A BIZOTTSÁG (EU) 2015/2322 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2015. december 10.)

a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet 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 fuvarozóknak a 2111/2005/EK rendelet II. fejezetében említett közösségi listáját.

(2) A 2111/2005/EK rendelet 4. cikke (3) bekezdésének megfelelően bizonyos tagállamok és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: EASA) a lista frissítése szempontjából releváns információkat juttattak el a Bizottsághoz. Egyes harmadik országok szintén szolgáltak releváns információkkal. Ezek alapján a közösségi lista frissítésre szorul.

(3) A Bizottság vagy közvetlenül, vagy a szabályozási felügyeletért felelős hatóságokon keresztül az összes érintett légi fuvarozót értesítette azon főbb tényekről és megfontolásokról, amelyek alapján sor kerülhet az Unión belüli működési tilalom alkalmazására vagy a közösségi listán szereplő légi fuvarozó esetében alkalmazott működési tilalom feltételeinek módosítására.

(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 3922/1991/EGK tanácsi rendelettel ([3]) létrehozott bizottságnak (a továbbiakban: repülésbiztonsági bizottság).

(5) A Bizottság tájékoztatta a repülésbiztonsági bizottságot a 2111/2005/EK rendelet és a 473/2006/EK rendelet ([4]) keretében megnyitott, Botswana, a Guineai Köztársaság, India, Indonézia, Irán, Irak, Kazahsztán, Libanon, Madagaszkár, Mozambik, Nepál, a Fülöp-szigetek, Szudán, Tajvan, Thaiföld és Zambia illetékes hatóságaival és légi fuvarozóival folyamatban lévő közös konzultációkról. A Bizottság emellett Grúzia, Líbia, São Tomé és Príncipe, Tádzsikisztán és Jemen repülésbiztonsági helyzetéről, valamint az Oroszországi Föderációval folytatott technikai egyeztetés fejleményeiről is tájékoztatta a repülésbiztonsági bizottságot.

(6) Az EASA beszámolt a Bizottságnak és a repülésbiztonsági bizottságnak a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (a továbbiakban: ICAO) által az egyetemes biztonságfelügyeleti ellenőrző programja (USOAP) keretében végzett ellenőrzésekről készült vizsgálati jelentések elemzésének eredményeiről. Ezzel összefüggésben a tagállamok felkérést kaptak arra, hogy kiemelten kezeljék az olyan államokban engedélyezett légi fuvarozók földi ellenőrzését, amelyek esetében az ICAO jelentős biztonsági problémákat tárt fel, vagy amelyek biztonságfelügyeleti rendszerének

([1]) HL L 344., 2005.12.27., 15. o.

([2]) A Bizottság 2006. március 22-i 474/2006/EK rendelete 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 Tanács 1991. december 16-i 3922/1991/EGK rendelete a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról (HL L 373., 1991.12.31., 4. o.).

([4]) A Bizottság 2006. március 22-i 473/2006/EK rendelete 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.).

vonatkozásában az EASA jelentős hiányosságokat állapított meg. Így a Bizottság által a 2111/2005/EK rendelet alapján végzett konzultációkon túlmenően a kiemelt földi ellenőrzések további információkkal fognak szolgálni az említett államokban engedélyezett légi fuvarozók biztonsági teljesítményével kapcsolatban.

(7) Az EASA a külföldi légi járművek biztonsági értékelésére szolgáló SAFA-program keretében végzett, a 965/2012/EU bizottsági rendelet ([1]) 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 2111/2005/EK rendelet szerinti intézkedések vagy megfigyelés által érintett államokban végrehajtott technikai segítségnyújtási projektekről. Tájékoztatást adott a tervekről, valamint a polgári repülési hatóságok igazgatási és műszaki képességének javítását célzó további technikai segítségnyújtás, illetve további együttműködés iránti kérelmekről, amelyek célja a hatályos nemzetközi polgári repülési előírások be nem tartásának kiküszöbölése. Ezzel összefüggésben a tagállamok felkérést kaptak arra, hogy az ilyen megkeresésekre a Bizottsággal és az EASA-val egyeztetve kétoldalú alapon reagáljanak. E tekintetben a Bizottság hangsúlyozta, mennyire hasznos tájékoztatni a nemzetközi légiközlekedési közösséget – különösen az ICAO SCAN (Safety Collaborative Assistance Network) adatbázisán keresztül – az Unió és tagállamai által biztosított technikai segítségnyújtásról, amely világszerte szolgálja a repülésbiztonság javítását.

(9) Az Eurocontrol beszámolt a Bizottságnak és a repülésbiztonsági bizottságnak a SAFA riasztórendszer státuszával kapcsolatos új fejleményekről és a tilalom alá eső légi fuvarozókra vonatkozó figyelmeztető jelzések legfrissebb statisztikáiról.

Uniós légi fuvarozók

(10) Az uniós légi fuvarozók járművein végzett földi ellenőrzésekből vagy 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. Málta egyes olyan intézkedésekről tájékoztatta a Bizottságot és a repülésbiztonsági bizottságot, amelyeket több máltai légi fuvarozó tekintetében is meghozott, Észtország pedig beszámolt az *AS Avies* légi fuvarozó helyzetéről. A repülésbiztonsági bizottság ülése előtt Görögország tájékoztatást adott egyes intézkedésekről, amelyeket több görög légi fuvarozó tekintetében hozott meg.

(11) A tagállamok megerősítették, hogy amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy az uniós légi fuvarozók esetében a megfelelő biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat merül fel, készek meghozni a szükséges intézkedéseket.

Botswana légi fuvarozói

(12) A Botswanai Polgári Repülési Hatóság 2015. augusztus 27-én kelt levelében tájékoztatást nyújtott arról, hogy milyen előrelépést tett a jelentős biztonsági problémák orvoslása és az ICAO egyéb aggályainak megszüntetése terén. A Botswanai Polgári Repülési Hatóság beszámolt arról, hogy további eredményeket ért el a nemzetközi repülésbiztonsági előírások végrehajtásában. A Botswanai Polgári Repülési Hatóság együttműködést folytat az ICAO regionális irodájával, amelynek keretében további támogatást kap a jelentős biztonsági problémák orvoslásához és az egyéb aggályok megszüntetéséhez. A Botswanai Polgári Repülési Hatóság felkérte az ICAO-t, hogy még 2015 vége előtt tartson ICAO-koordinált hitelesítési missziót (ICVM) a jelentős biztonsági problémák megoldásának ellenőrzésére.

(13) A nemzetközi biztonsági előírások jobb végrehajtása és a rendelkezésre álló repülésbiztonsági adatok nem indokolnak olyan döntést, mely szerint működési tilalom vagy működési korlátozás alá kellene vonni a Botswanában engedélyezett légi fuvarozókat. Ugyanakkor a Bizottság úgy véli, hogy továbbra is szorosan nyomon kell követni a helyzet alakulását.

(14) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát megállapítást nyert, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájára a jelenlegi állás szerint nem indokolt botswanai légi fuvarozókat felvenni.

([1]) A Bizottság 2012. október 5-i 965/2012/EU rendelete 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.).

A Guineai Köztársaság légi fuvarozói

(15) A Bizottsággal 2013 januárjában Brüsszelben tartott technikai ülésen született megállapodás alapján a Guineai Köztársaság illetékes hatósága (Direction nationale de l'aviation civile, a továbbiakban: DNAC) rendszeresen tájékoztatta a Bizottságot az ICAO által 2012 decemberében jóváhagyott korrekciós intézkedési terv folyamatban lévő végrehajtásáról, valamint az ehhez kapcsolódó összes tevékenységről.

(16) A DNAC által az elért eredményekről benyújtott, a Bizottsághoz 2015. augusztus 10-én beérkezett legutóbbi jelentés részletesen beszámol a korrekciós intézkedési terv végrehajtásával kapcsolatos legújabb tevékenységekről és fejleményekről; a korrekciós intézkedési terv jelenleg a légi fuvarozók engedélyezési eljárásának és a légi járművek lajstromozásának helyzetére vonatkozik. 2013. március végén minden korábbi üzembentartási engedélyt (AOC) felfüggesztettek. Az *Eagle Air* és a *PROBIZ Guinée* légi fuvarozó ICAO előírásoknak megfelelő, teljes, ötlépcsős engedélyezési eljárása lezárult, és a légi fuvarozók 2015. április 10-én, illetve 2015. augusztus 4-én megkapták (az 1/DNAC/2015, illetve a 2/DNAC/2015 számú) üzembentartási engedélyüket. Négy másik légi fuvarozó, nevezetesen a *Konair*, a *Sahel Aviation Guinée*, a *Fly Nimba Airlines* és az *Ijet Aviation* szintén elindította az engedélyezési folyamatot.

(17) A légi járművek lajstromozása terén is előrelépés történt, mivel a DNAC arról számolt be, hogy öt új légi járművet vettek fel a légijármű-lajstromba.

(18) A korrekciós intézkedési tervnek az ICAO által 2012 decemberében jóváhagyottaknak megfelelő fokozatos végrehajtása és a rendelkezésre álló repülésbiztonsági adatok jelenleg nem indokolnak olyan döntést, mely szerint működési tilalom vagy működési korlátozás alá kellene vonni a Guineai Köztársaságban engedélyezett légi fuvarozókat. Ugyanakkor továbbra is szorosan nyomon kell követni a helyzet alakulását.

(19) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát megállapítást nyert, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájára a jelenlegi állás szerint nem indokolt guineai köztársaságbeli légi fuvarozókat felvenni.

(20) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat merül fel, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelő intézkedések meghozatalára kényszerülhet.

