

A BIZOTTSÁG (EU) 2018/1866 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2018. november 28.)****a 474/2006/EK rendeletnek az Unióban működési tilalom vagy működési korlátozás alá tartozó légi fuvarozók listája tekintetében történő módosításáról****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról és az üzemeltető fuvarozó kiléte tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról, valamint a 2004/36/EK irányelv 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről szóló, 2005. december 14-i 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 4. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 474/2006/EK bizottsági rendelet ⁽²⁾ létrehozta az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját.
- (2) A 2111/2005/EK rendelet ⁽³⁾ 4. cikke (3) bekezdésének megfelelően egyes tagállamok és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (a továbbiakban: EASA) a lista frissítése szempontjából releváns információkat juttattak el a Bizottsághoz. Harmadik országok és nemzetközi szervezetek szintén szolgáltak releváns információkkal. Ezek alapján a lista frissítésre szorul.
- (3) A Bizottság közvetlenül vagy a szabályozási felügyeletért felelős hatóságokon keresztül értesítette az összes érintett légi fuvarozót azon főbb tényekről és megfontolásokról, amelyek alapján döntés születhet az Unión belüli működési tilalom rájuk való alkalmazásáról vagy a 474/2006/EK rendelet A. és B. mellékletében található listán szereplő légi fuvarozó kapcsán alkalmazott működési tilalom feltételeinek módosításáról.
- (4) A Bizottság az érintett légi fuvarozóknak lehetőséget biztosított arra, hogy betekintsenek a tagállamok által átadott dokumentumokba, írásbeli észrevételeket nyújtsanak be, és szóbeli beszámolót tartsanak a Bizottságnak és a 2111/2005/EK rendelettel létrehozott bizottságnak (a továbbiakban: repülésbiztonsági bizottság).
- (5) A Bizottság tájékoztatta a Repülésbiztonsági Bizottságot a 2111/2005/EK rendelet és a 473/2006/EK bizottsági rendelet ⁽⁴⁾ keretében megnyitott, Angola, Belarusz, Benin, Gambia, Indonézia, Mauritánia, Mexikó, Moldova, Nepál, Oroszország, Thaiföld, Venezuela és Zambia illetékes hatóságaival és légi fuvarozóival folyamatban lévő közös konzultációkról. A Bizottság emellett tájékoztatta a Repülésbiztonsági Bizottságot Afganisztán, Gabon, Kazahsztán, Líbia és Mozambik repülésbiztonsági helyzetéről.
- (6) Az EASA a külföldi légi járművek biztonsági értékelésére szolgáló program (SAFA) keretében a 965/2012/EU bizottsági rendeletnek ⁽⁵⁾ megfelelően végzett földi ellenőrzések elemzésének eredményeiről is tájékoztatta a Bizottságot és a Repülésbiztonsági Bizottságot.

⁽¹⁾ HL L 344., 2005.12.27., 15. o.

⁽²⁾ A Bizottság 474/2006/EK rendelete (2006. március 22.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. fejezetében említett közösségi listájának létrehozásáról (HL L 84., 2006.3.23., 14. o.).

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2111/2005/EK rendelete (2005. december 14.), HL L 344., 2005.12.27., 15. o.

⁽⁴⁾ A Bizottság 473/2006/EK rendelete (2006. március 22.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. fejezetében említett közösségi listája végrehajtási szabályainak megállapításáról, HL L 84., 2006.3.23., 8. o.

⁽⁵⁾ A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról, HL L 296., 2012.10.25., 1. o.

- (7) Az EASA tájékoztatta továbbá a Bizottságot és a Repülésbiztonsági Bizottságot a 474/2006/EK bizottsági rendelet szerinti tilalom alá tartozó harmadik országokban végrehajtott technikai segítségnyújtási projektekről. Az EASA tájékoztatást adott a harmadik országok polgári repülési hatóságai igazgatási és műszaki képességének javítását célzó és a hatályos nemzetközi polgári repülési biztonsági előírások be nem tartásának kiküszöbölésére irányuló további technikai segítségnyújtási és együttműködési tervekről, illetve az ilyen irányú kérelmekről. A tagállamok felkérést kaptak arra, hogy ezekre a kérelmekre a Bizottsággal és az EASA-val egyeztetve kétoldalú kapcsolatfelvétel keretében reagáljanak. E tekintetben a Bizottság ismételten jelezte, hogy fontos, hogy a nemzetközi légiközlekedési közösség – elsősorban a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) SCAN-adatbázisán (Safety Collaborative Assistance Network) keresztül – értesüljön az Unió és tagállamai által harmadik országoknak biztosított technikai segítségnyújtásról, amely a repülésbiztonság javítását szolgálja világszerte.
- (8) Az Eurocontrol tájékoztatta a Bizottságot és a Repülésbiztonsági Bizottságot a SAFA és a harmadik országbeli üzemben tartókra (TCO) vonatkozó riasztórendszerek státuszával kapcsolatos új fejleményekről és a tilalom alá eső légi fuvarozókra vonatkozó figyelmeztető jelzések legfrissebb statisztikáiról.

Uniós légi fuvarozók

- (9) Az uniós légi fuvarozók légi járművein végzett földi ellenőrzésekből és az EASA szabványosítási vizsgálataiból származó adatok EASA általi elemzése, valamint a nemzeti légiközlekedési hatóságok által végzett specifikus ellenőrzések és vizsgálatok eredményei alapján több tagállam végrehajtott intézkedéseket hozott, amelyekről tájékoztatták a Bizottságot és a Repülésbiztonsági Bizottságot. Bulgária és Málta a Bulgáriában és Máltán engedélyezett légi fuvarozók tekintetében meghozott intézkedésekről tájékoztatták a Bizottságot és a Repülésbiztonsági Bizottságot.
- (10) A tagállamok megerősítették, hogy készen állnak a szükséges módon fellépni, amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy az uniós légi fuvarozók esetében a vonatkozó biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn.

Angola légi fuvarozói

- (11) 2018. április 30-i levelében a Bizottság Angola illetékes hatóságától, az *Instituto Nacional de Aviação Civil*-től (a továbbiakban: INAVIC) kérte a dokumentumok és a végrehajtandó intézkedések jegyzékét.
- (12) Az INAVIC az összes kért dokumentációt időben benyújtotta. Az EASA megvizsgálta az INAVIC által benyújtott dokumentációt, és arra a következtetésre jutott, hogy az egyértelműen és jól strukturált. Ezen túlmenően az INAVIC által kiadott üzembentartási engedélyek és üzemeltetési előírások másolatai összhangban voltak az ICAO által előírt formátummal. Az INAVIC jó áttekintést nyújtott az angolai légi fuvarozók repülési műveletekkel („OPS”) és légialkalmassággal („AIR”) kapcsolatos területeken gyakorolt biztonsági felügyelete során tett megállapításokat követő intézkedésekről.
- (13) Az INAVIC 2015 óta frissítette az eljárásait és szabályozásait, főként a repülési műveletekkel összefüggő, valamint a légialkalmassági és a repülőorvosi területeken. Továbbá az INAVIC – a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásokkal összhangban – aktívan tájékoztatta az ICAO-t a korrekciós intézkedési tervének frissítéseiről.
- (14) Az angolai felügyeleti tevékenységek részletesebb és tényeken alapuló megértése érdekében a Bizottság felkérte az INAVIC-ot, hogy nyújtsa be az üzembentartási engedélyekről szóló újraérvényesítési ellenőrzésekre vagy auditokra vonatkozó jelentéseket, ideértve a *Sonair*, az *Air Jet* és a *Heli Malongo* légi fuvarozókra vonatkozó megállapítások és az alkalmazott nyomkövetési intézkedések részletes leírását.
- (15) E jelentéseket megküldték az EASA-nak, amely megállapította, hogy a bennük foglalt adatok relevánsak és lényegüket tekintve jó minőségűek. E jelentések azt is bizonyították, hogy az érintett légi fuvarozók az INAVIC megállapításai alapján megfelelő korrekciós intézkedéseket hajtottak végre.
- (16) Az INAVIC arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy két új légi fuvarozónak, nevezetesen a *Bestflya Aircraft Management*-nek és az *SJL*-nek adott ki engedélyt. Az INAVIC arról is tájékoztatta a Bizottságot, hogy hét légi fuvarozó, nevezetesen az *Air Nave*, az *Air26*, az *Angola Air Services*, a *Diexim*, a *Fly540*, a *Gira Globo* és a *Mavewa* már nem rendelkezik érvényes üzembentartási engedéllyel.

