурирање на списокот на Заедницата

1. Земјатачленка која бара од Комисијата да го ажурира списокот на Заедницата во согласност со став 2 од член 4 од основната регулатива,ги доставува до Комисијата информациите утврдени во Анекс А од оваа Регулатива.

2. Барањата од став 1 се доставуваат во писмена формадо Генералниот секретар на Комисијата. Покрај тоа, информациите опишани воАнекс А се доставува истовремено и по електронски пат до надлежните службина Генералниот директорат за енергетика и транспорт на Комисијата. Доколку не постои соодветна електронска процедура, истите информации се доставуваат на најбрз можен алтернативен начин.

[13]Воспоставен со Член 12 од Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 на Советот од 16 декември 1991 година за усогласување на техничките услови и административни постапки во областа на цивилното воздухопловство (Сл. весник L 373, 31.12.1991 година, стр. 4).

3. Комисијата ги информира останатите земјичленки преку своипретставници во Комитетот за воздухопловна безбедност во согласност сопроцедури утврдени со интерните правила на Комитетот, како и Европската агенција за воздухопловна безбедност.

Член 3

Заеднички консултации со надлежните органи одговорни за надзор над релевантниот авиопревозник

1. Земјатачленка која има намера да поднесе барање до Комисијата во согласност со став 2 од член 4од основната регулатива, ја повикува Комисијата и другите земјичленки да учествуваат во какви било консултации со надлежните органи одговорни за надзор над предметниот воздушен превозник.

2. Со донесување на одлуката од став 2 од член 4 и член 5 од основната регулатива, каде што е соодветно и изводливо, му претходи консултација со надлежните органи одговорни за надзор над предметниот воздушен превозник. Секогаш кога е можно, консултациите се спроведуваат заеднички од страна на Комисијата и земјитечленки.

3. Во итни случаи заедничките консултации можат да се одржат само по донесувањето на одлуките од ставот 2. Во таков случај, се известува засегнатата власт дека во постапка е донесување на одлука според 2 од член 4 и став 1 од член 5.

4. Заедничките консултации можат да се спроведуваат преку кореспонденција или во текот на посетите на лице место за да се овозможисобирање на докази, каде што е тоа соодветно.

Член 4

Користењена правото за одбрана на превозникот

1. Кога Комисијата го разгледува донесувањето на одлука во согласност со став 2 од член 4 или член 5 од основната регулатива, таа го известува релевантниот авиопревозник за основните факти и размислувања кои ја формираат основата за таквата одлука. На релевантниот авиопревозник му се дава можност да даде писмени коментари до Комисијата во рок од 10 работни дена од денот на известувањето.

2. Комисијата ги информира останатите земјичленки преку своите претставници во Комитетот за воздухопловнабезбедност во согласност со постапките утврдени во интерните правила на Комитетот. Доколку е потребно, на авиопревозникот му се овозможува да даде усни изјави пред да се донесе одлуката. Каде што е соодветно, оваа усна изјава се дава пред Комитетот за воздухопловнабезбедност. За време на сослушувањето, на барање на авиопревозникот може да му помагаат надлежните органи одговорни за негов надзор.

3. Во итни случаи, Комисијата не мора ги исполни условите наведени во став 1 пред донесување на привремената мерка во согласност со став 1 од член 5 од основната регулатива.

4. Кога Комисијата ја носи одлуката во согласност со став 2 од член 4 или член 5 од основната регулатива, таа веднаш го информира засегнатиот превозник и надлежните органи одговорни за надзор врз тој превозник.

Член 5

Имплементација

Земјитечленки ја известуваат Комисијата за сите преземени мерки за спроведување на одлуките донесени од Комисијата во согласност со став 2 од член 4 или член 5 од основната регулатива.

Член 6

Вонредни мерки усвоени од земјитечленки

1. Кога земјачленка за еден авиопревозниквоведува моментална забрана за летање на својата територија, во согласност со став 1 од член 6 од основната регулатива, таа веднаш за тоа ја известува Комисијата и ги доставува информациите наведени во Анекс Б.

2. Кога земјачленка за еден авиопревозник води или воведува забрана за летање на својата територија, во согласност со став 2 од член 6 од основната регулатива, таа веднаш ја известуваат Комисијата и ги достават информациите наведени во Анекс В.

3. Информациите наведени во ставовите 1 и 2 се доставуваат во писмена форма до Генералниот секретаријат на Комисијата. Покрај тоа, информациите опишани во Анекс Б или Все доставуваат истовремено и по електронски пат до надлежните служби на Генералниот директорат за енергетика и транспорт на Комисијата. Доколку не постои соодветна електронска процедура, истите информации се доставуваат на најбрз можен алтернативен начин.

4. Комисијата ги информира останатите земјичленки преку своите претставници во Комитетот за воздухопловна безбедност во согласност со процедурите утврдени во интерните правила на Комитетот.

Член 7

Влегување во сила

Оваа регулатива влегува во сила на првиот ден по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Оваа Регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земјичленки.

Брисел, 22март 2006 година.

За Комисијата

Жак БАРОТ

Под Претседател

АНЕКС А

Информации кои ги доставува земјатачленка која го поднесува барањето во согласност со став 2 од член 4 од основната регулатива

Земјатачленка која врз основа на став 2 од член 4 од основната регулатива, поднесува барање за ажурирање на списокот на Заедницата, до Комисијата ги доставува следните информации:

Земјата членка која го поднесува барањето

- име и функција на официјалното лице за контакт,
- електронска пошта или телефонски број на официјалното лице за контакт.

Превозник (-ници) и воздухоплов

- засегнатиот превозник (-ници), вклучувајќи го и името на правното лице (наведени во АОС или друг еквивалентен документ), името на компанијата (доколку е различно), број на АОС (ако е достапен), доделената ознака на авиопревозникот од страна на ICAO (ако е позната) и целосни информации за контакт,
- име(-имиња) и целосни податоци за контакт на надлежниот органи или органи одговорни за надзор над засегнатиот авиопревозник (-ници),
- детали за тип(-ови) на воздухопловот, држава (-и) на регистрација, регистарски број (-еви) и ако се достапни, сериските броеви на конструкцијата од односниот воздухоплов.

Барана одлука

- тип на одлуката која се бара: воведување на забрана за летање, укинување на забрана за летање или изменување на условите зазабрана за летање,
- предмет на бараната одлука (специфичен превозни (-ници) или сите превозници кои се предмет на одреден надлежен орган, специфични воздухоплов или тип (-ови) на воздухоплов(-и).

Барање за воведување назабрана за летање

- детален опис на безбедносни причини (пр. резултати од инспекција) кои довеле до барање за целосна или делумна забрана за летање (поврзан редослед со секој од релевантните заеднички критериуми во Анексот на основната регулатива),
- поширок опис на препорачаниот услов (-и), што овозможува предложената забрана да биде укината/отстапена за да се искористи како основа за подготовка на корективниот акционен план, во консултација со надлежниот орган (-и) одговорен(-и) за надзор врз засегнатиот(-те) авиопревозник(-ици).

Барање за престанок на забрана за летање или за модификација на пропратните услови

- датум и детали за договорениот корективен акционен план, доколку е соодветно,
- доказ за последователна усогласеност со договорениот корективен план, доколку е соодветно,
- изречнаписмена потврда од надлежниот(-ните) орган или органи кои што се одговорен (-и) за надзор врз превозникот (-иците), дека се врши спроведувањена мерките од корективниот акционен план.

Јавност

Информации за тоа дали земјатачленка го објавила своето барање.

АНЕКС Б

Комуникација од земјачленка за итни мерки преземени согласно став 1 од член 6 од основната регулатива за воведување на забрана за летање на нејзина територија

Земјатачленка која известува дека еден авиопревозник е предмет на забрана за летање на нејзината територија во согласност со став 1 од член 6 од основната регулатива, до Комисијата ги доставува следните информации:

Земјата членка која го поднесува барањето

- име и функција на официјалното лице за контакт,
- електронска пошта или телефонски број на официјалното лице за контакт.

Превозник (-ници) и воздухоплов

- засегнатиот превозник (-ници), вклучувајќи го и името на правното лице (наведени во АОС или друг еквивалентен документ), името на компанијата (доколку е различно), број на АОС (ако е достапно), доделената ознака на авиопревозникот од страна на ICAO (ако е познато) и целосни информации за контакт,
- име(имиња) и целосни податоци за контакт на надлежниот органи или органи одговорни за надзор над засегнатиот авиопревозник (-ници),
- детали за тип(-ови) на воздухопловот, држава (-и) на регистрација, регистарски број (-еви) и ако се достапни, сериските броеви на конструкцијата од односниот воздухоплов.

Одлука

- датум, време и времетраење на одлуката,
- опис на одлуката за одбивање, одложување, повлекување или воведување на оперативно ограничувања или техничко одобрение,
- предмет на бараната одлука (специфичен превозни (-ници) или сите превозници кои се предмет на одреден надлежен орган, специфични воздухоплов или тип (-ови) на воздухоплов(-и),
- опис на условот (-ите) со кои може да се поништи или отфрли одбивањето, одложувањето, повлекувањето или ограничувањетово поглед на оперативното овластување или техничката дозвола издадена од земјачленка.

Безбедносни причини

- детален опис на безбедносни причини (пр. резултати од инспекција) кои довеле до целосна или делумна забрана за летање (поврзан редослед со секој од релевантните заеднички критериуми во Анексот на основната Регулатива).

Јавност

Информации за тоа дали земјатачленка јаобјавила својата забрана.

АНЕКС В

Комуникација од земјачленка за итни мерки преземени согласно став 1 од член 6 од основната регулатива за воведување на забрана за летање на нејзина територија кога Комисијата одлучила да не ги вклучи сличните мерки кон листата на Заедницата

Земјатачленка која известува дека на еден авиопревозник на нејзината територија задржала или вовела забрана за летање на нејзината територија во согласност со став 1 од член 6 од основната регулатива,до Комисијата ги доставува следните информации:

Земјата членка која го поднесува барањето

- име и функција на официјалното лице за контакт,
- електронска пошта или телефонски број на официјалното лице за контакт.

Превозник (-ници) и воздухоплов

- засегнатиот превозник (-ници), вклучувајќи го и името на правното лице (наведени во АОС или друг еквивалентен документ), името на компанијата (доколку е различно), број на АОС (ако е достапен), доделената ознака на авиопревозникот од страна на ICAO (ако е позната).

Упатување на одлуката на Комисијата

- датум на и упатување кон сите релевантни документи на Комисијата,
- датум на одлука на Комисијата / Одбор за воздухопловна безбедност.

Безбедносно прашање што посебно влијае на таа земјачленка.

ПРИЛОГ 3

РЕГУЛАТИВА (ЕЗ) БР. 474/2006 НА КОМИСИЈАТА

од 22 март 2006 година

за утврдување на список на Заедницата на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамки на Заедницата наведени во Поглавје II од Регулатива (ЕЗ) бр.2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот

(Текст со важност за ЕЕО)

КОМИСИЈАТА НА ЕВРОПСКИТЕ ЗАЕДНИЦИ,

имајќи го предвид Договорот за основање на Европската заедница,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр.2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот од 14 декември 2005 година за утврдување на список на Заедницата на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамки на Заедницата и за информирање на патниците во воздушниотсообраќај за идентитетот на авиопревозникот кој го врши летот како и за укинување на член 9 од Директива 2004/36/ЕЗ ([14]), а особено член 3 од истата,

со оглед на тоа што:

(1) Со Поглавје II од Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005 (во понатамошниот текст како „основна регулатива“) се утврдуваат постапките за утврдување на список на Заедницата на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамки на Заедницата, како и постапките со кои се дозволува земјите-членки, во одредени околности, да усвојат исклучителни мерки за наметнување на забрани за летање во рамки на нивната територија.

(2) Во согласност со член 3(3) од основната регулатива, секоја земја-членка ѝ го соопштува на Комисијата идентитетот на авиопревозниците кои се предмет на забрана за летање на нејзина територија, заедно со причините кои довеле до донесување на ваква забрани како и сите други релевантни информации.

(3) Комисијата ги информира сите засегнати авиопревозници директно или, кога тоа не е применливо, преку надлежните органи одговорни за нивниот регулаторен надзор, наведувајќи ги основните факти и размислувања кои ја формираат основата за донесување на одлука за да се наметне забрана за летање во рамки на Заедницата.

(4) Во согласност со член 7 од основната регулатива, дадена им е можност од страна на Комисијата на засегнатите авиопревозници да ги разгледаат документите обезбедени од страна на земјите-членки, да доставаат коментари написмено и усно да се произнесат пред Комисијата во рок од 10 работни дена и пред Комитетот за безбедност во воздушниот сообраќај ([15]).

(5) Заедничките критериуми за разгледување на забрана за летање од безбедносни причини на ниво на Заедницата се утврдени во анексот кон основната регулатива.

Air Bangladesh

(6) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во поглед на Air Bangladesh во однос на одреден воздухоплов од неговата флота. Овие

[14]Сл. весник L 344, 27 декември 2005 година, стр. 15.

[15]Воспоставено со член 12 од Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 на Советот од 16 декември 1991 година за усогласување на техничките услови и административни постапки во областа на цивилното воздухопловство (Сл. весник L 373, 31 декември 1991 година, стр.4).

недостатоци/слабости се утврдени во текот на инспекции на платформа спроведени од страна на Германија според SAFA програмата ([16]).

(7) Air Bangladesh не одговори соодветно и навремено на барањето од страна на цивилната воздухопловна власт на Германија во однос на безбедносниот аспект на своето работење и покажа недостиг на транспарентност или комуникација, што е прикажано со недостатокот на одговор на дописот од оваа земја-членка. До денес Германија немаше можност да провери дали се поправени безбедносните недостатоци/слабости.

(8) Надлежните органи на Бангладеш кои се одговорни за регулаторен надзор на Air Bangladesh не извршиле соодветен надзор врз еден одреден воздухоплов кој овој превозник го користи, во согласност со обврските според Чикашката конвенција.

(9) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека Air Bangladesh треба да подлежи на строги ограничувања за летање и да се вклучени во Анекс Б.

Air Koryo

(10) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во поглед на Air Koryo. Овие недостатоци/слабости се утврдени од страна на Франција и Германија во текот на инспекции на платформа спроведени според SAFA програмата ([17]).

(11) Во текот на други инспекции на платформа според SAFA програмата утврдено е дека Air Koryo не ги отстранил недостатоците/слабостите за кои претходно известила Франција ([18]).

(12) Поткрепени информации за сериозни инциденти доставени од страна на Франција покажуваат латентни/скриени недостатоци/слабости на системот за безбедност во поглед на Air Koryo.

(13) Air Koryo покажа недостаток на способност за решавање на овие безбедносни недостатоци/слабости.

(14) Air Koryo не одговори соодветно и навремено на барањето од страна на цивилната воздухопловна власт на Франција во однос на безбедносниот аспект на своето работење, со што покажа недостаток на транспарентност или комуникација, како што е прикажано со отсуството на одговор на барањето од таа земја-членка.

(15) Планот на активности за корективни мерки презентиран од страна на Air Koryo како одговор на барањето на Франција не беше соодветен ниту доволен за корекција на утврдените сериозни безбедносни недостатоци/слабости.