India légi fuvarozói

(21) 2015. október 20-án technikai konzultációra került sor a Bizottság, az EASA, a tagállamok és India Polgári Légiközlekedési Igazgatósága (a továbbiakban: indiai DGCA), valamint az *Air India* légi fuvarozó képviselőinek részvételével. Az indiai DGCA részletesen beszámolt arról, hogy repülésbiztonság-felügyeleti képessége tekintetében milyen fenntarthatósági intézkedéseket hajtott végre. A technikai konzultáció arra is alkalmat adott, hogy az indiai DGCA-val megbeszéljék, az indiai légi fuvarozók miként működnek együtt a SAFA-programmal.

(22) E konzultációk során egyértelművé vált, hogy bár az indiai DGCA végrehajtott bizonyos intézkedéseket annak érdekében, hogy biztosítsa a légi közlekedés biztonsága javításának fenntarthatóságát, több területen is további intézkedésekre van szükség. Másrészt az indiai DGCA a SAFA-adatbázis segítségével nyomon követi, hogy miként alakul az az indiai légi fuvarozók teljesítménye a SAFA-program keretében. Ez többek között abból is nyilvánvaló, hogy beszámolója szerint az indiai DGCA 2015 júniusában megbeszélést tartott az *Air India* légi fuvarozóval, hogy megvitassa, az *Air India* milyen belső eljárásokkal rendelkezik a SAFA-programbeli teljesítményének irányítására.

(23) Az *Air India* áttekintést adott repülésbiztonsági menedzsmentrendszeréről, rendelkezésre bocsátotta a SAFA statisztikai információk flottánkénti összefoglalását, példákat adott repülésbiztonság-menedzsmentprogramjának kommunikációs stratégiájáról, továbbá részletekkel szolgált a folyamatos fejlesztés érdekében bevezetett SAFA-folyamatról.

(24) A technikai konzultációt követően, 2015. október 29-én kelt leveleiben a Bizottság több üzenetét ismételten elküldte az indiai DGCA-nak, többek között azt, hogy az indiai légi fuvarozók SAFA-programbeli teljesítményét szorosabban nyomon kell követni. A Bizottság ezenkívül jelezte az *Air India* légi fuvarozónak, hogy SAFA-programbeli teljesítményén keresztül bizonyítania kell, hogy előrelépést ért el a SAFA-folyamatirányítás

tekintetében. A Bizottság mind az indiai DGCA-t, mind az *Air India* légi fuvarozót tájékoztatta arról, hogy az 452/2014/EU bizottsági rendelet ([1]) (TCO-része) értelmében az EASA köteles elvégezni a harmadik országbeli üzemeltetők biztonsági értékelését, és hogy a SAFA-programbeli teljesítmény az egyik olyan kulcsfontosságú elem, amelyet az EASA ilyen értékelések során figyelembe vesz.

(25) A Bizottság nyugtázta az indiai DGCA és az *Air India* által rendelkezésre bocsátott információkat. Megállapítást nyert, hogy ez alkalommal az Indiában engedélyezett légi fuvarozók esetében nincs szükség sem működési tilalomra, sem működési korlátozásra, ezzel együtt azonban további technikai egyeztetések szükségesek ahhoz, hogy a repülésbiztonsági vonatkozású kérdéseket folyamatosan meg lehessen beszélni.

(26) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát megállapítást nyert, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájára a jelenlegi állás szerint nem indokolt indiai légi fuvarozókat felvenni.

(27) A Bizottság a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése értelmében folytatni kívánja a hivatalos konzultációt az indiai DGCA-val.

(28) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint prioritást adva az indiai légi fuvarozók légi járművein elvégzendő földi ellenőrzéseknek – továbbra is ellenőrizniük kell a megfelelő biztonsági előírások tényleges betartását.

Indonézia légi fuvarozói

(29) Az indonéz illetékes hatóságokkal – Indonézia Polgári Légiközlekedési Igazgatóságával (a továbbiakban: indonéz DGCA) – jelenleg is zajlanak a konzultációk annak érdekében, hogy a Bizottság nyomon követhesse azt a folyamatot, amelyben az indonéziai DGCA biztosítja, hogy valamennyi Indonéziában engedélyezett légi fuvarozó repülésbiztonsági felügyelete megfeleljen a nemzetközi repülésbiztonsági előírásoknak. A 2014. májusi ICAO-ellenőrzést követően az indonéz DGCA véglegesítette korrekciós intézkedési tervét, és jelenleg a benne foglalt korrekciós intézkedések végrehajtását végzi. Az indonéz DGCA kérésére október 29-én technikai megbeszélésre került sor a Bizottság, az EASA, egyes tagállamok és az indonéz DGCA, valamint a *Citilink*, a *Lion Air* és a *Batik Air* légi fuvarozók részvételével. Ezen az ülésen világossá vált, hogy a korábbi ellenőrzések megállapításainak kiigazítására hozott szükséges korrekciós intézkedések előkészítés alatt állnak, azonban ezen intézkedések még mindig csak a végrehajtás különböző szakaszaiban vannak. Az azonosított fő hiányosság a légi fuvarozók és a légi járművek vizsgálatának lefolytatása volt. Az e feladat elvégzésére irányuló eljárások érvényben vannak, de a gyakorlatban nem mindig követik őket. Az ellenőrzések során a meg nem felelésre vonatkozóan tett megállapítások száma továbbra is alacsony, és az ellenőrzött vállalatok tájékoztatása a megállapításokról nem mindig az alkalmazandó eljárásoknak megfelelően történik. Hiányoznak a megállapítások nyomon követésére szolgáló megfelelő eljárások, a megállapítások tényleges nyomon követése gyenge, a határidőket nem tartják be, és nem is mindig érvényesítik azokat. Az indonéz DGCA-nak mintegy 59 üzembentartási engedéllyel kell foglalkoznia, és a szóban forgó légi fuvarozók közül több is nagyon gyors ütemben nő. Alapvető fontosságú, hogy az indonéz DGCA lépést tartson e fejleményekkel.

(30) A *Citilink* légi fuvarozó bemutatót tartott a vállalat fejlődéséről és a vállalaton belül folyó biztonságirányításról. A vállalat növekedése évente körülbelül nyolc új légi járművel folytatódik, míg a rendszerek és eljárások fokozatosan stabilizálódnak. A repülésiadat-elemzés javult, és a vállalat tudatában van a működési kockázatoknak. A repülésbiztonsági menedzsmentrendszert létrehozták, de annak még ki kell forrnia, tekintettel többek között a repülési események és egyéb helyzetek alacsony bejelentési arányára.

(31) A *Lion Air* és a *Batik Air* közös bemutatót tartott, mivel mindkettő ugyanannak a *Lion Air Groupnak* a tagja. E két légi fuvarozó növekedése továbbra is jelentős, a tervek szerint 2016-ban mindkettő körülbelül 10 új légi járművet és a következő években is közel ugyanennyi légi járművet vesz át. A szóban forgó légi fuvarozók számára a fő kihívást az jelenti, hogy minden területen elegendő személyzetet tudjanak toborozni és képezni. Mindkét légi fuvarozó terveket terjesztett elő a hajózó személyzet képzésére, valamint az egyéb személyzet toborzására és képzésére vonatkozóan. A *Lion Air* légi fuvarozónál az újonnan felvett pilótákra vonatkozó képesítési minimumkövetelmények és a kapitánnyá való előléptetéshez előírt követelmények a gyakran kihívást jelentő működési környezethez képest viszonylag alacsonyak. Ennek következtében, valamint a légi fuvarozó gyors növekedése miatt a *Lion Air* légi fuvarozónál sok a viszonylag tapasztalatlan pilóta. Ehhez kapcsolódhat a nem stabilizált megközelítések magas száma és a leszállási események (kemény földetérés és futópálya-elhagyás) nagy kockázata.

([1]) A Bizottság 2014. április 29-i 452/2014/EU rendelete 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.).

Erre példa a *Batik Air* légi fuvarozóval 2015. november 6-án történt futópálya-elhagyás. E konkrét esemény tekintetében az indonéz DGCA és a *Batik Air* légi fuvarozó azonnal intézkedéseket tettek az esemény kivizsgálása és a kockázatcsökkentő intézkedések meghozatala érdekében. Ezen túlmenően javult a repülésiadat-figyelő rendszer, ami érdemi eredményekhez és a biztonság javulásához vezet. A repülésbiztonsági menedzsmentrendszer a jelek szerint jól fejlett, és újabban a repülési események és egyéb helyzetek bejelentése is javulni kezdett, bár a tényleges végrehajtásnak és a veszélyek azonosításának még kiforrottabbá kell válniuk. Az ülésen egyértelművé vált, hogy a *Lion Air* és a *Batik Air* számára a gyors növekedés és a hajózó személyzetek viszonylagos tapasztalatlansága jelenti a kockázatot.

(32) Az indonéz polgári légiközlekedési főigazgatóság meghívást kapott, hogy 2015. november 25-én jelenjen meg a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatáson. Az indonéz DGCA megismételte a 2015. október 29-i technikai megbeszélésen elmondottakat. Ezek között szerepelt a folyamatos felügyeleti program és az irányítási rendszer megállapításai. Bemutatásra kerültek az indonéz légi fuvarozókra vonatkozó általános tilalom alól mentesülő négy indonéz légi fuvarozó, valamint a meghallgatáson részt vevő három légi fuvarozó vonatkozásában folytatott felügyeleti tevékenységek eredményei. Az indonéz DGCA a biztonságikockázat-kezelési rendszer fejlesztéséről is tartott előadást. Az indonéz DGCA felkérte a Bizottságot, hogy tegyen ellenőrző látogatást a helyszínen. Egy ilyen látogatás alkalmat ad az elért eredmények áttekintésére és annak meghatározására, hogy a hatóság és a légi fuvarozók milyen mértékben hajtották végre ténylegesen a nemzetközi biztonsági előírásokat.