- (17) A jelenleg rendelkezésre álló információk alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az INAVIC haladást ért el a nemzetközi biztonsági előírások végrehajtása terén. Azonban mielőtt az angolai légi fuvarozókra vonatkozó tilalom feloldásáról szóló határozat megszülethet, az INAVIC-nél és kiválasztott angolai légi fuvarozóknál tett uniós helyszíni értékelő látogatás során is ellenőrizni kell az előrehaladást.
- (18) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján tehát a Bizottság úgy véli, hogy a jelenlegi állás szerint az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját módosítani kell, és annak tartalmaznia kell az új légi fuvarozókat, azaz a *Bestflya Aircraft Management*-et és *SJL*-t. Az *Air Nave*, az *Air26*, az *Angola Air Services*, a *Dixim*, a *Fly540*, a *Gira Globo* és a *Mavewa* légi fuvarozókat törölni kell a 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből, mivel már nem rendelkeznek érvényes üzembentartási engedéllyel.

Belarusz légi fuvarozói

- (19) 2018. szeptember 17-én, az EASA által a TCO engedélyezési eljárás keretében feltárt biztonsági hiányosságok miatt a Bizottság a 473/2006 rendelet 3. cikkének (2) bekezdése alapján konzultációkat kezdett Belarusz Légiközlekedési Hivatalával (a továbbiakban: AD-BLR).
- (20) 2018. november 8-án a Bizottság, az EASA és az AD-BLR képviselői technikai ülést tartottak. Az ülés során a Bizottság hangsúlyozta annak fontosságát, hogy megfelelő és rendszeres tájékoztatást kapjon a repülésbiztonsági felügyeleti tevékenységeiről. Az AD-BLR felvázolta az EASA által a TCO engedélyezési eljárás és a monitoring tevékenységek keretében feltárt biztonsági hiányosságok kiküszöbölése érdekében hozott korrekciós intézkedéseket. Az AD-BLR nem szolgáltatott elegendő információt a felügyeleti tevékenységek tervezéséről és eredményeiről, noha ezeket az információkat már a konzultációk megindításakor kérték. Tekintettel arra, hogy a TCO engedélyezési eljárás során a Belaruszban engedélyezett egyes kérelmezők esetében – főként biztonsági hiányosságok miatt – nehézségek merültek fel, a Bizottság ismételten hangsúlyozta annak fontosságát, hogy az AD-BLR a biztonsági kötelezettségei ellátása során betartsa a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásokat.
- (21) A meglévő biztonsági hiányosságokra tekintettel a Bizottság a 2111/2005/EK rendelet 7. cikkével összhangban meghallgatásra hívta az AD-BLR-t, amelyre 2018. november 13-án került sor. Az említett meghallgatáson az AD-BLR általános tájékoztatást adott a Bizottságnak és a Repülésbiztonsági Bizottságnak a belarusz légiközlekedési ágazatról, a felügyeleti tevékenységek céljára rendelkezésre álló személyzetről, valamint arról, hogy Belarusz miként vizsgálja ki a baleseteket. Az AD-BLR továbbá tájékoztatást adott a belarusz repülésbiztonsági felügyelet helyzetéről, utalva az ICAO szerint kritikus elemekre. Az AD-BLR megismételte az EU-val való szoros együttműködésre irányuló felhívását, és tájékoztatást adott néhány uniós rendelet végrehajtásának megkezdéséről, különösen a légialkalmassággal és a légi jármű-üzembentartással kapcsolatban. Bízva abban, hogy tevékenységeit a nemzetközi biztonsági előírásoknak teljes mértékben megfelelően végzi, az AD-BLR felkérte az EU-t, hogy tegyen értékelő látogatást annak érdekében, hogy jobb rálátást kapjon a belarusz biztonsági felügyeleti rendszerre.
- (22) A Bizottság úgy véli, hogy a dokumentált információk hiánya és a hivatalos konzultációk megindítása óta nehézkesen folyó információcsere megnehezíti annak értékelését, hogy az AD-BLR hogyan látja el kötelezettségeit. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a Repülésbiztonsági Bizottság következő ülése előtt uniós helyszíni értékelő látogatást kell tenni.
- (23) Ezen túlmenően a Bizottság úgy véli, hogy a Belarusz területén engedélyezett egyetlen, menetrend szerint közlekedő személyszállító légi fuvarozó, a *BELAVIA SAFA* általi földi ellenőrzésének eredményei a jelenlegi állás szerint nem vetnek fel konkrét biztonsági aggályokat a légi fuvarozóval szemben. A teherszállítási műveleteket végző légi fuvarozókkal kapcsolatban az EASA már hozott végrehajtási intézkedéseket a *JSC Aircompany Grodno* és a *Transaviaexport Airlines* ellen.
- (24) Annak ellenére, hogy egyértelmű, hogy a különböző azonosított hiányosságokat ki kell javítani, azok még nem tekinthetők olyan természetűnek, amely indokolná Belarusz légi fuvarozóinak a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe történő felvételét.
- (25) A jelenleg elérhető információk alapján, a 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumokkal összhangban tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját a belarusz légi fuvarozók vonatkozásában a jelenlegi állás szerint nem indokolt módosítani.
- (26) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint előre sorolva a Belaruszban engedélyezett légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseket – továbbra is ellenőrizniük kell a megfelelő biztonsági előírások Belarusz által történő tényleges betartását.

- (27) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedések meghozatalára kényszerülhet.

Benin légi fuvarozói

- (28) 2017 májusában a Bizottság törölte a 474/2006/EK rendelet ⁽¹⁾ A. mellékletéből a benini hatóság ellenőrzése alá tartozó valamennyi légi fuvarozót.
- (29) A Bizottság 2018. szeptember 14-i levelében kérte az *Agence Nationale de l'Aviation Civile du Bénin*-től (a továbbiakban: ANAC Bénin) azon dokumentumainak jegyzékét, amelyek a hatósága felépítését, felügyeleti rendszerét és tevékenységeit érintik, beleértve az uniós üzembentartási engedélyek birtokosainak és azok nyilvántartásba vett légi járműveinek jegyzékét, valamint a meghozott végrehajtási intézkedéseket.
- (30) 2018. október 15-én az ANAC Bénin rendelkezésre bocsátotta a kért információkat, beleértve az ANAC Bénin belső szervezetét, a személyzet képzését, a képzési politikát, a felügyeleti eljárást, az eseménybejelentő rendszert, valamint az engedélyek kibocsátására és érvényesítésére vonatkozó eljárást érintő részleteket is.
- (31) A benyújtott dokumentumok arról is beszámoltak, hogy az ANAC Bénin két légi fuvarozó, nevezetesen az *Air Taxi Bénin* és az *ASAB* működését engedélyezte.
- (32) A Bizottság arra ösztönzi az ANAC Bénint, hogy rendszeresen tegyen jelentést a nemzetközi biztonsági előírások végrehajtásának folyamatos javításáról, valamint minden új kapcsolódó információról, különösen az új légi fuvarozók engedélyezését illetően.
- (33) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumokkal összhangban tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját a benini légi fuvarozók vonatkozásában a jelenlegi állás szerint nem indokolt módosítani.

