

A BIZOTTSÁG (EU) 2019/2105 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2019. december 9.)****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 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 született az Unión belüli működési tilalom rájuk való alkalmazásáról vagy a 474/2006/EK rendelet A. vagy 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 ⁽³⁾ keretében megnyitott, Belarusz, a Dominikai Köztársaság, Egyenlítői-Guinea, Gabon, Indonézia, Moldova, Oroszország és Örményország illetékes hatóságaival és légi fuvarozóival folyamatban lévő közös konzultációkról. A Bizottság emellett tájékoztatta a Repülésbiztonsági Bizottságot Angola, Irak, a Kirgiz Köztársaság, Kongó Brazzaville, Malajzia, Nepál, Türkmenisztán és Venezuela repülésbiztonsági helyzetéről.
- (6) Az EASA tájékoztatta a Bizottságot és a Repülésbiztonsági Bizottságot a 452/2014/EU bizottsági rendelet ⁽⁴⁾ rendelkezései alapján kiadott, harmadik országbeli üzemben tartókra (a továbbiakban: TCO-k) vonatkozó engedélyek kezdeti értékelése és folyamatos nyomon követése céljából elvégzett műszaki értékelésekről.

⁽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⁾ 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.).

⁽⁴⁾ A Bizottság 452/2014/EU rendelete (2014. április 29.) a harmadik országbeli üzemeltetők légiközlekedési tevékenységére vonatkozó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről (HL L 133., 2014.5.6., 12. o.).

- (7) Az EASA a külföldi légi járművek biztonsági értékelésére szolgáló program (a továbbiakban: SAFA) keretében végzett, a 965/2012/EU bizottsági rendelet (*) szerinti földi ellenőrzések elemzésének eredményeiről is beszámolt a Bizottságnak és a Repülésbiztonsági Bizottságnak.
- (8) Az EASA tájékoztatta továbbá a Bizottságot és a Repülésbiztonsági Bizottságot a 474/2006/EK 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 ismételtlen jelezte annak fontosságát, hogy a nemzetközi légiközlekedési közösség – elsősorban a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (a továbbiakban: ICAO) „Segítségnyújtási partnerség a biztonságos légi közlekedés megvalósulásáért” nevű eszközén keresztül – értesüljön az Unió és tagállamai által harmadik országoknak biztosított technikai segítségnyújtásról, amely a repülésbiztonság javítását szolgálja világszerte.
- (9) Az Eurocontrol tájékoztatta a Bizottságot és a Repülésbiztonsági Bizottságot a SAFA-ra és a TCO-kra vonatkozó riasztórendszerek státuszával kapcsolatos új fejleményekről és a tilalom alá eső légi fuvarozókra vonatkozó figyelmeztető jelzések legfrissebb statisztikáiról.

Unió légi fuvarozók

- (10) 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 végrehajtási intézkedéseket hozott, amelyekről tájékoztatták a Bizottságot és a Repülésbiztonsági Bizottságot. Bulgária a Bulgáriában engedélyezett légi fuvarozók tekintetében meghozott intézkedésekről tájékoztatta a Bizottságot és a Repülésbiztonsági Bizottságot.
- (11) 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.

Örményország légi fuvarozói

- (12) Örményországi légi fuvarozók eddig nem szerepeltek a 474/2006/EK rendelet A. mellékletében.
- (13) 2019 júliusában a TCO engedélyezési eljárás részeként az EASA helyszíni látogatást tett Örményország Polgári Repülési Bizottságánál (a továbbiakban: CAC) és két légi fuvarozónál, a *Taron Avia LLC*-nél és az *Atlantis European Airways*-nél.
- (14) A látogatást követően az EASA arra a következtetésre jutott, hogy a CAC nem követte szisztematikusan a megállapított engedélyezési eljárást e légi fuvarozók üzemeltetési előírásainak aktualizálása során. A CAC továbbá nem tudott biztosítékot nyújtani arra vonatkozóan, hogy szisztematikusan értékeli az általa engedélyezett légi fuvarozók repülésbiztonsági menedzsmentrendszeit, folyamatos légialkalmassági rendszereit és karbantartó szervezeteit. A CAC emellett nem rendelkezett kapacitással annak megállapításához, hogy a légi fuvarozók jelentős mértékben megszegték-e a nemzetközi biztonsági előírásokat.
- (15) Az EASA által a TCO engedélyezési eljárás során tett megállapítások nyomán a Bizottság 2019. október 11-i levelében tájékoztatta a CAC-ot az Örményországban bejegyzett légi fuvarozókkal kapcsolatos bizonyos biztonsági aggályokról, és felkérte a CAC-ot és a *Taron Avia LLC* légi fuvarozót, hogy a 2111/2005/EK rendelet 7. cikkének megfelelően vegyenek részt egy meghallgatáson a Repülésbiztonsági Bizottság előtt.