(33) A *Citilink*, a *Lion Air* és a *Batik Air* beszámolót tartott, amelyen bemutatták fejlődésüket és azt, hogy miként valósítják meg a repülésbiztonság-menedzsmentet; a beszámolók összhangban voltak az október 29-i technikai megbeszélésen tartott előadásukkal.

(34) 2015. október 22-i levelében az indonéz DGCA arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a korábbi tájékoztatás óta két új légi fuvarozót engedélyezett: a 135-054. sz. üzembentartási engedélyt az *Alda Trans Papua*, míg a 135-059. sz. üzembentartási engedélyt a *Weststar Aviation Indonesia* részére adta ki. Az indonéz DGCA ugyanakkor nem szolgáltatott bizonyítékot arra nézve, hogy e légi fuvarozók biztonsági felügyelete megfelel a nemzetközi biztonsági előírásoknak. Ugyanebben a levélben az indonéz DGCA arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a *Pacific Royale Airways* (121-045. sz. AOC), az *Air Maleo* (121-041. sz. AOC csak belföldi teherszállításra), a *Manunggal Air Service* (121-020. sz. AOC), a *Nusantara Buana Air* (135-041. sz. AOC), a *Survai Udara Penas* (Persero, 135-006. sz. AOC) és az *Asconusa Air Transport* (135-022. sz. AOC) üzembentartási engedélyét visszavonta.

(35) Noha előrelépés figyelhető meg a 2014. májusában tartott ICAO ellenőrzés óta, sőt még az októberi technikai megbeszélés óta is, a javulás ellenőrzése előfeltétele a biztonságba vetett szükséges bizalom kialakulásának ahhoz, hogy fontolóra lehessen venni az indonéz légi fuvarozókra vonatkozó működési tilalom további enyhítését. Ezért 2016-ban uniós helyszíni értékelő látogatást kell szervezni a szükséges információk összegyűjtése érdekében. Jelenleg azonban nem áll rendelkezésre elegendő bizonyíték, amely alátámasztana egy, az indonéz légi fuvarozókra vonatkozó működési tilalom – többek között a *Citilink*, a *Lion Air* és a *Batik Air* tekintetében való – további enyhítésére irányuló határozatot.

(36) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát megállapítást nyert, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listáját indokolt módosítani, és a 474/2006/EK bizottsági rendelet A. mellékletébe fel kell venni az *Alda Trans Papua* és a *Weststar Aviation* légi fuvarozót. A *Pacific Royale Airways*, a *Manunggal Air Service*, a *Nusantara Buana Air*, a *Survai Udara Penas* és az *Asconusa Air Transport* légi fuvarozókat törölni kell a 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből.

Irán légi fuvarozói

(37) Az Iráni Iszlám Köztársaság Polgári Repülési Szervezete (a továbbiakban: CAOIRI) által engedélyezett *Iran Air* légi fuvarozó 2010. március 30-án került felvételre a 474/2006/EK bizottsági rendelet B. mellékletébe. A helyszíni értékelő látogatást követően az *Iran Air* flottájára vonatkozó működési korlátozás további meghatározására került sor 2010. július 5-én.

(38) Az *Iran Air* tájékoztatással szolgált a Bizottságnak jelenlegi flottájáról, mellékelve a megfelelő dokumentációt. Az *Iran Air* kérelmezte A320 típusú légi járműveinek mentesítését a működési korlátozás hatálya alól annak érdekében, hogy újabb A320 típusú légi járműveivel is üzemeltethessen járatokat az Unióba. Az *Iran Air* által szolgáltatott információk szerint az A320 típusú légi járművekből álló flotta átlagéletkora alacsonyabb az Unióban járatok üzemeltetésére engedélyezett légi járművek átlagéletkoránál. Az *Iran Air* azt állítja továbbá, hogy a légi járművek megbízhatóan üzemeltethetők. Mivel azonban a benyújtott bizonyítékokat nem lehetett ellenőrizni, a jelenleg a Bizottság rendelkezésére álló információk alapján nem lehetséges új légi járműveket felvenni azon légi járművek jegyzékébe, amelyekkel az *Iran Air* járatokat üzemeltethet az Unióba.

(39) Az *Iran Air* üzembentartási engedélye szerint az Unióban üzemeltethető típusú légi járművek száma csökkent. A 474/2006/EK rendelet B. mellékletében szereplő, a tilalom alól mentesülő légi járművek jegyzékét ezért ennek megfelelően módosítani kell.

(40) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát megállapítást nyert, hogy a 474/2006/EK bizottsági rendelet B. mellékletében indokolt módosítani az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi jegyzékét, hogy tükrözze az *Iran Air* légijármű-flottájának jelenlegi összetételét.

Irak légi fuvarozói

(41) Az EASA 2014. június 13. és 2015. március 16. között négy alkalommal küldött levelet az iraki polgári repülési hatóságnak (a továbbiakban: ICAA) az *Iraqi Airways* SAFA-program keretében nyújtott teljesítményével kapcsolatban felmerült biztonsági aggályokról. Ezen aggályok tekintetében a SAFA-adatok azt bizonyítják, hogy az *Iraqi Airways* nem végez elegendő okfeltáró elemzést.

(42) Az *Iraqi Airways* 2014. augusztus 20-án harmadik országbeli üzemeltetőnek (Third Country Operator, a továbbiakban: TCO) kiadott engedélyért folyamodott az EASA-hoz. Az EASA a TCO-rész követelményeinek megfelelően értékelte az *Iraqi Airways* TCO-engedély iránti kérelmét.

(43) Az *Iraqi Airways* TCO-engedély kiadásához végzett biztonsági értékelése során az EASA alapvető aggályokat fogalmazott meg azzal összefüggésben, hogy az *Iraqi Airways* nem képes reagálni a felvetett biztonsági aggályokra, valamint időben benyújtani a biztonsági dokumentációt. Az EASA ezért azt a következtetést vonta le, hogy a további értékelés nem vezetne engedély kiadásához az *Iraqi Airways* számára, ezért az nem felel meg az 452/2014/EU bizottsági rendelet alkalmazandó követelményeinek. Következésképpen az EASA 2015. július 16-án, a fent leírt egyértelmű biztonsági okok miatt elutasította az *Iraqi Airways* TCO-engedély iránti kérelmét.

(44) A Bizottság 2015. szeptember 28-án levelet küldött az ICAA-nak. A levéllel a Bizottság a 473/2006/EK bizottsági rendelet 3. cikkének (2) bekezdésében szereplő rendelkezéseknek megfelelően hivatalos konzultációkat kezdeményezett az Irakban engedélyezett légi fuvarozók szabályozási felügyeletéért felelős hatóságokkal. A szóban forgó levélben a Bizottság kifejtette, hogy a hivatalos konzultáció kezdeményezését az *Iraqi Airways* SAFA-program keretében nyújtott repülésbiztonsági teljesítménye, valamint az *Iraqi Airways* TCO-engedély iránti kérelmének az EASA általi elutasítása teszi indokolttá.

(45) A Bizottság 2015. október 27-én levelet küldött az ICAA-nak és az *Iraqi Airways* légi fuvarozónak, amelyben arról tájékoztatta a két felet, hogy az *Iraqi Airways* ügye felkerült a repülésbiztonsági bizottság 2015. november 24–26-án tartandó ülésének napirendjére, és hogy a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően mind az ICAA, mind az *Iraqi Airways* lehetőséget kap arra, hogy álláspontját előadja a repülésbiztonsági bizottság előtt.

(46) 2015. november 3-án videokonferenciára került sor a Bizottság, az EASA, a tagállamok, valamint mind az ICAA, mind az *Iraqi Airways* képviselőinek részvételével. A videokonferencia során az ICAA áttekintést adott feladatköréről, és ismertette az általa végzett biztonságfelügyelet alapelveit. Az ICAA egyéb információkkal is szolgált: többek között áttekintést nyújtott az általa az *Iraqi Airways* felett gyakorolt felügyeletről, valamint arról, miként követi nyomon a SAFA-programmal kapcsolatos információkat. A videokonferencia során az *Iraqi Airways* által tartott ismertető egyebek mellett csupán nagyon általános áttekintést adott repülésbiztonsági menedzsmentrendszeréről és minőségirányítási rendszeréről, valamint a biztonsággal összefüggő egyéb folyamatokról.

(47) Az ICAA-t és az *Iraqi Airways* légi fuvarozót a repülésbiztonsági bizottság 2015. november 25-én hallgatta meg. Az ICAA egyebek mellett arról számolt be, hogy hét AOC-tulajdonost, köztük az *Iraqi Airways* légi fuvarozót kell felügyelnie. Az ICAA azokat az intézkedéseket is összefoglalta, amelyekkel meg kívánta erősíteni képességeit. Az EASA tájékoztatást adott arról, hogy milyen biztonsági aggályok indokolták a TCO-engedély iránti kérelem elutasítását.

(48) Az *Iraqi Airways* több mindent is bemutatott, köztük a róla készült SAFA-elemzést és annak utókövetését. Az ismertető nem szolgáltatott elegendő adatot az *Iraqi Airways* repülésbiztonsági menedzsmentrendszerének és minőségirányítási rendszerének részletes működéséről. Az *Iraqi Airways* által szolgáltatott információk természetüket illetően nem voltak elegendők ahhoz, hogy teljes körűen eloszlassák a biztonsági aggályokat, amelyek miatt az EASA elutasította az *Iraqi Airways* TCO-engedély iránti kérelmét.

(49) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát megállapítást nyert, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi jegyzékét indokolt módosítani, és a 474/2006/EK bizottsági rendelet A. mellékletébe fel kell venni az *Iraqi Airways* légi fuvarozót.