Gambia légi fuvarozói

- (34) Gambiai légi fuvarozók soha nem szerepeltek a 474/2006/EK rendelet A. mellékletében. A Bizottság 2018. augusztus 24-i levelében kérte a gambiai polgári légiközlekedési hatóságot (a továbbiakban: CAAG), hogy nyújtsa be azon dokumentumait, amelyek a hatóság felépítését, felügyeleti rendszerét és tevékenységeit érintik, beleértve az uniós üzembentartási engedélyek birtokosainak és azok nyilvántartásba vett légi járműveinek jegyzékét, valamint a meghozott végrehajtási intézkedéseket. A CAAG 2018. szeptember 28-án adta át a kért információkat.
- (35) A CAAG arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy abban az időben az országban senki sem rendelkezett üzembentartási engedéllyel, és hogy a légijármű-nyilvántartás 18 légi járművet tartalmazott. A szóban forgó légi járművek közül több hangárban áll, mások pedig már nem működnek.
- (36) A *Sonnig International Private Jets Gambia – SIPJ(G)* légi fuvarozó tekintetében a CAAG megerősítette, hogy az 2017 augusztusa óta nem rendelkezik érvényes gambiai üzembentartási engedéllyel.
- (37) Ugyanebben a levélben a CAAG arról is beszámolt, hogy az ICAO USOAP-CMA programja keretében az ICAO 2018. július 16. és 26. között ICAO biztonságfelügyeleti ellenőrzést végzett. A CAAG kötelezettséget vállalt arra, hogy a Bizottság rendelkezésére bocsátja az ellenőrzési jelentést, amint az rendelkezésre áll. A 2005. évi korábbi ellenőrzések eredményei azt mutatják, hogy az eredményes végrehajtás összességében 78,46 %-os.
- (38) Ezen információk alapján a Bizottság úgy véli, hogy nincs arra utaló jel, hogy a CAAG ne tudná teljesíteni a biztonsági felügyeletre vonatkozó nemzetközi kötelezettségeit.
- (39) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumokkal összhangban tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját a gambiai légi fuvarozók vonatkozásában a jelenlegi állás szerint nem indokolt módosítani.

⁽¹⁾ A Bizottság (EU) 2017/830 végrehajtási rendelete (2017. május 15.) a 474/2006/EK rendeletnek az Unióban működési tilalom vagy működési korlátozás alá tartozó légi fuvarozók listáját tekintetében történő módosításáról, HL L 124., 2017.5.17., 3. o., a Beninről szóló (12)–(19) preambulumbekendés.

Indonézia légi fuvarozói

- (40) 2018 júniusában az összes indonéz légi fuvarozó törlésre került a 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből ⁽¹⁾. Az indonéz repülésbiztonsági felügyelet további nyomon követése érdekében a Bizottság és az Indonézia Polgári Légiközlekedési Igazgatóság (a továbbiakban: indonéz DGCA) folytatta a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése szerinti konzultációkat. A Bizottság figyelemmel kíséri az indonéz DGCA által az indonéz repülésbiztonsági felügyeleti rendszer nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelése terén elért haladást. Ezzel összefüggésben 2018. szeptember 26-i levelében az indonéz DGCA kiegészítő információkat szolgáltatott a Bizottságnak, és naprakész tájékoztatást adott a 2018 májusa és 2018 augusztusa közötti időszakra vonatkozó indonéz repülésbiztonsági felügyeleti tevékenységekről, valamint a közösen elfogadott korrekciós intézkedési tervről.
- (41) Ez az információ tartalmazta az Indonéziában engedélyezett légi fuvarozók, a nyilvántartásba vett légi járművek és a repülésbiztonsági felügyeleti tevékenységek jegyzékét, az indonéz DGCA által hozott végrehajtási intézkedések jegyzékét, a 2018. márciusi uniós helyszíni értékelő látogatás eredményekén hozott korrekciós intézkedési tervek aktualizált állását, a teljesítményalapú navigációval (PBN) kapcsolatos cselekvési terv végrehajtásával és az indonéz DGCA-nak nyújtott technikai segítséggel kapcsolatos tájékoztatást.
- (42) Ami a légi fuvarozók, a légi járművek és a felügyeleti tevékenységek listáját illeti, az említett időszakban az indonéz DGCA egy új, 121. rész szerinti üzemeltetési engedélyt, valamint két új, 135. rész szerinti üzemeltetési engedélyt adott ki.
- (43) Ami a megtett végrehajtási intézkedéseket illeti, az indonéz DGCA két (egy 121. rész és egy 135. rész szerinti) üzemeltetési engedélyt felfüggesztett, egy hitelesítésről szóló igazolást visszavont, egy 135. rész szerinti légijármű-üzemeltetési engedéllyel rendelkező szervezettel kapcsolatban pedig közigazgatási szankciót hozott. Ezen túlmenően a 2018 márciusában tett uniós értékelő látogatás során azonosított problémák nyomán az indonéz DGCA megtette az első lépéseket annak érdekében, hogy megerősítse az engedélyezés orvosi részének felügyeletét azáltal, hogy felfüggesztette két akkreditált repülőorvos-szakértői szakszolgálati engedély jogosultjait.
- (44) A teljesítményalapú navigációval kapcsolatos ajánlást is figyelembe vették. 2018 végére Indonézia várhatóan a 25 nemzetközi repülőtér közül 23-ban hajt végre kiemelt feladatként teljesítményalapú navigációval kapcsolatos eljárásokat. A teljesítményalapú navigáció végrehajtása terén a belföldi és távoli repülőtereken is előrelépés tapasztalható, de nem azonos ütemben.
- (45) Az indonéz DGCA a 2017-ben lezajlott ICAO-koordinált hitelesítési missziót követően hozott korrekciós intézkedésekről is tájékoztatta a Bizottságot. 2018. július 25-én az ICAO felülvizsgálta a légialkalmasság területét érintő korrekciós intézkedési tervet. Az ICAO teljes mértékben vagy részben elfogadta az összes korrekciós intézkedést.
- (46) A *Lion Air JT610* légi járatának 2018. október 29-i halálos balesetét követően az indonéz DGCA 24 órán belül felvette a kapcsolatot a Bizottsággal, és továbbra is tájékoztatást nyújt, többek között azokról a megelőző intézkedésekről is, amelyeket a balesetet követően az olyan üzemben tartók hoztak, amelyek azonos típusú repülőgépeket használnak (a *Garuda 1* ilyen légi járművet, a *Lion Air* pedig 10 ilyen légi járművet üzemeltet).
- (47) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumokkal összhangban tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját az indonéz légi fuvarozók vonatkozásában a jelenlegi állás szerint nem indokolt módosítani.
- (48) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint előre sorolva az Indonéziában engedélyezett légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseket – továbbra is ellenőrizniük kell a megfelelő biztonsági előírások Indonézia által történő tényleges betartását.
- (49) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedések meghozatalára kényszerülhet.