(16) Надлежните органина Демократска Народна Република Кореја кои се одговорни за регулаторен надзор на Air Koryo не извршиле соодветен надзор на овој превозник во согласност со обврските според Чикашката конвенција.

(17) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека Air Koryo не ги исполнува релевантните безбедносни стандарди.

Ariana Afghan Airlines

---

[16]LBA-D-2005-0003
LBA-D-2005-0004
LBA-D-2005-0004
[17]DGAC/F2000-210
Нема упатувања за други SAFA инспекции спроведени од страна на Германија.
[18]DGAC/F-2000-895

(18) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во поглед на одредени воздухоплови со кои работи/лета Ariana Afghan Airlines. Овие недостатоци/слабости се утврдени од страна на Германија во текот на инспекции на платформа спроведени според SAFA програмата ([19]).

(19) Ariana Afghan Airlines покажа недостаток на способност за решавање на овие безбедносни недостатоци/слабости.

(20) Ariana Afghan Airlines не одговори соодветно и навремено на барањето од страна на цивилната воздухопловна власт на Германија во однос на безбедносниот аспект на своето работење, со што покажа недостаток на комуникација, како што е прикажано со отсуството на соодветен одговор на дописот од оваа земја-членка.

(21) Надлежните органи на Авганистан, каде е регистриран воздухопловот кој го користи Ariana Afghan Airlines, не извршиле целосен соодветен надзор на воздухопловот кој се користи од страна на овој превозник во согласност со обврските според Чикашката конвенција.

(22) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека Ariana Afghan не ги исполнува релевантните безбедносни стандарди за сите воздухоплови кои ги користи, со исклучок на A310 со регистарска ознака F-GYYY, кој е регистриран во Франција и е предмет на надзор на француските надлежни органи.

BGB Air

(23) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во BGB Air. Овие недостатоци/слабости се утврдени од страна на Италија во текот на инспекции на платформа спроведени според SAFA програмата ([20]).

(24) BGB Air покажа недостаток на способност или подготвеност за решавање на безбедносните проблеми, како што е прикажано со поднесување на самооценување во однос на стандардите на ICAO врз основа на листата за проверка (чеклистата) на странски оператори доставена од страна на Италија, за која се утврди дека не е во согласност со подоцнежните наоди од SAFA инспекциите.

(25) BGB Air не одговори соодветно и навремено на барањето од страна на цивилната воздухопловна власт на Италија во однос на безбедносниот аспект на своето работење, со што покажа недостаток на транспарентност или комуникација, како што е прикажано со отсуството на одговор на одреден допис испратен од оваа земја-членка.

(26) Не постои доказ за спроведување на соодветен план на активности за корективни мерки презентиран од страна на BGB Air за корекција на сериозните безбедносни недостатоци/слабости, како одговор на барањето од Италија.

(27) Надлежните органи на Казахстан кои се одговорни за регулаторен надзор на BGB Air не соработуваа целосно со цивилната воздухопловна власт на Италија кога се појавија сомнежи за безбедноста на летањето на BGB Air, кој има уверение од таа земја, како што е прикажано со отсуството на одговор на дописот испратен од оваа земја-членка.

(28) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека BGB Air не ги исполнува релевантните безбедносни стандарди.

---

[19]LBA-D-2004-269
LBA-D-2004-341
LBA-D-2004-374
LBA-D-2004-597
[20]ENAC-IT-2005-237

Buraq Air

(29) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во поглед на Buraq Air во однос на операциите за превоз на товар. Овие недостатоци/слабости се утврдени од страна на Шведска и Холандија во текот на инспекции на платформа спроведени според SAFA програмата ([21]).

(30) Buraq Air не одговори соодветно и навремено на барањето од страна на цивилната воздухопловна власт на Германија во однос на безбедносниот аспект на неговите операциите за превоз на товар, покажувајќи недостаток на транспарентност или комуникација, како што е прикажано со отсуството на одговор на дописот од оваа земја-членка.

(31) Надлежните органи во Либија кои се одговорни за регулаторен надзор на Buraq Air не извршиле соодветен надзор на операциите за превоз на товарот на овој превозник, во согласност со нејзините обврски според Чикашката конвенција.

(32) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека Buraq Air треба да подлежи на строги оперативни ограничувања и да се вклучи во Анекс Б.

Air Service Comores

(33) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во Air Service Comores. Овие недостатоци/слабости се утврдени од страна на земја-членка, Франција, во текот на инспекции на платформа спроведени според SAFA програмата ([22]).

(34) Не постои доказ за спроведување на соодветен план на активности за корективни мерки презентиран од страна на Air Service Comores за корекција на сериозните безбедносни недостатоци/слабости, како одговор на барањето од Франција.

(35) Надлежните органите, кои се одговорни за регулаторен надзор на Air Service Comores покажуваа недостаток на способност за решавање на безбедносните недостатоци/слабости.

(36) Надлежните органина Коморските острови, кои се одговорни за регулаторен надзорне соработувале навремено со цивилната воздухопловна власт на Франција кога се појавиле сомнежи за безбедноста на летањето на авиопревозник кој има дозвола и уверенија од таа земја.

(37) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека Air Service Comores не ги исполнува релевантните безбедносни стандарди.

GST Aero Air Company

(38) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во поглед на GST Aero Air Company. Овие недостатоци/слабости се утврдени од страна на Италија во текот на инспекции на платформа спроведени според SAFA програмата ([23]).

(39) GST Aero Air Company покажа недостаток на способност или подготвеност за решавање на безбедносни недостатоци/слабости.

(40) GST Aero Air Company не одговори соодветно и навремено на барањето од страна на цивилната воздухопловна власт на Италија во однос на безбедносниот аспект на своето

[21]LFV-S-2004-2004-52
CAA-NL-2005-47
[22]DGAC/F-2005-1222
[23]ENAC-IT-2005-170
ENAC-IT-2005-370

работење со што покажа недостаток на транспарентност или комуникација, како што е прикажано со отсуството на одговор на дописот испратен од оваа земја-членка.

(41) Не постои доказ за спроведување на соодветен план на активности за корективни мерки презентиран од страна на GST Aero Air Company за корекција на сериозните безбедносни недостатоци, како одговор на барањето на Италија.

(42) Надлежните органи на Казахстан, кои се одговорни за регулаторен надзор на GST Aero Air Company не соработуваа целосно со цивилната воздухопловна власт на Италија кога се појавија сомнежи за безбедноста на летањето на авиопревозник кои има дозволи и уверенија од таа земја, како што е прикажано со ограниченото одговор на дописот испратен од Италија.

(43) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека GST Aero Air Company не ги исполнува релевантните безбедносни стандарди.

Phoenix Aviation

(44) Надлежните органи на Киргистан, кои се одговорни за регулаторен надзор покажаа недоволна способност за спроведување и применување на релевантните безбедносни стандарди во однос на Phoenix Aviation. Иако уверението за исполнување на безбедносни услови на Phoenix Aviation е издадено од страна на Киргистан, постои доказ дека главното деловно седиште на авиопревозникот е во Обединетите Арапски Емирати (ОАЕ), спротивно на условите од Анекс 6 кон Чикашката конвенција. Во фактичкиот извештај на Националниот одбор за безбедност во сообраќајот во САД ([24]) за несреќата на летот 904 Kam Air , кој го вршеше Phoenix Aviation, се наведува дека главното седиште на Phoenix Aviation е во ОАЕ.

(45) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека Phoenix Aviation не ги исполнува релевантните безбедносни стандарди.

Phuket Airlines

(46) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во поглед на Phuket Airlines. Овие недостатоци/слабости се утврдени од страна на земји-членки, Обединетото Кралство и Холандија, во текот на инспекции на платформа спроведени според SAFA програмата ([25]).

(47) Phuket Airlines покажа недостаток на способност за навремено и соодветно решавање на овие безбедносни недостатоци/слабости.

(48) Надлежните органина Тајланд, кои се одговорни за регулаторен надзор, не соработуваа целосно со цивилната воздухопловна власт на Холандија кога се појавија

[24]Фактички извештај за воздухопловство, САД - Национален одбор за безбедност во сообраќајот во САД, 2 март 2005 година, (NTSB ID: DCA05RA033).

[25]CAA-UK-2005-40
CAA-UK-2005-41
CAA-UK-2005-42
CAA-UK-2005-46
CAA-UK-2005-47
CAA-UK-2005-48
CAA-NL-2005-49
CAA-NL-2005-51
CAA-NL-2005-54
CAA-NL-2005-55
CAA-NL-2005-56

сомнежи за безбедноста на Phuket Airlines, кој има уверенија од таа земја, како што е прикажано со недостатокот на соодветен одговор на дописот испратен од оваа земја-членка.

(49) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека Phuket Airlines не ги исполнува релевантните безбедносни стандарди.

Reem Air

(50) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во поглед на Reem Air. Овие недостатоци/слабости првично се утврдени од страна на Холандија во текот на инспекции на платформа спроведени според SAFA програмата ([26]).

(51) Упорното нерешавање од страна на Reem Air на недостатоците/слабостите беше потврдено од страна на Холандија, во текот на последователните инспекции на платформа на одреден воздухоплов спроведени според SAFA програмата ([27]).

(52) Reem Air покажа недостаток на способност или подготвеност за решавање на безбедносни недостатоци.

(53) Reem Air не одговори соодветно и навремено на барањето од цивилната воздухопловна власт на Холандија во однос на безбедносниот аспект на неговото работење, со што покажа недостаток на транспарентност или комуникација, како што е прикажано со отсуството на одговор на дописот испратен од оваа земја-членка.

(54) Не постои доказ за спроведување на соодветен план на активности за корективни мерки презентиран од страна на Reem Air за корекција на утврдените сериозни безбедносни недостатоци/слабости, како одговор на барањето од Холандија.

(55) Надлежните органина Киргистан, кои се одговорни за регулаторен надзор на Reem Air, не извршиле соодветен надзор на овој превозник во согласност со обврските според Чикашката конвенција, што се докажа со постојани сериозни безбедносни недостатоци/слабости. Освен тоа, информациите доставени до Комисијата од страна на Reem Air во текот на сослушувањето, кое им се одобри, покажуваат дека, иако уверението за исполнување на безбедносни услови на Reem Air е издадено од страна на Киргистан, главното деловно седиште на овој превозник е во Обединетите Арапски Емирати (ОАЕ), спротивно на условите од Анекс 6 кон Чикашката конвенција.

(56) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека Reem Air не ги исполнува релевантните безбедносни стандарди.

Silverback Cargo Freighters

(57) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во Silverback Cargo Freighters. Овие недостатоци/слабости се утврдени од страна на Белгија во текот на инспекции на платформа спроведени според SAFA програмата ([28]).

---

[26]CAA-NL-2005-119
CAA-NL-2005-122
CAA-NL-2005-128
CAA-NL-2005-171
CAA-NL-2005-176
CAA-NL-2005-177
CAA-NL-2005-191
CAA-NL-2005-195
CAA-NL-2005-196
[27]CAA-NL-2005-230
CAA-NL-2005-234
CAA-NL-2005-235

(58) Silverback Cargo Freighters, кој обезбедува одржување (A&B проверки) на сопствените воздухоплови, не одговори соодветно на барањето од страна на цивилната воздухопловна власт на оваа земја-членка во однос на безбедносниот аспект на неговото работење, со што покажа недостаток на транспарентност или комуникација, како што е прикажано со отсуството на соодветен одговор на барањата доставени од оваа земја-членка.

(59) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека Silverback Cargo Freighters не ги исполнува релевантните безбедносни стандарди.

Авиопревозници од Демократска Република Конго

(60) И покрај нивните заложби, цивилните воздухопловни власти на Демократска Република Конго (ДРК) имаат постојани потешкотии при спроведувањето и примената на релевантните безбедносни стандарди, како што е прикажано од страна на ICAO-USOAP — краток извештај за ревизија на Директоратот за цивилно воздухопловство на Демократска Република Конго (Киншаса, 11-18 јуни 2001 година). Исто така, моментално не постои никаков систем за издавање на уверенија на авиопревозниците.

(61) Надлежните органина ДРК, кои се одговорни за регулаторен надзор, постојано покажуваат недостаток на способност за спроведување на соодветен безбедносен надзор.

(62) Забрана за летање е воведена за Central Air Express поради потврдени недостатоци/слабости во однос на меѓународни безбедносни стандарди и недостатокот на соработка со земја-членка.

(63) Белгија ([29]) и Hewa Bora Airways (HBA) обезбедуваат информации кои покажуваат дека, во случајот на HBA, недостатоците/слабостите забележани во минатото од страна на белгиските власти се значително коригирани во однос на одреден воздухоплов. Белгија понатаму ја извести Комисијата дека планира да спроведе систематски инспекции на платформа на HBA. Во однос на ова, се смета дека на овој авиопревозник треба да му се дозволи да продолжи со тековните операции.

(64) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека сите авиопревозници кои имаат уверенија издадени од Демократска Република Конго (ДРК) треба да бидат вклучени во Анекс А, со исклучок на Hewa Bora Airways (HBA) кој треба да биде вклучен во Анекс В.

Авиопревозници од Екваторијална Гвинеја

(65) Надлежните органикои се одговорни за регулаторен надзор во Екваторијална Гвинеја не соработувале целосно со цивилната воздухопловна власт на Обединетото Кралство кога се појавиле сомнежи за безбедноста на летањето на превозници кои имаат дозволи и уверенија издадени од таа земја. Обединетото Кралство му се обрати писмено на генералниот директор на цивилното воздухопловство во Екваторијална Гвинеја, на 27 март 2002 ([30]) година, барајќи појаснување на следниве точки:

— значително зголемување на бројот на воздухоплови регистрирани во Екваторијална Гвинеја и предлози за тоа дека Бирото за регистрација на воздухоплови (БРВ) или слична организација може да го води регистарот,

---

[28]BCAA-2005-36

[29]Инспекциски надзор на платформа според SAFA спроведен од страна на надлежните органи на Белгија на 11 март, 2006 година во Брисел.

[30]Допис помеѓу Одделот за транспорт на Обединетото Кралство и главниот директор за цивилно воздухопловство во Екваторијална Гвинеја за 'Регистарот на воздухоплови на Екваторијална Гвинеја' (27 март 2002 година).

— фактот дека голем број на оператори кои поседуваат уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС) издадено од Екваторијална Гвинеја немаат главно седиште во Екваторијална Гвинеја.

Во дописот, исто така, се извести генералниот директор на цивилното воздухопловство дека Обединетото Кралство нема да биде во позиција да дозволи понатамошни комерцијални летови на негова територија од страна на авиопревозници од Екваторијална Гвинеја, се додека надлежните органи на Обединетото Кралство не се уверат дека врз овие авиопревозници се врши задоволителен надзор. Екваторијална Гвинеја не одговори на ова писмо.