(50) Mivel a jegyzékbe való mostani felvétel közvetlenül abból ered, hogy az EASA elutasította a TCO-engedély iránti kérelmet, a Bizottságnak szándékában áll felülvizsgálni a jegyzékbe való felvételt, amennyiben az EASA arról tájékoztatja a Bizottságot, hogy megítélése szerint teljesülnek a feltételek ahhoz, hogy az EASA a TCO-részben kedvező döntést hozzon az *Iraqi Airways* légi fuvarozóról.

Kazahsztán légi fuvarozói

(51) 2009 júliusa óta egy kivételével valamennyi Kazahsztánban engedélyezett légi fuvarozóra teljes működési tilalom vonatkozik, elsősorban azért, mert a Kazahsztánban engedélyezett légi fuvarozók biztonsági felügyeletéért felelős illetékes hatóság (Civil Aviation Committee of Kazakhstan, a továbbiakban: CAC) nem képes végrehajtani és érvényesíteni az alkalmazandó nemzetközi biztonsági szabványokat. Részleges kivétel vonatkozik az *Air Astana* légi fuvarozóra. Az *Air Astana* bekerült a 474/2006/EK rendelet B. mellékletébe, engedélyt kapott arra, hogy flottája egy részével járatokat üzemeltessen az Unióba, és működését az akkori szintre kellett korlátoznia.

(52) 2014-ben, a SAFA-nyilvántartás javulása nyomán az *Air Astana* engedélyt kapott arra, hogy fokozza az Unióba irányuló működését, de csak azzal a légijármű-típussal, amelynek Unióba irányuló üzemeltetésére 2009 óta engedéllyel rendelkezett.

(53) Az *Air Astana* légi fuvarozót 2015 áprilisában újraengedélyezte a CAC, 2015 májusában pedig megfelelt a Nemzetközi Légiszállítási Szövetség (IATA) működésbiztonsági ellenőrzésén (IOSA). A légi fuvarozó rendszeres tájékoztatást nyújt a Bizottságnak a járatüzemeltetéséről, valamint képzési és karbantartási tevékenységeiről. Az *Air Astana* légi fuvarozónak az EASA által 2015 októberében a TCO-rész keretében elvégzett ellenőrzése során nem találtak bizonyítékot a nemzetközi szabványok be nem tartására. Megállapítást nyert, hogy az *Air Astana* jól el van látva személyzettel, eredményes irányítását pedig egy hozzáértő nemzetközi csapat végzi a helyi személyzettel karöltve. A szervezet szilárd és hiteles biztonsági kultúrát alakított ki. Az EASA ellenőrzést végző csoportja ezért külön megállapítások nélkül javasolta a TCO-engedély megadását az *Air Astana* légi fuvarozónak.

(54) A CAC meghívást kapott arra, hogy a repülésbiztonsági bizottság előtt 2015. november 24-én tartandó meghallgatáson naprakész információkkal szolgáljon a Kazahsztánban folyó repülésbiztonsági felügyeleti tevékenységekről. A CAC jelezte, hogy számos intézkedés van folyamatban az ICAO-koordinált hitelesítési misszió keretében az ICAO által 2014-ben feltárt hiányosságok, köztük a jelentős biztonsági problémák megoldása érdekében. A szóban forgó intézkedések közé tartozik egy, a repülésbiztonsági ellenőröknek szóló képzési program kidolgozása, valamint a légi fuvarozók engedélyezésével és az egyedi jóváhagyások kiadásával összefüggő eljárások javítása. A jelentős biztonsági probléma tekintetében a CAC jelezte, hogy megoldása legkorábban 2015 végére várható. Továbbá 2015 novemberében a kazahsztáni illetékes hatóságok egyetértési megállapodást írtak alá egy tanácsadó szolgáltatóval azzal a céllal, hogy Kazahsztánban javuljon a vonatkozó biztonsági normák tényleges végrehajtása. A CAC azt is jelezte, hogy 2015-ben összesen 12, a felügyelete alá tartozó üzemeltető újraengedélyezése történt meg, 5 üzembentartási engedélyt pedig visszavont. Noha ezek mind pozitív fejlemények, továbbra is jelentős mértékű a bizonytalanság azzal összefüggésben, hogy milyen mértékben felelnek meg a légi fuvarozók engedélyezésére és jóváhagyására irányuló eljárásoknak, valamint mennyire eredményesek a jelentős biztonsági problémák megoldására végrehajtott szabályozási intézkedések.

(55) Az *Air Astana* is felkérést kapott arra, hogy 2015. november 24-én részt vegyen a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatáson. Az *Air Astana* bizonyítékot szolgáltatott arról, hogy stabil és hatékony repülésbiztonsági kockázatkezelési eljárást hozott létre a biztonságot fenyegető veszélyek kezelésére, az okfeltáró elemzések végzésére és a biztonsági kultúra szervezeten belüli népszerűsítésére. A légi fuvarozó igazolta, hogy biztonságos és hatékony módon képes megbirkózni a tevékenységének terjedelmét és volumenét érintő változásokkal. Továbbá az *Air Astana* gondoskodott arról, hogy flottájának felügyelete az alkalmazandó nemzetközi biztonsági előírásokkal összhangban történjen.

(56) A Kazahsztánban engedélyezett *SCAT JSC* légi fuvarozó kérte a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását, amelyre 2015. november 24-én került sor. A légi fuvarozó sikeresen megszerezte az IOSA-engedélyt. A *SCAT JSC* által nyújtott információk szerint több Boeing B-737 és B-757 típusú repülőgépe Litvániában van lajstromba véve. Noha a Bizottság elismeri a *SCAT JSC* által elért eredményeket, a légi fuvarozó nem szolgáltatott bizonyítékot arra nézve, hogy a járatüzemeltetés, valamint légi járműveinek folyamatos légialkalmassága és karbantartása megfelel az alkalmazandó biztonsági előírásoknak.

(57) A Bizottság a rendelkezésére álló információk, többek között a 2015. november 24-i meghallgatáson szolgáltatott információk alapján arra a következtetésre jutott, hogy a kazahsztáni polgári repülés szabályozási reformjára irányuló projekt lassan halad. A mélyrehatóbb eredmények bizonyítékaként azonban előbb meg kell oldani a légi üzemeltetés területén fennálló jelentős biztonsági problémákat, mielőtt egyáltalán fontolóra lehetne venni az *Air Astana* kivételével a CAC felügyelete alatt álló összes légi fuvarozóra vonatkozó korlátozások enyhítését.

(58) A Bizottság a rendelkezésére álló információk, az *Air Astana* TCO ellenőrzésének kedvező eredménye és a légi fuvarozó által a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatáson adott magyarázatok alapján úgy véli, hogy az *Air Astana* légi fuvarozóra vonatkozó részleges tilalom fenntartására vonatkozó feltételek már nem állnak fenn.

(59) A Bizottság a *SCAT JSC* esetét tovább kívánja vizsgálni annak érdekében, hogy a *SCAT JSC* légi fuvarozóra vonatkozó működési tilalom lehetséges jövőbeli enyhítése ne jelentsen biztonsági kockázatot az Unió területére irányuló műveletekre.

(60) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát megállapítást nyert, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi jegyzékét indokolt módosítani, és a 474/2006/EK bizottsági rendelet B. mellékletéből törölni kell az *Air Astana* légi fuvarozót.

(61) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint prioritást adva az *Air Astana* légi járművein elvégzendő földi ellenőrzéseknek – továbbra is ellenőrizniük kell a vonatkozó biztonsági előírások tényleges betartását.

Libanon légi fuvarozói

(62) A libanoni illetékes hatósággal, a Libanoni Polgári Légiközlekedési Hatósággal Légiközlekedési Igazgatósággal (a továbbiakban: libanoni CAA) folyamatban lévő egyeztetések célja annak megerősítése, hogy Libanon végrehajtja azt a korrekciós intézkedési tervet, amely a 2012. decemberi ICVM megállapításaira és az ott feltárt jelentős repülésbiztonsági problémákra adott válaszként került kidolgozásra.

(63) 2015. november 4-én a libanoni CAA, valamint a *Middle East Airlines* és a *Wings of Lebanon* légi fuvarozó képviselői technikai ülésen vettek részt Brüsszelben a Bizottság és az EASA képviselőivel, hogy naprakész tájékoztatást adjanak a libanoni CAA által főként a jelentős biztonsági probléma megoldása, a Polgári Repülési Hatóság Tanácsának felállítása és a jelenleg egyaránt a libanoni CAA által betöltött repülésbiztonsági felügyeleti funkció és szolgáltató funkció különválasztása tekintetében elért eredményekről.

(64) A libanoni CAA további információkat szolgáltatott az ICAO-nak a jelentős biztonsági probléma megoldásáról, és a technikai megbeszélésen ezeket az információkat is megosztotta. A libanoni CAA a közelmúltban felkérte az ICAO-t a korrekciós intézkedések ellenőrzésére, ám erre még nem került sor. A libanoni CAA megemlítette, hogy a szervezetén belül a repülésbiztonsági igazgatóság, azaz a légi fuvarozók engedélyezéséért és felügyeletéért felelős igazgatóság függetlenebb helyzetben van, bár ezt a technikai megbeszélés során nem támasztotta alá egyértelmű bizonyítékokkal.

(65) A *Middle East Airlines* légi fuvarozó bemutatta tevékenységét és repülésbiztonság-menedzsmentjét, és olyan benyomást keltett, hogy kézben tartja folyamatait az olyan, biztonság szempontjából kritikus területeken, mint a járatüzemeltetés, a személyzet képzése, a légialkalmasság-irányítás, a minőségirányítás és a repülésbiztonsági menedzsment. Az EASA arról adott tájékoztatást, hogy a *Middle East Airlines* légi fuvarozóval a TCO-engedély iránti kérelmével összefüggésben nemrég tartott ülés pozitív eredménnyel zárult. A légi fuvarozó rendszeresen igénybe vesz harmadik felek általi ellenőrzést annak érdekében, hogy ellensúlyozza a saját hatósága általi biztonsági felügyelet hiányos voltát, és tovább javítsa a nemzetközi biztonsági előírások végrehajtását.

(66) A *Wings of Lebanon* légi fuvarozó bemutatta egyetlen légi járművel folytatott működését és az érvényben lévő biztonsági eljárásokat. A közelmúltban a légi fuvarozó főbb pozícióiban személycserék történtek, aminek eredményeként javultak a légi fuvarozó belső működési eljárásai, és ami jó kiindulási pontot jelentett a repülésbiztonsági menedzsmentrendszer fejlesztéséhez.

(67) A repülésbiztonság-felügyeleti rendszer javítása, még ha csak járulékos javításról van is szó, valamint a *Middle East Airlines* által hozott kockázatcsökkentő intézkedések és a rendelkezésre álló biztonsági információk jelenleg nem indokolnak olyan döntést, mely szerint működési tilalom vagy működési korlátozás alá kellene vonni a Libanonban engedélyezett légi fuvarozókat. A helyzet szoros nyomon követése érdekében azonban a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése értelmében a libanoni hatóságokkal folytatni kell a konzultációkat.

(68) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi jegyzékébe a jelenlegi állás szerint nem indokolt libanoni légi fuvarozókat felvenni.

(69) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat merül fel, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelő intézkedések meghozatalára kényszerülhet.

Madagaszkár légi fuvarozói

(70) A Bizottság folytatta a konzultációt a Madagaszkári Polgári Repülési Hatósággal (Aviation Civile de Madagascar, a továbbiakban: ACM). Az ACM kérésére 2015. október 2-án Brüsszelben találkozóra került sor egyrészről a Bizottság, az EASA és a tagállamok, másrészről az ACM és az *Air Madagascar* légi fuvarozó képviselőinek részvételével.

(71) Ezen az ülésen mind az ACM, mind az *Air Madagascar* információkat bocsátott rendelkezésre a korrekciós, illetve megelőző cselekvési tervének végrehajtásában elért eredményekről; ezek a tervek a 390/2011/EU végrehajtási rendelet (66)–(74) preambulumbekezdésében említett repülésbiztonsági problémák megoldására irányulnak. Az ACM és az *Air Madagascar* egyaránt úgy ítéli meg, hogy a repülésbiztonsági hiányosságokat megfelelően kiküszöbölték; az ACM kérte az *Air Madagascar* légi fuvarozóra rótt működési korlátozás felülvizsgálatát.

(72) A Bizottság tudomásul vette az ACM-nek az ICAO által azonosított hiányosságok orvoslásában elért eredményekről szóló beszámolóját, valamint az ACM és az *Air Madagascar* légi fuvarozó által a korrekciós, illetve megelőző cselekvési tervekről rendelkezésre bocsátott információkat. A Bizottság elismeri az ACM és az *Air Madagascar* által tett előrelépést, de még a várható további fejlődést figyelembe véve sem teljesülnek az *Air Madagascar* légi fuvarozóra jelenleg érvényes részleges tilalom enyhítésének feltételei. A nemzetközi biztonsági előírások tényleges végrehajtásának ellenőrzésére továbbra is szükség van. Az ACM-nek még további tapasztalatokat kell szereznie a bevezetett új eljárásokkal kapcsolatban. E tekintetben fontolóra lehet venni egy, az Unió képviselői által 2016 első negyedévében Madagaszkáron tartandó helyszíni értékelő látogatást. Jelenleg nem áll rendelkezésre elegendő bizonyíték, amely indokolná a madagaszkári légi fuvarozók ellen elrendelt működési korlátozások enyhítését.

(73) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát megállapítást nyert, hogy a madagaszkári légi fuvarozók tekintetében jelenleg semmi nem indokolja az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi jegyzékének módosítását.

Mozambik légi fuvarozói

(74) Az Unió képviselői által 2015 áprilisában tett értékelő látogatás után a Bizottság azt a következtetést vonta le, hogy noha a mozambiki polgári repülési hatóság (Instituto de Aviação Civil de Moçambique, a továbbiakban: IACM) jelentős előrelépést mutatott a nemzetközi repülésbiztonsági előírások végrehajtása terén, a mozambiki repülésbiztonság-felügyeleti rendszer továbbra is jelentős hiányosságokkal küzd. Ezért az a döntés született, hogy a Bizottság – az EASA támogatásával – technikai támogatást nyújt az IACM-nek azzal a céllal, hogy segítsen megszüntetni a fennmaradó hiányosságokat és befejezni a kívánt fenntarthatóság eléréséhez szükséges belső kapacitásépítési eljárást.

(75) 2015. október 12-én hosszú távú technikai segítségnyújtási projekt indult, amely 2016. június elejéig fog tartani. A projekt első szakasza már hozott néhány kezdeti eredményt. A jogi keret és az alkalmazandó légügyi előírások alapos vizsgálata alapján meghatározásra kerültek a későbbiekben végrehajtandó helyesbítések és javítások. Jelenleg folyik több, polgári repülésről szóló uniós jogszabály alapelveinek és szerkezeti felépítésének a mozambiki légi közlekedési rendszerhez való hozzáalakításának vizsgálata. A tényleges végrehajtási arány jelentős javítása érdekében az illetékes hatóság fokozott erőfeszítést tesz az ICAO USOAP jegyzőkönyv összes lezáratlan megállapításának módszeres rendezéséért. Minden létező légi fuvarozóval kapcsolatba lépett, és ellenőrizte az engedélyük státuszát. Több együttműködési jegyzőkönyv lehetséges megkötésének vizsgálata folyik az IACM egyes leginkább veszélyeztetett területeinek megerősítése érdekében. Elkezdődött az IACM összes olyan belső eljárásának és folyamatának meghatározása, amely jelentős átalakítást igényel.

(76) 2015. szeptember 14-én rövid távú technikai segítségnyújtási projekt indult, amely 2015. november 13-án véget ért. Repülőterek engedélyezéséről és felügyeletéről szóló gyakorlati képzést és iránymutatást biztosított különösen az új Nacala nemzetközi repülőtérre és a meglévő Beira nemzetközi repülőtérre összpontosítva.

(77) Mindazonáltal az IACM-nek a mozambiki polgári légiközlekedési tevékenységek felügyeletére vonatkozó képessége jelenleg még nem éri el a nemzetközi repülésbiztonsági előírásoknak megfelelő szintet. Ezért nem áll rendelkezésre elégendő bizonyíték, amely alátámasztana egy, a Mozambikban engedélyezett összes légi fuvarozóra vonatkozó működési tilalom feloldására irányuló határozatot.

(78) Az IACM által 2015. november 5-én átadott jegyzék szerint Mozambikban három új légi fuvarozó kapott engedélyt, nevezetesen az *Ambassador Lda* (MOZ-21. sz. AOC), az *Everett Aviation Lda* (MOZ-18. sz. AOC) és az *Inaer Aviation Mozambique Lda* (MOZ-19. sz. AOC). Az IACM azonban nem tudott bizonyítékot benyújtani arra nézve, hogy e légi fuvarozók biztonsági felügyelete megfelel a nemzetközi biztonsági előírásoknak. Az IACM az említett jegyzék révén arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy az *Aero-Serviços Sarl* (MOZ-08. sz. AOC), az *Emílio Air Charter Lda* (MOZ-05. sz. AOC) és a *Unique Air Charter Lda* (MOZ-13. sz. AOC) légi fuvarozóknak – az újraengedélyezési eljárás alatt korábban felfüggesztett – üzembentartási engedélyét most visszavonta, mivel nem fejezték be az eljárást.

(79) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát megállapítást nyert, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi jegyzékét indokolt módosítani, és a 474/2006/EK bizottsági rendelet A. mellékletébe fel kell venni az *Ambassador Lda*, az *Everett Aviation Lda* és az *Inaer Aviation Mozambique Lda* légi fuvarozót, a 474/2006/EK bizottsági rendelet A. mellékletéből pedig törölni kell az *Aero-Serviços Sarl*, az *Emílio Air Charter Lda* és a *Unique Air Charter Lda* légi fuvarozókat.

Nepál légi fuvarozói

(80) A Bizottság folytatta a konzultációkat a Nepáli Polgári Repülési Hatósággal (Civil Aviation Authority of Nepal, a továbbiakban: CAAN), hogy megállapítsa, a CAAN képes-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági szabványok megfelelő végrehajtására és érvényesítésére.

(81) A Bizottság és az EASA 2015. október 5. és 9. között látogatást tett a CAAN-nál. A helyszíni látogatás célja az volt, hogy az EASA technikai segítséget nyújtson a CAAN által az ICAO-ellenőrzés eredményeinek tekintetében elért előrelépés értékeléséhez, és a még fennmaradó kérdések lezárását szolgáló ajánlásokkal kiegészítve felülvizsgálja az ütemtervet. A Bizottság részt vett a helyszíni látogatáson, hogy áttekintse a CAAN által azokkal a hiányosságokkal összefüggésben elért eredményeket, amelyek nyomán a nepáli légi fuvarozók ellen 2013. decemberben tilalmat vezettek be.

(82) A helyszíni látogatás során megerősítést nyert, hogy a CAAN előrelépést tett a nemzetközi repülésbiztonsági előírások végrehajtása terén. Az ICAO szerint a CAAN által kidolgozott korrekciós cselekvési terv teljes mértékben figyelembe veszi a megállapításokat, beleértve az ICAO által feltárt jelentős biztonsági probléma konstatálásához vezető megállapításokat. Az intézkedések végrehajtását azonban a helyszíni látogatás során nem sikerült ellenőrizni. A légi üzemeltetéssel összefüggő jelentős biztonsági probléma még mindig fennáll. A CAAN tervei szerint 2015 decemberében az ICAO regionális irodájának repülésbiztonsági csoportja látogatást tesz, hogy előzetesen értékelje a korrekciós intézkedések végrehajtását annak érdekében, hogy ICVM-re kerülhessen sor 2016 első negyedévében. A szóban forgó ICVM keretében az ICAO ellenőrizni fogja a korrekciós intézkedések tényleges végrehajtását. A CAAN rendszeres ellenőrzési programot hajt végre a felügyelete alá tartozó valamennyi légi fuvarozó és más szolgáltató tekintetében. A vizsgálati programot azonban még tovább kell fejleszteni.

(83) A nepáli idegenforgalmi, kulturális és polgári repülési miniszterrel tartott megbeszélésen elhangzott, a nepáli légi közlekedési felügyeleti rendszer javításához elengedhetetlen, hogy a CAAN teljes jogú felhatalmazást kapjon annak érdekében, hogy repülésbiztonsággal kapcsolatos feladatait a politikai szinttől függetlenül lássa el, valamint elegendő számú képzett személyzettel rendelkezzen. A miniszter tájékoztatást adott arról, hogy folyamatban van a nepáli polgári légiközlekedési törvény további módosításainak előkészítése,amelyek célja az intézményi kérdések rendezése és a repülésbiztonság-felügyeleti funkció szolgáltatóktól való függetlenítése, valamint az, hogy a CAAN minden megállapítás megoldásához teljes támogatást kapjon.

(84) A Bizottság és az EASA 2015. október 7-én és 8-án látogatást tett a Nepálban bejegyzett *Buddha Air*, *Yeti Airlines*, *Tara Air* és *Nepal Airlines Corporation* légi fuvarozóknál, hogy elvégezze a 2014 februárjában tett előző látogatás óta történt fejlemények felülvizsgálatát. Mind a négy légi fuvarozót újra engedélyeztek az öt lépésben történő eljárás szerint, és a CAAN rendszeresen felügyeli őket. A repülésbiztonsági menedzsmentrendszerek és a repülésbiztonság kultúrája különféle fejlettségi szinten áll ezeknél a légi fuvarozóknál, és noha némelyikük egyértelműen fejlettebb a többinél, jelenleg egyik légi fuvarozó sem felel meg az alkalmazandó nemzetközi biztonsági előírásoknak.

(85) A CAAN arról is tájékoztatást adott, hogy két új légi fuvarozó kapott engedélyt. A *Saurya Airlines* 2014. november 13-án kapta meg a 083/2014. sz. üzembentartási engedélyt, a *Himalaya Airlines* pedig 2015. március 9-én a 084/2015. sz. üzembentartási engedélyt. A CAAN azonban nem tudott bizonyítékot benyújtani arra nézve, hogy e légi fuvarozók biztonsági felügyelete megfelel a nemzetközi biztonsági előírásoknak.

(86) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát megállapítást nyert, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listáját indokolt módosítani, és a 474/2006/EK bizottsági rendelet A. mellékletébe fel kell venni a *Saurya Airlines* és a *Himalaya Airlines* légi fuvarozót.

A Fülöp-szigetek légi fuvarozói

(87) A Bizottság, az EASA és a tagállamok szorosan nyomon követték a Fülöp-szigeteken engedélyezett és az Unióba járatokat működtető légi fuvarozók biztonsági teljesítményét, és ennek keretében a 965/2012/EU rendelet szerinti fontossági sorrend figyelembevételével végeztek földi ellenőrzéseket a Fülöp-szigeteki légi fuvarozók járművein.

(88) A repülésbiztonsági bizottság ülése előtt a Fülöp-szigeteki Polgári Repülési Hatóság (Civil Aviation Authority of the Philippines, a továbbiakban: CAAP) a Fülöp-szigeteken engedélyezett légi fuvarozók repülésbiztonsági felügyeletére vonatkozóan bizonyos műszaki információkat bocsátott a Bizottság rendelkezésére. Az információk között szerepelt, hogy a Fülöp-szigeteken jelenleg 38 aktív AOC-tulajdonos van. A CAAP irányító csoportja, amely eddig is hozzájárult a Fülöp-szigeteki polgári légi közlekedés pozitív fejlődéséhez, továbbra is működik és elkötelezett folyamatos fejlesztési programja mellett. Továbbá a CAAP által szolgáltatott információk, valamint a balesetekről és repülési eseményekről rendelkezésre álló információk elemzése szerint nincsenek aggasztó tendenciák a Fülöp-szigeteken engedélyezett légi fuvarozók tekintetében.

(89) A *Philippine Airlines*, az *Air Philippines' Corporation* és a *Cebu Pacific Air* légi fuvarozóknál egyaránt sor került SAFA földi ellenőrzésre a közelmúltban. A jelentések szerint a SAFA földi ellenőrzések nem derült fény káros tendenciákra.

(90) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát megállapítást nyert, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájára a jelenlegi állás szerint nem indokolt Fülöp-szigeteki légi fuvarozókat felvenni.

(91) A tagállamoknak – a földi ellenőrzések fontossági sorrendjét a 965/2012/EU rendelet szerint megállapítva – továbbra is ellenőrizniük kell, hogy a Fülöp-szigeteki légi fuvarozók ténylegesen betartják-e a nemzetközi biztonsági előírásokat.

Az Oroszországi Föderáció légi fuvarozói

(92) A Bizottság, az EASA és a tagállamok szorosan figyelemmel követték az Oroszországi Föderációban engedélyezett és az Unióba járatokat működtető légi fuvarozók biztonsági teljesítményét, és ennek keretében a 965/2012/EU rendelet szerinti fontossági sorrend figyelembevételével végeztek földi ellenőrzéseket egyes orosz légi fuvarozók járművein.

(93) 2015. október 23-án a Bizottság az EASA támogatásával találkozót szervezett az Orosz Szövetségi Légiközlekedési Ügynökség (FATA) képviselőivel. E találkozó célja a 2014. szeptember 20. és 2015. október 19. közötti időszakban tartott SAFA földi ellenőrzésekre vonatkozó jelentések alapján az orosz légi fuvarozók által nyújtott repülésbiztonsági teljesítmény felülvizsgálata, valamint a különleges figyelmet igénylő esetek azonosítása volt.

(94) Az ülésen a Bizottság rámutatott arra, hogy néhány olyan üzemeltető, amelynek SAFA-aránya 2 vagy annál magasabb, nem végez megfelelő okfeltáró elemzést. A FATA kijelentette, hogy a SAFA-ellenőrzések során megállapított hiányosságokat rendszeresen elemzik, és az üzemeltetők korrekciós intézkedések hatékonyságát folyamatosan ellenőrzik. A FATA vállalta, hogy nyomon követi azokat az eseteket, amelyek vonatkozásában még nem került sor a meg nem felelések megfelelő kiküszöbölésére, és hogy naprakész információkkal látja el a Bizottságot az ilyen esetek állásáról. A FATA ezenkívül naprakész tájékoztatást nyújtott a legutóbbi olyan esetekről, amelyekben felfüggesztette vagy visszavonta a felügyelete alá tartozó légi fuvarozók üzembentartási engedélyét.

(95) A rendelkezésre álló információk alapján megállapításra került, hogy az orosz légügyi hatóságoknak vagy az Oroszországi Föderációban engedélyezett légi fuvarozók képviselőinek nem szükséges a repülésbiztonsági bizottság előtt megjelenniük. Mindazonáltal megegyezés született arról, hogy a Bizottság és az orosz hatóságok közötti rendszeres – a repülésbiztonsági bizottság egyes ülései előtt legalább egyszer megtartott – repülésbiztonsági szakértői találkozókat folytatni kell.

(96) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát megállapítást nyert, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájára a jelenlegi állás szerint nem indokolt oroszországi föderációbeli légi fuvarozókat felvenni.

(97) A tagállamoknak – a földi ellenőrzések fontossági sorrendjét a 965/2012/EU rendelet szerint megállapítva – továbbra is ellenőrizniük kell, hogy az Orosz Föderáció légi fuvarozói ténylegesen betartják-e a nemzetközi biztonsági előírásokat.

(98) Amennyiben az ellenőrzések eredményei arra utalnak, hogy a vonatkozó biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat merül fel, az oroszországi föderációbeli légi fuvarozókkal szemben a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelő intézkedések meghozatalára kényszerülhet.

Szudán légi fuvarozói

(99) A Szudáni Polgári Repülési Hatóság (Sudan Civil Aviation Authority, a továbbiakban: SCAA) rendszeres kapcsolatot tart a Bizottsággal különösen a Szudánban engedélyezett légi fuvarozók értékelése tekintetében. Több légi fuvarozó tekintetében javult az SCAA felügyeleti tevékenysége. Noha az SCAA megerősítette, hogy készen áll a 2015 októberére tervezett helyszíni értékelő látogatásra, a későbbiekben azt kérte, hogy a látogatást halasszák 2016-ra annak érdekében, hogy az SCAA-nak és a légi fuvarozóknak több idejük legyen a nemzetközi biztonsági előírások végrehajtására.

(100) Uniós biztonságértékelési látogatást kell tenni annak megállapítására, hogy az SCAA és a Szudánban engedélyezett légi fuvarozók teljesítik-e a nemzetközi repülésbiztonsági követelményeket.

(101) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát megállapítást nyert, hogy a szudáni légi fuvarozók tekintetében jelenleg semmi nem indokolja az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának módosítását.