Mauritánia légi fuvarozói

- (50) 2012 decemberében a Bizottság törölte a 474/2006/EK rendelet ⁽²⁾ A. mellékletéből a mauritániai hatóság ellenőrzése alá tartozó valamennyi légi fuvarozót.

⁽¹⁾ A Bizottság (EU) 2018/871 végrehajtási rendelete (2018. június 14.) a 474/2006/EK rendeletnek az Unióban működési tilalom vagy működési korlátozás alá tartozó légi fuvarozók listája tekintetében történő módosításáról, HL L 152., 2018.6.15., 5. o., az Indonéziáról szóló (40)–(64) preambulumbekzdés.

⁽²⁾ A Bizottság 1146/2012/EU végrehajtási rendelete (2012. december 3.) a Közösségen belüli működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról, HL L 333., 2012.12.5., 7. o., a Mauritániáról szóló (71)–(81) preambulumbekzdés.

- (51) A Bizottság 2018. augusztus 30-i levelében kérte Mauritánia illetékes hatóságát, az *Agence Nationale de l'Aviation Civile*-t (a továbbiakban: mauritániai ANAC), hogy nyújtsa be azon dokumentumait, amelyek a hatósága felépítését, felügyeleti rendszerét és tevékenységeit érintik, beleértve az uniós üzembentartási engedélyek birtokosainak és azok nyilvántartásba vett légi járműveinek jegyzékét, valamint a meghozott végrehajtási intézkedéseket.
- (52) 2018. október 10-én a mauritániai ANAC rendelkezésre bocsátotta a kért – többek között a szervezeti felépítésről és a személyzetről, az üzembentartási engedélyek birtokosairól és az üzemeltetési engedélyekről, a Mauritániában nyilvántartásba vett légi járműről, a repülésbiztonsági felügyeleti tevékenységek eredményeiről, a végrehajtási intézkedésekről, valamint a 2016 óta bekövetkezett eseményekről és balesetekről szóló – információkat.
- (53) A mauritániai ANAC arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a Mauritániában két légi fuvarozó, nevezetesen az állami légitársaságként működő, nouakchotti székhelyű *Mauritania Airlines*, és légitaxi-szolgáltatást nyújtó *Class Aviation* rendelkezik engedéllyel.
- (54) A Bizottság arra ösztönzi a mauritániai ANAC-ot, hogy rendszeresen számoljon be a nemzetközi biztonsági előírások végrehajtásának folyamatos javításáról.
- (55) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumokkal összhangban tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját a mauritániai légi fuvarozók vonatkozásában a jelenlegi állás szerint nem indokolt módosítani.

Mexikó légi fuvarozói

- (56) A mexikói légi fuvarozók soha nem szerepeltek a 474/2006/EK rendelet A. mellékletében. A mexikói légi fuvarozó *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* 2018. május 18-án, Kubában bekövetkezett halálos balesetét követően a Bizottság felvette a kapcsolatot a mexikói *Dirección General de Aeronáutica Civil*-lel (a továbbiakban: mexikói DGAC Mexikó), hogy részletes tájékoztatást kapjon. A mexikói DGAC szerint a *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* üzembentartási engedélyét felfüggesztették, majd ezt követően a felfüggesztést 2018. augusztus 29-én, a mexikói DGAC által végzett vizsgálatokat követően feloldották. Maga a baleset, valamint az üzembentartási engedély felfüggesztése és a felfüggesztés feloldása közötti rövid idő aggályokat keltett a mexikói DGAC repülésbiztonsági felügyeletének működésével kapcsolatban. A fenti baleseten kívül számos jel utal arra, hogy a mexikói repülésbiztonsági szint csökkent, mivel 2018 folyamán nőtt a balesetek és a súlyos repülésesemények száma.
- (57) 2018. október 16-án a Bizottság, az EASA és mexikói DGAC képviselői technikai ülést tartottak. Az ülés során a mexikói DGAC releváns információkkal szolgált a szerkezetéről, az engedélyezési, tanúsítási és felügyeleti tevékenységeiről, a biztonságfelügyeletért felelős személyzetről, valamint a felügyeleti eljárásokról és a jogi keretről. A mexikói DGAC kifejtette továbbá, hogy milyen okokból oldották fel a *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* üzembentartási engedélyének felfüggesztését.
- (58) A Bizottság megállapította, hogy 2017-ben a mexikói légiközlekedési ágazat gyorsan növekedett, különösen a nyilvántartásba vett légi járművek, a légi fuvarozók és az útvonalak száma tekintetében, és aggályainak adott hangot a mexikói DGAC megfelelő biztonsági felügyeleti tevékenység ellátására vonatkozó képességével kapcsolatban. A mexikói DGAC azt válaszolta, hogy megítélése szerint rendelkezik a szükséges kapacitással, és hangsúlyozta, hogy egy nagy fuvarozó (*Mexicana de Aviación*) csődöt jelentett, és hogy az új légi fuvarozók (például a *Volaris* és az *Aerjet*) ugyanazt a légijármű-modellt alkalmazzák. Következésképpen a mexikói DGAC szerint a nyilvántartásba vett légi járművek számának növekedése nem gyakorol jelentős hatást a mexikói DGAC felügyeleti képességei tekintetében.
- (59) A *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* tekintetében a mexikói DGAC kifejtette, hogy a *Global Air* fellebbezést nyújtott be az üzembentartási engedélyének felfüggesztéséről és a mexikói DGAC által bevezetett különleges ellenőrzési rendszer ellen. A bírósági eljárás végén a *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* kérelmezte légi járművei nyilvántartásba vételének és üzembentartási engedélyének törlését. A kérelem eredményeként a *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* nem rendelkezik a Mexikóban való működéshez szükséges engedéllyel.
- (60) Ezen az ülésen és a Bizottság kérésére a mexikói DGAC tájékoztatást nyújtott továbbá az elmúlt 5 évben bekövetkezett balesetekről és súlyos eseményekről, valamint a 2017-ben és 2018-ban hozott felfüggesztések, visszavonások és egyéb végrehajtási intézkedések számáról. A mexikói DGAC eljuttatta továbbá a Bizottsághoz a *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* Kubában történt balesetét követően végzett kiegészítő vizsgálatok megállapításait és a korrekciós intézkedési terveket, valamint három másik mexikói légi fuvarozóra vonatkozó megállapításokat és korrekciós intézkedési terveket.

- (61) A lefolytatott konzultációk és a rendelkezésre bocsátott információk alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a mexikói DGAC jelenleg kellően folyamatosan látja el a felügyeleti tevékenységét (pl. az üzembentartási engedélyek két évente történő megújítása). Úgy tűnik, hogy a mexikói légi közlekedési jogi keret átfogó jellegű, és összhangban van a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásokkal. A mexikói légi fuvarozók esetében végzett SAFA földi ellenőrzések eredményei a jelenlegi állás szerint nem vetnek fel konkrét biztonsági aggályokat.
- (62) A jelenleg rendelkezésre álló információk – többek között a 2018. október 16-i technikai konzultációs találkozó során és azt követően nyújtott információk – alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a mexikói DGAC a jelenlegi állás szerint rendelkezik a biztonsági hiányosságok kezeléséhez szükséges képességekkel és szándékkal.
- (63) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listájára a jelenlegi állás szerint nem indokolt mexikói légi fuvarozókat felvenni.
- (64) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedések meghozatalára kényszerülhet.

