



Tartalom

II *Nem jogalkotási aktusok*

RENDELETEK

- ★ 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 ⁽¹⁾ 1

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg.

II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

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

(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 szolgáltattak 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, Dominikai Köztársaság, Gabon, Indonézia, Moldova, Nepál, Oroszország és Venezuela illetékes hatóságaival és légi fuvarozóival folyamatban lévő közös konzultációkról. A Bizottság emellett tájékoztatta a Repülésbiztonsági Bizottságot Egyenlítői-Guinea, Irán, Kazahsztán, Líbia, Thaiföld, Türkmenisztán és Zambia repülésbiztonsági helyzetéről.

⁽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.

- (6) Az EASA a külföldi légi járművek biztonsági értékelésére szolgáló program (a továbbiakban: SAFA) keretében végzett, a 965/2012/EU bizottsági rendelet ⁽⁵⁾ szerinti földi ellenőrzések elemzésének eredményeiről is beszámolt a Bizottságnak és a Repülésbiztonsági Bizottságnak.
- (7) 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 felkérését kaptak arra, hogy ezekre a kérelmekre a Bizottsággal és az EASA-val egyeztetve kétoldalú kapcsolatfelvétel keretében reagáljanak. E tekintetben a Bizottság ismételten jelezte annak fontosságát, hogy a nemzetközi légiközlekedési közösség – elsősorban a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (a továbbiakban: 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 (a továbbiakban: 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 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.
- (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) Az Angolában engedélyezett légi fuvarozók – a 619/2009/EK bizottsági rendelettel ⁽⁶⁾ módosított 474/2006/EK rendelet B. mellékletében szereplő *TAAG Angola Airlines (a továbbiakban: TAAG)* kivételével – az 1131/2008/EK bizottsági rendelettel ⁽⁷⁾ módosított 474/2006/EK rendelet A. mellékletében vannak jelenleg felsorolva, és teljes tilalom vonatkozik rájuk.
- (12) 2018. december 10. és 14. között a Bizottság, az EASA és a tagállamok szakértői uniós helyszíni értékelő látogatást tettek Angolában az angolai illetékes hatóság, az Angola Instituto Nacional da Aviação Civil (a továbbiakban: INAVIC) irodáiban, valamint három, Angolában engedélyezett légi fuvarozónál, a TAAG, a *SonAir* és a *Heli Malongo* vállalatnál.
- (13) Az INAVIC légi közlekedés biztonsága terén alkalmazott megközelítésmódja nem felel meg a modern repülésbiztonság-menedzsment módszereinek. Ugyanakkor Angola egyértelmű előrehaladást ért el a legutóbbi, 2009 júniusában tett uniós helyszíni értékelő látogatás óta. Angola naprakésszé tette a légi közlekedés biztonságára vonatkozó jogszabályi keretét, és új műszaki előírásokat („Normativas Técnicas Aeronáuticas”, a továbbiakban: NTA) dolgozott ki. Az NTA-k lefedik szinte az összes ICAO-mellékletet, a 19. melléklet kivételével. Az INAVIC jelenleg végzi az NTA-k további felülvizsgálatát. Az INAVIC kidolgozott és belső szinten jóváhagyott több, a légügyi felügyeleti kötelezettségre vonatkozó eljárást. Ugyanakkor továbbra is vannak még hiányosságok a belső eljárások, a dokumentumok ellenőrzése, a dossziék egységes rögzítése, valamint az ellenőrök képzése tekintetében. E hiányosságok orvoslása érdekében az INAVIC jelenlegi vezetése egyértelműen kifejezte azon szándékát, hogy javítani akarja az INAVIC kapacitását és hatékonyságát a mindennapi munkavégzés során. Az INAVIC-nak minőségbiztosítási funkciót kell bevezetnie.

⁽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.

⁽⁶⁾ A Bizottság 619/2009/EK rendelete (2009. július 13.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 182., 2009.7.15., 4. o.).

⁽⁷⁾ A Bizottság 1131/2008/EK rendelete (2008. november 14.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 306., 2008.11.15., 47. o.).