Tajvan légi fuvarozói

(102) Az elmúlt 18 hónapban a *TransAsia Airways* légi fuvarozót (a továbbiakban: TNA) érintő két halálos kimenetelű balesetre tekintettel a Bizottság a 473/2006/EK bizottsági rendelet 3. cikkének (2) bekezdésében szereplő rendelkezéseknek megfelelően hivatalos konzultációt kezdeményezett a Tajvani Polgári Repülési Hatósággal (Civil Aviation Authority of Taiwan, a továbbiakban: CAA). A CAA és a *TNA* légi fuvarozó ezzel összefüggésben meghívást kapott egy 2015. október 19-én Brüsszelben tartott technikai ülésre azzal a céllal, hogy a Bizottság és az EASA képviselőivel megvitassák a CAA által megvalósított repülésibiztonság-felügyeleti rendszert és a *TNA* biztonsági teljesítményét.

(103) E találkozó során a CAA elmondta, hogy repülésibiztonság-felügyeleti rendszere az ICAO szabványaira és ajánlott gyakorlataira épül, és utalva az ICAO nyolc kritikus elemére kifejtette, hogy miként valósítja meg a repülésbiztonsági felügyelethez kapcsolódó feladatait. A CAA részletesen beszámolt arról, hogy milyen intézkedéseket hozott a TNA légi fuvarozót az elmúlt két év során érintő repülési események és balesetek után. A tajvani szabályozásnak megfelelően a CAA a második baleset napjától számított egyéves időtartamra befagyasztotta a *TNA* légi fuvarozó által végzett járatüzemeltetés szintjét. Végezetül a CAA hangsúlyozta, hogy elkötelezett az ICAO 19. mellékletének végrehajtása mellett, és bejelentette, hogy 2017 végéig a Tajvanban engedélyezett összes légi fuvarozó repülésbiztonsági menedzsmentrendszerét értékeli.

(104) Ugyanezen az ülésen a *TNA* légi fuvarozó arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a 2014-ben és 2015-ben bekövetkezett halálos balesetek után repülésbiztonság-növelő cselekvési tervet dolgozott ki és hajtott végre, amely a következő területekre terjed ki: vállalatikultúra-fejlesztés, szervezetfejlesztés, a repülésbiztonsági menedzsmentrendszer végrehajtása, képzés és mérés. Beszámolt arról, hogy 2015 során jelentős változások történtek a légi fuvarozó szervezetében, többek között új tagok érkeztek a légi fuvarozó felső vezetésébe, minőségbiztosítási osztályt állítottak fel, repülésbiztonsági bizottságot hoztak létre a repülésbiztonsági politika kidolgozására és előmozdítására, valamint a flotta megújítása érdekében, hogy a flotta átlagéletkora 2016-ra négy év legyen. Konkrét intézkedésekre is sor került a hajózó személyzet képzésének fejlesztésére. A CAA által végzett felügyeleti tevékenységek mellett 2015-ben az ATR és a Repülésbiztonsági Alapítvány is értékelő látogatást tett az Airbus és a Bureau Veritas segítségével. Mindkét helyszíni értékelő látogatás nyomán számos ajánlást fogalmaztak meg, amelyek rendezésére a *TNA* légi fuvarozó később korrekciós cselekvési tervet dolgozott ki.

(105) Az ülés végén a CAA megerősítette, hogy Tajvanon a légi közlekedési ágazat minden szempontból összhangban áll az ICAO által meghatározott nemzetközi előírásokkal, és vállalta, hogy továbbra is szorosan nyomon követi a *TNA* légi fuvarozó biztonsági teljesítményét, valamint a korrekciós és megelőző cselekvési tervek végrehajtását.

(106) A rendelkezésre álló információk alapján a Bizottság azt állapította meg, hogy nem szükséges, hogy a CAA és a *TNA* légi fuvarozó megjelenjen a repülésbiztonsági bizottság előtt, és nem szükséges működési tilalmat elrendelni a tajvani légi fuvarozók ellen. Mindazonáltal a CAA és a *TNA* légi fuvarozó beleegyezett abba, hogy további technikai konzultációkra kerüljön sor annak érdekében, hogy a Bizottság nyomon követhesse a vonatkozó korrekciós és megelőző cselekvési tervek végrehajtását, és a repülésbiztonsággal kapcsolatos ügyeket rendszeresen meg lehessen vitatni.

(107) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát megállapítást nyert, hogy a tajvani légi fuvarozók tekintetében jelenleg semmi nem indokolja az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának módosítását.

(108) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint prioritást adva a Tajvanon bejegyzett légi fuvarozók légi járművein elvégzendő földi ellenőrzéseknek – továbbra is ellenőrizniük kell a megfelelő biztonsági előírások tényleges betartását.

Thaiföld légi fuvarozói

(109) A Thaiföldi Polgári Repülési Hatóság (Civil Aviation Authority of Thailand, a továbbiakban: thaiföldi CAA) 2015. október 14-én kelt levelében információkat szolgáltatott a Bizottságnak az ICAO által feltárt jelentős biztonsági problémák, valamint az ICAO és a Szövetségi Légiközlekedési Hivatal által megállapított egyéb hiányosságok megoldását célzó korrekciós intézkedések végrehajtásának előrehaladásáról. A Bizottság tudomásul vette, hogy a thaiföldi kormánynak a korábbi polgári légiközlekedési igazgatóságot néhány hónap alatt sikerült átszerveznie az önálló Thaiföldi Polgári Repülési Hatósággá. A thaiföldi CAA új műszaki szakembereket és további ellenőrző személyzetet vett fel, és jelenleg is dolgozik a személyzet további bővítésén.

(110) Az EASA 2015. november 9. és 12. között látogatást tett Thaiföldön, többek között a thaiföldi CAA-nál, hogy felülvizsgálja az ICAO által feltárt meg nem felelést tekintettel arra, hogy két thaiföldi légi fuvarozó is TCO-engedély iránti kérelmet nyújtott be. Az EASA által tett észrevételek összhangban vannak az ICAO megállapításaival. Az EASA azt tapasztalta, hogy a thaiföldi CAA viszonylag gyenge és túlterhelt, de biztató fejleményeket is megfigyelt. A további változásokhoz politikai támogatás, valamint elegendő, reális mennyiségű idő szükséges a korrekciós intézkedések fenntartható módon való végrehajtásához.

(111) A thaiföldi kormány kérésére 2015. november 23-án technikai ülésre került sor, amelyen részt vett a Bizottság, az EASA, a thaiföldi kormány magas rangú tisztviselői, a thaiföldi CAA tisztviselői és a *Thai Airways International* légi fuvarozó képviselői. Az ülésen a thaiföldi polgári légiközlekedési rendszer fejlődéséről szolgáltatott információkat a repülésbiztonsági bizottság is jelentősnek ítélte.

(112) A thaiföldi delegáció ezért meghívást kapott, hogy november 25-én jelenjen meg a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatáson. A thaiföldi CAA ismertette a szervezeti újításokat, valamint az ICAO által megállapított hiányosságok és a jelentős biztonsági problémák kiküszöbölésére hivatott rövid, közép- és hosszú távú cselekvési terveket. A határidők tekintetében a thaiföldi CAA kifejtette: a betarthatatlan határidők kitűzésénél fontosabbnak tartja azt, hogy kiváló minőségű repülésbiztonsági rendszer alkossanak. A thaiföldi CAA végre kívánja hajtani az európai repülésbiztonsági előírásokat, és a végrehajtás támogatása érdekében szerződést köt az EASA-val és más európai partnerekkel. A *Thai Airways* beszámolt saját fejlődéséről, a nemzetközi biztonsági előírások végrehajtásáról, valamint a működése során megvalósított repülésbiztonság-menedzsmentről.

(113) Noha – amint azt a 2015 februárjában tartott ICAO ellenőrzés eredményei is mutatják – a nemzetközi biztonsági előírások tényleges végrehajtása alacsony szinten áll, a kormány és a thaiföldi CAA egyértelműen elkötelezték magukat a thaiföldi repülésbiztonság-felügyeleti rendszer javítása mellett, és bizonyítékokkal szolgáltak arról,

hogy már rövid idő alatt is jelentős előrelépés történt. Ezenkívül a thaiföldi légi fuvarozókról rendelkezésre álló repülésbiztonsági információk sem indokolnak olyan döntést, mely szerint működési tilalom vagy működési korlátozás alá kellene őket vonni. A helyzet szoros nyomon követése érdekében azonban a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése értelmében a thaiföldi hatóságokkal folytatni kell a konzultációkat.

(114) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát megállapítást nyert, hogy a thaiföldi légi fuvarozók tekintetében jelenleg semmi nem indokolja az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának módosítását.

(115) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint prioritást adva a Thaiföldön bejegyzett légi fuvarozók légi járművein elvégzendő földi ellenőrzéseknek – továbbra is ellenőrizniük kell a megfelelő biztonsági előírások tényleges betartását.

(116) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat merül fel, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelő intézkedések meghozatalára kényszerülhet.

Zambia légi fuvarozói

(117) 2015. szeptember 4-én a Zambiai Polgári Repülési Hatóság (Zambia Civil Aviation Authority, a továbbiakban: ZCAA) tájékoztatta a Bizottságot a zambiai repülésbiztonsági cselekvési tervvel összefüggő munka legújabb fejleményeiről. A tájékoztatás szerint jelentős előrelépés történt. Bizonyos intézkedések azonban még az utolsó szakaszban vannak, és nem zárultak le teljesen. A Bizottság és a ZCAA közös megegyezéssel úgy határozott, hogy az EU értékelő látogatását 2016 elejére halasztják.

(118) A ZCAA várhatóan tovább fog dolgozni a nemzetközi repülésbiztonsági előírások végrehajtásán. A Bizottság további előkészületeket szándékozik tenni a 2016 elején tartandó, az említett előírások zambiai végrehajtását ellenőrizni hivatott helyszíni értékelő látogatás megszervezésére.

(119) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát megállapítást nyert, hogy a zambiai légi fuvarozók tekintetében jelenleg semmi nem indokolja az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának módosítását.

(120) A 474/2006/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.

(121) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a repülésbiztonsági bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 474/2006/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. az A. melléklet helyébe e rendelet A. mellékletének szövege lép;

2. a B. melléklet helyébe e rendelet B. 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, 2015. december 10-én.

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

A. MELLÉKLET

AZON LÉGI FUVAROZÓK JEGYZÉKE, AMELYEK MŰKÖDÉSI TILALOM ALÁ ESNEK AZ UNIÓBAN (A KIVÉTELEK FELTÜNTETÉSÉVEL) [1]

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
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
PAMIR AIRLINES	Nem ismert	PIR	Afgán Iszlám Köztársaság
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Afgán Iszlám Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Angolában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó (a B. mellékletbe felvett *TAAG Angola Airlines* kivételével), beleértve a következőket:			**Angolai Köztársaság**
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Angolai Köztársaság
AIR GICANGO	009	Nem ismert	Angolai Köztársaság
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Angolai Köztársaság
AIR NAVE	017	Nem ismert	Angolai Köztársaság
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Angolai Köztársaság
ANGOLA AIR SERVICES	006	Nem ismert	Angolai Köztársaság
DIEXIM	007	Nem ismert	Angolai Köztársaság
FLY540	AO 004-01 FLYA	Nem ismert	Angolai Köztársaság
GIRA GLOBO	008	GGL	Angolai Köztársaság

[1] Az A. 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.

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
HELIANG	010	Nem ismert	Angolai Köztársaság
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Nem ismert	Angolai Köztársaság
MAVEWA	016	Nem ismert	Angolai Köztársaság
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Angolai Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Beninben felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Benini Köztársaság**
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Benini Köztársaság
AFRICA AIRWAYS	Nem ismert	AFF	Benini Köztársaság
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/ DEA/SCS	Nem ismert	Benini Köztársaság
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/ MDCTTP-PR/ANAC/ DEA/SCS.	BGL	Benini Köztársaság
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Benini Köztársaság
COTAIR	PEA No 015/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	Benini Köztársaság
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Benini Köztársaság
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Benini Köztársaság
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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
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)
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)

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
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
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Nem ismert	Egyenlítői-Guinea
TANGO AIRWAYS	Nem ismert	Nem ismert	Egyenlítői-Guinea
A szabályozási felügyeletért Eritreában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
A szabályozási felügyeletért a Gaboni Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó (a B. mellékletbe felvett *Afrijet* és *SN2AG* kivételével), beleértve a következőket:			**Gaboni Köztársaság**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Gaboni Köztársaság
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gaboni Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gaboni Köztársaság
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gaboni Köztársaság
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gaboni Köztársaság
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Nem ismert	Gaboni Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Indonéziában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó (a *Garuda Indonesia*, az *Airfast Indonesia*, az *Ekspres Transportasi Antarbenua* és az *Indonesia Air Asia* kivételével), beleértve a következőket:			**Indonéz Köztársaság**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Indonéz Köztársaság
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Indonéz Köztársaság
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Indonéz Köztársaság
BATIK AIR	121-050	BTK	Indonéz Köztársaság
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Indonéz Köztársaság
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonéz Köztársaság
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Indonéz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonéz Köztársaság
EASTINDO	135-038	ESD	Indonéz Köztársaság
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonéz Köztársaság
HEAVY LIFT	135-042	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Indonéz Köztársaság
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Indonéz Köztársaság
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Indonéz Köztársaság
KAL STAR	121-037	KLS	Indonéz Köztársaság
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonéz Köztársaság
KOMALA INDONESIA	135-051	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Indonéz Köztársaság
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonéz Köztársaság
MARTABUANA ABADION	135-049	Nem ismert	Indonéz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
MIMIKA AIR	135-007	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
MY INDO AIRLINES	121-042	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
NAM AIR	121-058	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Indonéz Köztársaság
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonéz Köztársaság
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
PURA WISATA BARUNA	135-025	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonéz Köztársaság
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
SMAC	135-015	SMC	Indonéz Köztársaság
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonéz Köztársaság
SURYA AIR	135-046	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Indonéz Köztársaság
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Indonéz Köztársaság
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonéz Köztársaság
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Indonéz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Indonéz Köztársaság
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonéz Köztársaság
UNINDO	135-040	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonéz Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Kazahsztánban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó (az *Air Astana* kivételével), beleértve a következőket:			**Kazah Köztársaság**
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Kazah Köztársaság
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Kazah Köztársaság
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Kazah Köztársaság
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Kazah Köztársaság
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Kazah Köztársaság
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Kazah Köztársaság
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Kazah Köztársaság
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Kazah Köztársaság
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Kazah Köztársaság
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Kazah Köztársaság
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Kazah Köztársaság
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Kazah Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Kazah Köztársaság
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Kazah Köztársaság
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Kazah Köztársaság
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Kazah Köztársaság
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Kazah Köztársaság
SCAT	KZ-01/004	VSV	Kazah Köztársaság
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Kazah 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 légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
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 szabályozási felügyeletért a Mozambiki Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Mozambiki Köztársaság**
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	Nem ismert	Mozambiki Köztársaság
CFM – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Nem ismert	Mozambiki Köztársaság
COA – COASTAL AVIATION	MOZ-15	Nem ismert	Mozambiki Köztársaság
CPY – CROPSPRAYERS	MOZ-06	Nem ismert	Mozambiki Köztársaság
CRA – CR AVIATION LDA	MOZ-14	Nem ismert	Mozambiki Köztársaság
ETA – EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Nem ismert	Mozambiki Köztársaság
EVERETT AVIATION LDA	MOZ-18	Nem ismert	Mozambiki Köztársaság
HCP – HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Nem ismert	Mozambiki Köztársaság
INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA	MOZ-19	Nem ismert	Mozambiki Köztársaság
KAY – KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Mozambiki Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
LAM – LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Mozambiki Köztársaság
MAKOND, LDA	MOZ-20	Nem ismert	Mozambiki Köztársaság
MEX – MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Mozambiki Köztársaság
OHI – OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Nem ismert	Mozambiki Köztársaság
SAF – SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Nem ismert	Mozambiki Köztársaság
SAM – SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Nem ismert	Mozambiki Köztársaság
TTA – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Mozambiki 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	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
MAKALU AIR	057A/2009	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepáli Köztársaság
SAURYA AIRLINES	083/2014	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepáli Köztársaság
SIMRIK AIR	034/2000	Nem ismert	Nepáli Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
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 Príncipében 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 Leonéban 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	54	AAJ	Szudáni Köztársaság
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Szudáni Köztársaság
BADR AIRLINES	35	BDR	Szudáni Köztársaság
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Szudáni Köztársaság
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Szudáni Köztársaság
DOVE AIRLINES	52	DOV	Szudáni Köztársaság
ELIDINER AVIATION	8	DND	Szudáni Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	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	60	KUH	Szudáni Köztársaság
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Szudáni Köztársaság
MID AIRLINES	25	NYL	Szudáni Köztársaság
NOVA AIRLINES	46	NOV	Szudáni Köztársaság
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Szudáni Köztársaság
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Szudáni Köztársaság
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Szudáni Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Zambiában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőt:			**Zambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

B. MELLÉKLET

AZON LÉGI FUVAROZÓK JEGYZÉKE, AMELYEK MŰKÖDÉSI KORLÁTOZÁS ALÁ ESNEK AZ UNIÓBAN [1]

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Üzembentartási engedély (AOC) száma	ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam	A korlátozás alá eső légi jármű típusa	A korlátozás alá eső légi jármű lajstromjele és – ha ismert – gyártási sorszáma	Lajstromozó állam
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolai Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 6 Boeing B777 típusú légi jármű és 4 Boeing B737-700 típusú légi jármű.	A teljes flotta, kivéve: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Angolai Köztársaság
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore-szigetek	A teljes flotta, kivéve: LET 410 UVP.	A teljes flotta, kivéve: D6-CAM (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
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gaboni Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 1 Challenger CL-601 típusú légi jármű, 1 HS-125-800 típusú légi jármű.	A teljes flotta, kivéve: TR-AAG, ZS-AFG.	Gaboni Köztársaság; Dél-afrikai Köztársaság
IRAN AIR [2]	FS100	IRA	Iráni Iszlám Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 10 Airbus A300 típusú légi jármű és 2 Airbus A310 típusú légi jármű.	A teljes flotta, kivéve: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBS, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL.	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.

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Üzembentartási engedély (AOC) száma	ICAO-kód	Az üzemben tartó 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 MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaszkár	A teljes flotta, kivéve: a Boeing B737 típusú légi járművek, az ATR 72/42 típusú légi járművek és 3 DHC 6-300 típusú légi jármű.	A teljes flotta, kivéve: a Boeing B737 flotta az üzembentartási engedélyekben feltüntetettek szerint, az ATR 72/42 flotta az üzembentartási engedélyekben feltüntetettek szerint, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Madagaszkári Köztársaság

(1) Az Afrijet az Európai Unión belüli jelenlegi működéséhez csak a külön megnevezett légi járműveket veheti igénybe.
(2) Az Iran Air az Európai Unióba az 590/2010/EU rendelet (HL L 170., 2010.7.6., 15. o.) (69) preambulumbekezdésében megállapított feltételek betartása mellett üzemeltethet egyes meghatározott légi járműveket.