Moldova légi fuvarozói

- (65) A Bizottság 2018. szeptember 27-i levelében tájékoztatta a Moldovai Polgári Légiközlekedési Hatóságot (a továbbiakban: CAAM) a CAAM által engedélyezett légi fuvarozókkal kapcsolatos egyes biztonsági aggályokról. Ezzel egyidőben a Bizottság a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése értelmében a konzultációk megkezdéséről értesítette a CAAM-ot.
- (66) 2018. október 12-én a CAAM tájékoztatást nyújtott a Bizottságnak a Moldovában engedélyezett légi fuvarozók tekintetében az elmúlt három évben végzett felügyeleti tevékenységekről, valamint az *Air Moldova* légi fuvarozó tekintetében végzett felügyeletről.
- (67) A jelenleg rendelkezésre álló információk, köztük a TCO-engedélyek EASA által végzett értékelése, továbbá a SAFA-programon belül a tagállamok által végzett földi ellenőrzések, valamint a CAAM által szolgáltatott információk alapján a Bizottság úgy véli, hogy a CAAM-nak tovább kell fejlesztenie felügyeleti kapacitását azon légi fuvarozók tekintetében, amelyek tekintetében engedélyezési és felügyeleti hatásköre van.
- (68) 2018. október 29-én a Bizottság, az EASA, a CAAM és az *Air Moldova* képviselői technikai ülést tartottak. A megbeszélés során a CAAM beszámolt felügyeleti tevékenységéről, ezen belül is műszaki szakemberek felvételére és kiképzésére irányuló tervéről, valamint a felügyeleti tevékenysége fejlesztésére irányuló stratégiai megközelítéséről. Az *Air Moldova* információt szolgáltatott arról, hogy hogyan kezelte a vállalat megfelelő biztonsági kultúrájának feltételezett hiányára utaló aggályokat, amelyeket egyes SAFA-megállapítások alapján vetettek fel.
- (69) Az azonosított biztonsági hiányosságokra tekintettel a Bizottság a 2111/2005/EK rendelet 7. cikkével összhangban felkérte a CAAM-ot, valamint az *Air Moldova* és az *Aerotranscargo* légi fuvarozót a Repülésbiztonsági Bizottság előtti meghallgatáson való részvételre. E meghallgatásra 2018. november 13-án került sor. A CAAM ismertette szervezeti felépítését, beleértve az általa foglalkoztatott munkaerővel kapcsolatos adatokat is, és tájékoztatást nyújtott a moldovai polgári légi közlekedési jogi keretről és annak jövőbeli változásokról, beleértve „Az Európai Unió és tagállamai, valamint a Moldovai Köztársaság között a közös légtér létrehozásáról létrejött megállapodás”⁽¹⁾ végrehajtását. A CAAM által nyújtott információk szerint 2018-ban tizennégy uniós jogalkotási aktust ültettek át a moldovai nemzeti jogba, és 2019 folyamán további tizenhét jogszabályt terveznek átültetni.
- (70) A meghallgatás során a CAAM vállalta, hogy folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot felügyeleti tevékenységéről és a moldovai polgári repülés biztonságának javítása érdekében hozott intézkedésekről. A CAAM megerősítette, hogy üdvözlölné és támogatna egy uniós helyszíni értékelő látogatást Moldovában.
- (71) A meghallgatás során az *Air Moldova* bemutatta minőségirányítási rendszerének és biztonságirányítási rendszerének felépítését és működését. Arról is tájékoztatta a Bizottságot és a Repülésbiztonsági Bizottságot, hogy milyen folyamatokat vezetett be működésének biztonsága érdekében, ideértve a veszélyek azonosítását, a repülési adatok nyomon követését, a kockázatértékelést és -csökkentést. Az *Air Moldova* magyarázatokat fűzött az egyik légi járművét érintő, a Róma Fiumicino repülőtéren 2017-ben bekövetkezett súlyos biztonsági incidenssel kapcsolatban általa folytatott vizsgálathoz, valamint az esemény után azonnal megtett biztonsági intézkedésekhez.

(1) HL L 292., 2012.10.20., 3. o.

- (72) A meghallgatás során az *Aerotrascargo* tájékoztatást nyújtott a biztonságirányítási rendszeréről, a repülésiadat-elemzési folyamatáról és a biztonsági teljesítménymutatókról. Különösen a repülésbiztonsági teljesítmény és a repülésbiztonsági garancia tekintetében közölt konkrét adatokat.
- (73) A Bizottság az EASA segítségével és a tagállamok támogatásával uniós helyszíni értékelő látogatást kíván végezni Moldovában annak ellenőrzése céljából, hogy a légi fuvarozók CAAM által végzett engedélyezése és felügyelete a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelően zajlott-e le. A helyszíni értékelő látogatás a CAAM-ra és a kiválasztott moldovai légi fuvarozókra fog összpontosítani.
- (74) Annak ellenére, hogy egyértelmű, hogy a különböző azonosított hiányosságokat ki kell javítani, azok még nem tekinthetők olyan természetűnek, amely indokolná Moldova légi fuvarozóinak a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe történő felvételét.
- (75) A jelenleg rendelkezésre álló információk alapján, a 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumokkal összhangban tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listájára a jelenlegi állás szerint nem indokolt moldovai légi fuvarozókat felvenni.
- (76) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint előre sorolva a Moldovában engedélyezett légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseket – továbbra is ellenőrizniük kell a megfelelő biztonsági előírások tényleges betartását.
- (77) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedések meghozatalára kényszerülhet.

Nepál légi fuvarozói

- (78) 2018. augusztus 26-i levelében a Nepáli Polgári Légiközlekedési Hatóság (a továbbiakban: CAAN) tájékoztatta a Bizottságot a CAAN által a nemzetközi biztonsági előírások végrehajtása terén elért haladásról. A kapott információk szerint a CAAN korlátozott haladást ért el a nemzetközi biztonsági előírások végrehajtása terén. A megadott információk azonban nem elegendőek a tényleges nepáli repülésbiztonsági helyzet megítéléséhez.
- (79) A rendelkezésre álló bizonyítékok arra utalnak, hogy 2018 eleje óta legalább négy polgári légiközlekedési baleset történt Nepálban. A legutóbbi baleset 2018. szeptember 1-jén történt a katmandui (Nepál) Tribhuvan nemzetközi repülőtéren, ahol egy, a *Yeti Airlines* által üzemeltetett légi jármű volt érintett. A Bizottság felkéri a CAAN-t, hogy lépjen fel a hivatalos baleseti vizsgálati jelentésekből származó ajánlások végrehajtása érdekében, és készítsen okfeltáró elemzéseket, valamint lépjen fel az okok kezelése érdekében.
- (80) Ami a CAAN uniós helyszíni értékelő misszióra vonatkozó kérését illeti, a Bizottság és a Repülésbiztonsági Bizottság úgy véli, hogy egy ilyen látogatás lefolytatása korai lenne, mivel a nepáli balesetek aránya továbbra is elfogadhatatlanul magas. Ennek következtében Nepálnak először a balesetek számának csökkentésére kell törekedni, és e tekintetben kielégítő bizonyítékot kell szolgáltatni legalább 2 éven keresztül.
- (81) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumokkal összhangban tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját a nepáli légi fuvarozók vonatkozásában a jelenlegi állás szerint nem indokolt módosítani.