- (14) Az uniós helyszíni értékelő látogatás 15 megállapítást tett az INAVIC felügyeleti tevékenységeivel kapcsolatban. A látogatás során azt a következtetést is levonták, hogy bár az INAVIC bizonyos kapacitásokat kialakított az angolai légi közlekedési tevékenységek felügyelete céljából, további javulásra van szükség ahhoz, hogy az INAVIC képes legyen a felmerülő biztonsági hiányosságok kezelésére.
- (15) A TAAG Angola zászlós légitársasága. A TAAG jól működő és megbízható repülésbiztonsági menedzsment-rendszert működtet, amely hasznos adatokat nyújt a légi fuvarozóknak. A vállalat felső vezetése jól ismeri az említett rendszereket és használja azokat a kockázatok azonosítása, valamint a legnagyobb kockázatok elfogadható szintre történő csökkentése érdekében a megfelelő intézkedések meghozatala céljából. Minőségbiztosítási rendszere megbízható és működőképés.
- (16) A TAAG kidolgozta az előírt kézikönyveket, többek között (de nem kizárólag) az INAVIC által jóváhagyott, a karbantartás-ellenőrzésre, a karbantartási eljárásra, a kéthajtóműves légi jármű kiterjesztett hatótávolságú működési teljesítményével kapcsolatos előírásokra, valamint a csökkentett függőleges elkülönítési minimumokra vonatkozó kézikönyveket, amelyek tartalmazzák a szabályozást és részletezik a kapcsolódó eljárásokat. A tanúsító személyek megfelelő légi jármű-típusképzésben részesültek. Összességében a TAAG hivatásos személyzetet és munkavállalókat alkalmaz, és működőképés rendszerekkel rendelkezik a különböző műveletek irányítására. A vezetés megkapja a biztonsági és minőségi információkat és elemzéseket, azok alapján cselekszik, valamint elektronikus és egyéb fajtájú belső kiadványokon keresztül terjeszti ezeket az információkat és intézkedéseket. Az IATA legutóbbi üzemeltetési biztonsági ellenőrzésének közzétett eredményei alapján a megfelelési arány 99,3 %.
- (17) A *SonAir* működő repülésbiztonsági menedzsmentrendszerrel és működő minőségbiztosítási rendszerrel rendelkezik, ugyanakkor az uniós helyszíni értékelő látogatás olyan súlyos hiányosságokat tárt fel, amelyek sürgős javításokat igényelnek. A *SonAir* nem végzi el az összes tevékenységét a repülésbiztonságimenedzsment-kézikönyv követelményeinek megfelelően, a biztonsági képzést nem hajtották végre maradéktalanul, a változásmenedzsment elvégzése felszínes, és az elmúlt évben nem került sor biztonsági ellenőrzésekre. A minőségbiztosítási rendszert illetően a légi fuvarozó nem tudta igazolni, hogy az éves ellenőrzési program valamennyi ellenőrzését elvégezték. Ezenkívül az uniós helyszíni értékelő látogatás arra a következtetésre jutott, hogy a megállapítások ellenőrzésére vonatkozó adminisztratív rendszert nem megfelelően működtetik. A járatüzemeltetés területén a *SonAir* figyelembe veszi az összes követelményt a szolgálati beosztás elkészítésekor. Ugyanakkor mivel egyes, a minta részét képező képzési nyilvántartásokban következetlenségek voltak, a *SonAir* légi fuvarozónak megfelelő intézkedéseket kell hoznia az eljárások meghatározásának és következetes alkalmazásának biztosítása érdekében.
- (18) A *Heli Malongo* teljes mértékben informatizált és integrált megfelelőség-ellenőrzési rendszerrel, repülésbiztonsági menedzsmentrendszerrel és repülésadat-figyelő rendszerrel rendelkezik. Az e rendszerek közötti interakció működőképés. A jelenleg elfogadott üzemeltetési kézikönyv tükrözi az elvégzett műveleteket, és megfelel az Angolában alkalmazandó szabályozásnak. A *Heli Malongo* működőképés és megbízható karbantartási minőségbiztosítási rendszert alakított ki és működtet. A *Heli Malongo* által kialakított karbantartás-ellenőrzési kézikönyvet és karbantartási eljárásra vonatkozó kézikönyvet az INAVIC jóváhagyta, és az a légi jármű gyártójának ajánlásain alapul. A létesítmények megfelelőek és jól szervezettek, a tárolásra és az eszközök – többek között hitelesített eszközök – számára külön ellenőrzött terület áll rendelkezésre. A karbantartó mérnökök megfelelő légi jármű-típusképzésben részesültek, és hozzáférnek a folyamatos légi alkalmasságra vonatkozó szükséges utasításokhoz.
- (19) 2019. április 3-án a Bizottság és a Repülésbiztonsági Bizottság meghallgatta az INAVIC-ot, valamint a TAAG és a *Heli Malongo* légi fuvarozókat. Az INAVIC ismertette az uniós helyszíni értékelő látogatást követően hozott intézkedéseket, többek között az angolai jogszabályi keretben tett változtatásokat. 2019 márciusában elfogadásra került a polgári repülésről szóló törvény, amelynek értelmében az INAVIC közigazgatási és pénzügyi szempontból autonóm jogi személynek fog minősülni. Az INAVIC tájékoztatta a Bizottságot és a Repülésbiztonsági Bizottságot arról a kötelezettségvállalásáról, hogy a nemzetközi repülésbiztonsági szabványok terén 60 % feletti szintre javítja a sikeres végrehajtási arányt, és ebből a célból külső technikai segítséget fog kapni. Ezenkívül az INAVIC azt tervezi, hogy 2019 végére minőségbiztosítási funkciót és integrált módszertant alakít ki és hajt végre, hogy biztosítsa az egységességet és a közös elektronikus hozzáférést valamennyi műszaki dokumentációjához.
- (20) Az INAVIC előrehaladt a nemzetközi biztonsági előírások végrehajtása terén. A Bizottság üdvözli a megtett erőfeszítéseket és szorgalmazza, hogy az angolai hatóságok és az INAVIC folytassák ezeket az erőfeszítéseket. Ugyanakkor a jelenleg – az uniós helyszíni értékelő látogatás során szerzett – rendelkezésre álló bizonyítékok nem teszik lehetővé annak megállapítását, hogy az elért haladás kellően erőteljes ahhoz, hogy az Angolában nyilvántartásba vett és az INAVIC által felügyelt összes légi fuvarozót törölni lehessen a 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből. Az INAVIC-nak tovább kell javítania repülésbiztonsági felügyeleti rendszerét, valamint ellenőri képességét és azok munkamódszereinek egységességét.
- (21) A meghallgatás során a TAAG és a *Heli Malongo* bemutatta az uniós helyszíni értékelő látogatás megállapításai és ajánlásai alapján összeállított korrekciós intézkedési terveit. A korrekciós intézkedési tervben leírt intézkedések egy részét már végrehajtották. A meghallgatás során mindkét légi fuvarozó azt állította, hogy a különböző műveletek irányításához megbízható és működőképés rendszerekkel rendelkezik.