(66) Надлежните органикои се одговорни за регулаторен надзор во Екваторијална Гвинеја не покажаа доволна способност за спроведување и наметнување на релевантните безбедносни стандарди, што особено се покажа од ревизиите и поврзаните планови на активности за корективни мерки акциски планови утврдени според универзалната програма за надзор на безбедноста на ICAO. Таква USOAP ревизија на Екваторијална Гвинеја се спроведе во мај 2001 година, при што извештајот од ревизијата ([31]) посочи дека Управата за цивилно воздухопловство не била, за време на ревизијата, способна да обезбеди соодветен надзор врз своите авиопревозници нити да гарантира дека тие работат во согласност со стандардите на ICAO. Овие наоди од ревизијата вклучуваат:

— недостаток на способност на организацијата за активности на безбедносен надзор, особено недостаток на стручен кадар во областа на издавање на дозволи, воздухопловни операции или пловидбеност,

— неможност да се утврди бројот на воздухоплови во регистарот или бројот на издадени важечки уверенија за пловидбеност,

— нема воспоставено структуриран систем за издавање на уверенија и за надзор на авиопревозниците,

— не се донесени регулативи за воздухопловни операции,

— не е спроведен надзор над овластени оператори,

— не е спроведен систем за извршување на основните задачи на агенцијата за инспекции на пловидбеност.

Освен тоа, Генералниот директорат за цивилно воздухопловство на Екваторијална Гвинеја никогаш не достави до ICAO план на активности за решавање на наодите од ревизијата ([32]) и како последица на тоа не е извршена последователна ревизија.

(67) Надлежните органикои се одговорни за регулаторен надзор во Екваторијална Гвинеја покажуваа недоволна способност за спроведување и применување на релевантните безбедносни стандарди во согласност со нивните обврски според Чикашката Конвенција. Всушност, некои иматели на уверение за исполнување на безбедносни услови (АОЦ) издадено од Екваторијална Гвинеја немаат главно седиште во Екваторијална Гвинеја, спротивно на условите од Анекс 6 кон Чикашката Конвенција ([33]).

---

[31]ИКАО-УСОАП Краток извештај — Ревизија на Директоратот за цивилно воздухопловство на Република Екваторијална Гвинеја (Малабо, 14-18 мај 2001 година).

[32]Работен документ C-WP/12471 на Советот на ICAO

[33]Допис помеѓу Одделот за транспорт на Обединето Кралство и ЕЦАЦза „Издавање на документација за воздухопловство од страна на трговски друштва без одобрение“ (6 август 2003 година).

(68) Надлежните органина Екваторијална Гвинеја, кои се одговорни за регулаторен надзор на следниве авиопревозници, покажуваат недостаток на способност за спроведување на соодветен безбедносен надзор на овие авиопревозници: Air Consul SA, Avirex Guinée Equatoriale, COAGE — Compagnie Aeree de Guinée Equatorial, Ecuato Guineana de Aviación, Ecuatorial Cargo, GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA, GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos, Jetline Inc., King Transavia Cargo, Prompt Air GE SA, UTAGE — Unión de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial.

(69) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од Екваторијална Гвинеја треба да се предмет на забрана за летање и да се вклучат во Анекс А.

Авиопревозници од Либерија

(70) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во International Air Services кој има уверение од Либерија. Овие недостатоци/слабости се утврдени од страна на Франција во текот на инспекции на платформа спроведени според SAFA програмата ([34]).

(71) Надлежните органикои се одговорни за регулаторен надзор во Либерија не соработуваа целосно со цивилната воздухопловна власт на Обединетото Кралство кога биле известени за сериозни безбедносни недостатоци/слабости утврдени во текот на инспекции на платформа на воздухоплов регистриран во Либерија, а спроведени од страна на цивилната воздухопловна валст на Обединетото Кралство на 5 март 1996 година ([35]). Веднаш се појавија сомнежи за безбедноста на летањето на превозниците кои имаат дозволи и уверенија од Либерија, така што на 12 март 1996 година, ДЦА на Либерија беше известена од страна на цивилната воздухопловна валст на Обединетото Кралство дека сите барања за дозволи за комерцијални летови со воздухоплови регистрирани во Либерија до Обединетото Кралство ќе бидат одбиени се додека надлежните органи на Либерија не покажат постоење на ефективен регулаторен систем кој ќе ја гарантира пловидбеноста на воздухопловите од регистарот на Либерија. Не е добиен никаков одговор од надлежните органи на Либерија. Исто така, надлежните органи на Либерија не соработувале целосно со цивилната воздухопловна власт на Франција со одбивање да одговорат кога последната земја-членка изнесе сомнеж за безбедноста на летањето на превозник кој има дозвола и уверение издадени од Либерија.

(72) Надлежните органикои се одговорни за регулаторен надзор во Либерија покажуваат недоволна способност за спроведување и воведување на релевантните безбедносни стандарди. Владата на Либерија самата призна во 1996 година ([36]) дека не е во можност да одржува регулаторна контрола над воздухопловите регистрирани во Либерија поради граѓанскиот конфликт. Со оглед на тоа дека Сеопфатниот договор за мир е потпишан во 2003 година, а Обединетите Нации и Националната преодна влада на Либерија полека ги воспоставуваат мерките за подобрување на безбедноста, не е веројатно дека способноста на Владата да го уреди регистарот е подобрена од 1996 година. ICAO сè уште не спровел USOAP ревизија на Либерија поради безбедносната ситуација.

[34]DGAC/F-2004 Nos 315, 316

[35]Обединето Кралство-САА регулаторна група — Извештај за преглед на воздухоплов, 5 март 1996 година (Шифра: 223).

[36]Допис помеѓу Министерството за транспорт на Либерија и ДЦВ на Обединетото Кралство за „неможноста, поради граѓанскиот конфликт во Либерија, да одржува регулаторна контрола над воздухопловите регистрирани во Либерија“, 28 август 1996 година.

(73) Надлежните органи на Либерија кои се одговорни за регулаторен надзор на следниве авиопревозници покажуваат недостаток на способност за спроведување на соодветен безбедносен надзор на овие превозници: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.

(74) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од Либерија треба да се предмет на забрана за летање и да се вклучат во Анекс А.

Авиопревозници од Сиера Леоне

(75) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во поглед на Air Universal Ltd. Овие недостатоци/слабости се утврдени од страна на Шведска во текот на инспекции на платформа спроведени според SAFA програмата ([37]).

(76) Надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Сиера Леоне не соработуваа целосно со цивилната воздухопловна власт на Шведска при постоење на сомнежи за безбедноста на летањето на Air Universal Ltd. кој има уверение издадено во таа земја, како што е прикажано со недостаток на одговор на дописот испратен од оваа земја-членка.

(77) Дозволата за работа или техничката дозвола на кој било превозник под надзор на Сиера Леоне претходно е одбиена или укината од страна на Обединетото Кралство.

(78) Иако уверението за исполнување на безбедносни услови на Air Universal Ltd е издадено од страна на Сиера Леоне, доказот покажува дека главното седиште на авиопревозникот моментално е во Јордан, спротивно на условите од Анекс 6 кон Чикашката конвенција.

(79) Надлежните органина Сиера Леоне кои се одговорни за регулаторен надзор на Air Universal Ltd не извршиле соодветен надзор на овој превозник во согласност со нивните обврски според Чикашката конвенција.

(80) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека Air Universal Ltd. не ги исполнува релевантните безбедносни стандарди.

(81) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во поглед на авиопревозниците кои имаат уверение издадено од Сиера Леоне. Овие недостатоци/слабости се утврдени од страна на три земји-членки, Обединетото Кралство, Малта и Шведска, во текот на инспекции на платформа спроведени според SAFA програмата ([38]).

(82) Надлежните органикои се одговорни за регулаторен надзор во Сиера Леоне не соработуваа целосно со цивилните воздухопловни власти на Шведска и Малта кога се појавија сомнежи за безбедноста на летањето на Air Universal Ltd кој има уверение од таа земја, како што се покажа со недостатокот на одговор на дописот испратен од оваа земја-членка.

---

[37]LFV-S-04-0037
[38]CAA-UK-2003-103
CAA-UK-2003-111
CAA-UK-2003-136
CAA-UK-2003-198
CAA-MA-2003-4
LFV-S-2004-37

(83) Надлежните органикои се одговорни за регулаторен надзор во Сиера Леоне покажуваат недоволна способност за спроведување и воведување на релевантните безбедносни стандарди во согласност со нивните обврски според Чикашката Конвенција. Сиера Леоне нема соодветен систем за надзор на нејзините оператори или воздухоплови и нема техничка способност ниту ресурси да преземе ваква задача. Некои иматели на уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС) издадено од Сиера Леоне немаат главно седиште во Сиера Леоне, спротивно на условите од Анекс 6 кон Чикашката Конвенција.

(84) Планот за корективни активности претставен од страна на Сиера Леоне се смета за несоодветен (или недоволен) за корекција на утврдените сериозни безбедносни недостатоци/слабости. Управата за цивилно воздухопловство на Сиера Леоне склучи договор со приватна компанија, International Aviation Surveyors (IAS), да врши одредени надзорни активности во нејзино име. Сепак, договорите помеѓу двете страни од Меморандумот за разбирање ([39]) не предвидуваат соодветен систем за надзор на воздухопловите од регистарот на Сиера Леоне. Особено за следново:

— Воздухопловите/авиопревозниците опфатени со Меморандумот не се стационирани во Сиера Леоне, а персоналот на IAS не е стациониран ниту во Сиера Леоне ниту во земјата во која се стационирани авиопревозниците.

— се чини дека IAS нема никакви извршни надлежности.

— IAS ја презема одговорноста за рутинскиот инспекциски надзор на засегнатите авиопревозници, но не е утврдено нивото на инспекциска активност.

— Меморандумот за разбирање му дава на IAS договорен однос со засегнатите авиопревозници и.

— Меморандумот за разбирање не го регулира на соодветен начин надзорот врз операциите за летање.

(85) Надлежните органина Сиера Леоне кои се одговорни за регулаторен надзор на следниве авиопревозници покажуваат недостаток на способност за спроведување на соодветен безбедносен надзор на овие превозници: Aerolift Co. Ltd, Afrik Air Links, Air Leone Ltd, Air Rum Ltd, Air Salone Ltd, Air Universal Ltd, Destiny Air Services Ltd, First Line Air (SL) Ltd, Heavylift Cargo, Paramount Airlines Ltd, Star Air Ltd, Teebah Airways, West Coast Airways Ltd.

(86) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од Сиера Леоне треба да се предмет на забрана за летање и да се вклучат во Анекс А.

Авиопревозници од Свазиленд

(87) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во поглед на Jet Africa, авиопревозник кој има уверение издадено од Свазиленд. Овие недостатоци/слабости се утврдени од страна на Холандија во текот на инспекции на платформа спроведени според SAFA програмата ([40]).

(88) Jet Africa не одговори соодветно и навремено на барањето од страна на цивилната воздухопловна власт на Холандија во однос на безбедносниот аспект на неговите операции

[39]Меморандум за разбирање склучен помеѓу ДЦВ Сиера Леоне и „FAST International Aviation Surveyors за инспекции, надзори давање на регулаторни услуги на авиопревозници надвор од регионот“ (IAS/SL DCA MOA 201101).
[40]CAA/NL-2004-98

и покажа недостаток на транспарентност или комуникација, како што се покажа со отсуството на одговор на дописот испратен од страна на оваа земја-членка.

(89) Не постои доказ за план на корективни активности презентиран од страна на Jet Africa за корекција на сериозните безбедносни недостатоци/слабости, како одговор на барањето од Холандија.

(90) Надлежните органикои се одговорни за регулаторен надзор во Свазиленд покажуваат недоволна способност за спроведување и применување на релевантните безбедносни стандарди, особено како што се покажа со USOAP ревизијата спроведена во март 1999 година. Во извештајот од ревизијата ([41]) се заклучува дека во времето на ревизијата, Свазиленд не бил способен на задоволителен начин да ги преземе односните одговорности за безбедносен надзор што се однесува на авиопревозниците и воздухопловите од регистарот. Исто така, во извештајот се наведува дека не било можно да се утврди точниот број на воздухоплови впишани во регистарот, бидејќи истиот не се водел како што треба. Исто така, не било возможно ревизорскиот тим да го утврди точниот број на дозоли на персоналот издадени од Свазиленд, а кои сè уште биле важечки, бидејќи не се водела евиденција. Понатамошна USOAP ревизија не е извршеана, бидејќи Свазиленд не доставил до ICAO информации за напредокот постигнат при спроведувањето на акциски план за решавање на наодите од ревизијата.

(91) Надлежните органина Свазиленд кои се одговорни за регулаторен надзор на следниве авиопревозници покажуваат недостаток на способност за спроведување на соодветен безбедносен надзор на овие превозници: Aero Africa (Pty) Ltd, African International Airways (Pty) Ltd, Airlink Swaziland Ltd, Northeast Airlines (Pty) Ltd, Scan Air Charter Ltd, Swazi Express Airways, Jet Africa.

(92) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека сите авиопревозници кои имаат уверение издадено во Свазиленд треба да се предмет на забрана за летање и да се вклучени во Анекс А.

Општи разгледувања во однос на превозници вклучени во списокот

(93) Бидејќи со тоа не се загрозува безбедноста, на сите авиопревозници наведени погоре може да им се дозволи да ги користат сообраќајните права со користење на изнајмен воздухоплов со екипаж од авиопревозник кој не е предмет на забрана за летање, под услов дека се исполнети релевантните безбедносни стандарди.

(94) Списокот на Заедницата треба редовно да се ажурира и штом тоа ќе е потребно, со цел да се земе предвид развојот на безбедноста во однос на засегнатите авиопревозници и врз основа на понатамошен доказ за преземени поправни активности.

Авиопревозници кои не се вклучени во списокот

(95) Во однос на доказите доставени од страна на Tuninter и надлежните органи на Тунис, кои се одговорни за регулаторен надзор, и дополнителната потврда од страна на Италија, се смета дека постојат веродостојни докази дека безбедносните недостатоци/слабости забележани во текот на две инспекции на самото место од страна на италијанските власти се поправени од страна на овој превозник.

(96) Врз основа на информациите доставени од страна на Германија, се смета дека повеќе не постои релевантен доказ за недостаток на способност или подготвеност на надлежните

[41]ICAO-USOAP Краток извештај — Ревизија на Директоратот за цивилно воздухопловство на Свазиленд (Мбабане, 9-12 март 1999 година).

органи на Таџикистан кои се одговорни за регулаторен надзор на авиопревозниците кои имаат уверение издадено од оваа земја.

(97) Врз основа на информациите доставени до Белгија кои покажуваат дека недостатоците што довеле до национална забрана за I.C.T.T.P.W. и South Airlines се целосно поправени, се смета дека не постои релевантен доказ за постојаните сериозни безбедносни недостатоци/слабости во поглед на овие авиопревозници.

(98) Врз основа на информациите добиени од страна на Германија, кои покажуваат дека одреден воздухоплов што довел до наметнување на ограничување на летањето на Atlant Soyuz не е повеќе дел од оваа флота, се смета дека не постои релевантен доказ за постојаните сериозни безбедносни недостатоци/слабости во поглед на овој авиопревозник.