Oroszország légi fuvarozói

- (82) A Bizottság, az EASA és a tagállamok illetékes hatóságai az utóbbi időszakban továbbra is szoros figyelemmel kísérték az Oroszországban engedélyezett és az Unióba járatokat működtető légi fuvarozók biztonsági teljesítményét, többek között a 965/2012/EU rendelet szerint elsőbbséget adva egyes orosz légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseknek.
- (83) 2018. október 5-én a Bizottság, az EASA és egy tagállam képviselői találkoztak az Orosz Szövetségi Légiközlekedési Ügynökség (FATA) képviselőivel, hogy ellenőrizzék az Oroszországban engedélyezett légi fuvarozók biztonsági teljesítményét a (2017. szeptember 19. és 2018. szeptember 18. közötti időszakban tartott) földi ellenőrzésről szóló jelentések alapján, és azonosítsák azokat az eseteket, ahol a FATA felügyeleti tevékenységeit meg kell erősíteni.

- (84) A találkozó során a Bizottság részletesebben felülvizsgálta az Oroszországban engedélyezett négy légi fuvarozó SAFA által végzett földi ellenőrzésének eredményeit. Biztonsági aggályokra nem derült fény, azonban a FATA arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy egyes légi fuvarozók esetében csak kevés ellenőrzésre került sor, így ezek közül kettőnél a következő negyedévben további ellenőrzéseket fognak végezni.
- (85) A jelenleg rendelkezésre álló információk – többek között a 2018. október 5-i találkozó során a FATA által nyújtott információk – alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a jelenlegi állás szerint a FATA rendelkezik a biztonsági hiányosságok kezeléséhez szükséges képességekkel és szándékkal. Ennek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az orosz légügyi hatóságoknak vagy az Oroszországban engedélyezett légi fuvarozóknak nem szükséges megjelenniük a Repülésbiztonsági Bizottság előtti meghallgatáson.
- (86) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listájára a jelenlegi állás szerint nem indokolt oroszországi légi fuvarozókat felvenni.
- (87) A tagállamoknak – a földi ellenőrzések fontossági sorrendjét a 965/2012/EU rendelet szerint megállapítva – továbbra is ellenőrizniük kell, hogy az oroszországi légi fuvarozók ténylegesen betartják-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásokat.
- (88) Amennyiben az ellenőrzések eredményei arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, az Oroszországi Föderáció légi fuvarozóival szemben a Bizottság működési tilalmat alkalmazhat, és felveheti őket a 474/2006/EK rendelet A. vagy B. mellékletébe.

Thaiföld légi fuvarozói

- (89) 2018. szeptember 17-i levelében a Bizottság a Thaiföldi Polgári Repülési Hatóságtól (a továbbiakban: CAAT) a CAAT tanúsítási és felügyeleti tevékenységeinek előrehaladásáról szóló jelentést kért.
- (90) 2018. október 24-én a CAAT előrehaladásról szóló jelentést nyújtott be a thaiföldi polgári légi közlekedés helyzetéről, a CAAT felépítéséről, felügyeleti rendszeréről és a meghozott végrehajtási intézkedésekről.
- (91) Az előrehaladásról szóló jelentés részletes tájékoztatást adott a CAAT fenntarthatósági tervének végrehajtásáról, amely magában foglalta a szervezet felülvizsgálatát, az előírt javítások meghatározását, a jogszabályok és rendeletek tervezett felülvizsgálatát, valamint a gazdasági fenntarthatóságot és a költségvetési igényeket.
- (92) A CAAT még mindig az üzembentartási engedélyek jogosultjainak újraengedélyezését végzi. 2018 szeptembere óta 22 légi fuvarozó kapott újra engedélyt, míg két légi fuvarozó demonstrációs és ellenőrzési szakaszban, két légi fuvarozó pedig az okmányértékelési szakaszban van. A nemzetközi műveletek végzésére feljogosított valamennyi légi fuvarozó újra megkapta az engedélyt.
- (93) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumokkal összhangban tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját a thaiföldi légi fuvarozók vonatkozásában a jelenlegi állás szerint nem indokolt módosítani.
- (94) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint előre sorolva a Thaiföldön engedélyezett légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseket – továbbra is ellenőrizniük kell a megfelelő biztonsági előírások tényleges betartását.
- (95) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedések meghozatalára kényszerülhet.

Venezuela légi fuvarozói

- (96) 2017. március 6-án a Venezuelában engedélyezett *Avior Airlines* légi fuvarozó TCO-engedély iránt folyamodott az EASA-hoz. Az EASA megvizsgálta a kérelmet, és 2017. október 4-én biztonsági okokból elutasította a TCO-engedély kiadását, mivel az *Avior Airlines* nem felelt meg a 452/2014/EU rendelet alkalmazandó követelményeinek.

- (97) 2017. november 14-én a Bizottság és a Repülésbiztonsági Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően meghallgatta az Instituto Nacional de Aeronáutica Civilt (a továbbiakban: INAC) és az *Avior Airlines*-t. A meghallgatást követően, 2017 novemberében a Bizottság módosította az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját, és az *Avior Airlines* légi fuvarozót felvették a 474/2006/EK rendelet ⁽¹⁾ A. mellékletébe.
- (98) A Bizottság a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése értelmében tovább folytatta a konzultációkat az INAC-kal. 2018. augusztus 29-én a Bizottság, az EASA és az INAC képviselői technikai megbeszélést tartottak, amelynek során a Bizottság kifejtette az INAC-nak a légi fuvarozói biztonsági felügyeletére vonatkozó nemzetközi kötelezettségeinek teljesítésére irányuló képességével kapcsolatos aggályait.
- (99) Az INAC e technikai ülésén általános áttekintést adott a légi közlekedés felügyeletének folyamatáról, a nemzeti légiközlekedés-biztonsági programról, valamint a venezuelai légi közlekedésre vonatkozó információk kíséretében néhány példát mutatott be a meghozott végrehajtási intézkedésekre. Az ülést követően az INAC további műszaki dokumentációt nyújtott be. Azt is kifejtette, hogy a Repülésbiztonsági Bizottság 2017 novemberében tartott ülését követően kapcsolatba lépett azon légi fuvarozókkal, amelyekkel kapcsolatban a SAFA földi ellenőrzése során meg nem válaszolt megállapítások merültek fel, és felkérte őket arra, hogy válaszoljanak ezekre a megállapításokra. A vizsgálatot végző tagállamok által adott tájékoztatás szerint néhány venezuelai légi fuvarozó már megkezdte a megállapításokkal kapcsolatos válaszadást, néha azonban nem következetes módon. Például ugyanazon vagy hasonló megállapítások esetében különböző korrekciós intézkedésekre tettek javaslatot, és úgy tűnt, hogy számos korrekciós intézkedés csak részben jelent megoldást a felmerült megállapításokra.
- (100) Az EASA, a tagállamok és a Bizottság elemezték a benyújtott dokumentációt, az EASA által végzett TCO-értékeléseket, valamint a SAFA által tett megállapításokat és az azokra adott válaszokat. E tekintetben, bár a felügyeleti rendszer bizonyos elemeit végrehajtották, és a szerkezete, a felügyelettel foglalkozó személyzet száma, a dokumentált eljárások és az ellenőrzések tervezése tekintetében megfelelőnek tűnt, a rendelkezésre álló információk elemzése számos lehetséges következtetésre utalt. Egyes vizsgálati jelentések valójában olyan komoly megállapításokat tartalmaznak, amelyek rendes körülmények között nem merültek volna fel, ha az INAC megfelelően folyamatosan felügyelte volna a légi fuvarozókat. A légi fuvarozók által az INAC vizsgálati jelentéseiben tett megállapításokra válaszul hozott intézkedések azt mutatják, hogy nem történt megfelelő okfeltáró elemzés, és nem állnak rendelkezésre olyan megfelelő korrekciós intézkedési tervek sem, amelyek megakadályozhatnák ugyanazon vagy hasonló meg nem felelések újbóli előfordulását. Úgy tűnik, hogy a probléma nem azonosítható és nem is kezelhető az INAC saját ellenőrzéseinek nyomán követése során.
- (101) A fentiekre tekintettel a Bizottság a 2111/2005/EK rendelet 7. cikkével összhangban felkérte az INAC-ot a Repülésbiztonsági Bizottság előtti meghallgatáson való részvételre. A 2018. november 14-i meghallgatás során az INAC áttekintést nyújtott a Bizottság és a Repülésbiztonsági Bizottság számára a venezuelai légi közlekedés jogi keretéről, az INAC felépítéséről, személyzetéről és a légi közlekedés ágazati számadatairól, valamint a 2017. és 2018. évi felügyeleti tevékenységekről, az elvégzett és tervezett ellenőrzésekről, a végrehajtási intézkedésekről, az állami biztonsági program végrehajtásának állapotáról, a kockázatalapú felügyeleti megközelítésről, valamint az egyéb releváns műszaki információkról. Az INAC megerősítette azon kötelezettségvállalását, hogy eleget tesz a repülésbiztonsággal kapcsolatos nemzetközi kötelezettségeinek, és azon szándékát, amely szerint együttműködési keretet kíván létrehozni az EASA-val.
- (102) A meghallgatás során a tagállamok kérdéseket tettek fel azzal kapcsolatban, hogy a felügyeleti rendszert valóban ténylegesen végrehajtják-e Venezuelában. Az INAC által adott válaszok közül nem mindegyik volt kellőképpen részletes.
- (103) A Bizottság megjegyzi, hogy az ICAO Venezuelára vonatkozó USOAP programja keretében a tényleges végrehajtás 93,51 %-os volt. Az ICAO USOAP-CMA ellenőrzése 2009-ben zajlott le, és az ICAO-koordinált hitelesítési misszióra 2013-ben került sor.
- (104) A Bizottság azt is megállapította, hogy nyolc venezuelai légi fuvarozó hivatalosan TCO-engedély iránt folyamodott az EASA-hoz. A mai napig egyetlen venezuelai légi fuvarozó sem kapott TCO-engedélyt. Az EASA biztonsági okokból elutasította az *Avior Airlines* kérelmét, a másik hét kérelmet pedig adminisztratív okokból utasította el, vagy a légi fuvarozók vonták vissza.
- (105) A Bizottság elismeri, hogy Venezuela elkötelezte magát a Bizottsággal való együttműködés mellett, hogy folyamatos tájékoztatást nyújtson felügyeleti kötelezettségei helyzetéről. A Bizottság azt is megállapítja, hogy az INAC szükség esetén készen áll arra, hogy a Bizottsággal, az EASA-val és a tagállamokkal találkozzon.