- (22) A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a TAAG és a *Heli Malongo* képes biztosítani műveleti biztonságos végrehajtását. A Bizottság úgy véli, hogy elegendő bizonyíték áll rendelkezésre arra nézve, hogy mindkét fuvarozó megfelel az alkalmazandó angolai szabályozásnak, valamint a nemzetközi biztonsági előírásoknak. A TAAG tekintetében az EASA megerősítette, hogy a TCO-t és a SAFA-t illetően a légi fuvarozó jelenleg nem vet fel konkrét biztonsági aggályokat.
- (23) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumokkal összhangban a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a *Heli Malongo* légi fuvarozót törölni kell a 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből, a TAAG légi fuvarozót pedig a 474/2006/EK rendelet B. mellékletéből. Ezért módosítani kell az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 474/2006/EK rendelet A. és B. mellékletében létrehozott listáját.
- (24) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint előre sorolva az Angolán engedélyezett légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseket – továbbra is ellenőrizniük kell a megfelelő biztonsági előírások Angola általi tényleges betartását.
- (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) 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).
- (27) 2019. március 11. és 15. között a Bizottság, az EASA és a tagállamok szakértői uniós helyszíni értékelő látogatást tettek Belaruszban az AD-BLR irodáiban, valamint több, Belaruszban engedélyezett légi fuvarozó – a *Belavia Belarusian Airlines* (a továbbiakban: *Belavia*), a *Rubystar Airways* és a *Transaviaexport Airlines* – irodáiban.
- (28) Az uniós helyszíni értékelő látogatás során az AD-BLR bizonyítékokkal igazolta a működésében végrehajtott jelentős változásokat, többek között új megrendelések, új belső kézikönyvek és ellenőrzőlisták elfogadását, a Közlekedési Minisztériumon belül a légiközlekedési ágazatért felelős külön felügyelőség létrehozását, valamint új ellenőrök felvételét. Az említett intézkedések meghozatala 2018 júniusában, a légi közlekedési törvény módosításával vette kezdetét, majd ezek az erőfeszítések a Bizottság és az AD-BLR közötti, 2018. szeptember 17-i konzultáció megkezdésével fokozódtak. Az AD-BLR 2018-ban megkezdte a Belaruszban engedélyezett összes légi fuvarozó újbóli engedélyezését. Az uniós helyszíni értékelő látogatáskor az AD-BLR már befejezte két légi fuvarozó újbóli engedélyezését. Jelentős erőfeszítések történtek a nemzetközi biztonsági követelményeknek való megfelelés javítása érdekében.
- (29) Míg 2018-ban az információcsere nehézkes volt, az uniós helyszíni értékelő látogatás során javult az információ-áramlás. Az uniós helyszíni értékelő látogatás eredményei ugyanakkor azt mutatják, hogy a biztonsági kockázatok megfelelő azonosítása és enyhítése érdekében átfogó ütemterv összeállítására és végrehajtására, valamint folyamattellenőrzésre és szoros nyomon követésre van szükség. Az uniós helyszíni értékelő látogatás során az AD-BLR bizonyítékokkal igazolta a Belaruszban engedélyezett légi fuvarozók éves felügyeleti programját. Ugyan az AD-BLR az ellenőrző látogatáskor már megkezdte a szükséges képzett személyzet felvételét, azonban még nem rendelkezik megfelelő személyzettel összes szükséges felügyeleti tevékenységei elvégzéséhez. Megállapítást nyert továbbá, hogy a szóban forgó felügyeleti tevékenységek hatékonyságát tovább lehetne növelni, ha azok szorosabban kapcsolódnának egy szigorú kockázatértékelés eredményeihez.
- (30) Az említett három légi fuvarozó értékelése annak ellenőrzésére irányult, hogy az AD-BLR képes-e biztosítani azt, hogy a Belaruszban engedélyezett légi fuvarozók műveleteiket a nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelően végezzék. Az uniós helyszíni értékelő látogatás azzal a következtetéssel zárult, hogy javítani kell különösen a Belaruszban engedélyezett légi fuvarozók felügyeletére irányuló tevékenységeket. Ugyanakkor nem került megállapításra olyan közvetlen biztonsági kockázat, amely az EASA által a TCO engedélyezési eljárás során már meghozott intézkedéseken felüli további intézkedést igényelne.
- (31) A Bizottság és a Repülésbiztonsági Bizottság 2018. április 3-án meghallgatta az AD-BLR-t. Az AD-BLR egytagú küldöttsége tájékoztatást nyújtott a belaruszi polgári repülés biztonságának további javítása érdekében hozott intézkedésekről, különösen a személyzet felvételéről és képzéséről, a légiközlekedési szabályok és eljárások felülvizsgálatáról, valamint a felügyeleti tevékenységeket támogató új digitális technológiák alkalmazásáról. Ugyan ezen információk egy része hasznosnak bizonyult a Repülésbiztonsági Bizottság számára, az AD-BLR-nek nem mindig sikerült pontos választ adnia a Repülésbiztonsági Bizottság kérdéseire.

- (32) A rendelkezésre álló információk – többek között a 2019. márciusi uniós helyszíni értékelő látogatás eredményei, valamint a 2019. március 29-én benyújtott korrekciós intézkedési terv – alapján a Bizottság úgy véli, hogy az AD-BLR 2018 júniusa óta javulást ért el a nemzetközi biztonsági előírások végrehajtása terén. Ugyanakkor az AD-BLR-nek még biztosítani kell repülésbiztonsági felügyeleti tevékenységeihez a megfelelő erőforrásokat. A Bizottság úgy gondolja továbbá, hogy el kell kerülni a politikai és a biztonsági megfontolások összefonódását.
- (33) Ugyan a bizonyítékok arra utalnak, hogy az AD-BLR által hozott intézkedések már hozzájárultak a belaruszi légi közlekedési tevékenységek felügyeletét szolgáló kapacitások erősítéséhez, tovább kell javítani az AD-BLR annak biztosítására irányuló képességét, hogy a Belaruszban engedélyezett légi fuvarozók műveleteiket a nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelően végzik. A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján a Bizottság úgy véli, hogy a jelenlegi állás szerint nem indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját a belaruszi légi fuvarozók tekintetében módosítani.
- (34) 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.
- (35) 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