(*) A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemen 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.).

- (16) 2019. november 7-én a Bizottság, az EASA és a CAC képviselői technikai ülést tartottak Brüsszelben. Az ülés során a CAC beszámolt felügyeleti tevékenységeiről, ezen belül is az átszervezésre, a műszaki szakemberek felvételére és képzésére, valamint a felügyeleti képességeinek fejlesztésére irányuló terveiről. A CAC tájékoztatta a Bizottságot, hogy az EASA *Taron Avia LLC*-re vonatkozó 2019. júliusi TCO-megállapításainak eredményeként a CAC 2019. november 7-én úgy határozott, hogy visszavonja a szóban forgó légi fuvarozó üzembentartási engedélyét (AOC). Tekintettel arra, hogy ennek eredményeképp a *Taron Avia LLC* beszüntette működését, a továbbiakban nem volt szükséges meghívni a légi fuvarozót a Repülésbiztonsági Bizottság előtti meghallgatásra.
- (17) A jelenleg rendelkezésre álló információk, köztük a TCO-k EASA által végzett értékelésének eredményei, továbbá a SAFA-programon belül a tagállamok által végzett földi ellenőrzések, valamint a CAC által szolgáltatott információk alapján a Bizottság úgy véli, hogy a CAC-nak tovább kell fejlesztenie felügyeleti kapacitását azon légi fuvarozók tekintetében, amelyek tekintetében engedélyezési és felügyeleti hatásköre van.
- (18) A Repülésbiztonsági Bizottság előtt 2019. november 20-án tartott meghallgatáson a CAC ismertette szervezeti felépítését, valamint a légialkalmassági osztály és a járatüzemeltetési osztály személyzetére vonatkozó részleteket. A CAC részletesen beszámolt az Örményországban bejegyzett számos légi fuvarozó tekintetében hozott intézkedésekről, az ellenőrök képzéséről és annak jövőbeli változásairól, ideértve az új ellenőrök felvételére vonatkozó terveket is. A Bizottság hangsúlyozta azon elvárását, hogy a többi polgári repülési hatósághoz hasonlóan a CAC csak akkor adjon ki üzembentartási engedélyeket és lajstromozzon légi járműveket, ha teljes mértékben képes azok felügyeletére.
- (19) Ezen túlmenően a CAC kiemelte, hogy az Európai Unió és tagállamai, valamint Örményország között a közös légtér létrehozásáról szóló megállapodás megkötésének és végrehajtásának eredményeként a tervek szerint közeledni fog az uniós szabályozási kerethez.
- (20) A meghallgatás során a CAC vállalta, hogy folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot felügyeleti tevékenységeiről és az örményországi polgárirepülés-biztonság további javítása érdekében tett intézkedéseiről, különösen Örményország nemzeti légiközlekedés-biztonsági programjának továbbfejlesztéséről és végrehajtásáról.
- (21) A Bizottság az EASA segítségével és a tagállamok támogatásával uniós helyszíni értékelő látogatást kíván végezni Örményországban annak ellenőrzése céljából, hogy a légi fuvarozók CAC által végzett engedélyezése és felügyelete a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelően zajlott-e le. A helyszíni értékelő látogatás a CAC-ra és a kiválasztott örményországi légi fuvarozókra fog összpontosítani.
- (22) Jóllehet a különböző azonosított hiányosságokat ki kell javítani, azok nem tekinthetők olyan természetűnek, amely indokolná Örményország légi fuvarozóinak a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe történő felvételét.
- (23) 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 az örményországi légi fuvarozók vonatkozásában a jelenlegi állás szerint nem indokolt módosítani.
- (24) Az Örményországban engedélyezett valamennyi légi fuvarozó esetében a földi ellenőrzések fontossági sorrendjének a 965/2012/EU rendelet szerinti megállapítása révén a tagállamoknak továbbra is ellenőrizniük kell, hogy az Örményországban engedélyezett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.
- (25) 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.

Belarusz légi fuvarozói

- (26) Belarusz légi fuvarozók eddig nem szerepeltek a 474/2006/EK rendelet A. mellékletében.
- (27) 2018. szeptember 17-én, az EASA által a TCO engedélyezési eljárás keretében feltárt biztonsági hiányosságok miatt a Bizottság a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése alapján konzultációkat kezdett Belarusz Légiközlekedési Hivatalával (a továbbiakban: AD-BLR).

- (28) A Repülésbiztonsági Bizottság előtt 2019. április 3-án tartott meghallgatást követően a Repülésbiztonsági Bizottság elismerte az AD-BLR által a nemzetközi biztonsági előírások végrehajtása terén elért eredményeket, ugyanakkor úgy határozott, hogy az AD-BLR-nek tovább kell fejlesztenie biztonságfelügyeleti képességét.
- (29) 2019. november 5-én a Bizottság, az EASA és az AD-BLR képviselői technikai ülést tartottak. Az ülés célja az AD-BLR által végrehajtott korrekciós intézkedési terv, valamint azon kapcsolódó intézkedések felülvizsgálata volt, amelyeket az AD-BLR annak érdekében hozott, hogy biztonságfelügyeleti rendszere ténylegesen megfeleljen a nemzetközi biztonsági előírásoknak. Az ülésen kiderült, hogy az AD-BLR-nek további felvilágosítást kell nyújtania a Bizottság számára bizonyos meghozott intézkedésekről. A Bizottság ezt a kiegészítő információt 2019. november 14-én megkapta.
- (30) A Bizottság felkérte továbbá az AD-BLR-t, hogy a 2019. márciusi uniós helyszíni értékelő látogatás során azonosított biztonsági hiányosságok okfeltáró elemzésének elmélyítése révén vizsgálja felül a korrekciós intézkedési tervet annak érdekében, hogy azt 2020 első negyedévében egy következő, Brüsszelben tartandó technikai ülésen meg lehessen vitatni.
- (31) A Bizottság 2019. november 20-án jelentést tett a Repülésbiztonsági Bizottságnak az AD-BLR által szolgáltatott információkról, nevezetesen a légiközlekedési ágazatért felelős felügyelőség létrehozása terén elért eredményekről, a minőségügyi osztály létrehozásáról, az AD-BLR által engedélyezett légi fuvarozók újbóli engedélyezésére irányuló program állásáról, valamint a felügyeleti program javítása érdekében hozott intézkedésekről. A Bizottság arról is tájékoztatta a Repülésbiztonsági Bizottságot, hogy a belarusz polgári légiközlekedési helyzet továbbra is alapos vizsgálat tárgyát képezi.
- (32) 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.
- (33) A Belaruszban engedélyezett valamennyi légi fuvarozó esetében a földi ellenőrzések fontossági sorrendjének a 965/2012/EU rendelet szerinti megállapítása révén a tagállamoknak továbbra is ellenőrizniük kell, hogy a Belaruszban engedélyezett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.
- (34) 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.

A Dominikai Köztársaság légi fuvarozói

- (35) A dominikai köztársasági légi fuvarozók eddig nem szerepeltek a 474/2006/EK rendelet A. mellékletében.
- (36) 2019. április 15-én, az EASA által a TCO engedélyezési eljárás keretében feltárt biztonsági hiányosságok miatt és a SAFA-program keretében végzett földi ellenőrzések elemzése alapján a Bizottság a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése alapján konzultációkat kezdett az *Instituto Dominicano de Aviación Civil*-lel (a továbbiakban: IDAC).
- (37) 2019. október 10-én a Bizottság, az EASA, egy tagállam képviselője és az IDAC képviselői technikai ülést tartottak. Ezen az ülésen az IDAC általános tájékoztatást nyújtott a Bizottságnak a Dominikai Köztársaság légiközlekedési ágazatáról, a felügyeleti tevékenységekhez rendelkezésre álló személyzetről és e tevékenységek végzésének módjáról. Megvitatták továbbá azokat a nehézségeket, amelyekkel egyes légi fuvarozók szembesültek a TCO engedélyezési eljárás során, főként biztonsági hiányosságok miatt, valamint a SAFA keretében végzett földi ellenőrzések során tett megállapításokat. Az IDAC tájékoztatta a Bizottságot, hogy korrekciós intézkedések vannak folyamatban az EASA által azonosított biztonsági hiányosságok alapvető okainak kezelése érdekében. Az IDAC beszámolt a személyzet képzésével kapcsolatos, folyamatban lévő intézkedésekről.
- (38) A szóban forgó ülésen az IDAC a Dominikai Köztársaság nemzeti légiközlekedés-biztonsági programjának végrehajtási szintjéről is tájékoztatást adott. Bízva abban, hogy tevékenységeit a nemzetközi biztonsági előírásokkal teljes összhangban végzi, az IDAC felkérte az Uniót, hogy tegyen helyszíni értékelő látogatást. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a Repülésbiztonsági Bizottság következő ülése előtt uniós helyszíni értékelő látogatást kell tenni.

- (39) Jóllehet a Bizottság és az EASA különböző hiányosságokat tárt fel a dokumentumokból és a technikai ülésen szerzett információk elemzése során, ezek természete nem indokolja a Dominikai Köztársaság légi fuvarozóinak felvételét a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe.
- (40) 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 dominikai köztársasági légi fuvarozók vonatkozásában a jelenlegi állás szerint nem indokolt módosítani.
- (41) A Dominikai Köztársaságban engedélyezett valamennyi légi fuvarozó esetében a földi ellenőrzések fontossági sorrendjének a 965/2012/EU rendelet szerinti megállapítása révén a tagállamoknak továbbra is ellenőrizniük kell, hogy a Dominikai Köztársaságban engedélyezett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.
- (42) 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.

Egyenlítői-Guinea légi fuvarozói

- (43) 2006-ban az Egyenlítői-Guineában engedélyezett valamennyi légi fuvarozó szerepelt a 474/2006/EK rendelet A. mellékletében.
- (44) 2017 októberében uniós helyszíni értékelő látogatásra került sor Egyenlítői-Guineában, amelynek során értékelték az Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial (a továbbiakban: AAGE) légiközlekedési hatóság munkáját. Az Egyenlítői-Guineában engedélyezett két aktív légi fuvarozónál, a *CEIBA Intercontinental*-nál és a *Cronos Airlines*-nál is látogatást tettek. Az uniós helyszíni értékelő látogatás megállapította, hogy további javításokra van szükség ahhoz, hogy a biztonságfelügyeleti rendszer a nemzetközi biztonsági előírások legutóbbi módosításai tekintetében naprakész legyen. E célból az AAGE korrekciós intézkedési tervet dolgozott ki.
- (45) 2018 decemberében az AAGE kifejezte a Bizottságnak azon szándékát, hogy újraindítsa a párbeszédet a 474/2006/EK rendelet A. mellékletének az Egyenlítői-Guineában engedélyezett valamennyi légi fuvarozó tekintetében történő módosításáról. 2019. február 12-én a Bizottság levelet küldött az AAGE-nek, amelyben részletes jelentést kért a korrekciós intézkedési terv végrehajtásáról, valamint egyéb releváns információkat az AAGE által a biztonsági hiányosságok kezelése terén elért eredményekről. Az AAGE 2019. július 11. és augusztus 20. között hiányos információkat nyújtott be, ezért a Bizottság 2019. szeptember 10-én tájékoztatta az AAGE-t a szolgáltatott információk hiányos voltáról. 2019. szeptember 17-én és 2019. október 28-án az AAGE további információkat küldött a *CEIBA Intercontinental*-ról és a *Cronos Airlines*-ről, valamint az AAGE szervezetéről, személyzetéről és felügyeleti tevékenységeiről.
- (46) 2019. november 6-án az EASA arra a következtetésre jutott, hogy minden kért dokumentumot benyújtottak, és az így módon rendelkezésre álló információk javulást mutatnak az AAGE biztonságfelügyeleti rendszerén belüli felügyeleti tevékenységek terén, ideértve a két kereskedelmi légi fuvarozóra, a *CEIBA Intercontinental*-ra és a *Cronos Airlines*-ra irányuló megerősített felügyeleti tevékenységeket is. Az EASA azonban azt is megállapította, hogy továbbra is aggályok merültek fel azzal kapcsolatban, hogy az AAGE képes-e fenntartható módon orvosolni a hiányosságokat.
- (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 Egyenlítői-Guinea légi fuvarozói vonatkozásában a jelenlegi állás szerint nem indokolt módosítani.
- (48) Az Egyenlítői-Guineában engedélyezett valamennyi légi fuvarozó esetében a földi ellenőrzések fontossági sorrendjének a 965/2012/EU rendelet szerinti megállapítása révén a tagállamoknak továbbra is ellenőrizniük kell, hogy az Egyenlítői-Guineában engedélyezett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.