⁽¹⁾ A Bizottság (EU) 2017/2215 végrehajtási rendelete (2017. november 30.) a 474/2006/EK rendeletnek az Unióban működési tilalom vagy működési korlátozás alá tartozó légi fuvarozók listája tekintetében történő módosításáról, HL L 318., 2017.12.2., 1. o., a Venezueláról szóló (70)–(81) preambulumbekkezdés.

- (106) Annak ellenére, hogy egyértelmű, hogy a különböző azonosított hiányosságokat ki kell javítani, azok még nem tekinthetők olyan természetűnek, amely indokolná Venezuela légi fuvarozóinak a 474/2006/EK rendelet A. vagy B. mellékletébe történő felvételét.
- (107) A jelenleg rendelkezésre álló információk alapján, a 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumokkal összhangban tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listájára a jelenlegi állás szerint nem indokolt venezuelai légi fuvarozókat felvenni.
- (108) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint előre sorolva a Venezuelában engedélyezett légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseket – továbbra is ellenőrizniük kell a megfelelő biztonsági előírások tényleges betartását.
- (109) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedéseket hozhat meg.

Zambia légi fuvarozói

- (110) 2016 júniusában a Bizottság törölte a 474/2006/EK rendelet ⁽¹⁾ A. mellékletéből a zambiai hatóság ellenőrzése alá tartozó valamennyi légi fuvarozót.
- (111) A Bizottság 2018. május 3-i levelében kérte a zambiai polgári légiközlekedési hatóságot (a továbbiakban: ZCAA), hogy nyújtsa be azon dokumentumait, amelyek a hatósága felépítését, felügyeleti rendszerét és tevékenységeit érintik, beleértve az uniós üzembentartási engedélyek birtokosainak és azok nyilvántartásba vett légi járműveinek jegyzékét, valamint a meghozott végrehajtási intézkedéseket.
- (112) 2018. június 1-jén a ZCAA rendelkezésre bocsátotta a kért – többek között a szervezeti felépítésről és a személyzetről, az üzembentartási engedélyek birtokosairól és az üzemeltetési engedélyekről, a Zambiában nyilvántartásba vett légi járműről, a repülésbiztonsági felügyeleti tevékenységek eredményeiről, a végrehajtási intézkedésekről, valamint a 2016 óta bekövetkezett eseményekről és balesetekről szóló – információkat. Emellett a ZCAA tájékoztatást nyújtott az ICAO-koordinált hitelesítési misszió keretében 2016 márciusában tett látogatás zárójelentésében megfogalmazott ajánlások nyomán tett előrelépésekről.
- (113) A Bizottság arra ösztönzi a ZCAA-t, hogy rendszeresen számoljon be a nemzetközi biztonsági előírások végrehajtásának folyamatos javításáról.
- (114) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumokkal összhangban a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját a zambiai légi fuvarozók vonatkozásában a jelenlegi állás szerint nem indokolt módosítani.
- (115) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a repülésbiztonsági bizottság véleményével.
- (116) A 474/2006/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 474/2006/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. Az A. melléklet helyébe e rendelet I. mellékletének szövege lép;
2. A B. melléklet helyébe e rendelet II. mellékletének szövege lép.

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

⁽¹⁾ A Bizottság (EU) 2016/963 végrehajtási rendelete (2016. június 16.) a 474/2006/EK rendeletnek az Unióban működési tilalom alá eső légi fuvarozók listája tekintetében történő módosításáról, HL L 160., 2016.6.17., 50. o., a Zambiáról szóló (108)–(121) preambulumbeközlés.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2018. november 28-án.

*a Bizottság részéről,
az elnök nevében,
Violeta BULC
a Bizottság tagja*

I. MELLÉKLET

A 474/2006/EK rendelet A. mellékletének helyébe a következő szöveg lép:

„A. MELLÉKLET

**AZON LÉGI FUVARÓZÓK JEGYZÉKE, AMELYEK MŰKÖDÉSI TILALOM ALÁ TARTOZNAK AZ UNIÓBAN
(A KIVÉTELEK FELTŰNTETÉSÉVEL) ⁽¹⁾**

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO hárombetűs azonosító kódja	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iráni Iszlám Köztársaság
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigéria
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
A szabályozási felügyeletért Afganisztánban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Afgán Iszlám Köztársaság
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afgán Iszlám Köztársaság
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afgán Iszlám Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Angolában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó (a B. mellékletbe felvett TAAG Angola Airlines kivételével), beleértve a következőket:			Angolai Köztársaság
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angolai Köztársaság
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Nem ismert	Angolai Köztársaság
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angolai Köztársaság
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Nem ismert	Angolai Köztársaság
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Nem ismert	Angolai Köztársaság
HELI-MALONGO	AO-005/11-09/18YYY	Nem ismert	Angolai Köztársaság
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Nem ismert	Angolai Köztársaság
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angolai Köztársaság

⁽¹⁾ Az A. mellékletben felsorolt légi fuvarozók számára engedélyezhető, hogy forgalmi jogokat gyakoroljanak abban az esetben, ha ezt működési tilalom alá nem tartozó fuvarozó légi járművének teljes bérlete (wet leasing) révén teszik, feltéve, hogy teljesülnek a vonatkozó biztonsági előírások.