- (36) A dominikai köztársasági légi fuvarozók eddig nem szerepeltek a 474/2006/EK rendelet A. mellékletében. Az EASA 2019. március 20-án a TCO engedélyezési eljárás keretében feltárt biztonsági hiányosságokról tájékoztatta a Bizottságot. Az Instituto Dominicano de Aviación Civil (a továbbiakban: IDAC) által engedélyezett öt légi fuvarozó TCO-engedély iránt folyamodott, de csak kettő, a *Helidosa Aviation Group, S.A.* és a *Servicios Aéreos Profesionales, S.A.* kapta meg az engedélyt. 2019. március 15-én az EASA a biztonsági előírások alapján felfüggesztette a *Servicios Aéreos Profesionales, S.A.* engedélyét. A *Dominican Wings, S.A.* és a *Sky High Aviation Services, S.R.L.* az EASA által végzett kezdeti értékelés során visszavonta kérelmét. Az *Air Century, S.A.* légi fuvarozó 2017-ben visszavonta első kérelmét, miután nem tudta igazolni az alkalmazandó biztonsági előírásoknak való megfelelést, majd 2018-ban új kérelmet nyújtott be.
- (37) A SAFA program keretében végzett földi ellenőrzések elemzésének eredményei azt jelzik, hogy az IDAC által engedélyezett légi fuvarozók SAFA-aránya meghaladja a világszintű átlagot. Egyes SAFA-megállapítások előfordulása feltételezhetően a megfelelő biztonsági kultúra hiányára utal. A SAFA-ellenőrzések teljes száma ugyanakkor korlátozott. A Bizottság úgy döntött, hogy a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése értelmében konzultációkat kezd az IDAC-kal.
- (38) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján a Bizottság úgy véli, hogy a jelenlegi állás szerint nem indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját a dominikai köztársasági légi fuvarozók tekintetében módosítani.
- (39) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint előre sorolva a Dominikai Köztársaságban engedélyezett légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseket – továbbra is ellenőrizniük kell a megfelelő biztonsági előírások tényleges betartását.
- (40) 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.

Gabon légi fuvarozói

- (41) Folytatódtak a Bizottság és Gabon illetékes hatósága, az Agence Nationale de l'Aviation Civil (a továbbiakban: ANAC) közötti konzultációk az ANAC által a repülésbiztonsági felügyeleti rendszer nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelése terén elért haladás nyomán követése céljából. Ennek keretében az ANAC tájékoztatta a Bizottságot a kritikus elemek végrehajtásának megerősítése céljából hozott intézkedésekről, valamint a 2019. január 29. és február 6. között végzett ICAO-koordinált hitelesítési misszió előzetes eredményeiről.

- (42) A rendelkezésre bocsátott információk alapján a Bizottság nem tudja maradéktalanul megállapítani az ANAC annak biztosítására irányuló képességét, hogy a Gabonban engedélyezett légi fuvarozók műveleteiket a nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelően végezzék. Ezért kiegészítő információkat fog kérni és technikai megbeszélést fog szervezni a gaboni biztonságfelügyeleti helyzet megvitatása céljából.
- (43) Gabon illetékes hatóságai 2019. április 2-án arra vonatkozó bizonyítékokat szolgáltattak a Bizottságnak, hogy az *Afric Aviation*, az *Allegiance Air Tourist*, a *Sky Gabon* és a *Nouvelle Air Affaires Gabon* légi fuvarozó már nem rendelkezik érvényes üzembentartási engedéllyel (AOC). Ezért ezeket a légi fuvarozókat törölni kell az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listájáról.
- (44) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját az *Afric Aviation*, az *Allegiance Air Tourist* és a *Sky Gabon* légi fuvarozóknak a 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből való törlésével, továbbá a *Nouvelle Air Affaires Gabon* légi fuvarozónak a 474/2006/EK rendelet B. mellékletéből való törlésével módosítani kell.

Indonézia légi fuvarozói

- (45) 2018 júniusában az összes indonéz légi fuvarozó törlésre került az (EU) 2018/871 bizottsági rendelettel (*) módosított 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből. Az indonéziai repülésbiztonsági felügyeleti rendszer további nyomon követése érdekében a Bizottság és az indonéziai Polgári Légiközlekedési Igazgatóság (a továbbiakban: indonéziai DGCA) folytatta a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése szerinti konzultációkat. Ezzel összefüggésben 2019. február 28-i levelében az indonéziai DGCA kiegészítő információkat szolgáltatott és naprakész tájékoztatást nyújtott a 2018 szeptembere és 2019 februárja közötti időszakra vonatkozó repülésbiztonsági felügyeleti tevékenységekről. Ez az információ tartalmazta az Indonéziában engedélyezett légi fuvarozók, a nyilvántartásba vett légi járművek és a repülésbiztonsági felügyeleti tevékenységek jegyzékét, az indonéziai DGCA által hozott végrehajtási intézkedések jegyzékét, valamint a 2018. márciusi uniós helyszíni értékelő látogatás eredményeként hozott korrekciós intézkedési tervek aktualizált állását. Az indonéziai DGCA tájékoztatást nyújtott a teljesítményalapú navigációval kapcsolatos cselekvési terv végrehajtásával és az indonéziai DGCA-nak nyújtott technikai segítséggel kapcsolatban is.
- (46) Január 16-i e-mail-jében az indonéziai DGCA tájékoztatást nyújtott az indonéziai DGCA-n belüli, az eljárásoknak az ICAO szabványaihoz és ajánlott gyakorlataihoz való hozzáigazítását szolgáló átszervezési folyamatról. Az indonéziai DGCA továbbra is tájékoztatta a Bizottságot az indonéziai légi fuvarozókat érintő súlyos eseményekről.
- (47) Ami a légi fuvarozók, a légi járművek és a felügyeleti tevékenységek listáját illeti, az indonéziai DGCA egy új, 121. rész szerinti üzembentartási engedélyt és egy új, 135. rész szerinti üzembentartási engedélyt adott ki. Ami a meghozott végrehajtási intézkedéseket illeti, az indonéziai DGCA felfüggesztett egy 121. rész szerinti üzembentartási engedélyt, visszavont egy hitelesítésről szóló igazolást, felfüggesztett egy szolgálati engedélyt, valamint a 135. rész szerinti légijármű-üzembentartási engedéllyel rendelkező szervezetekkel kapcsolatban három közigazgatási szankciót hozott. A 2018 márciusában tett uniós értékelő látogatás során azonosított problémák nyomán az indonéziai DGCA megerősítette az engedélyezés orvosi részének felügyeletét, és felfüggesztette hét akkreditált repülőorvos-szakértői szakszolgálati engedély jogosultjait.
- (48) A teljesítményalapú navigációval kapcsolatos ajánlás alapján Indonézia 2019 végére várhatóan a 27 nemzetközi repülőtér közül 19-ben hajt végre teljesítményalapú navigációval kapcsolatos eljárásokat. A teljesítményalapú navigáció végrehajtása terén a belföldi és távoli repülőtereken is előrelépés tapasztalható, de nem azonos ütemben.
- (49) Az indonéziai DGCA a 2017-ben lezajlott ICAO-koordinált hitelesítési missziót követően hozott korrekciós intézkedésekről is tájékoztatta a Bizottság szolgálatát. 2018. július 25-én az ICAO felülvizsgálta légialkalmasság területét érintő korrekciós intézkedési tervet. Az ICAO teljes mértékben vagy részben elfogadta az összes korrekciós intézkedést.
- (50) A Bizottság megvizsgálta az információkat és 2019. március 6-i levelében további információkat kért, nevezetesen az indonéziai DGCA még befejezetlen belső eljárásainak számáról, egy légi fuvarozóval kapcsolatos be nem tartott esedékességi napokról, valamint a *Garuda Indonesia* és a *Sriwijaya* közelmúltbeli összeolvadásáról. Az indonéziai DGCA 2019. március 20-án megküldte a kért információkat. További vizsgálatok alapján a Bizottság úgy véli, hogy a korrekciós intézkedési tervvel, a súlyos eseményekkel és a végrehajtási intézkedésekkel kapcsolatos magyarázatok többsége megfelelő. A korrekciós intézkedési terv megállapításainak többsége ezért lezártnak tekintendő, és a lezárás javasolt új időpontjai elfogadásra kerültek.