Gabon légi fuvarozói

- (49) 2008-ban ⁽⁶⁾ valamennyi Gabonban engedélyezett légi fuvarozó szerepelt a 474/2006/EK rendelet A. mellékletében, a *Gabon Airlines* és az *Afrijet* kivételével, amelyek az említett rendelet B. mellékletében szerepeltek.
- (50) Folytatódtak a Bizottság és Gabon illetékes hatósága, az Agence Nationale de l'Aviation Civil (a továbbiakban: ANAC Gabon) közötti konzultációk az ANAC Gabon által a repülésbiztonsági felügyeleti rendszer nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelése terén elért haladás nyomán követése céljából.
- (51) A 2019. januári ICAO-ellenőrzés arra a következtetésre jutott, hogy az ANAC Gabon 72,6 %-os arányt ért el a nemzetközi biztonsági előírások tényleges végrehajtása terén, ami a 2016-ban elért 26,1 %-os arányhoz képest növekedést jelent.
- (52) 2019. október 14. és 18. között uniós helyszíni értékelő látogatásra került sor Gabonban az ANAC Gabon irodáiban és a jelenleg engedélyezett két légi fuvarozó, az *Afrijet Business Service* és a *Solenta Aviation Gabon* telephelyén.
- (53) A látogatás során az ANAC Gabon bizonyította, hogy az elmúlt években jelentős előrehaladást ért el, nevezetesen, hogy képes egy szilárd szabályozási rendszer fenntartására és alkalmazására. Úgy tűnik, hogy amikor az ICAO előírásainak és ajánlott gyakorlatainak új módosításait elfogadják, a nemzeti szabályozásokat rendszeresen naprakésszé teszik. Az ANAC Gabon bizonyítékkal szolgált arra vonatkozóan, hogy jól működő eljárást hozott létre a személyzet felvételére és képzésére. A személyzet jól képzett és motivált, bár a tapasztalatszerzés továbbra is kihívást jelent. Az ANAC Gabonnak biztosítania kell a tevékenységeihez szükséges kompetenciák hatékony kezelését. Az ANAC Gabon bizonyítékokat mutatott be arra vonatkozóan, hogy a légi fuvarozók engedélyezése az ICAO eljárása szerint történik, és valamennyi tevékenység megfelelően dokumentálásra kerül. A bizonyítékok arra is utalnak, hogy az ANAC Gabon rendelkezik a gaboni légiközlekedési tevékenységek felügyeletéhez és az azonosított biztonsági hiányosságok kezeléséhez szükséges képességekkel.
- (54) A Gabonban jelenleg engedélyezett két légi fuvarozónál tett látogatásokból arra a következtetésre jutottak, hogy mindkettő ellenőrzi a folyamatos légialkalmasságot, és az alkalmazandó nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelő műveleteket végez. Az egyéb tevékenységek mintavétele során azonban feltártak néhány olyan, kisebb hiányosságot, amelyek egyike sincs közvetlen hatással a légi közlekedés biztonságára.
- (55) 2019. november 20-án a Bizottság és a Repülésbiztonsági Bizottság meghallgatta az ANAC Gabont, valamint az *Afrijet Business Service* és a *Solenta Aviation Gabon* légi fuvarozókat.
- (56) A meghallgatás során az ANAC Gabon tájékoztatta a Bizottságot és a Repülésbiztonsági Bizottságot a Gabonban engedélyezett légi fuvarozók biztonságfelügyeletének garantálására létrehozott rendszerről. A hatóság kifejtette, hogy a nemzetközi biztonsági előírások hatékony végrehajtása terén elért előrehaladás – amint azt a 2019. évi ICAO-ellenőrzés is igazolta – a 2012 óta hozott intézkedések eredménye. Az ANAC Gabon – hangsúlyozva a folyamatos javulás iránti elkötelezettségét – tájékoztatta a Bizottságot és a Repülésbiztonsági Bizottságot a 2019. októberi uniós helyszíni értékelő látogatás eredményeire válaszul kidolgozott korrekciós intézkedési terv végrehajtásáról. Ez magában foglalja a jövőre nézve meghatározott stratégiai célkitűzéseket, mint például a nemzeti légiközlekedés-biztonsági program létrehozását, a minőségbiztosítási rendszer tanúsítását, valamint a nemzetközi biztonsági előírások hatékony végrehajtásának további javítását. Ezek mind pozitív fejlemények. A gaboni polgári légiközlekedési tevékenység várható növekedése azonban szükségessé teszi, hogy az ANAC Gabon egyedi enyhítő intézkedéseket fogadjon el, különösen a szervezet létszámát és a szükséges szakértelem szintjét illetően.
- (57) A meghallgatás során az *Afrijet Business Service* ismertette szervezeti felépítését, jelenlegi flottáját és útvonalfejlesztési terveit, valamint repülésbiztonsági menedzsmentrendszerének kulcsfontosságú elemeit, a veszélyazonosítási és kockázatcsökkentési folyamatot is beleértve.
- (58) A *Solenta Aviation Gabon* ismertette szervezeti felépítését, jelenlegi flottáját és útvonalfejlesztési terveit, valamint repülésbiztonsági menedzsmentrendszerének kulcsfontosságú elemeit, a veszélyazonosítási és kockázatcsökkentési folyamatot is beleértve. Hangsúlyozta, hogy elkötelezett biztonsági teljesítményének folyamatos javítása mellett, melynek alátámasztására kiemelte a műveleteinek, a személyzete irányításának, valamint a biztonságos üzemeltetés szavatoló biztonságirányítási eljárásainak az összetettségét. Hozzátette, hogy ezeket a műveleteket az ANAC Gabon szorosan figyelemmel kíséri.

⁽⁶⁾ A Bizottság 715/2008/EK rendelete (2008. július 24.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 197., 2008.7.25., 36. o.).

- (59) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját indokolt módosítani, és a 474/2006/EK rendelet A. és B. mellékletéből törölni kell az összes Gabonban engedélyezett légi fuvarozót.
- (60) A Gabonban engedélyezett valamennyi légi fuvarozó esetében a földi ellenőrzések fontossági sorrendjének a 965/2012/EU rendelet szerinti megállapítása révén a tagállamoknak továbbra is ellenőrizniük kell, hogy a Gabonban engedélyezett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.
- (61) 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.

Indonézia légi fuvarozói

- (62) 2018 júniusában az összes indonéz légi fuvarozó törlésre került az (EU) 2018/871 bizottsági végrehajtási rendelettel ⁽⁷⁾ módosított 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből. Az indonéziai biztonságfelügyeleti rendszer további nyomon követése érdekében a Bizottság és az indonéziai Polgári Légiközlekedési Főigazgatóság (a továbbiakban: indonéziai DGCA) folytatta a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése szerinti konzultációkat. Ezzel összefüggésben 2019. szeptember 27-i levelében az indonéziai DGCA információkat szolgáltatott és naprakész tájékoztatást nyújtott a 2019 márciusa és szeptembere közötti időszakra vonatkozó biztonságfelügyeleti tevékenységekről. A korrekciós intézkedési tervnek a 2018. márciusi uniós helyszíni értékelő látogatás eredményeként történt naprakészé tétele mellett az indonéziai DGCA által szolgáltatott információk kiterjedtek az üzembentartási engedélyek birtokosait, a nyilvántartásba vett légi járműveket, a baleseteket, a súlyos repülőeseményeket és a légi közlekedési eseményeket, valamint az indonéziai DGCA által hozott végrehajtási intézkedéseket tartalmazó jegyzék aktualizálására is.
- (63) Az indonéziai DGCA a 2017-ben végzett ICAO-koordinált hitelesítési missziót (ICVM) követően hozott korrekciós intézkedések állásáról is tájékoztatta a Bizottságot, ami folyamatos javulást mutat, különösen a légi alkalmasság területén.
- (64) A Bizottság a kapott információk és dokumentumok vizsgálatát követően úgy véli, hogy a korrekciós intézkedési tervre, a súlyos repülőeseményekre és a végrehajtási intézkedésekre vonatkozóan adott magyarázatok többsége megfelelő. Ezért a korrekciós intézkedési terv megállapításai közül több is lezártnak tekintendő, és a lezárás javasolt új időpontjai elfogadásra kerültek.
- (65) 2019. október 29-én kiadták a *Lion Air JT610* járatának balesetéről szóló végleges jelentést. Indonézia folyamatos nyomonkövetési tevékenységének részeként a Bizottság fel fogja kérni az indonéziai DGCA-t arra, hogy továbbra is bocsássa rendelkezésre a kapcsolódó információkat, különös tekintettel a jelentésben foglalt biztonsági ajánlások nyomon követésére.
- (66) 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 indonéziai légi fuvarozók vonatkozásában a jelenlegi állás szerint nem indokolt módosítani.
- (67) Az Indonéziában engedélyezett valamennyi légi fuvarozó esetében a földi ellenőrzések fontossági sorrendjének a 965/2012/EU rendelet szerinti megállapítása révén a tagállamoknak továbbra is ellenőrizniük kell, hogy az Indonéziában engedélyezett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.
- (68) 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.

(7) 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.).

Moldova légi fuvarozói

- (69) 2019 áprilisában ^(*) az *Air Moldova*, a *Fly One* és az *Aerotranscargo* kivételével valamennyi Moldovában engedélyezett légi fuvarozóra teljes működési tilalom vonatkozott, elsősorban azért, mert a Moldovai Polgári Légiközlekedési Hatóság (a továbbiakban: CAAM) nem tudta végrehajtani és érvényesíteni az alkalmazandó nemzetközi biztonsági előírásokat.
- (70) A nemzetközi biztonsági előírások végrehajtásának alacsony szintjét a 2019 februárjában tett uniós helyszíni értékelő látogatás alkalmával állapították meg, melynek során számos észrevétel merült fel a CAAM szabályozásával, eljárásaival és gyakorlatával kapcsolatban.
- (71) 2019. október 24-én technikai ülésre került sor a Bizottság, az EASA, egy tagállam és a CAAM képviselőinek a részvételével. A CAAM az ülés során tájékoztatást nyújtott a nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelő és a moldovai biztonságfelügyeleti rendszer javítását célzó nemzeti jogszabályi keret kidolgozása érdekében tett intézkedésekről, beleértve a hatóságon belüli szigorúbb minőségbiztosítási funkció alkalmazása érdekében tett lépéseket is.
- (72) A CAAM tájékoztatást nyújtott továbbá a hatóság új irányítási kézikönyvéről, a nemzeti légiközlekedés-biztonsági program hiányelemzési ellenőrzőlistájáról, a nemzeti légiközlekedés-biztonsági politikáról, valamint a moldovai légi fuvarozók repülésbiztonsági menedzsmentrendszerének megvalósításának állásáról. A CAAM emellett arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a Moldovában bejegyzett légi fuvarozóknál végzett ellenőrzések és vizsgálatok eredményeként négy üzemeltetési engedélyt felfüggesztettek, amelyek közül kettőt visszaállítottak, kettőt – nevezetesen a CA Í.M „TANDEM AERO” SRL és a CA „OSCAR JET” SRL engedélyét – pedig visszavontak.
- (73) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját indokolt módosítani, és a 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből törölni kell a CA Í.M „TANDEM AERO” SRL és a CA „OSCAR JET” SRL légi fuvarozót.
- (74) A Moldovában engedélyezett valamennyi légi fuvarozó esetében a földi ellenőrzések fontossági sorrendjének a 965/2012/EU rendelet szerinti megállapítása révén a tagállamoknak továbbra is ellenőrizniük kell, hogy a Moldovában engedélyezett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.
- (75) 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.

Oroszország légi fuvarozói

- (76) A Bizottság, az EASA és a tagállamok illetékes hatóságai továbbra is szoros figyelemmel kísérték az Oroszországban engedélyezett és az Unióban járatokat működtető légi fuvarozók biztonsági teljesítményét, többek között a 965/2012/EU rendelet szerint előre sorolva az egyes orosz légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseket.
- (77) 2019. október 25-én a Bizottság, az EASA és egy tagállam képviselői találkoztak az Orosz Szövetségi Légiközlekedési Ügynökség (a továbbiakban: FATA) képviselőivel azért, hogy felülvizsgálják az Oroszországban engedélyezett légi fuvarozók biztonsági teljesítményét a (2019. március 19. és október 4. közötti időszakban tartott) földi ellenőrzésekről szóló jelentések alapján, valamint, hogy azonosítsák azokat az eseteket, ahol a FATA-nak meg kell erősítenie felügyeleti tevékenységeit.
- (78) Az Oroszországban engedélyezett légi fuvarozók SAFA keretében végzett földi ellenőrzésének felülvizsgálata nem tárt fel jelentős vagy visszatérő biztonsági hiányosságokat. Az ülés során a FATA tájékoztatta a Bizottságot azokról az intézkedésekről, amelyeket annak biztosítása érdekében hoztak, hogy az Oroszországban engedélyezett légi fuvarozók megfeleljenek az ICAO által meghatározott angol nyelvű követelményeknek.
- (79) A jelenleg rendelkezésre álló – többek között az ülés 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 kell megjelenniük a Repülésbiztonsági Bizottság előtti meghallgatáson.

^(*) A Bizottság (EU) 2019/618 végrehajtási rendelete (2019. április 15.) a 474/2006/EK rendeletnek az Unióban működési tilalom vagy működési korlátozás alá tartozó légi fuvarozók listája tekintetében történő módosításáról (HL L 106., 2019.4.17., 1. o.).

- (80) 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.
- (81) 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.
- (82) Amennyiben ezek az ellenőrzések azt jelzik, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság működési tilalmat alkalmazhat az érintett oroszországi engedélyezett légi fuvarozókra, és felveheti azokat a 474/2006/EK rendelet A. vagy B. mellékletébe.
- (83) A 474/2006/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (84) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a 2111/2005/EK rendelettel létrehozott Repülésbiztonsági Bizottság véleményével,

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.

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

Kelt Brüsszelben, 2019. december 9-én.

*a Bizottság részéről,
az elnök nevében,
Adina VĂLEAN
a Bizottság tagja*

I. MELLÉKLET

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

„A. MELLÉKLET

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

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	Hárombetűs ICAO-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMÁN 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 TAAG Angola Airlines és a Heli Malongo 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
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	Hárombetűs ICAO-kód	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	Hárombetűs ICAO-kód	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 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	Hárombetűs ICAO-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
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
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Líbia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Líbia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Líbia
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 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	Hárombetűs ICAO-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
A szabályozási felügyeletért Moldovában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó – az Air Moldova, a Fly One és az Aerotranscargo kivételével –, beleértve a következőket:			Moldovai Köztársaság
Î.M „VALAN ICC” SRL	MD009	VLN	Moldovai Köztársaság
CA „AIM AIR” SRL	MD015	AAM	Moldovai Köztársaság
CA „AIR STORK” SRL	MD018	MSB	Moldovai Köztársaság
Î M „MEGAVIATION” SRL	MD019	ARM	Moldovai Köztársaság
CA „PECOTOX-AIR” SRL	MD020	PXA	Moldovai Köztársaság
CA „TERRA AVIA” SRL	MD022	TVR	Moldovai Köztársaság
CA „FLY PRO” SRL	MD023	PVV	Moldovai Köztársaság
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

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	Hárombetűs ICAO-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
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 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

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	Hárombetűs ICAO-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
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	Hárombetűs ICAO-kód	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
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore-szigetek	A teljes flotta, kivéve: LET 410 UVP.	A teljes flotta, kivéve: D6-CAM (851336).	Comore-szigetek
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⁾ 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.