(99) Врз основа на достапните информации во оваа фаза, се смета дека не постои релевантен доказ за непоправени сериозни безбедносни недостатоци/слабости во поглед на Air Mauritanie. И покрај тоа, способноста на надлежните органи на Мавританија, кои се одговорни за регулаторен надзор на овој авиопревозник, треба и понатаму да се оценува. За оваа цел, треба да се изврши проценка на надлежните органи на Мавританија кои се одговорни за регулаторен надзор на овој авиопревозник и претпријатијата под нивна одговорност, во рок од 2 месеци, од страна на Комисијата со помош на надлежните органи од која било заинтересирана земја-членка.

(100) Мерките предвидени во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот за воздухопловна безбедност,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Опсег

Со оваа регулатива се утврдува список на Заедницата на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамки на Заедницата наведени во Поглавје II од основната регулатива.

Член 2

Забрани за летање

1. Авиопревозниците наведени во Анекс А се предмет на забрана за летање во рамки на Заедницата за сите нивни летови.

2. Авиопревозниците наведени во Анекс Б се предмет на ограничувања на летање во рамки на Заедницата. Ограничувањата на летање се состојат од забрана за користење на одреден воздухоплов или одредени типови на воздухоплови споменати во Анекс Б.

Член 3

Примена

Земјите-членки ја известуваат Комисијата за сите мерки преземени според членови 3(1) од основната регулатива за наметнување, во рамки на нивната територија, на забрани за летање вклучени во списокот на Заедницата во однос на авиопревозниците кои се предмет на овие забрани.

Член 4

Влегување во сила

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

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

Брисел, 22 март 2006 година.

	За Комисијата Жак БАРО *Заменик-претседател*

АНЕКС А

СПИСОК НА АВИОПРЕВОЗНИЦИ ЧИИ АКТИВНОСТИ СЕ ПРЕДМЕТ НА ЗАБРАНА ВО РАМКИ НА ЗАЕДНИЦАТА ([1])

Назив на правниот субјект на авиопревозникот како што е наведено во неговото АОС (и негов трговски назив, доколку е различно)	Број на уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС) или број на уверение за работа	ICAO ознака на авиопревозник	Земја на оператор
Air Koryo	Непознат	KOR	Демократска Народна Република Кореја (ДНРК)
Air Service Comores	Непознат	Непозната	Коморски острови
Ariana Afghan Airlines ([1])	009	AFG	Авганистан
BGB Air	AK-0194-04	Непозната	Казахстан
GST Aero Air Company	AK 0203-04	BMK	Казахстан
Phoenix Aviation	02	PHG	Киргистан
Phuket Airlines	07/2544	VAP	Тајланд
Reem Air	07	REK	Киргистан
Silverback Cargo Freighters	Непознат	VRB	Руанда
Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органикои се одговорни за регулаторен надзор во Демократска Република Конго (ДРК), вклучувајќи,	Непознат	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
Africa One	409/CAB/MIN/TC/017/2005	CFR	Демократска Република Конго

			(ДРК)
AFRICAN COMPANY AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/017/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
AIGLE AVIATION	Потпис на министер	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
AIR BOYOMA	Потпис на министер	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/010/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
AIR TROPIQUES s.p.r.l.	409/CAB/MIN/TC/007/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
ATO — Air Transport Office	Непознат	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/038/2005	BUL	Демократска Република Конго (ДРК)
BUSINESS AVIATION s.p.r.l.	409/CAB/MIN/TC/012/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)

([1]) На авиопревозниците наведени во Анекс А може да им се дозволи да ги користат сообраќајните права, со користење на изнајмени воздухоплови со екипаж од авиопревозник кој не е предмет на забрана за летање, под услов дека се исполнети релевантните безбедносни стандарди.

Назив на правниот субјект на авиопревозникот како што е наведено во неговото АОС (и неговиот трговски назив, доколку е различен)	Број на уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС) или број на уверение за работа	Број на ICAO ознака	Земја на оператор
BUTEMBO AIRLINES	Потпис на министер	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
CAA — Compagnie Africaine d'Aviation	409/CAB/MIN/TC/016/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/032/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
CENTRAL AIR EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/011/2005	CAX	Демократска Република Конго (ДРК)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
CHC STELAVIA	Потпис на министер	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
COMAIR	Потпис на министер	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION	409/CAB/MIN/TC/016/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
C0-ZA AIRWAYS	Потпис на министер	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
DAS AIRLINES	Непознат	RKC	Демократска Република Конго (ДРК)

DOREN AIRCARGO	409/CAB/MIN/TC/0168/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
ENTERPRISE WORLD AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/031/2005	EWS	Демократска Република Конго (ДРК)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/014/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/MNL/CM/ 014/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
GALAXY CORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0002/MNL/ CM/014/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
GR AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0403/TW/ TK/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
GLOBAL AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/029/2005	BSP	Демократска Република Конго (ДРК)
GOMA EXPRESS	Потпис на министер	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	Потпис на министер	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
I.T.A.B. — International Trans Air Business	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)

Назив на правниот субјект на авиопревозникот како што е наведено во неговото АОС (и неговиот трговски назив, доколку е различно)	Број на уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС) или број на уверението за работа	Број на ICAO ознака	Земја на оператор
JETAIR — Jet Aero Services, s.p.r.l.	Непознат	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
KINSHASA AIRWAYS, s.p.r.l	Непознат	KNS	Демократска Република Конго (ДРК)
KIVU AIR	Потпис на министер	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
LAC — Lignes Aériennes Congolaises	Непознат	LCG	Демократска Република Конго (ДРК)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/013/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/008/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
MANGO MAT	Потпис на министер	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
SAFARI LOGISTICS	409/CAB/MIN/TC/0760/V/ KK//2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/034/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/VC-MIN/TC/0405/ 2006	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)

THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0033/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
TRACEP	Непознат	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TC/035/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
TRANSPORTS AERIENNES CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/034/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
UHURU AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/039/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TC/036/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
WIMBI DIRI AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/005/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)

Назив на правниот субјект на авиопревозникот како што е наведено во АОС (и неговиот трговски назив, доколку е различно)	Број на уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС) или број на уверение за работа	Број на ICAO ознака	Земја на оператор
Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органикои се одговорни за регулаторен надзор во Екваторијална Гвинеја, вклучувајќи	Непознат	Непозната	Екваторијална Гвинеја
Air Consul SA	Непознат	RCS	Екваторијална Гвинеја
Avirex Guinee Equatoriale	Непознат	AXG	Екваторијална Гвинеја
COAGE — Compagnie Aeree de Guinee Equatorial	Непознат	COG	Екваторијална Гвинеја
Ecuato Guineana de Aviacion	Непознат	ECV	Екваторијална Гвинеја
Ecuatorial Cargo	Непознат	EQC	Екваторијална Гвинеја
GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA	Непознат	GEA	Екваторијална Гвинеја
GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	Непознат	GET	Екваторијална Гвинеја
Jetline Inc.	Непознат	JLE	Екваторијална Гвинеја
KNG Transavia Cargo	Непознат	VCG	Екваторијална Гвинеја
Prompt Air GE SA	Непознат	POM	Екваторијална Гвинеја

UTAGE — Union de Transport Aereo de Guinea Ecuatorial	Непознат	UTG	Екваторијална Гвинеја
Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органикои се одговорни за регулаторен надзор во Либерија, вклучувајќи	Непознат	Непозната	Либерија
International Air Services	Непознат	IAX	Либерија
SATGUR AIR TRANSPORT, Corp.	Непознат	TGR	Либерија
WEASUA AIR TRANSPORT, Co. Ltd	Непознат	WTC	Либерија
Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органикои се одговорни за регулаторен надзор во Сиера Леоне, вклучувајќи	Непознат	Непознат	Сиера Леоне
AEROLIFT, Co. Ltd	Непознат	LFT	Сиера Леоне
AFRIK AIR LINKS	Непознат	AFK	Сиера Леоне
AIR LEONE, Ltd	Непознат	RLL	Сиера Леоне
AIR RUM, Ltd	Непознат	RUM	Сиера Леоне
AIR SALONE, Ltd	Непознат	RNE	Сиера Леоне

Назив на правниот субјект на авиопревозникот како што е наведено во АОС (и неговиот трговски назив, доколку е различно)	Број на уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС) или број на уверение за работа	Број на ICAO ознака	Земја на оператор
AIR UNIVERSAL, Ltd	00007	UVS	Сиера Леоне
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Непознат	DTY	Сиера Леоне
FIRST LINE AIR (SL), Ltd	Непознат	FIR	Сиера Леоне
HEAVYLIFT CARGO	Непознат	Непозната	Сиера Леоне
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Непознат	PRR	Сиера Леоне
STAR AIR, Ltd	Непознат	SIM	Сиера Леоне
TEEBAH AIRWAYS	Непознат	Непозната	Сиера Леоне
WEST COAST AIRWAYS Ltd	Непознат	WCA	Сиера Леоне
Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Свазиленд, вклучувајќи	Непознат	Непозната	Свазиленд
AFRICAN INTERNATIONAL AIRWAYS, (Pty) Ltd	Непознат	AIA	Свазиленд
AIRLINK SWAZILAND, Ltd	Непознат	SZL	Свазиленд
Jet Africa	Непознат	OSW	Свазиленд

NORTHEAST AIRLINES, (Pty) Ltd	Непознат	NEY	Свазиленд
SCAN AIR CHARTER, Ltd	Непознат	Непозната	Свазиленд
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Непознат	SWX	Свазиленд

([1]) Забраната за летање за Ariana Afghan Airlines се применува на сите воздухоплови со кои лета овој превозник, освен следниов: А 310 со регистарски ознаки F-GYYY.

АНЕКС Б

СПИСОК НА АВИОПРЕВОЗНИЦИ ЧИИ АКТИВНОСТИ СЕ ПРЕДМЕТ НА ОГРАНИЧУВАЊА НА ЛЕТАЊЕ ВО РАМКИ НА ЗАЕДНИЦАТА ([1])

Назив на правниот субјект на авиопревозникот како што е наведено во неговото АОС (и негов трговски назив, доколку е различно)	Број на уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС)	Број на ICAO ознака	Земја на оператор	Тип на воздухоплов	Регистарска ознака ј и, кога е соодветно, сериските броеви на воздухоплови	Земја на регистрација
Air Bangladesh	17	BGD	Бангладеш	B747-269B	S2-ADT	Бангладеш
Buraq Air	002/01	BRQ	Либија	IL-76	— UN-76007 (сериски бр. 0003426765) — 5[a]-DNA (сериски бр. 0023439140) — 5A-DMQ (сериски бр. 73479392) — UN-76008 (сериски бр. 0033448404)	Либија
Buraq Air	002/01	BRQ	Либија	Let L-410	5A-DMT (сериски бр. 871928)	Либија
HBA ([1])	416/dac/tc/sec/087/2005	ALX	Демократска Република Конго (ДРК)	Цела флота со исклучок на: L-101	Цела флота со исклучок на: 9Q-CHC (сериски бр. 193H-1206)	Демократска Република Конго (ДРК)

([1]) На Hewa Bora Airways му е дозволено да ги користи само споменатите одредени воздухоплов за тековни операции во рамки на Европската заедница.

([1]) На авиопревозниците наведени во Анекс Б може да им се дозволено да ги користат сообраќајните права со користење на изнајмени воздухоплови со екипаж од авиопревозник кој не е предмет на забрана за летање, под услов дека се исполнети релевантните безбедносни стандарди.

ПРИЛОГ 4

РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ бр. 2018/871 НА КОМИСИЈАТА

од 14 јуни 2018 година,

за изменување и дополнување на Регулативата (ЕЗ) бр. 474/2006, за списокот на авиопревозници кои имаат забрана за летање или се предмет на ограничувања за летање во рамките на Унијата

(Текст со важност за ЕЕО)

ЕВРОСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕУ) бр. 2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот од 14 декември 2005 година, за утврдување на список на Заедницата на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамките на Заедницата и за известување на патниците за идентитетот на авиопревозникот кој го врши сообраќајот и за укинување на член 9 од Директивата 2004/36/ЕЗ ([42]), и особено член 4(2) од истата,

со оглед на тоа што:

(1) Со Регулатива (ЕЗ) бр. 474/2006 ([43]) на Комисијата се утврдува списокот на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамките на Унијата, наведени во Поглавје II на Регулативата (ЕЗ) бр. 2111/2005.

(2) Согласно член 4(3) од Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005, одредени земји-членки и Европската агенција за воздухопловна безбедност („EASA“) (European Aviation Safety Agency) и доставија на Комисијата информации кои се релевантни во контекст на ажурирање на тој список. Релевантни информации доставуваат, исто така, и трети земји и меѓународни организации. Врз основа на тие информации списокот треба да се ажурира.

(3) Комисијата ги информираше сите засегнати авиопревозници, било директно или преку надлежните органи кои се одговорни за нивниот регулаторен надзор, за важните податоци и аспекти кои би ја формирале основата за носење на одлука да им се воведе забрана за летање во рамките на Унијата или за изменување на условите за забрана за летање кои се наметнуваат на авиопревозник кој е вклучен во списокот.

(4) Комисијата им даде можност на засегнатите авиопревозници да ги разгледаат документите кои ги доставиле земјите-членки, да достават коментари написмено и усно да се произнесат пред Комисијата и Комитетот основан согласно Регулатива (ЕЕЗ) бр.

([42]) Сл. весник L 344, 27.12.2005 год., стр. 15.

([43]) Регулатива(ЕЗ) бр. 474/2006 од 22 март 2006 година, на Комисијата за утврдување на список на Заедницата на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамките на Заедницата, наведени во Поглавје II од Регулатива (ЕЗ) 2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник 84, 23.3.2006 год., стр.14).

3922/1991 ([44]) („Комитет за безбедност на воздушниот сообраќај“).

(5) Комисијата, во рамките на Регулативата (ЕЗ) бр. 2111/2005 и Регулативата (ЕЗ) бр. 473/2006 ([45]), му доставува на Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај ажурирани податоци од заедничките консултации кои се во тек со надлежните органи и авиопревозници од Авганистан, Ангола, Боливија, Гамбија, Индонезија, Либија, Непал, Русија и Венецуела. Комисијата, исто така, на Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај му достави и информации за состојбата со безбедноста во воздухопловството во Екваторијална Гвинеја, Филипини, Казахстан, Индија, Мавританија, Мозамбик, Филипини, Тајланд, Украина и Замбија.

(6) EASA им ги презентираше на Комисијата и Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај резултатите од анализата на извештаите од ревизиите кои ги спровела Меѓународната организација за цивилно воздухопловство („ICAO“), во рамките на нејзината Универзална програма за надзор на безбедноста. Во овој контекст од земјите-членки се побара да им дадат предност на проверките на платформа на авиопревозници кои имаат уверенија од трети земји, за кои ICAO утврдил суштински недостатоци или за кои EASA заклучила дека постојат битни недостатоци во системот за надзор врз безбедноста. Покрај консултациите кои ги врши Комисијата согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005, со давањето предност на проверки на платформа се добиваат дополнителни информации за ефикасноста на безбедноста на авиопревозниците кои добиле уверение во тие трети земји.

(7) Исто така, EASA ги извести Комисијата и Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај за резултатите од анализата на проверките на платформа кои се извршени врз основа на програмата за процена на безбедноста на странски воздухоплови (SAFA) согласно Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 ([46]) на Комисијата.

(8) Покрај ова, EASA ја извести Комисијата и Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај за проектите за техничка помош, коишто се спроведуваат во трети земји, врз кои се применуваат мерките или условите за следење, кои се пропишани во Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005. Таа достави информации за плановите и барањата за дополнителна техничка помош и соработка за подобрување на административните и техничките можности на цивилните воздухопловни власти со цел решавање на непридржувањето кон важечките меѓународни стандарди за цивилно воздухопловство. Од земјите-членки се побара, во соработка со Комисијата и EASA, на билатерална основа, да одговорат на овие барања. Во врска со ова, Комисијата повторно ја нагласи полезноста од доставување на информации до меѓународната воздухопловна заедница, особено преку базата на податоци на мрежата на ICAO за давање помош во врска со безбедноста ('SCAN'), за техничката помош која ја дава Унијата и земјите-членки за подобрување на безбедноста на воздухопловството во целиот свет.

([44]) Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/1991 од 16 декември 1991 година, на Советот за усогласување на техничките услови и административни постапки во областа на цивилното воздухопловство (Сл. весник L 84, 23.3.2006 год., стр. 14).

([45]) Регулатива(ЕЗ) бр. 473/2006 од 22 март 2006 година, на Комисијата за утврдување на правила за спроведување на списокот на Заедница та на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамките на Заедницата, наведено во Поглавје II од Регулатива (ЕЗ) 2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 84, 23.3.2006 год., стр. 8).

([46]) Регулатива(ЕУ) бр. 965/2012 од 5 октомври 2012 година, на Комисијата за утврдување на технички услови и административни постапки во врска со операциите за летање согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 296, 25.10.2012 год., стр.1.).

9) Eurocontrol им достави на Комисијата и Комитетот за безбедност во воздушниот сообраќај ажурирани податоци за статусот на функцијата на SAFA за алармирање, како и тековни статистички податоци кои се однесуваат на пораките со предупредување на авиопревозниците на кои се однесува забраната за летање.

Авиопревозници од Унијата

(10) По извршените анализи на информациите, кои ги изврши EASA, а кои произлегуваат од прегледите на платформа, и кои се извршени на авиопревозниците од Унијата или од инспекциите кои ги изврши EASA заради проверка на придржувањето кон стандардите, како и од посебните инспекции и ревизии кои ги извршиле националните органи надлежни за воздухопловство, неколку земји-членки преземаа спроведување на мерки и за истите ја известија Комисијата и Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај. Бугарија ги извести Комисијата и Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај за активностите кои таа ги презела во поглед на авиопревозникот *Bulgaria Air*.

(11) Земјите-членки ја потврдија нивната подготвеност да ги преземат потребните мерки, ако која било информација поврзана со безбедноста укажува дека постојат директни ризици по безбедноста, поради тоа што авиопревозниците од Унијата не се придржуваат кон соодветните меѓународни стандарди за безбедноста.

Авиопревозници од Авганистан

(12) На 13 февруари 2018 година, се одржа состанок за технички консултации помеѓу претставници од Комисијата, EASA и Управата за цивилно воздухопловство на Исламската Република Авганистан ('ACAA') и авиопревозникот *Kam Air*, конкретно, за моменталната забрана за летање која им е воведена на сите авиопревозници од Авганистан согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005.

(13) За време на состанокот, ACAA достави информации за напредокот кој е постигнат во спроведувањето на подобрен надзор врз безбедноста. Во претходните години ACAA повлекла или привремено одзела повеќе уверенија за исполнување на безбедносните услови ('AOC'), неколку воздухоплови биле приземјени, заради нивната непловидбена состојба и се презеле строги мерки против екипажите на летање кои не се придржувале кон меѓународните стандарди за безбедност. Покрај ова, ACAA изнесе дека сите авиопревозници кои се регистрирани во Авганистан се предмет на постапка за повторно издавање на уверение согласно меѓународните стандарди. Сега за сега, само два авиопревозника имаат важечко AOC, *Kam Air* и *Ariana Afghan Airlines*. На *Kam Air* повторно му се издаде уверение, во целост согласно новата авганистанска правна рамка, додека постапката за повторно издавање на уверение на *Ariana Afghan Airlines* е во тек. ACAA потврди дека иако работи во рамките на оперативно опкружување кое е многу тешко, таа е посветена во извршување на нејзините меѓународните обврски поврзани со безбедноста на воздухопловството.

(14) ACAA започнала со пополнување на прашалниците на интернет за Универзалната програма на ICAO за надзор врз безбедноста – пристап на постојано следење (USOAP – CMA), но за тоа не се доставија докази. Постојаниот претставник од Авганистан во ICAO преговара со ICAO за тоа ICAO да спроведе ревизија на USOAP што е можно поскоро.

(15) Авиопревозникот *Kam Air* го презентираше развојот на друштвото и управувањето со безбедноста во рамките на друштвото. Во септември 2014 година, Извршниот одбор на *Kam Air* донесе одлука повторно да ги разгледа своите стратешки планови и оперативни постапки, со цел да се постигне целосно придржување кон новите прописи на АСАА и меѓународните стандарди и препорачани практики. Воспоставена е програма за следење на податоци на летовите, а друштвото е свесно за оперативните опасности. Системите за управување со безбедноста и квалитетот се во постапка на спроведување.

(16) Комисијата искажува признание за напорите кои ги прави АСАА како и за тоа дека АСАА е подготвена да соработува со Комисијата со цел доставување на ажурирани податоци во поглед на состојбата на нејзините обврски поврзани со надзорот.

(17) Меѓутоа, Комисијата го истакнува постојаното отежително оперативно опкружување во Авганистан, како и негативните последици по АСАА во поглед на нејзината способност да ги извршува своите обврски за надзор врз безбедноста. Комисијата внимателно ќе ги следи резултатите од планираната ревизија на USOAP, која ќе ја спроведе ICAO. Заради тоа, врз основа на сите расположливи информации, Комисијата смета дека не треба да се менува списокот на авиопревозници што се однесува на Авганистан, кои се предмет на забрана за летање, со исклучок на авганистанските авиопревозници *Afghan Jet International Airlines, East Horizon Airlines и Safi Airways*, чие АОС е повлечено, па заради тоа не е повеќе потребно да бидат наведени во списокот.

(18) Согласно заедничките критериуми наведни во Анексот кон Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005, заради тоа се проценува дека списокот на заедницата на авиопревозници кои се предмет на забрана на летање во рамките на Унијата треба да се измени со цел да се избришат авиопревозниците *Afghan Jet International Airlines, East Horizon Airlines и Safi Airways* од Анекс А кон Регулативата (ЕЗ) бр. 474/2006.

Авиопревозници од Ангола

(19) Во ноември 2008 ([47]), сите авиопревозници кои имаат уверение од Ангола, освен еден, беа предмет на целосна забрана за летање, воглавном заради тоа што надлежните органи кои се одговорни за надзор врз безбедноста на авиопревозниците кои имаат уверение од Ангола (INAVIC) не беа во можност да ги спроведат и применат важечките меѓународни стандарди за безбедност. Делумно изземање се направи за авиопревозникот *TAAG Angola Airlines*. *TAAG Angola Airlines* беше вклучен во Анекс В (Б) кон Регулатива (ЕЗ) бр. 474/2006 ([48]), и му се дозволи да лета во Унијата со дел од својата флота.

(20) ICAO спроведе координирана оценска мисија (ICVM) во Ангола, во март 2017 година. Врз основа на резултатите од оваа мисија, ICAO објави дека надлежните органи на Ангола ги отстраниле битните безбедносни недостатоци во областа на оперативните

([47]) Регулатива (ЕЗ) бр. 1131/2008 на Комисијата, од 14 ноември 2008 година, за изменување и дополнување на Регулатива (ЕЗ) бр. 474/2006, што се однесува на списокот на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамките на Унијата, воведни изјави за Ангола од (8) до (11).

([48]) Регулатива за спроведување (ЕУ) 619/2009 на Комисијата, од 13 јули 2009 година, за изменување и дополнување на Регулатива (ЕЗ) бр. 474/2006, што се однесува на списокот на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамките на Заедницата, воведни изјави за Ангола од (54) до (62); Регулатива за спроведување (ЕУ) 2016/963 на Комисијата, од 16 јуни 2016 година, за изменување и дополнување на Регулатива (ЕЗ) 474/2006, што се однесува на списокот на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамките на Унијата, воведни изјави за Ангола од (12) до (17).

активности.

(21) Со допис од 2 април 2018 година, надлежните органи на Ангола ја известија Комисијата за напредокот во спроведувањето на меѓународните стандарди за безбедност и за резултатите од ICVM.

(22) Комисијата ја поздравува работата на INAVIC и фактот дека INAVIC е подготвена за консултации со Комисијата со цел доставување на детални податоци за напредокот во поглед на надзорот врз безбедноста на превозниците кои се под нејзина надлежност.

(23) Согласно заедничките критериуми наведни во Анексот кон Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005, Комисијата смета дека, во оваа фаза, не постои основ за менување на списокот на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамките на Унијата, што се однесува на авиопревозници од Ангола.

Авиопревозници од Боливија

(24) На 30 јануари 2018 година, се одржа состанок за технички консултации помеѓу претставници од Комисијата, EASA и земја–членка и високи претставници од Дирекцијата за цивилно воздухопловство на Боливија ('DGCA').

(25) Комисијата побара од DGCA да достави список со документи и активности кои треба да се завршат. DGCA, на време, ја достави севкупната барана документација, а EASA достави анализа на оваа документација. Прелиминарниот заклучок е дека постапките се добро документирани, но дека не е можно да се оцени дали правилно се спроведуваат. Се чини дека DGCA има доволен број на инспектори; меѓутоа, потребни се дополнителни информации за да се потврди дали располага со соодветно знаење за специјализирани задачи.

(26) Со цел да се обезбеди подобар увид во надзорот врз операциите за летање, Комисијата побара од DGCA на Боливија да обезбеди детален план на ревизиите и прегледите планирани за 2018 година, како и преглед на ревизиите и прегледите извршени во 2016 и 2017 година, на пет авиопревозника кои вршат превоз на патници на редовна и нередовна основа.

(27) Дополнителна документација се испрати до EASA, која EASA ја доби. Заклучокот е дека има забележителен пораст на стапката на спроведените инспекции помеѓу 2016 и 2017 година. Што се однесува на авиопревозникот *Boliviana de Aviacion*, единствениот боливиски авиопревозник кој лета во Европа, 88% од планираните активности се завршени. DGCA на Боливија извести дека во 2018 година се воведе принципот на надзор врз основа на ризиците. Се наведе дека за другите авиопревозници, иако е извршена анализа на ризиците, ќе биде потребно дополнително подобрување.

(28) Комисијата ги зема предвид информациите кои ги достави DGCA на Боливија. Комисијата, врз основа на сите моментално достапни информации, вклучувајќи ги и оние кои ги достави DGCA на Боливија на состанокот за технички консултации, од 30 јануари 2018 година, смета дека во овој период не постојат основи за наметнување на забрана за летање или оперативни ограничувања на авиопревозниците кои имаат уверение од Боливија.

(29) Согласно заедничките критериуми наведни во Анексот кон Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005, Комисијата смета дека, во оваа фаза, не постои основ за менување на списокот на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамките на Унијата, со вклучување на авиопревозници од Боливија.

(30) Земјите–членки треба постојано да го проверуваат ефективното придржување кон соодветните меѓународни стандарди за безбедност и тоа преку давање предност на проверките на платформа кои треба да се вршат на авиопревозници кои добиле уверение во Боливија, согласно Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012.

(31) Ако врз основа на некоја релевантна информација поврзана со безбедноста се утврди дека постојат непосредни ризици по безбедноста како последица од недоволно придржување кон меѓународните стандарди за безбедност, Комисијата може да се обврзе да преземе понатамошни мерки согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005.

Авиопревозници од Гамбија

(32) Во 2014 и 2015 година, SAFA инспекциите кои се извршија на авиопревозниците *Aeolus Air Ltd.* и *SIPJ (G) Ltd.*, и двете со АОС издадено од страна на Управата за цивилно воздухопловство на Гамбија (CAAG), покажаа сериозни недостатоци на безбедноста.

(33) EASA на 24 јули 2015 година, испрати допис до CAAG, во кои ги достави резултатите од преглед на платформа извршен на *SIPJ (G) Ltd.* Покрај ова, со истиот допис, EASA ја извести CAAG дека, иако плановите за летање се доставувале под категоријата на летови на општа авијација, а екипажите на летање навеле дека станува збор за државни летови, постојат докази дека летовите всушност биле комерцијални летови.

(34) Со дополнителна истрага се утврди дека односниот воздухоплов е регистриран во Соединетите Американски Држави. Што се однесува на овој воздухоплов, EASA стапи во контакт со цивилните воздухопловни власти на Соединетите Држави. Исто така, EASA се обрати и до гамбиските надлежни органи кои, меѓутоа, не доставија одговор. *SIPJ (G) Ltd.* не поднел барање за одобрение за ТСО.

(35) Во 2016 година, се извршија низа на SAFA прегледи на авиопревозникот *SIPJ (G) Ltd.*, кои резултираа со дополнителни битни наоди. Во секој случај, сите летови биле пријавени како летови на општа авијација. Сепак, постојат индикации дека летовите биле комерцијални, а се пријавени како летови на општа авијација со цел да се заобиколат важечките стандарди за безбедност на ICAO и, поконкретно, условите за одобрение за ТСО за воздушниот простор на Унијата.

(36) Комисијата, заради внимателно следење на состојбата, ќе отпочне со технички консултации со властите од Гамбија, согласно член 2(2) од Регулативата (ЕЗ) бр. 473/2006.

(37) Земјите–членки треба постојано да го проверуваат ефективното придржување кон соодветните меѓународни стандарди за безбедност и тоа преку давање предност на проверките на платформа кои треба да се вршат на авиопревозници кои добиле уверение во Гамбија, согласно Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012.

(38) Ако врз основа на некоја релевантна информација поврзана со безбедноста се утврди

дека постојат непосредни ризици по безбедноста како последица од недоволно придржување кон меѓународните стандарди за безбедност, Комисијата може да преземе понатамошни мерки согласно Регулативата (ЕЗ) бр. 2111/2005.

(39) Согласно заедничките критериуми наведни во Анексот кон Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005, Комисијата смета дека, во оваа фаза, не постои основ за менување на списокот на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамките на Унијата, што се однесува на авиопревозници од Гамбија.

Авиопревозници од Индонезија

(40) Од 12 до 21 март 2018 година, во Индонезија се спроведе процена на Унијата на терен. Процената на Унијата на терен се спроведе во просториите на Дирекцијата за цивилно воздухопловство во Индонезија ('индонезиска DGCA') и кај повеќе авиопревозници кои добиле уверение во Индонезија, всушност кај *Batic Air*, за споредба со последната процена на Унијата на терен во 2016 година; *Wings Air*, превозник од истата група (Lion Group) како и *Batic Air* и голем превозник кој лета со турбоелисни воздухоплови (ATR42/72); *Sriwijaya Air,* најголемиот превозник кој е се уште на списокот на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамките Унијата; *TransNusa,* со мешовита турбовентилаторска и турбоелисна флота (на сите воздухоплови уверението им е издадено согласно CARS–121); *Spirit Aviation Sentosa* и *Susi Air,* и двата со уверение издадено согласно CARS–121, кои вршат регионални и чартер летови. Во процената беа опфатени посети на две далечни подрачја: базата на превозникот *TransNusa* лоцирана во Купанг и седиштето на *Susi Air* во Пангандаран.

(41) За време на процената на Унијата на терен, се заклучи дека од последната посета на Унијата за процена на терен во 2016 година, DGCA не само што ги задржала своите претходни достигнувања, туку, исто така, постигнала и значителни подобрувања во голем број на области. Од особена важност е стабилноста која DGCA ја постигнала во однос на изготвувањето на националните воздухопловни прописи и зрелоста која ја покажа во спроведување на правилен и делотворен надзор. При претходните посети, беше забележено дека се разгледуваат или усвојуваат различни регулаторни модели, со цел како би можела Индонезија да докаже дека се придржува кон стандардите на ICAO. На овој пристап му недостасува јасност. Тимот на ЕУ ја поздрави одлуката на DGCA за усвојување на јасна политика за придржување кон прописите на ICAO, како и тоа сама да ги изработи прописите во склад со последните измени и дополнувања на ICAO.

(42) Стручњаците утврдија дека надзорните активности, како ревизиите така и инспекциите, и понатака се планираат на годишна основа и дека најголем број од надзорните активности се извршуваат согласно план.

(43) DGCA е во состојба да привлече доволен број на персонал, сразмерен на постојната големина и обем на воздухопловната индустрија врз која треба да се врши надзор. Бројот на персоналот значително се зголемил од 2016 година, и постојат планови за дополнително вработување. Сите членови на персоналот со кои се разговараше се квалификувани и стручни. Програмите и плановите за теоретска обука се смета дека се соодветни. Меѓутоа, се истакна дека е потребна дополнителна обука за инспекторите во врска со известувањето, длабочината на проверката, анализата на темелните причини и затварањето на наодите.

(44) Индонезиската DGCA докажа дека се преземале извршни мерки кога тоа било потребно, и тоа преку опомени, изрекување на суспензии и повлекувања и финансиски санкции. Од 2017 година, изречени се 4 повлекувања, 11 суспензии и 21 опомена.

(45) Group Lion се состои од шест авиопревозника со уверенија од три различни земји и применува интегриран приод кон своите операции, како и кон управувањето со безбедноста и квалитетот. Во рамките на Group Lion, *Batic Air* и *Wings Air* се два авиопревозника со уверение од Индонезија. Во 2016 година веќе се изврши посета на Унијата за процена на терен, со која се докажа дека системите за безбедност, осигурување на квалитетот и управување се уште добро функционираат. Операторот бара дополнителни подобрувања. *Batic Air* ги зема предвид забелешките на тимот на ЕУ од 2016 година, и воведе незадолжителни подобрувања, особено во областа на процена на ризици по безбедноста. *Wings Air* вработува професионални екипажи и персонал и има воведено системи за управување со различни операции. Раководството, како на ниво на засебен авиопревозник така и на групно ниво, прима информации за безбедноста и квалитетот и нивни анализи и постапува согласно истите. Исто така, раководството преку внатрешни публикации, електронски и од друг вид, ги објавува и информациите и корективните мерки.

(46) *Sriwijaya Air* е трет по големина превозник во Индонезија. Тој поседува добро воспоставен систем за управување со безбедноста. Раководителите од повисок ранг, со кои се разговараше, добро ги разбираат релевантните прашања и добро ги познаваат системите кои се користат за управување со безбедноста и контролата на операциите на летање, како и оние на земја. Покрај задолжителното мерење на крвниот притисок и нивото на алкохол во крвта на почетокот на секое преземање на должноста (и на екипажот на летање и на кабинскиот персонал), *Sriwijaya Air* како политика на друштвото воведе и програма, по случаен избор, за тестирање на дрога. Целиот персонал на Дирекцијата за квалитет се состои од квалификувани ревизори. Подобрувања можат да се направат во областа на управувањето со пловидбеноста во *Sriwijaya Air*, со цел да може полесно да се утврди состојбата на придржување кон програмата за одржување на било кој воздухоплов.

(47) *TransNusa* е мал домашен превозник. Контролата на управување на пловидбеноста и работењето се оценија како задоволителни. Превозникот развил добар систем за управување со безбедноста и, на доброволна основа, применува програма за следење и анализа на податоците на лет. Постојат индиции за систем за управување со квалитет, но би било добро да се подобри. Постројките за линиско одржување во Купанг се соодветни на типот на операциите. Севкупно земено, се заклучи дека *TransNusa* се придржува кон важечките стандарди.

(48) *Spirit Aviation Sentosa* е оператор со уверение кое го добил неодамна и е еден од помалите авиопревозника во Индонезија со AOC согласно CASR–135. И покрај тоа што неговите канцеларии се во Џакарта, операциите главно се одвиваат во руралните делови на Папуа. Системот за управување со безбедноста е добро развиен. Во областа на работењето, организацијата се оцени за задоволителна. Потребно е подобрување во областа на континуираната пловидбеност.

(49) *Susi Air* е превозник кој има уверение согласно CASR–135, кој главно лета со флота составена од Cessna Grand Caravan. Тој вовел систем за управување со безбедноста. Класификацијата на настани, утврдувањето на најзначајните ризици и управувањето со измени се врши рачно врз основа на различни извори на податоци, кои не се стандардизирани. Работното оптоварување се чини дека е преголемо за бројот на лица

задолжени за функциите на системот за управување со безбедноста. Потребни се дополнителен персонал и соодветни алатки, особено ако се зголеми флотата како што се предвидува. Тимот на ЕУ го истакна солидниот систем за пополнување на екипаж и високите стандарди за обука на пилотите. Што се однесува на одржувањето, друштвото е добро воспоставено и опремено, и е способно да ги поддржи активностите за одржување на оддалечени места. Со исклучок на областа за одржувањето, се утврди дека за останатите области друштвото има потреба од повеќе персонал.

(50) Генерално, тимот на ЕУ утврди дека кај секој превозник што се посети постои политика за пријавување на настани кои не се санкционираат.

(51) Меѓу пет најголеми ризици утврдени за време на посетите на превозниците, во контекст на нивниот систем за управување со безбедноста, се наведоа недостатоците во системот за избегнување на судири со упатства за избегнување на судири („TCAS – RA“) и нестабилизирани приоди. Постојат студии кои укажуваат дека има значително помалку настани од овие видови, со користење на постапки за навигација која се темели врз перформанси („PBN“). Индонезиската DGCA е одговорна за одобрение на постапката за PBN. Што се однесува на утврдените пет главни ризици, препорачливо е надлежниот орган да го промовира користењето на PBN. За ова DGCA треба да соработува со сите заинтересирани страни (на пр., авиопревозниците, давателите на услуги на воздухопловната навигација, аеродромите) со цел да се промовира користењето на PBN и да се изработи добар план на активности во кој ќе се опфати и потребната соработка и обука.

(52) На 30 мај 2018 година, Комисијата и Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај ги сослушаа индонезиската DGCA и авиопревозниците *Sriwijaya Air*, *Wings Air* и *Susi Air*. Индонезиската DGCA ја претстави својата тековна организациона поставеност, вклучувајќи и детали за кадарот кој е ангажиран во нејзината Дирекција за пловидбеност и операции на воздухопловите, врз основа на расположливиот буџет за задачите за надзор врз безбедноста, кој постојано се зголемува, за обуката на инспектори, како и за селење во нови, модерни објекти. Индонезиската DGCA достави детали за резултатите од последната координирана оценска мисија на ICAO, која ICAO ја спроведе во октомври 2017 година, кои покажаа оценка од 80,34% за ефикасно спроведување. Индонезиската DGCA достави информации за состојбата и планирањето за спроведување на навигација заснована врз перформанси во 2017 и 2018 година, кои покажаа дека со време голем број на аеродроми ќе имаат постапки за PBN. Индонезиската DGCA во својата презентација достави и преглед на корективните мерки што се однесуваат на забелешките кои стручњаците ги наведоа за време на посетата на Унијата за процена на терен, во 2018 година. Утврдена е програма за подобрување врз основа на посетата на Унијата за процена на терен и на ICVM.

(53) За време на сослушувањето, индонезиската DGCA се обврза дека ќе ја известува Комисијата за мерките кои ги презема во врска со ревизиите на ICVM, кои ги спроведува ICAO во Индонезија и во врска со преостанатите забелешки од посетата на Унијата за процена на терен, од 2018 година. Покрај ова, индонезиската DGCA се обврза и на постојан дијалог за безбедноста, преку доставување на информации кои се однесуваат на безбедноста и преку дополнителни средби, ако и кога Комисијата смета дека е потребно.

(54) *Sriwijaya Air* е дел од *Sriwijaya Air Group*. *Sriwijaya Air* ги претстави своите планови за проширување на својата флота, од сегашните 37 воздухоплови на 42 до 2021 година, детали за постапката за вработување на пилоти и опис на областите на оперативни активности, обука и одржување. *Sriwijaya Air* достави информации за својот систем за

управување со безбедноста, постапката за анализа на податоците на лет и показателите на ефикасноста на безбедноста. Исто така, друштвото извести и за надзорните активности кои индонезиската DGCA ги спровела на *Sriwijaya Air*, во 2017 година, како и за состојбата со наодите кои произлегле од тие активности, од кои сите се затворени. *Sriwijaya Air* го претстави својот план на корективни мерки, кој е развиен врз основа на забелешките кои произлегле од посетата на Унијата за процена на терен, од 2018 година.

(55) *Wings Air* ја претстави структурата и функцијата на својот систем за управување со безбедноста и процесите кои се воспоставени со цел да се обезбеди безбедност на неговите операции. За време на сослушувањето, *Wings Air,* исто така, ги извести Комисијата и Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај за планот на корективните активности, кој е изработен врз основа на забелешките кои произлегле од посетата на Унијата за процена на терен, од 2018 година. Планот содржи корективни мерки засновани врз анализата на основните ризици од дадените забелешки. Освен тоа, *Wings Air* даде објаснување во врска со неговата истрага за неодамнешниот судир на земја на негов воздухоплов, како и за мерките за безбедност кои *Wings Air* ги презел веднаш после несреќата.

(56) *Susi Air* ја претстави организацијата, типот на активности и различноста на неговата работна снага и детали за постапката за вработување на пилоти, вклучувајќи ги и оние за обуката која се дава преку неговиот центар за обука. *Susi Air* ја нагласи сложената постапка за квалификации, ги објасни процедурите и политиките на друштвото кои се усвоени со цел да се обезбедат безбедни операции во далечните области на Папуа и изнесе детали за одржувањето и операциите. Воведен е е–SMS, со што е олеснето директното известување на настани што допринесува кон културата за безбедност. *Susi Air* извести за надзорните активности кои индонезиската DGCA ги извршила на *Susi Air* во 2017 година и за состојбата со наодите кои произлегле од овие активности, од кои сите се затворени. *Susi Air* го претстави планот за корективни активности кој е изработен врз основа на забелешките кои произлегле од посетата на Унијата за процена на терен.

(57) Комисијата со задоволство наведе дека, како одговорна несреќите кои се случиле во минатите години, индонезиската DGCA утврди пет приоритетни области за зголемено дејствување, разви соодветни мерки за ублажување и ги извести индонезиските авиопревозници за ова. Овие приоритетни области ги опфаќаат и излегувањата од полетно–слетната патеката. Во врска со ова, Комисијата ја охрабрува индонезиската DGCA систематски да врши анализа на основните ризици, кога се случуваат сериозни инциденти или несреќи, како и да обезбеди сите индонезиски авиопревозници да го сторат истото.

(58) Комисијата со задоволство го наведе планот на активности за забрзаното воведување на способности за PBN, кој го изготви индонезиската DGCA, во склад со препораките од извештајот од процената на Унијата на безбедноста и го нагласи значењето на делотворното спроведување на овој план на активности.

(59) Комисијата ја зема предвид подготвеноста на индонезиската DGCA да продолжи со тековната практика да биде домаќин на странски стручњаци во рамките на нејзината Дирекција за пловидбеност и операции на воздухопловите, со цел да ги обучи своите инспектори за што поефикасни инспекции на индонезиската воздухопловна индустрија, како и нејзината подготвеност да инвестира во таквото обучување.

(60) Комисијата истакна дека од клучна важност за индонезиските надлежни органи е да обезбеди дека капацитетите на индонезиската DGCA за надзор врз безбедноста и понатака

се доволни за ефективно справување со големината на индонезиската воздухопловна индустрија, особено во поглед на предвидениот растеж на истата. Комисијата ја има предвид посветеноста на индонезиската влада по тоа прашање.

(61) Врз основа на сите моментално расположливи информации, вклучувајќи ги и резултатите од посетата на Унијата на терен, во март 2018 година, и сослушувањето пред Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај, се процени дека постојат доволно докази за придржување кон важечките меѓународни стандарди за безбедност и препорачаната практика кај дел од индонезиската DGCA и авиопревозници кои имаат уверение од Индонезија.

(62) Согласно заедничките критериуми наведни во Анексот кон Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005, се смета дека списокот на Унијата на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамките на Унијата треба да се измени за да се избришат сите авиопревозници кои имаат уверение од Индонезија, од Анексот А кон Регулатива (ЕЗ) бр. 474/2006.

(63) Земјите–членки треба постојано да го проверуваат ефективното придржување кон соодветните меѓународни стандарди за безбедност и тоа преку давање предност на проверките на платформа кои треба да се вршат на авиопревозници кои добиле уверение во Индонезија, согласно Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012.

(64) Ако врз основа на кои било релевантни информации поврзани со безбедноста се утврди дека постојат непосредни ризици по безбедноста, како последица од недоволно придржување кон меѓународните стандарди за безбедност, Комисијата може да се обврзе да преземе понатамошни мерки согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005.

Авиопревозници од Либија

(65) На 20 април 2018 година, се одржа состанок за технички консултации помеѓу претставници од Комисијата, EASA, земја–членка и претставници од либиската влада и либиската Управа за цивилно воздухопловство ('LYCAA").

(66) На состанокот LYCAA достави ажурирани информации за напредокот во спроведувањето на Планот на ICAO за корективни активности, во областите за кои LYCAA бара техничка помош како и за планот за укинување на забраната на ЕУ. LYCAA повтори дека е одлучна да ги извршува своите меѓународни обврски во врска со безбедноста на воздухопловството. LYCAA извести дека таа интензивно работи на тоа и дека состојбата значително се подобрила.

(67) Комисијата искажува признание за напорите кои ги презема LYCAA и за фактот дека LYCAA се обврзува да соработува со Комисијата со цел да обезбеди ажурирани податоци за состојбата во врска со обврските за надзорот. Меѓутоа, LYCAA во презентацијата даде само ограничени информации, кои не беа доволно детални. Исто така, оперативното опкружување во Либија и понатака е многу тешко. На 30 април 2018 година, Комисијата испрати допис до LYCAA со кој побара дополнителни технички информации.

(68) Последната ревизија на ICAO беше во 2007 година, а делотворноста на спроведувањето изнесуваше 28.86. LYCAA работи на планот на корективните мерки. Комисијата и препорачува на Либија да биде домаќин на ревизија на ICAO за USOAP, како

еден важен чекор кон укинување на моменталната забрана за авиопревозници од Либија. Покрај ова, многу е важно оперативните потешкотии кои се резултат на тешката состојба со обезбедувањето да се решат на задоволителен начин. Заради тоа, Комисијата ја советува LYCAA да се сконцентрира на ревизијата на ICAO за USOAP. Во меѓувреме би можело да се соберат вредни информации за безбедноста и тоа од странски превозници кои би донеле одлука повторно да летаат во Либија.

(69) Комисијата, врз основа на сите моментално расположливи информации, вклучувајќи ги и информациите кои LYCAA ги достави на состанокот за технички консултации, одржан на 20 април 2018 година, смета дека не треба да се менува списокот на авиопревозници од Либија, кои се предмет на забрана за летање во рамките на Унијата.

(70) Согласно заедничките критериуми наведни во Анексот кон Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005, Комисијата смета дека, во оваа фаза, не постои основ за менување на списокот на Унијата на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамките на Унијата, што се однесува на авиопревозници од Либија.

Авиопревозници од Непал

(71) На 19 јануари 2018 година, се одржа состанок за технички консултации помеѓу претставници од Комисијата, EASA, земја–членка и претставници на надлежниот орган за цивилно воздухопловство на Непал ('CAAN'). CAAN ја поканија во Брисел со цел да ја извести Комисијата за напредокот во спроведувањето на меѓународните стандарди за безбедност во непалскиот воздухопловен систем.

(72) Комисијата последниот состанок со CAAN го организираше во ноември 2014 година. Во февруари 2014 година, се изврши посета на Унијата за процена на терен, при што се потврди слабо спроведување на меѓународните стандарди за безбедност. Согласно завршниот извештај од процената на Унијата на терен, од 2014 година, произлегоа повеќе забелешки во врска со прописите, постапките и практиките на CAAN во областа на издавањето на дозволи на персонал.

(73) На состанокот од 19 јануари 2018 година, CAAN достави информации за мерките кои се презеле за развој на националната законодавна рамка во согласност со меѓународните стандарди за безбедност и за подобрување на системот за надзор врз безбедноста во Непал, вклучувајќи ги и чекорите кои се преземаат за спречување на несреќи. За време на состанокот, Комисијата побара од CAAN да достави дополнителни информации.

(74) Со допис од 2 март 2018 година, CAAN и ги достави на Комисијата доказите за тоа што се направило за решавање на забелешките од посетата на Унијата за процена на терен, од февруари 2014 година.

(75) Исто така, меѓу другото, CAAN достави и информации за годишниот надзор и регулаторниот план за ревизија, за 2017 година, предложената програма за надзор врз безбедноста за 2018 година, листата за проверка на анализата на недостатоците во националната програма за безбедност, заедно со националната политика за безбедност и состојбата со спроведувањето на системот за управување со безбедноста (SMS) за непалските авиопревозници.

(76) Врз основа на сите моментално достапни информации, се чини дека CAAN остварила одреден степен на напредок во поглед на спроведувањето на меѓународните стандарди за безбедност. Меѓутоа, за сега нема доволно проверени информации како би можело во оваа фаза да се гарантира олеснување на оперативните ограничувања за авиопревозниците на Непал. Навистина, наводните подобрувања треба да се потврдат пред да може се донесе добро основана одлука за евентуално укинување на забраната за летање на авиопревозниците од Непал.

(77) Согласно заедничките критериуми наведни во Анексот кон Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005, Комисијата смета дека, во оваа фаза, не постои основ за менување на списокот на Унијата на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамките на Унијата, што се однесува на авиопревозници од Непал.

Авиопревозници од Русија

(78) Во текот на изминатиот период, Комисијата, EASA и надлежните органи на земјите–членки продолжија внимателно да ја следат ефикасноста на безбедноста на авиопревозниците кои имаат уверенија од Русија и кои летаат во рамките на Унијата, со давање на предност на прегледите на платформа, кои треба да се вршат на определени руски авиопревозници согласно Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012.

(79) На 26 април 2018 година, претставници на Комисијата, EASA и земја–членка се состанаа со претставниците на руската Сојузна агенција за воздушен сообраќај ('FATA'). Целта на овој состанок беше да се преиспита ефикасноста на безбедноста на руските авиопревозници врз основа на извештаите од (SAFA) прегледите на платформа за периодот помеѓу 9 април 2017 година до 8 април 2018 година, и да се утврдат случаите кои заслужуваат посебно внимание. Исто така, на овој состанок Комисијата се извести и за посебните мерки за надзор врз безбедноста, кои FATA ги презема во пресрет на Светското првенство во фудбал во 2018 (2018 FIFA World Cup).

(80) За време на состанокот, Комисијата подетално ги прегледа резултатите од SAFA за девет авиопревозници кои имаат уверение од Русија. Бидејќи, врз основа на прегледи на платформа не се утврдија никакви безбедносни недостатоци, FATA ја извести Комисијата за нејзините активности поврзани со надзорот врз безбедноста на овие авиопревозници, како и за принудните мерки кои ги презела против два од овие авиопревозника.

(81) Што се однесува на Светското првенство во фудбал во 2018 (2018 FIFA World Cup), FATA ја извести Комисијата за дополнителните мерки кои се преземаат со цел да се обезбеди безбедност на воздушниот сообраќај за време на првенството.

(82) Врз основа на сите досегашни достапни информации, вклучувајќи ги и информациите кои ги достави FATA на состанокот за технички консултации, одржан на 26 април 2018 година, се смета дека FATA има капацитет и е волна да ги отстрани безбедносните недостатоци на авиопревозниците кои имаат уверение од Русија. Врз таа основа, Комисијата заклучи дека нема потреба од сослушување на руските воздухопловни власти или кој било авиопревозник кој има уверение од Русија.

(83) Согласно заедничките критериуми наведни во Анексот кон Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005, се смета дека во оваа фаза не постои основа за изменување на списокот на

авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамките на Унијата, со вклучување на авиопревозници од Русија.

(84) Земјите–членки треба постојано проверуваат дали авиопревозниците од Русија ефективното се придржуваат кон меѓународните стандарди за безбедност и тоа преку давање предност на проверките на платформа согласно Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012. Ако се утврди, врз основа на овие прегледи, дека постојат непосредни ризици по безбедноста како последица од недоволно придржување кон меѓународните стандарди за безбедност, Комисијата може да се обврзе да преземе понатамошни мерки согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005.

Авиопревозници од Венецуела

(85) На 6 март 2017 година, авиопревозникот *Avior Airlines,* со уверение од Венецуела, поднесе барање до EASA за одобрение за авиопревозник од трета земја („TCO“ – Third Country Operator authorization). EASA изврши процена на барањето и заклучи дека дополнителната процена нема да резултира со издавање на одобрение за TCO на *Avior Airlines* и дека тој авиопревозник не ги исполнува важечките услови од Регулатива (ЕУ) бр. 452/2014. Затоа, на 4 октомври 2017 година, EASA го одби барањето од безбедносни причини.

(86) На 14 февруари 2017 година, Комисијата и Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај ги сослушаа цивилните воздухопловни власти на Венецуела ('INAC') и *Avior Airlines* согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005.

(87) Од информациите за време на сослушувањето, кои се темелат врз процената на EASA за добивање на одобрение за TCO, прегледот на платформа кој го извршија земјите–членки и информациите кои ги доставија INAC и *Avior Airlines*, се покажа дека INAC би требало дополнително да ги развие своите капацитети за преглед што се однесува на авиопревозниците за кои тие се надлежни и дека *Avior Airlines* не е во состојба да ги отстрани неговите безбедносни недостатоци.

(88) Согласно тоа, списокот на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамките на Унијата се измени со додавање на авиопревозникот *Avior Airlines* во Анексот кон Регулатива (ЕЗ) бр. 474/2006 ([49]).

(89) Од моментално достапните информации, кои се темелат врз наодите утврдени за време на прегледи на платформа (SAFA), се покажа дека постојат проверени докази за сериозни безбедносни недостатоци во дел на *Avior Airlines*. Нити *Avior Airlines* нити INAC не се во состојба да ги отстранат наведените безбедносни недостатоци, како што, меѓу другото, се докажа и со несоодветниот и недоволен план за поправни активности кој *Avior Airlines* го презентираше како одговор на наодите кои се утврдија за време на SAFA прегледите, и заради фактот дека просечниот сооднос на SAFA на венецуелските авиопревозници се влошил од октомври 2017 година.

(90) Заради повнимателно следење на состојбата, Комисијата ќе продолжи со консултациите со надлежните органи на Венецуела, согласно член 3(2) од Регулатива (ЕЗ) бр. 473/2006.

([49]) Регулатива за спроведување (ЕУ) 787/2007 на Комисијата, од 4 јули 2007 година со која се менува и дополнува Регулатива (ЕЗ) бр. 474/2006, што се однесува на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамките на Унијата, воведни изјави од (70) до (81) на Венецуела.

(91) Земјите–членки треба постојано да го проверуваат ефективното придржување кон соодветните меѓународни стандарди за безбедност и тоа преку давање предност на проверките на платформа кои треба да се вршат на авиопревозници кои добиле уверение во Нигерија, согласно Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012

(92) Ако врз основа на некоја релевантна информација поврзана со безбедноста се утврди дека постојат непосредни ризици по безбедноста како последица од недоволно придржување кон меѓународните стандарди за безбедност, Комисијата може да се обврзе да преземе понатамошни мерки согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005.

(93) Согласно заедничките критериуми наведни во Анексот кон Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005, се смета дека, во оваа фаза, не постојат основи за изменување на списокот на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамките на Унијата што се однесува на авиопревозници од Венецуела

(94) Мерките кои се предвидуваат во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот за безбедност на воздушниот сообраќај.

(95) Регулативата (ЕЗ) бр. 474/2006 треба заради тоа соодветно да се измени дополни

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

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

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

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

Член 2

Оваа регулатива влегува во сила на денот кој следи по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската Унија*.

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

Брисел, 14 јуни 2017 година.

За Комисијата
Во име на Претседателот
Виолета БУЛЦ
Член на Комисијата

АНЕКС А

СПИСОК НА АВИОПРЕВОЗНИЦИ КОИ ИМААТ ЗАБРАНА ЗА ЛЕТАЊЕ ВО РАМКИ НА УНИЈАТА, СО ИСКЛУЧОК НА ([50])

Назив на правниот субјект на авиопревозникот како што е наведено во неговото АОС (и неговиот трговски назив, доколку е различно)	Број на уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС) или број на уверение за работа	ICAO ознака на авиопревозник	Земја на оператор
(1)	(2)	(3)	(4)
AVIOR AIRLINES	ROI–RNR–011	ROI	Венецуела
BLUE WING AIRLINES	SRBWA–01/2002	BWI	Суринам
IRAN ASEMAN AIRLINES	FC–102	IRC	Исламска Република Иран
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Ирак
MED–VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Нигерија
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Зимбабве
Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Авганистан, вклучувајќи ги			**Исламска Република Авганистан**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Исламска Република Авганистан
KAM AIR	AOC 001	KMF	Исламска Република Авганистан
Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Ангола, со исклучок на TAAG *Angola Airlines*, ставен во Анекс Б, вклучувајќи ги			**Република Ангола**
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Република Ангола
AIR GICANGO	009	Непозната	Република Ангола
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Република Ангола
AIR NAVE	017	Непозната	Република Ангола
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Република Ангола
ANGOLA AIR SERVICES	006	Непозната	Република Ангола
DIEXIM	007	Непозната	Република Ангола
FLY540	AO 004-01 FLYA	Непозната	Република Ангола
GIRA GLOBO	008	GGL	Република Ангола
HELIANG	010	Непозната	Република Ангола
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Непозната	Република Ангола
MAVEWA	016	Непозната	Република Ангола

([50]) На авиопревозниците наведени во Анекс А може да им се дозволи да ги користат сообраќајните права преку закуп на воздухоплов со екипаж (wet-leased) од авиопревозник кој не е предмет на забрана за летање, под услов дека се исполнети соодветните стандарди за безбедност.

(1)	(2)	(3)	(4)
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Република Ангола
Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Република Конго, вклучувајќи ги			**Република Конго**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Република Конго
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Непозната	Република Конго
EMERAUDE	RAC06-008	Непозната	Република Конго
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC06-003	EKA	Република Конго
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Република Конго
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC06-014	Непозната	Република Конго
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Непозната	Република Конго
TRANS AIR CONGO	RAC06-001	TSG	Република Конго
Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Демократска Република Конго (DRC), вклучувајќи ги			**Демократска Република Конго (DRC)**
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Непозната	Демократска Република Конго (DRC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Непозната	Демократска Република Конго (DRC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Непозната	Демократска Република Конго (DRC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/2012	BUL	Демократска Република Конго (DRC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Непозната	Демократска Република Конго (DRC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Непозната	Демократска Република Конго (DRC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Непозната	Демократска Република Конго (DRC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Непозната	Демократска Република Конго (DRC)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/ TVC/2015	Непозната	Демократска Република Конго (DRC)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	Непозната	Демократска Република Конго (DRC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/ TVC/2012	Непозната	Демократска Република Конго (DRC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	Непозната	Демократска Република Конго (DRC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	Непозната	Демократска Република Конго (DRC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	KGO	Демократска Република Конго (DRC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/ TVC/2012	Непозната	Демократска Република Конго (DRC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Непозната	Демократска Република Конго (DRC)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/ TVC/2015	Непозната	Демократска Република Конго (DRC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/ TVC/2012	Непозната	Демократска Република Конго (DRC)

(1)	(2)	(3)	(4)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC0084/2010	Непозната	Демократска Република Конго (DRC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/073/2011	Непозната	Демократска Република Конго (DRC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/ TVC/0247/2011	Непозната	Демократска Република Конго (DRC)
Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Џибути, вклучувајќи ги			**Џибути**
DAALLO AIRLINES	Непознат	DAO	Џибути
Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Екваторијална Гвинеја, вклучувајќи			**Екваторијална Гвинеја**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Екваторијална Гвинеја
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Непозната	Екваторијална Гвинеја
Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Еритреја, вклучувајќи ги			**Еритреја**
ERITREAN AIRLINES	AOC Бр. 004	ERT	Еритреја
NASAIR ERITREA	AOC Бр. 005	NAS	Еритреја
Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Република Габон, со исклучок на Afrijet и SN2AG кои се ставени во Анекс Б, вклучувајќи ги			**Република Габон**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC -G/DSA	EKG	Република Габон
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC -G/DSA	LGE	Република Габон
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC -G/DSA	NRG	Република Габон
SKY GABON	009/MTAC/ANAC -G/DSA	SKG	Република Габон
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC -G/DSA	SVG	Република Габон
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC -G/DSA	Непозната	Република Габон
Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Киргистан, вклучувајќи ги			**Киргистан**
AIR BISHEK (поранешен EASTOK AVIA)	15	EAA	Киргистан
AIR MANAS	17	MBB	Киргистан
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Киргистан
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Киргистан
HELI SKY	47	HAC	Киргистан
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Киргистан
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Киргистан