(*) 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.).

- (51) A *Lion Air* JT610 légi járatának 2018. október 29-i halálos balesetét követően az indonéziai DGCA továbbra is tájékoztatást nyújt a meghozott intézkedésekről. Az *Ethiopian Airlines* ET302 légi járatának 2019. március 10-i balesetét követően az indonéziai DGCA tájékoztatta a Bizottságot arról a döntéséről, hogy óvintézkedésként a *Lion Air* és a *Garuda Indonesia* által üzemeltetett Boeing 737 MAX légijármű-flottára felszállási tilalmat ad ki.
- (52) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumokkal összhangban a Bizottság ezért 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.
- (53) 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.
- (54) 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

- (55) A Bizottság 2018 szeptemberében tájékoztatta a Moldovai Polgári Légiközlekedési Hatóságot (a továbbiakban: CAAM) a CAAM által engedélyezett légi fuvarozókkal kapcsolatos egyes biztonsági aggályokról. Ezzel egy időben a Bizottság a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése értelmében a konzultációk megkezdéséről értesítette a CAAM-ot.
- (56) 2019. február 11. és 15. között a Bizottság, az EASA és a tagállamok szakértői uniós helyszíni értékelő látogatást tettek Moldovában a CAAM irodáiban, valamint több, Moldovában engedélyezett légi fuvarozó – az *Air Moldova*, a *Fly Pro* és a *Terra Avia* – irodáiban.
- (57) A szakértői jelentés szerint a CAAM légi közlekedés biztonsága terén alkalmazott megközelítésmódja nem felel meg a modern repülésbiztonság-menedzsment módszereinek. A jogszabályi keretet naprakésszé kell tenni, tekintettel arra, hogy a moldovai szabályozás nem tartalmazza az ICAO-mellékletek összes módosítását. A CAAM jelenleg végzi az uniós szabályozás végrehajtását az Európai Unió és tagállamai, valamint a Moldovai Köztársaság közötti, a közös légtér létrehozásáról szóló, 2012-ben aláírt megállapodásnak megfelelően.
- (58) A CAAM nem rendelkezik megbízható belső mechanizmusokkal és eljárásokkal ahhoz, hogy a meglévő jogi és technikai keretet átültesse a szervezet szokásos tevékenységeinek a szintjére. A CAAM-nak ezért javítania kell minőségbiztosítási funkcióját. A CAAM járatüzemeltetési részlege belső folyamatokat és eljárásokat alakított ki, amelyeket azonban nem tartanak be. Az uniós helyszíni értékelő látogatás azonosította a javításra szoruló területeket, különösen az engedélyezési folyamat szigorú betartását, a kézikönyvek felülvizsgálata és jóváhagyása vonatkozásában a jobb nyomonkövethetőségnek, valamint a járatüzemeltetési részleg felügyeleti kötelezettségei megerősítésének szükségességét. Az engedélyezési tevékenységek területén a CAAM nem hozott létre rendszert a kiszervezett elméleti és gyakorlati vizsgák felügyelete céljából. Ezenkívül javítani kell a nyilvántartások vezetését, különösen a felügyeleti tevékenységek nyomonkövethetőségének biztosítása céljából.
- (59) A CAAM légialkalmassági részlege által kidolgozott képzési programok nem felelnek meg a meghatározott kapcsolódó eljárásoknak, és nem elegendők a légialkalmasságot felülvizsgáló személyzet tudásának, készségeinek, kompetenciáinak és képesítésének elvárt szinten tartásához. A CAAM légialkalmassági részlege által végzett ellenőrzéseket és vizsgálatokat meg kell erősíteni, mivel az uniós helyszíni értékelő látogatás olyan problémákat tárt fel a moldovai légi fuvarozóknál, amelyeket a CAAM saját felügyeleti ellenőrzései alapján kellett volna azonosítani.
- (60) Az *Air Moldova*, Moldova legnagyobb légi fuvarozója jól működő és megbízható repülésbiztonsági menedzsment-rendszert működtet, amely hasznos adatokat nyújt a légi fuvarozóknak. A minőségbiztosítási rendszer megbízható és működőképes, és csak kismértékű javítást igényel. A vállalat felső vezetése jól ismeri az említett rendszereket, és használja azokat a kockázatok azonosítása, valamint a legnagyobb kockázatok csökkentése érdekében a megfelelő intézkedések meghozatala céljából. A légi fuvarozó műveleteit szakképzett technikusok és karbantartási kapacitással rendelkező forgalmi állomások támogatják. A szervezet megbízható és strukturált rendszert alkalmaz a folyamatos légialkalmasság különböző szempontjainak ellenőrzésére. Az *Air Moldova* kidolgozta a szabályozást tartalmazó és a kapcsolódó eljárásokat részletező kézikönyveket, amelyeket a CAAM jóváhagyott. A tanúsító személyek megfelelő légijármű-típusképzésben részesültek. Az uniós helyszíni értékelő látogatás nem tárt fel jelentősebb hiányosságokat.