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO hárombetűs azonosító kódja	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
A szabályozási felügyeletért a Kongói Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Kongói Köztársaság
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Kongói Köztársaság
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Nem ismert	Kongói Köztársaság
EMERAUDE	RAC06-008	Nem ismert	Kongói Köztársaság
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Kongói Köztársaság
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongói Köztársaság
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Nem ismert	Kongói Köztársaság
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Nem ismert	Kongói Köztársaság
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Kongói Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kongói Demokratikus Köztársaságban (KDK) felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO hárombetűs azonosító kódja	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
A szabályozási felügyeletért Dzsibutiban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Dzsibuti
DAALLO AIRLINES	Nem ismert	DAO	Dzsibuti
A szabályozási felügyeletért Egyenlítői-Guineában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Egyenlítői-Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Egyenlítői-Guinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Nem ismert	Egyenlítői-Guinea
A szabályozási felügyeletért Eritreában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
A szabályozási felügyeletért a Gaboni Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó (a B. mellékletbe felvett Afrijet és SN2AG kivételével), beleértve a következőket:			Gaboni Köztársaság
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Gaboni Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO hárombetűs azonosító kódja	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gaboni Köztársaság
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gaboni Köztársaság
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gaboni Köztársaság
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gaboni Köztársaság
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Nem ismert	Gaboni Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kirgiz Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Kirgiz Köztársaság
AIR BISHKEK (korábban EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgiz Köztársaság
AIR MANAS	17	MBB	Kirgiz Köztársaság
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgiz Köztársaság
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgiz Köztársaság
HELI SKY	47	HAC	Kirgiz Köztársaság
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgiz Köztársaság
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgiz Köztársaság
S GROUP INTERNATIONAL (korábban S GROUP AVIATION)	45	IND	Kirgiz Köztársaság
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirgiz Köztársaság
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgiz Köztársaság
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgiz Köztársaság
TEZ JET	46	TEZ	Kirgiz Köztársaság
VALOR AIR	07	VAC	Kirgiz Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Libériában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó			Libéria
A szabályozási felügyeletért Líbiában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Líbia
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Líbia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Líbia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Líbia

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO hárombetűs azonosító kódja	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Líbia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Líbia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Líbia
PETRO AIR	025/08	PEO	Líbia
A szabályozási felügyeletért Nepálban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Nepáli Köztársaság
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepáli Köztársaság
FISHTAIL AIR	017/2001	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
GOMA AIR	064/2010	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepáli Köztársaság
MAKALU AIR	057A/2009	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepáli Köztársaság
SAURYA AIRLINES	083/2014	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepáli Köztársaság
SIMRIK AIR	034/2000	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepáli Köztársaság
SITA AIR	033/2000	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
TARA AIR	053/2009	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepáli Köztársaság
A szabályozási felügyeletért São Tomé és Príncipeben felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			São Tomé és Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé és Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé és Príncipe

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO hárombetűs azonosító kódja	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
A szabályozási felügyeletért Sierra Leonében felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Nem ismert	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Nem ismert	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Nem ismert	Nem ismert	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Nem ismert	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Nem ismert	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Nem ismert	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Nem ismert	Nem ismert	Sierra Leone
A szabályozási felügyeletért Szudánban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Szudáni Köztársaság
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Szudáni Köztársaság
BADR AIRLINES	35	BDR	Szudáni Köztársaság
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Szudáni Köztársaság
ELDINDER AVIATION	8	DND	Szudáni Köztársaság
GREEN FLAG AVIATION	17	Nem ismert	Szudáni Köztársaság
HELEJETIC AIR	57	HJT	Szudáni Köztársaság
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Szudáni Köztársaság
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Szudáni Köztársaság
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Szudáni Köztársaság
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Szudáni Köztársaság
SUN AIR	51	SNR	Szudáni Köztársaság
TARCO AIR	56	TRQ	Szudáni Köztársaság”

II. MELLÉKLET

A 474/2006/EK rendelet B. mellékletének helyébe a következő szöveg lép:

„B. MELLÉKLET

AZON LÉGI FUVAROZÓK JEGYZÉKE, AMELYEK MŰKÖDÉSI KORLÁTOZÁS ALÁ TARTOZNAK AZ UNIÓBAN ⁽¹⁾

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési engedély (AOC) száma	ICAO hárombetűs azonosító kódja	Az üzemeltető illetősége szerinti állam	A korlátozás alá eső légi jármű típusa	A korlátozás alá eső légi jármű lajstromjele és – ha ismert – gyártási sorszáma	Lajstromozó állam
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolai Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: a Boeing B737-700 típusú légi járművek, a Boeing B777-200 típusú légi járművek, a Boeing B777-300 típusú légi járművek és a Boeing B777-300ER típusú légi járművek.	A teljes flotta, kivéve: a Boeing B737-700 flotta, az üzemeltetési engedélyeken feltüntetettek szerint; a Boeing B777-200 flotta, az üzemeltetési engedélyeken feltüntetettek szerint; a Boeing B777-300 flotta az üzemeltetési engedélyekben feltüntetettek szerint, valamint a Boeing B777-300ER flotta az üzemeltetési engedélyekben feltüntetettek szerint.	Angolai Köztársaság
AIR SERVICE COMORES	06-819/ TA-15/ DGACM	KMD	Comore-szigetek	A teljes flotta, kivéve: LET 410 UVP.	A teljes flotta, kivéve: D6-CAM (851 336).	Comore-szigetek
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽¹⁾	002/MTAC/ ANAC-G/ DSA	ABS	Gaboni Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 2 Falcon 50 típusú légi jármű, 2 Falcon 900 típusú légi jármű.	A teljes flotta, kivéve: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Gaboni Köztársaság
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ ANAC-G/ DSA	NVS	Gaboni Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 1 Challenger CL-601 típusú légi jármű, 1 HS-125-800 típusú légi jármű.	A teljes flotta, kivéve: TR-AAG, ZS-AFG.	Gaboni Köztársaság; Dél-afrikai Köztársaság
IRAN AIR	FS100	IRA	Iráni Iszlám Köztársaság	Valamennyi Fokker F100 és Boeing B747 típusú légi jármű.	A Fokker F100 flotta, az üzemeltetési engedélyeken feltüntetettek szerint; a Boeing B747 flotta, az üzemeltetési engedélyeken feltüntetettek szerint.	Iráni Iszlám Köztársaság
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Koreai Népi Demokratikus Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 2 TU-204 típusú légi jármű.	A teljes flotta, kivéve: P-632, P-633.	Koreai Népi Demokratikus Köztársaság

⁽¹⁾ Az Afrijet az Európai Unión belüli jelenlegi működéséhez csak a külön megnevezett légi járműveket veheti igénybe.”

⁽¹⁾ A B. mellékletben felsorolt légi fuvarozók számára engedélyezhető, hogy forgalmi jogokat gyakoroljanak abban az esetben, ha ezt működési tilalom alá nem eső fuvarozó légi járművének teljes bérlete (wet leasing) révén teszik, feltéve, hogy teljesülnek a vonatkozó biztonsági előírások.