(1)	(2)	(3)	(4)
S GROUP INTERNATIONAL (поранешен S GROUP AVIATION)	45	IND	Киргистан
SKY BISHEK	43	BIS	Киргистан
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Киргистан
SKY WAY AIR	39	SAB	Киргистан
TEZ JET	46	TEZ	Киргистан
VALOR AIR	07	VAC	Киргистан
Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Либерија.			**Либерија**
Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Либија, вклучувајќи ги			**Либија**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Либија
AIR LIBYA	004/01	TLR	Либија
BURAQ AIR	002/01	BRO	Либија
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Либија
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Либија
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Либија
PETRO AIR	025/08	PEO	Либија
Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Непал, вклучувајќи ги			**Република Непал**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Непознат	Република Непал
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Непознат	Република Непал
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Република Непал
FISHTAIL AIR	017/2001	Непознат	Република Непал
GOMO AIER	064/2010	Непознат	Република Непал
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Непознат	Република Непал
MAKALU AIR	057A/2009	Непознат	Република Непал
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Непознат	Република Непал
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Непознат	Република Непал
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Непознат	Република Непал
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Република Непал
SAURYA AIRLINES	083/2014	Непознат	Република Непал
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Република Непал
SIMRIK AIR	034/2000	Непознат	Република Непал
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Република Непал
SITA AIR	033/2000	Непознат	Република Непал
TARA AIR	053/2009	Непознат	Република Непал
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Република Непал
Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се			**Сао Томе и Принсипе**

(1)	(2)	(3)	(4)
одговорни за регулаторен надзор во Сао Томе и Принсипе, вклучувајќи ги			
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Сао Томе и Принсипе
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Сао Томе и Принсипе
Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Сиера Леоне, вклучувајќи ги			**Сиера Леоне**
AIR RUM, LTD	НЕПОЗНАТ	RUM	Сиера Леоне
DESTINY AIR SERVICES, LTD	НЕПОЗНАТ	DTY	Сиера Леоне
HEAVYLIFT CARGO	НЕПОЗНАТ	Непознат	Сиера Леоне
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	НЕПОЗНАТ	ORJ	Сиера Леоне
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	НЕПОЗНАТ	PRR	Сиера Леоне
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	НЕПОЗНАТ	SVT	Сиера Леоне
TEEBAH AIRWAYS	НЕПОЗНАТ	Непознат	Сиера Леоне
Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Судан, вклучувајќи ги			**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	Непознат	Република Судан
HELEJETIC AIR	57	HJT	Република Судан
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	TRQ001	Република Судан'

АНЕКС II

'АНЕКС Б (В)

СПИСОК НА АВИОПРЕВОЗНИЦИ КОИ ПРЕДМЕТ НА ОГРАНИЧУВАЊА НА ЛЕТАЊЕТО ВО РАМКИ НА УНИЈАТА ЗАЕДНИЦАТА ([51])

Назив на правниот субјект на авиопревозникот како што е наведено во неговото АОС (и неговиот трговски назив, доколку е различно)	Број на уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС) или број на уверение за работа	ICAO ознака на авиопревоз.	Земја на оператор	Тип на воздухоплов за кој важат ограничува.	Регистарски ознаки и, ако се познати, фабричкиот сериски број на воздухопловите за кои важат ограничувањата	Земја на регистрац.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Република Ангола	Целата флота, освен: воздухоплов тип Боинг B737-700, воздухоплов тип Боинг B777-200, воздухоплов тип Боинг B777-300, и воздухоплов тип Боинг B777-300ER	Целата флота, освен: воздухопловите од флотата од типот Боинг B737-700, како што е наведено во АОС; воздухопловите од флотата од типот Боинг B777-200, како што е наведено во АОС; воздухопловите од флотата од типот Боинг B777-300, како што е наведено во АОС и воздухопловите од флотата од типот Боинг B777-300ER, како што е наведено во АОС	Република Ангола
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Коморски Острови	Целата флота, со исклучок на: LET 410 UVP.	Целата флота, со исклучок на: D6-CAM (851336).	Коморски Острови
AFRIJET BUSINESS SERVICE ([52])	002/MTAC/ ANAC-G/DSA	ABS	Република Габон	Целата флота, со исклучок на: 2 воздухоплови од типот Falcon 50,	Целата флота, со исклучок на: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Република Габон

([51]) На авиопревозниците наведени во Анекс Б (В) може да им се дозволи да ги користат сообраќајните права преку закуп на воздухоплов со екипаж (wet-leased) од авиопревозник кој нема забрана за летање, под услов дека се исполнети соодветните стандарди за безбедност.

([52]) Afrijet е единствениот на кој му е дозволено да ги користи посебните воздухоплови кои се наведени за неговото тековно ниво на операции во рамките на Унијата.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
				2 воздухоплови од типот Falcon 900		
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	Република Габон	Целата флота, со исклучок на: 1 воздухоплов од типот Falcon 50, 2 воздухоплови од типот Challenger CL-601, 1 воздухоплов тип HS-125-800	Целата флота, со исклучок на: TR-AAG; ZS-AFG;	Република Габон; Република Јужна Африка
IRAN AIR	FS100	IRA	Исламска Република Иран	Сите воздухоплови од типот Fokker F100 и од типот Boeing B747	Воздухоплови од типот Fokker F100, како што е наведено во АОС; воздухоплови од типот Boeing B747, како што е наведено во АОС	Исламска Република Иран
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Демократска Народна Република Кореа	Цела флота со исклучок на: 2 воздухоплови од типот TU-204	Цела флота со исклучок на: P-632, P-633	Демократска Народна Република Кореа'

(1) На Afrijet му се дозволува да користи само одредени воздухоплови спомнати за неговото тековно ниво на операции во рамките на Унијата.

РЕГУЛАТОРНА КОМИСИЈА ЗА ЕНЕРГЕТИКА И ВОДНИ УСЛУГИ НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

16.

Регулаторната комисија за енергетика и водни услуги на Република Македонија, врз основа на член 24, став 1, точка 1, алинеја 16 и член 149 од Законот за енергетика („Службен весник на РМ“ бр. 96/2018), член 28 од Законот за акцизите („Службен весник на РМ“ бр. 32/2001, 50/2001, 52/2001, 45/2002, 98/2002, 24/2003, 96/2004, 38/2005, 88/2008, 105/2009, 34/10, 24/11, 55/11, 135/11, 82/13, 98/13, 43/14, 167/14, 188/14, 129/15, 154/15, 192/15, 23/16, 171/17 и 120/18), член 28 и 29 од Законот за данокот на додадена вредност („Службен весник на РМ“ бр. 44/99, 59/99, 86/99, 11/00, 08/2001, 21/2003, 19/2004, 33/2006, 45/2006, 101/2006, 114/2007, 103/2008, 114/2009, 133/2009, 95/10, 102/10, 24/11, 135/11, 155/12, 12/14, 112/14, 130/14, 15/15, 129/15, 225/15, 23/16, 189/16 и 198/18), Законот за животната средина („Службен весник на РМ“ бр. 53/2005, 81/2005, 24/2007, 159/2008, 83/209, 48/10, 124/10, 51/11, 123/12, 93/13, 187/13, 42/14, 44/15, 129/15, 192/15, 39/16 и 99/18) и Уредбата за начинот на утврдување, пресметување и уплатување на надоместокот за задолжителни резерви на нафта и нафтени деривати што се плаќаат при увоз и/или производство на нафтени деривати („Службен весник на РМ“ бр. 138/09, 52/11 и 51/14), на седницата одржана на 08.01.2019 година, донесе

О Д Л У К А
ЗА ОПРЕДЕЛУВАЊЕ НАЈВИСОКИ ЦЕНИ НА ОДДЕЛНИ НАФТЕНИ ДЕРИВАТИ УТВРДЕНИ СОГЛАСНО МЕТОДОЛОГИЈАТА

Член 1

Претпријатијата кои произведуваат деривати од нафта можат да ги формираат цените на одделни нафтени деривати така што највисоките производни цени да изнесуваат и тоа:

а) Моторни бензини		ден/лит
- ЕУРОСУПЕР БС - 95	до	23,197
- ЕУРОСУПЕР БС - 98	до	24,811
б) Дизел гориво		ден/лит
- ЕУРОДИЗЕЛ БС (Д-Е V)	до	27,196
в) Масло за горење		ден/лит
- екстра лесно 1 (ЕЛ-1)	до	26,504
г) Мазут		ден/кг
- М-1 НС	до	20,701

Член 2

Претпријатијата и другите правни и физички лица, што вршат промет на нафтени деривати и увозници (во натамошниот текст: претпријатија) ги формираат цените за одделни нафтени деривати така што:

А. Највисоките малопродажни цени (1 ГРУПА НА ЦЕНИ) да изнесуваат и тоа:

а) Моторни бензини		ден/лит
- ЕУРОСУПЕР БС - 95	до	58,50
- ЕУРОСУПЕР БС - 98	до	60,50
б) Дизел гориво		ден/лит
- ЕУРОДИЗЕЛ БС (Д-Е V)	до	55,00
в) Масло за горење		ден/лит
- екстра лесно 1 (ЕЛ-1)	до	43,50
г) Мазут		ден/кг
- М-1 НС	до	25,949

Б. Претпријатијата што вршат промет на нафтени деривати можат да ги формираат цените за одделни нафтени деривати во однос на највисоките цени од точката А на став 1 на овој член (1 ГРУПА НА ЦЕНИ), освен од подточката “г” и тоа: за 0,5 ден/лит пониски (2 ГРУПА НА ЦЕНИ), за 1,00 ден/лит пониски (3 ГРУПА НА ЦЕНИ) и за 1,5 ден/лит пониски (4 ГРУПА НА ЦЕНИ), согласно следната табела и да изнесуваат:

НАФТЕН ДЕРИВАТ	(2 ГРУПА НА ЦЕНИ) ден/лит	(3 ГРУПА НА ЦЕНИ) ден/лит	(4 ГРУПА НА ЦЕНИ) ден/лит
ЕУРОСУПЕР БС - 95	58,00	57,50	57,00
ЕУРОСУПЕР БС - 98	60,00	59,50	59,00
ЕУРОДИЗЕЛ БС (Д-Е V)	54,50	54,00	53,50
Е Л -1 - ЕКСТРА ЛЕСНО 1	43,00	42,50	42,00

Претпријатијата што вршат промет на нафтени деривати можат да вршат промет на секој дериват поодделно по една од цените утврдени за тој дериват во една од групите на цени определени согласно оваа одлука.

Цените од сите четири ценовни групи формирани согласно став 1 на овој член, освен цената за мазутот М-1 НС, важат франко пумпна станица, а цената на мазутот М-1 НС важи франко производител во земјата.

Во цените од сите четири ценовни групи формирани согласно став 1 на овој член, освен во цената за мазутот М-1 НС , содржани се и трошоците за превоз од 0,50 ден/литар.

Во малопродажните цени формирани согласно овој член содржан е данокот на додадена вредност согласно Законот.

Член 3

Во малопродажните цени утврдени со членот 2 од оваа Одлука содржан е надоместокот за финансирање на активностите во областа на животната средина кои согласно Законот за животната средина го плаќаат обврзниците утврдени со овој закон и тоа:

а) Моторни бензини		ден/лит
- ЕУРОСУПЕР БС - 95	до	0,080
- ЕУРОСУПЕР БС - 98	до	0,080
б) Дизел гориво		ден/лит
- ЕУРОДИЗЕЛ БС (Д-Е V)	до	0,030
в) Масло за горење		ден/лит
- екстра лесно 1 (ЕЛ-1)	до	0,040
г) Мазут		ден/кг
- М-1 НС	до	0,050

Член 4

Во малопродажните цени утврдени со членот 2 од оваа Одлука содржан е надоместокот за задолжителни резерви на нафта и нафтени деривати кои согласно Законот за задолжителни резерви на нафта и нафтени деривати го плаќаат обврзниците утврдени со овој закон при увоз и/или производство на нафтени деривати и тоа:

а) Моторни бензини		ден/лит
- ЕУРОСУПЕР БС - 95	до	0,890
- ЕУРОСУПЕР БС - 98	до	0,890
б) Дизел гориво		ден/лит
- ЕУРОДИЗЕЛ БС (Д-Е V)	до	0,300
в) Масло за горење		ден/лит
- екстра лесно 1 (ЕЛ-1)	до	0,300
г) Мазут		ден/кг
- М-1 НС	до	0,740

Член 5

Во малопродажните цени утврдени со членот 2 од оваа одлука акцизите кои ги плаќаат обврзниците согласно Законот изнесуваат и тоа:

а) Моторни бензини		ден/лит
- ЕУРОСУПЕР БС - 95	до	21,710
- ЕУРОСУПЕР БС - 98	до	21,790
б) Дизел гориво		ден/лит
- ЕУРОДИЗЕЛ БС (Д-Е V)	до	15,384
в) Масло за горење		ден/лит
- екстра лесно 1 (ЕЛ-1)	до	6,320
г) Мазут		ден/кг
- М-1 НС	до	0,100

Член 6

Во малопродажните цени утврдени согласно членот 2 од оваа одлука, трошоците на прометот на секој поодделен нафтен дериват од секоја ценовна група изнесуваат:

НАФТЕН ДЕРИВАТ	Ед. мерка	(1 ГРУПА НА ЦЕНИ)	(2 ГРУПА НА ЦЕНИ)	(3 ГРУПА НА ЦЕНИ)	(4 ГРУПА НА ЦЕНИ)
ЕУРОСУПЕР БС - 95	ден/лит	3,200	2,776	2,353	1,929
ЕУРОСУПЕР БС - 98	ден/лит	3,200	2,776	2,353	1,929
ЕУРОДИЗЕЛ БС (Д-Е V)	ден/лит	3,200	2,776	2,353	1,929
Е Л 1 - ЕКСТРА ЛЕСНО 1	ден/лит	3,200	2,776	2,353	1,929
МАЗУТ М-1 НС	ден/кг	0,400	0,400	0,400	0,400

Член 7

Оваа одлука влегува во сила со денот на донесувањето, а ќе се применува од 00:01 часот на 09.01.2019 година и истата ќе се објави во "Службен весник на Република Македонија" и на веб-страницата на Регулаторната комисија за енергетика и водни услуги на Република Македонија.

Бр. 02-13/1
8 јануари 2019 година
Скопје

Претседател,
Марко Бислимоски, с.р.

Службен весник на Република Македонија

www.slvesnik.com.mk contact@slvesnik.com.mk

Издавач: ЈП СЛУЖБЕН ВЕСНИК НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА, ц.о. – Скопје
бул. „Партизански одреди" бр. 29. Поштенски фах 51.
Директор и одговорен уредник – Мартин Костовски
телефон: +389-2-55 12 400
телефакс: +389-2-55 12 401

Претплатата за 2019 година изнесува 10.100 денари.
„Службен весник на Република Македонија" излегува по потреба.
Рок за рекламации: 15 дена.
Жиро-сметка: 300000000188798.
Депонент на Комерцијална банка, АД – Скопје.
Печат: Печатница ЕВРОПА 92 ДООЕЛ, Кочани.

ISSN 0354-1622
2019002