- (61) A *Fly Pro* repülésbiztonsági menedzsmentrendszerrel és minőségbiztosítási rendszerrel rendelkező légi fuvarozó. A szóban forgó rendszerek uniós helyszíni értékelése javításra szoruló hiányosságokat tárt fel. A *Fly Pro* repülésbiztonságimenedzsment-kézikönyvét a moldovai jogszabályokkal és a nemzetközi biztonsági előírásokkal összhangban frissíteni kell. A minőségbiztosítási rendszert illetően a légi fuvarozó nem tudta igazolni, hogy az éves ellenőrzési program valamennyi ellenőrzését elvégezték. Ezenkívül a megállapítások ellenőrzésére vonatkozó adminisztratív rendszer nem működött megfelelően. A *Fly Pro* üzemeltetési kézikönyvet dolgozott ki, de annak jelenlegi változata nem tükrözi a jóváhagyott műveleteket és a jóváhagyásokat. A karbantartási program nem naprakész, mivel a típusértékelés szervezete által kiadott legutóbbi karbantartási felülvizsgálati bizottsági jelentés által bevezetett összes új vizsgálatot rossz időközönként vezették be. A *Fly Pro* értékelése funkcionális problémákat tárt fel az üzemelésellenőrzéssel, a képzéssel és a nyilvántartás-vezetéssel kapcsolatban, mivel a minőségbiztosítási rendszer nem képes azonosítani a hiányosságokat.
- (62) A *Terra Avia* Moldova magán légi fuvarozója, amelynek üzemeltetési bázisa a Sharjaah nemzetközi repülőtéren (Egyesült Arab Emírségek) található. A *Terra Avia* repülésbiztonságimenedzsment-kézikönyvét a moldovai jogszabályokkal és a nemzetközi biztonsági előírásokkal összhangban frissíteni kell. Ezenkívül a *Terra Avia* nem végzi az összes tevékenységét a repülésbiztonságimenedzsment-kézikönyv követelményeinek megfelelően (a kockázatkezelés elvégzése felszínes, a repülésbiztonság előmozdítását nem hajtották végre maradéktalanul és nem végeznek biztonsági ellenőrzéseket). A *Terra Avia* nem alakított ki hatékony üzemelésellenőrzést a repülés megkezdésével, folytatásával, kitérő útvonalra irányításával vagy megszakításával kapcsolatban. Továbbá a légi fuvarozó által benyújtott karbantartási program nem naprakész. Emellett annak ellenére, hogy a *Terra Avia* által üzemeltetett légi jármű használati adatai egyértelműen nem érik el a karbantartási felülvizsgálati bizottsági jelentés és a karbantartás-tervezési adatok érvényességére vonatkozó szintet, a légi fuvarozó nem végezte el az alacsony kihasználtság esetén alkalmazandó karbantartási program kidolgozását és végrehajtását. A *Terra Avia* nem tudta igazolni, hogy a folyamatos légialkalmasság tekintetében hogyan teljesíti kötelezettségeit. A légi fuvarozó továbbá azt sem tudta bizonyítani, hogy megfelel a karbantartási programnak. Az uniós helyszíni értékelő látogatás megállapította, hogy a korlátozott üzemidejű alkatrészekre vonatkozó információk hiányosak voltak. Végül a *Terra Avia* a hajózó személyzet képzési és ellenőrzési programja tekintetében nem tudta bizonyítani, hogy az átképzési tanfolyam és a szinten tartó képzés során az összes szükséges elemet lefedték. A *Terra Avia* rendszert dolgozott ki a hajózó személyzet és a kabinszemélyzet repülési, szolgálati és pihenőidejének ellenőrzésére, a rendszer azonban nem tartalmazott a jogsértések bejelentésére szolgáló bejelentési rendszert.
- (63) A 2019-es uniós helyszíni értékelő látogatást követően a CAAM biztonsági elemzést végzett, és a látogatás során tett észrevételek kezelésére korrekciós intézkedési tervet dolgozott ki. A Bizottság úgy véli, hogy az elemzés átfogó jellegű, és konkrét határidőket állapít meg az egyes intézkedésekre vonatkozóan. Jelentős erőfeszítéseket kell azonban tenni a biztonsági elemzésben szereplő összes feladat lefedése érdekében. Ezen túlmenően a biztonsági elemzés hatékony végrehajtásának lezárultáig a 2019. évi uniós helyszíni értékelő látogatás során azonosított biztonsági kockázatok továbbra is megoldatlanok.
- (64) 2019. április 2-án a Bizottság és a Repülésbiztonsági Bizottság meghallgatta a CAAM-ot, valamint az *Air Moldova*, a *Fly One* és az *Aerotrascargo* légi fuvarozókat. A CAAM bemutatta jelenlegi szervezeti felépítését, amelynek keretében részleteket közölt a légialkalmassági részlegénél és a járatüzemeltetési részlegénél dolgozó munkaeőről. A CAAM részletesen ismertette a Repülésbiztonsági Bizottság legutóbbi, 2018. novemberi ülése óta hozott intézkedéseket, többek között az üzemeltetési ellenőrök képzésével, az új ellenőrök felvételi folyamatával, valamint a Moldovában bejegyzett légi fuvarozók számával összefüggésben hozott intézkedésekkel kapcsolatos információkat. A CAAM továbbá tájékoztatást nyújtott a moldovai jogszabályok uniós szabályozási kerettel való összehangolásának állásáról és tervezéséről, valamint a belső eljárások és kézikönyvek felülvizsgálatáról. A CAAM ismertette a szakértők által a 2019-es uniós helyszíni értékelő látogatás során tett észrevételekkel kapcsolatban meghozott korrekciós intézkedéseket. A CAAM arról tájékoztatta továbbá a Bizottságot, hogy a *Fly Pro* és a *Terra Avia* üzemeltetési engedélyét felfüggesztették.
- (65) A CAAM azt is közölte, hogy 2019 eleje óta állami költségvetésből finanszírozott közintézménnyé alakult át. A Bizottság úgy gondolja, hogy el kell kerülni a politikai és a biztonsági megfontolások összefonódását. E tekintetben a CAAM-nak bizonyítani kell, hogy az új intézményi keret ellenére döntéshozatali eljárásában teljes függetlenséget élvez.
- (66) Az összes rendelkezésre álló információval – többek között az uniós helyszíni értékelő látogatás eredményeivel és a meghallgatáson közölt információkkal – összhangban a Bizottság és a Repülésbiztonsági Bizottság úgy véli, hogy a CAAM csak nagyon korlátozott kapacitással rendelkezik a moldovai légi közlekedési tevékenységek felügyeletére, ezért további jelentős javításokra van szükség a felmerülő biztonsági hiányosságok kezeléséhez.

- (67) Az *Air Moldova* bemutatta az uniós helyszíni értékelő látogatás megállapításai és ajánlásai alapján összeállított korrekciós intézkedési tervét. A szóban forgó terv megalapozott okfeltáró elemzésen alapuló korrekciós és megelőző intézkedéseket tartalmaz. Ebben az összefüggésben az EASA megerősítette, hogy a TCO és a SAFA szempontjából a szóban forgó légi fuvarozó jelenleg nem vet fel konkrét biztonsági aggályokat.
- (68) A *Fly One* áttekintést adott a vállalatról, beleértve annak jelenlegi flottáját, valamint a rendelkezésre álló erőforrásokat és létesítményeket. A légi fuvarozó leírása alapján repülésbiztonsági menedzsmentrendszere és minőségbiztosítási rendszere megbízható és jól kiépült. A légi fuvarozó több szoftvereszközt alkalmaz a biztonsági, minőségi és kockázatkezelési adatok integrálása, valamint a műveletek hatékony ellenőrzése érdekében. Ebben az összefüggésben az EASA megerősítette, hogy a TCO és a SAFA szempontjából a szóban forgó légi fuvarozó jelenleg nem vet fel konkrét biztonsági aggályokat.
- (69) Az *Aerotranscargo* bemutatta minőségbiztosítási rendszerének és repülésbiztonsági menedzsmentrendszerének felépítését és működését. Arról is tájékoztatta a Bizottságot, hogy javítani kívánja repülésbiztonsági teljesítményét és kultúráját. Ebben az összefüggésben az EASA megerősítette, hogy a TCO és a SAFA szempontjából a szóban forgó légi fuvarozó jelenleg nem vet fel konkrét biztonsági aggályokat.
- (70) A jelenleg rendelkezésre álló információk alapján és a 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumokkal összhangban a Bizottság ezért úgy véli, hogy a jelenlegi szakaszban valamennyi moldovai légi fuvarozót – az *Air Moldova*, a *Fly One* és az *Aerotranscargo* kivételével – indokolt felvenni az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listájára.
- (71) 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 Moldova által történő tényleges betartását.
- (72) 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

- (73) 2018. október 29-i levelében a Bizottság a Nepáli Polgári Légiközlekedési Hatóságtól (a továbbiakban: CAAN) kérte a dokumentumok és a végrehajtandó intézkedések jegyzékét.
- (74) 2018. december 9-i levelében a CAAN benyújtotta az összes kért dokumentációt. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a benyújtott dokumentáció felépítése és tartalma kielégítő. A CAAN jelentős erőfeszítéseket tett a nepáli repülésbiztonsági felügyeleti rendszer javítása érdekében. A Bizottság ugyanakkor úgy véli, hogy jelentős további javításokra van szükség a meglévő biztonsági hiányosságok kezeléséhez. Ezen túlmenően a Bizottság megjegyzi, hogy a balesetek és a jelentésköteles események aránya továbbra is különösen magas Nepálban. A legutóbbi baleset 2019. február 27-én történt, amelynek során az *Air Dynasty* által működtetett Eurocopter AS350 helikopter lezuhant Nepál keleti részén, a hegyes Taplejung régióban. Mielőtt mérlegelni lehetne a Nepálban nyilvántartásba vett összes légi fuvarozóra vonatkozó jelenlegi tilalom megszüntetését, a nepáli baleseti arányt jelentősen javítani kell.
- (75) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján a Bizottság úgy véli, hogy a jelenlegi állás szerint nem indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját a nepáli légi fuvarozók tekintetében módosítani.

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. március 22-én a Bizottság, az EASA és a tagállamok képviselői találkoztak az Orosz Szövetségi Légiközlekedési Ügynökség (a továbbiakban: FATA) képviselőivel, hogy ellenőrizzék az Oroszországban engedélyezett légi fuvarozók biztonsági teljesítményét a (2018. szeptember 19. és 2019. március 22. közötti időszakban tartott) földi ellenőrzésekről szóló jelentések alapján, és hogy azonosítsák azokat az eseteket, ahol a FATA-nak meg kell erősítenie felügyeleti tevékenységét.

- (78) Ezen az ülésen a Bizottság részletesebben felülvizsgálta az Oroszországban engedélyezett egyik légi fuvarozó SAFA által végzett földi ellenőrzéseinek eredményeit, és tudomásul vette a FATA azon döntését, hogy az érintett légi fuvarozó üzemeltetési engedélyét a belföldi járatokra korlátozza. Tekintettel azon TCO-engedély iránti kérelmek nagy számára, amelyek esetében az EASA nem adott ki TCO-engedélyt (62 kérelemből 19 esetben), a Bizottság arra kérte a FATA-t, hogy a Repülésbiztonsági Bizottság következő ülése előtt vizsgálja felül az érintett légi fuvarozók repülésbiztonsági teljesítményét.
- (79) A jelenleg rendelkezésre álló – többek között a 2019. március 22-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 kell megjelenniük a Repülésbiztonsági Bizottság előtti meghallgatáson.
- (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.

Venezuela légi fuvarozói

- (83) 2017. március 6-án a Venezuelában engedélyezett *Avior Airlines* légi fuvarozó TCO-engedély iránt folyamodott az EASA-hoz. Az EASA a 452/2014/EU rendeletnek megfelelően megvizsgálta a kérelmet. 2017. október 4-én az EASA a biztonsági előírások alapján elutasította az *Avior Airlines* TCO iránti kérelmét.
- (84) 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* légi fuvarozót. A meghallgatást követően, 2017 novemberében a Bizottság módosította az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját, és az *Avior Airlines* légi fuvarozót felvette a 474/2006/EK rendelet (*) A. mellékletébe.
- (85) A 2018. augusztus 29-én tartott technikai megbeszélést követően a 2111/2005/EK rendelet 7. cikkével összhangban az INAC 2018. november 14-én meghallgatáson vett részt a Repülésbiztonsági Bizottság előtt. Bár a felügyeleti rendszer bizonyos elemeit végrehajtották, és a szerkezete, a felügyelettel foglalkozó személyzet létszáma, a dokumentált eljárások és az ellenőrzések tervezése tekintetében megfelelőnek tűnt, a rendelkezésre álló információk elemzése számos következtetésre utalt. Ugyanakkor a szóban forgó következtetések nem tekinthetők olyan természetűnek, amely indokolná Venezuela összes légi fuvarozójának a 474/2006/EK rendelet A. vagy B. mellékletébe történő felvételét.
- (86) Venezuela folyamatos tájékoztatást nyújt felügyeleti kötelezettségeinek helyzetéről. A Bizottság 2019. január 17-én felkérte az INAC-ot, hogy szolgáltatson információt három venezuelai légi fuvarozóról, az *Avior Airlines*, az *Estelar Latinoamericana* és a *Conviasa* légitársaságokról. Ennek keretében megkérte az INAC által 2017-ben és 2018-ban az említett légi fuvarozók tekintetében a műveletek, légialkalmasság, a személyzet engedélyezése és az orvosi aeronautika területén végzett ellenőrzésekről készült jelentéseket, valamint az összes, e három venezuelai légi fuvarozó bármelyikének dolgozó karbantartási szervezetek ellenőrzési jelentéseit. A Bizottság a képzési központokra vonatkozóan is hasonló felkérést intézett az INAC-hoz. Ezenkívül a Bizottság bekérte a venezuelai légi fuvarozók tekintetében végzett összes földi ellenőrzésre vonatkozó jelentéseket, beleértve az INAC által végzett korrekciós és nyomonkövetési intézkedéseket. Az INAC kellő időben benyújtotta az összes kért információt, amelyek elemzését a Bizottság folytatja, és szükség esetén további információkat fog kérni.
- (87) Az INAC által 2019. április 1-jén szolgáltatott információk szerint az *Avior Airlines* megkapta az IOSA-igazolást. Az EASA bejelentette, hogy az *Avior Airlines* TCO-engedély iránti új kérelmet szándékozik benyújtani.

(*) 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.).

- (88) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján a Bizottság úgy véli, hogy a jelenlegi állás szerint nem indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját a venezuelai légi fuvarozók tekintetében módosítani.
- (89) 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.
- (90) 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.
- (91) A 2111/2005/EK rendelet 8. cikkének (2) bekezdése elismeri, hogy gyors döntéshozatalra van szükség, és adott esetben sürgősségi eljárás is igénybe vehető. Ezért az érzékeny információk védelme és a kereskedelmi kihatások minimalizálása érdekében fontos, hogy az Unión belül működési tilalom vagy korlátozás alá tartozó légi fuvarozók listájának módosítására vonatkozó határozatok kihirdetésére és hatálybalépésére közvetlenül az elfogadásukat követően sor kerüljön.
- (92) A 474/2006/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (93) 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. április 15-én.

*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 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	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 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	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 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 Gaboni Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó – a B. mellékletbe felvett Afrijet Business Service kivételével –, beleértve a következőket:			Gaboni Köztársaság
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	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
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Líbia
AIR LIBYA	004/01	TLR	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
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 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
CA ÎM „TANDEM AERO” SRL	MD005	TDM	Moldovai Köztársaság
ÎM „VALAN ICC” SRL	MD009	VLN	Moldovai Köztársaság
CA „AIM AIR” SRL	MD015	AAM	Moldovai Köztársaság
CA „OSCAR JET” SRL	MD017	OSJ	Moldovai Köztársaság
CA „AIR STORK” SRL	MD018	MSB	Moldovai Köztársaság
ÎM „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

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
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 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

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
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
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
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
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 Business Service 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.

ISSN 1977-0731 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-5090 (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió Kiadóhivatala
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU