A BIZOTTSÁG 1264/2013/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2013. december 3.)

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 [1] 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről szóló, 2005. december 14-i 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre és különösen annak 4. cikkére [2],

mivel:

(1) A 474/2006/EK bizottsági rendelet [3] 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. cikkének (3) bekezdésével összhangban bizonyos tagállamok és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: EASA) a közösségi 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 értesítette az összes érintett légi fuvarozót azon főbb tényekről és megfontolásokról, amelyek alapján az Unión belüli működési tilalom alkalmazására vagy a közösségi listán szereplő légi fuvarozó kapcsán alkalmazott működési tilalom feltételeinek módosítására kerülhet sor.

(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 létrehozott bizottságnak (a továbbiakban: repülésbiztonsági bizottság) [4].

(5) A repülésbiztonsági bizottság naprakész információkat kapott a Bizottságtól a 2111/2005/EK rendelet és az annak végrehajtásáról szóló 473/2006/EK rendelet keretében megnyitott, a következő államok illetékes hatóságaival és légi fuvarozóival folytatott közös konzultációkról: Guineai Köztársaság, Indonézia, Kazahsztán, Kirgizisztán, Libanon, Irán, Madagaszkár, Mauritániai Iszlám Köztársaság, Mozambik, Nepál, Fülöp-szigetek és Zambia. A repülésbiztonsági bizottság emellett Albániáról, Indiáról, Jemenről és Zimbabwéről is kapott információkat a Bizottságtól. A repülésbiztonsági bizottságot a Bizottság tájékoztatta az Oroszországi Föderációval folytatott műszaki konzultációkról, valamint Líbia megfigyeléséről is.

(6) A repülésbiztonsági bizottság meghallgatta az EASA beszámolóját a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (a továbbiakban: ICAO) által az egyetemes biztonságfelügyeleti ellenőrző programja (a továbbiakban: USOAP) keretében készített vizsgálati jelentések elemzésének eredményeiről. 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 esetében az EASA a biztonságfelügyeleti rendszer vonatkozásában jelentős hiányosságokat állapított meg. Így a Bizottság által a 2111/2005/EK rendelet alapján végzett konzultációkon túlmenően a megerősített földi ellenőrzés további információkkal fog szolgálni az említett államokban engedélyezett légi fuvarozók biztonsági teljesítményével kapcsolatban.

(7) A repülésbiztonsági bizottság meghallgatta az EASA beszámolóját a külföldi légi járművek biztonsági értékelésére szolgáló SAFA program keretében végzett földi ellenőrzések elemzésének eredményeiről, amely ellenőrzésekre a 965/2012/EU bizottsági rendelettel [5] összhangban került sor.

(8) A repülésbiztonsági bizottság meghallgatta továbbá az EASA beszámolóját a 2111/2005/EK rendelet intézkedései vagy megfigyelés által érintett államokban végrehajtott technikai segítségnyújtási projektekről. Értesült az EASA terveiről, valamint a polgári légiközlekedési hatóságok igazgatási és műszaki képességének javítását célzó további technikai segítségnyújtás, illetve további együttműködés iránti kérelmekről, amelyek célja a nemzetközi előírásoknak való meg nem felelések kiküszöbölése. A tagállamok arra is felkérést kaptak, hogy ezeknek a kérelmeknek a Bizottsággal és az EASA-val egyeztetve kétoldalú alapon feleljenek meg. E tekintetben a Bizottság

[1] HL L 344., 2005.12.27., 15. o.
[2] HL L 143., 2004.4.30., 76. o.
[3] 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.).
[4] 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.).
[5] 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 rögzítéséről (HL L 296., 2012.10.25., 1. o.).

hangsúlyozta, mennyire hasznos tájékoztatni a nemzetközi légiközlekedési közösséget – különösen az ICAO SCAN adatbázisán keresztül – az Unió és tagállamai által biztosított technikai segítségnyújtásról, amely világszerte szolgálja a repülésbiztonság javítását.

(9) A repülésbiztonsági bizottság meghallgatta továbbá az EUROCONTROL beszámolóját az EU SAFA programját támogató riasztórendszer státuszáról és fejlesztéseiről. Különösen felhívták a figyelmet a tilalom alá eső légi fuvarozókra vonatkozó figyelmeztető jelzések statisztikáira és a lehetséges rendszerfejlesztésekre.

Európai uniós légi fuvarozók

(10) A SAFA keretében az uniós fuvarozók repülőgépein végzett földi ellenőrzésekből vagy az EASA által elvégzett szabványosítási vizsgálatokból származó adatoknak az EASA által végzett 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. Románia tájékoztatása szerint visszavonták a Jetran Air légi fuvarozó üzembentartási engedélyét, Spanyolország pedig arról tájékoztatott, hogy az IMD Airways üzembentartási engedélye lejárt, és folyamatban van a visszavonási eljárása.

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

A Guineai Köztársaság légi fuvarozói

(12) A 2013. januárban Brüsszelben tartott ülésen született megállapodás alapján a Guineai Köztársaság illetékes hatósága (a továbbiakban: DNAC) rendszeresen beszámolt az ICAO által 2012. decemberében jóváhagyott korrekciós intézkedési terv folyamatban lévő végrehajtásáról, valamint az ehhez kapcsolódó összes tevékenységről.

(13) Az elért eredményekről szóló, 2013. október 15-én beérkezett legutóbbi jelentés részletesen beszámol a korrekciós intézkedési terv végrehajtásával kapcsolatos legújabb tevékenységekről és fejleményekről. A Guineai Köztársaság – eredetileg a szomszédos angol nyelvű országokban hatályos jogszabályok mintájára és nagyjából azok átvételével szövegezett – polgári légi közlekedésre vonatkozó rendeleteinek francia fordítása 2013. augusztus elején elkészült. A felülvizsgált polgári légiközlekedési törvényt 2013. augusztus 21-én terjesztették a parlament elé elfogadásra. A Banjul Accord Group légiközlekedés-biztonsági felügyeleti szervezet (a továbbiakban: BAGASOO) által javasolt ellenőrképzési rendszert elfogadták. Guinea veszélyes anyagokért felelős kapcsolattartási pontjának kijelölése és az ICAO erről való tájékoztatása 2013. szeptember 3-án megtörtént.

(14) A DNAC 2013. augusztus 30-án benyújtotta az ICAO-nak a felülvizsgált és frissített korrekciós intézkedési tervet. Az összes 2012-re és 2013. első felére tervezett korrekciós intézkedést végrehajtották; a 2013. harmadik és negyedik negyedévére tervezett intézkedések végrehajtása folyamatban van. Ezen intézkedések ICAO általi hitelesítése még nem zárult le.

(15) Miután minden korábbi üzembentartási engedélyt felfüggesztettek 2013. március végén, folyamatban van egy nemzeti légi fuvarozó – az egy darab Beechcraft King Air 90-es típusú légi járművet üzemeltető PROBIZ Guinée – ICAO előírásoknak megfelelő, teljes, ötlépcsős engedélyezési eljárása egy egyedi CAFAC/BAGASOO misszió segítségével és támogatásával, és ezzel párhuzamosan zajlik a DNAC ellenőreinek az egész folyamatra kiterjedő gyakorlati képzése. A PROBIZ nem üzemeltet járatot az Unióba.

(16) A korrekciós intézkedési terv végrehajtásában elért eredmények hitelesítése érdekében a DNAC ICAO-koordinált hitelesítési missziót (a továbbiakban: ICVM) kért, amelyet az ICAO 2014. májusában tervez lefolytatni.

(17) Amennyiben a releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat merül fel, a Bizottság kénytelen lesz a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelő intézkedéseket hozni.

India légi fuvarozói

(18) A Bizottság arról számolt be, hogy az indiai légi fuvarozók felügyelete tekintetében folyamatosan együttműködik az indiai hatóságokkal. 2007. októberben és 2010. januárban a Bizottság írásban fordult India polgári légiközlekedési főigazgatóságához (a továbbiakban: DGCA) bizonyos, a DGCA szabályozási felelőssége alá tartozó légi fuvarozókkal kapcsolatban, és elégedett volt a kapott válaszokkal.

(19) A legutóbbi eseményekkel kapcsolatban 2012 decemberében ICAO-koordinált hitelesítési missziót tartottak, melynek során két jelentős biztonsági problémára derült fény. Az első az üzembentartási engedélyek engedélyezési eljárására, a második pedig az Indiában bejegyzett, de külföldi típusalkalmassági bizonyítvánnyal rendelkező légi járművek átalakításának és javításának jóváhagyására vonatkozott. 2013. április 30-án a Bizottság ismét levelet intézett az indiai hatóságokhoz, melyben részletesebb tájékoztatást kért a feltárt jelentős biztonsági problémákról, és egyéb kérdéseket is felvetett az Indiában gyakorolt biztonsági felügyeletre vonatkozó biztonsági információknak az EASA által végzett rutinellenőrzésével kapcsolatban. A DGCA 2013. május 10-én megküldte válaszát, melyben részletesen beszámolt a jelentős biztonsági problémákkal kapcsolatban megtett korrekciós intézkedésekről. 2013. augusztusában sor került egy második ICAO ICVM lefolytatására annak megállapítása érdekében, hogy India sikeresen végrehajtotta-e az ICAO-val egyeztetett korrekciós intézkedéseket. Az újabb ICVM után az ICAO megoldottnak tekintette a jelentős biztonsági problémákat. Az ICVM-ről szóló teljes jelentés még nem áll rendelkezésre.

(20) További jelentőséggel bír az a tény, hogy az USA Szövetségi Légiközlekedési Hivatala (a továbbiakban: FAA) 2013 augusztusában nemzetközi repülésbiztonsági ellenőrzést (a továbbiakban: IASA) végzett. A dolgok jelenlegi állása szerint az indiai állam megtartotta 1. kategóriájú FAA megfelelőségi besorolását. Amennyiben a jövőben rontják ezt a besorolást, a Bizottságnak a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése értelmében érdemben mérlegelnie kell az indiai hatóságokkal folytatandó formális konzultációk megkezdését.

(21) A tagállamok továbbra is ellenőrizni fogják a releváns biztonsági előírások érvényesülését azáltal, hogy az indiai légi fuvarozókat a 965/2012/EU rendelet értelmében kiemelt földi ellenőrzéseknek vetik alá.

Indonézia légi fuvarozói

(22) Az indonéziai illetékes hatóságokkal (a továbbiakban: DGCA) jelenleg is zajlanak a konzultációk annak érdekében, hogy a Bizottság nyomon követhesse a DGCA által annak biztosításában elért eredményeket, hogy az Indonéziában engedélyezett légi fuvarozók biztonsági felügyelete megfeleljen a nemzetközi biztonsági előírásoknak.

(23) 2013. augusztus 2-án a PT. Citilink Indonesia légitársaság írásban kérte a Bizottságtól, hogy törölje nevét az A. mellékletből. A levélhez átfogó dokumentációt csatoltak az ötlépcsős engedélyezési eljárás lezárásáról.

(24) 2013. november 5-én Brüsszelben technikai ülést tartottak a Citilink Indonesia, a Bizottság, az EASA és a tagállamok részvételével a légitársaság által rendelkezésre bocsátott átfogó dokumentáció tanulmányozása érdekében. A DGCA is kapott meghívót az ülésre, de úgy döntött, hogy részvétele ez alkalommal nem elengedhetetlen. Az említett ülés alapján a Bizottság együtt fog működni a DGCA-val annak érdekében, hogy minden magyarázatot megkapjon, amelyre szüksége van annak eldöntéséhez, hogy javasolhatja-e a Citilink Indonesia légitársaságra vonatkozó korlátozások megszüntetését, és ha igen, mikor teheti ezt meg.

(25) 2013. október 23-án kelt levelében a DGCA ezenkívül naprakész információkkal szolgált a felügyelete alatt álló egyéb légi fuvarozókról. Tájékoztatta a Bizottságot, hogy 2013. április 23-án kiadták a PT Batik Air Indonesia 121-050 számú üzembentartási engedélyét. Mivel azonban a DGCA nem szolgáltatott bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy az említett légi fuvarozó biztonsági felügyelete a nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelően biztosított lenne, a közös követelmények alapján az állapítható meg, hogy ezt a fuvarozót szerepeltetni kell az A. mellékletben.

(26) A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság továbbra is támogatják a DGCA által az ICAO-előírásoknak teljes mértékben megfelelő légi közlekedési rendszer kiépítése érdekében tett erőfeszítéseket.

Kazahsztán légi fuvarozói

(27) A Bizottság aktív konzultációkat folytatott az illetékes kazah hatóságokkal annak érdekében, hogy értesüljön a Kazahsztánban engedélyezett légi fuvarozók biztonsági felügyeletének a nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelő megoldása érdekében az említett hatóságok által tett hosszú távú erőfeszítések eredményeiről, és nyomon követhesse azokat.

(28) Különösen a 2013. augusztus 8-án kelt levelében a kazah Polgári Repülési Bizottság (a továbbiakban: CAC) tájékoztatást küldött a folyamatban lévő újraengedélyezési eljárásokról, melyek célja az üzembentartási engedélyek kiadásával és felügyeletével kapcsolatos kazah és ICAO eljárások és gyakorlatok összehangolása. A CAC arról is küldött tájékoztatást, hogy ennek következtében több légi fuvarozó engedélyét felfüggesztették vagy visszavonták.

(29) 2013. október 18-án a Bizottság megkapta azokat a dokumentumokat, amelyek megerősítették egyfelől a következő hat légi fuvarozó üzembentartási engedélyének visszavonását: Mega, Samal, Euro-Asia Air International, Asia Continental Airlines, Deta Air és Kazair West (melyek korábban már új engedélyt kaptak légi járművel folytatott munkavégzésre, és törölték őket az A. mellékletből [1]), másfelől pedig a Semeyavia és az Irtysh Air légi fuvarozók üzembentartási engedélyének 2013. augusztus 4-ig történő felfüggesztését. Ezt követően a CAC arról is küldött tájékoztatást, hogy a Semeyavia üzembentartási engedélye időközben lejárt, és a légi fuvarozó nem adott be meghosszabbításra vagy újbóli kiállításra irányuló kérelmet. Az Irtysh Air üzembentartási engedélyét további határozatlan időre felfüggesztették. Mivel a felfüggesztés ideiglenes intézkedés, amely nem jár szükségszerűen a légi fuvarozó által üzemeltetett járatok megszüntetésével, az Irtysh Air légi fuvarozót továbbra is szerepeltetni kell az A. mellékletben. Következésképpen a közös követelmények alapján az állapítható meg, hogy a következő hat légi fuvarozót pedig törölni kell az A. mellékletből: Mega, Samal, Euro-Asia Air International, Asia Continental Airlines, Deta Air és Kazair West.

(30) A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság támogatja az illetékes kazah hatóságok által hozott intézkedéseket egy olyan polgári légiközlekedési felügyeleti rendszer létrehozása érdekében, amely megfelel a nemzetközi biztonsági előírásoknak. Ehhez kapcsolódóan a Bizottság felkéri a kazah hatóságokat az ICAO-val egyeztetett korrekciós intézkedési terv végrehajtásának felgyorsítására, valamint az erre irányuló erőfeszítéseik fokozására a két jelentős biztonsági probléma azonnali lezárása érdekében. A Bizottság emellett a CAC biztonsági ellenőrei tudásának elmélyítése és tapasztalatainak bővítése érdekében szorgalmazza Kazahsztán aktív részvételét a TRACECA elnevezésű uniós repülésbiztonsági projektben.

(31) A Bizottság továbbra is elkötelezett amellett, hogy az EASA segítségével és a tagállamok támogatásával megszervezzen egy kazahsztáni helyszíni látogatást, és előkészítse az eset repülésbiztonsági bizottság előtti felülvizsgálatát.

[1] A Bizottság 2012. december 3-i 1146/2012/EU végrehajtási rendelete (HL L 333., 2012.12.5., 7. o.).

(32) Az Air Astana repülési műveletei tekintetében a tagállamok és az EASA megerősítették, hogy a SAFA program keretében az uniós repülőtereken végzett földi ellenőrzések során nem merült fel különösebb probléma. A tagállamok illetékes hatóságai továbbra is ellenőrizni fogják a releváns biztonsági előírások hatékony betartását azáltal, hogy az Air Astana légi járműveit a 965/2012/EU rendelet értelmében kiemelt földi ellenőrzéseknek vetik alá. Ennek alapján a Bizottság előkészíti a jelenlegi korlátozások felülvizsgálatát a repülésbiztonsági bizottság következő ülésére.

Kirgizisztán légi fuvarozói

(33) Folynak a konzultációk a Bizottság és az illetékes kirgiz hatóságok között azon légi fuvarozók azonosítása érdekében, amelyek engedélyezése és felügyelete esetleg megfelel a nemzetközi biztonsági előírásoknak, és amelyek esetében az érvényben lévő tilalmak fokozatos feloldása kilátásba helyezhető.

(34) Azonban hasonlóan a repülésbiztonsági bizottság 2013. júniusi ülésének esetéhez, a kirgiz hatóságok a bizottság 2013. novemberi ülésére sem küldtek írásbeli beadványt, ezért a Bizottságnak nem állt módjában előkészíteni az eset felülvizsgálatát. Továbbá a kirgiz oldalról várt bizonyítékok hiányában a Bizottság nem javasolhatja azon kirgiz légi fuvarozóknak a közösségi listáról való törlését, amelyek nem rendelkeznek kereskedelmi légi járatok üzemeltetését lehetővé tevő üzembentartási engedéllyel.

(35) 2013. október 24-én a Bizottság megkapta az újonnan engedélyezett TEZ JET légi fuvarozó üzembentartási engedélyének és működési előírásainak másolatát; e légi fuvarozó 2013. augusztus 1-jén kezdte meg kereskedelmi járatai üzemeltetését. A közelmúltban engedélyezett másik három légi fuvarozó – az illetékes kirgiz hatóság honlapján is feltüntetett Kyrgyz Airlines, S. Group International és Heli Sky – dokumentumainak másolata nem érkezett meg. Mivel Kirgizisztán illetékes hatóságai nem tudtak bizonyítékot szolgáltatni arra vonatkozóan, hogy az említett négy légi fuvarozó biztonsági felügyelete a nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelő lenne, a közös követelmények alapján az állapítható meg, hogy a TEZ JET, a Kyrgyz Airlines, az S. Group International és a Heli Sky légitársaságokat szerepeltetni kell az A. mellékletben.

(36) A Bizottság felkéri Kirgizisztán illetékes hatóságait, hogy fokozzák a – többek között az ICAO által azonosított – biztonsági hiányosságok kiküszöbölésére irányuló erőfeszítéseiket, és nyújtsanak rendszeres tájékoztatást a Bizottság részére a Kirgizisztánban engedélyezett légi fuvarozók biztonsági felügyelete terén elért eredményekről annak érdekében, hogy ezt követően a Bizottság javaslatot tehessen a repülésbiztonsági bizottságnak az eset felülvizsgálatára vonatkozóan. Ezzel a feltétellel a Bizottság továbbra is vállalja, hogy az EASA segítségével és a tagállamok támogatásával repülésbiztonságot értékelő missziót küld Kirgizisztánba, hogy meggyőződjön arról, hogy a kirgiz hatóságok a nemzetközi előírásoknak megfelelő biztonsági felügyeletet gyakorolnak, és előkészíti az eset repülésbiztonsági bizottság előtti felülvizsgálatát.

Libanon légi fuvarozói

(37) 2012. december 5. és 11. között az ICAO ICVM-et tartott Libanonban, és felülvizsgálta a libanoni polgári légiközlekedési rendszernek az ICAO által 2008. július 1. és 9. között végzett USOAP ellenőrzése során azonosított hiányosságok kiküszöbölése terén elért eredményeket. Ezt az ICVM-et követően a nyolc kritikus elem hatékony végrehajtása tekintetében mért hiányossági arány enyhe javulást mutatott.

(38) A misszió során az ellenőrző csoport azonosított egy jelentős biztonsági problémát a légi fuvarozók engedélyezési eljárásával kapcsolatban. Rámutattak, hogy Libanon anélkül állította ki, illetve hosszabbította meg két menetrend szerinti járatokat üzemeltető nemzetközi légi fuvarozó, valamint több kisebb, üzembentartási engedéllyel rendelkező társaság üzembentartási engedélyét és működési előírásait, hogy bármelyik előírt engedélyezési eljárást lefolytatta volna. 2013. január 31-én az ICAO jelentős biztonsági problémákat hitelesítő bizottsága megerősítette, hogy az említett probléma továbbra is fennáll.

(39) A 2012. decemberi ICAO ICVM végleges jelentésének a Bizottság, az EASA és a tagállamok által végzett elemzése arra enged következtetni, hogy Libanon számára nehézségekbe ütközik a szabványok és ajánlott gyakorlatok hatékony végrehajtásának biztosítása az alábbi két vizsgált USOAP területen: légialkalmasság és a balesetek kivizsgálása. Emellett további négy vizsgált USOAP területen vannak jelentős hiányosságokra utaló jelek az állam kapacitása tekintetében.

(40) 2013. november 12-én a Bizottság műszaki konzultációra hívta az illetékes libanoni hatóságokat, melyen az EASA és egy uniós tagállam képviselője is részt vett. Ezen a találkozón az illetékes libanoni hatóságok tájékoztatást nyújtottak a leendő új légiközlekedési törvényről (481/2002. számú törvény), amely egy független polgári légiközlekedési hatóság létrehozását irányozza elő, de amelynek az elfogadására az országban tapasztalható politikai instabilitás miatt nem került sor. E törvény elfogadása egy új kormány megalakulásától függ, mely lehetővé teszi majd a hatóság új igazgatótanácsának 2014-re előirányzott kinevezését. Az illetékes hatóságok kijelentették, hogy gyors intézkedéseket hoztak az ICAO korrekciós intézkedési tervében meghatározott hiányosságok kiküszöböléséhez vezető feladatok teljesítése érdekében. Az említett találkozó alapján az illetékes libanoni hatóságok felkérést kaptak, hogy szolgáltassanak információkat légi fuvarozóik felügyeletével kapcsolatban. A Bizottság és az EASA ki fogja értékelni a beérkező dokumentációt, figyelembe véve az ICAO-tól származó egyéb információkat a jelentős biztonsági problémák kiküszöbölése érdekében folytatott munka vonatkozásában. A Bizottság emellett ösztönzi Libanon aktív részvételét az Unió euromediterrán repülésbiztonsági sejtjében (MASC), az állami biztonsági program (SSP) létrehozásának előmozdítása, valamint a repülésbiztonság libanoni szabályozási keretének megerősítése céljából.

(41) A (37)–(40) preambulumbekezdésekben ismertetett helyzet alapján a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése értelmében a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság szükségesnek látják folytatni a konzultációkat a libanoni hatóságokkal.

Líbia légi fuvarozói

(42) A Líbia illetékes hatóságával (a továbbiakban: LYCAA) jelenleg is folytatott konzultációk célja, hogy Líbia további eredményeket érjen el a polgári repülés biztonsági rendszerének reformja terén és különösen annak biztosításában, hogy a Líbiában engedélyezett légi fuvarozók biztonsági felügyelete megfeleljen a nemzetközi biztonsági előírásoknak.

(43) 2013. október 7-én a Bizottság írásban fordult az LYCAA-hoz, és naprakész tájékoztatást kért a líbiai légi fuvarozók újraengedélyezésével kapcsolatban. 2013. október 29-én kelt válaszában az LYCAA azt kérte, hogy egy ülés keretében beszámolhasson a Bizottságnak az elért eredményekről, és hogy emellett a repülésbiztonsági bizottság előtt is megjelenhessen novemberben.

(44) 2013. október 29-én kelt levelében az LYCAA megerősítette a Bizottság felé, hogy az Unióba való repülésre vonatkozó és jelenleg érvényben lévő korlátozásokat valamennyi légi fuvarozó tekintetében fenntartja, és hogy ennek bármely módosítása az LYCAA, a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság közötti megállapodás függvénye.

(45) Egy 2013. november 7-én tartott ülésen a Bizottság, az EASA és tagállami képviselők eszmecserét tartottak az LYCAA, valamint a Libyan Airlines és az Afriqyiah Airways légi fuvarozók képviselőivel. Ezen a találkozón az LYCAA kijelentette, hogy véleménye szerint a Libyan Airlines ötlépcsős újraengedélyezési eljárása már lezárult, így e légitársaság részére engedélyezni kell az Unióba irányuló járatok üzemeltetését. Az újraengedélyezési eljárás során az LYCAA által elvégzett tevékenységek dokumentációját az ülésen átadták a Bizottságnak.

(46) Az LYCAA és a Libyan Airlines repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatására 2013. november 19-én került sor. Az LYCAA tájékoztatta a repülésbiztonsági bizottságot, hogy a Libyan Airlines ötlépcsős újraengedélyezési eljárása már lezárult, és hogy az LYCAA véleménye szerint e légitársaság részére engedélyezni kell az Unióba irányuló járatok üzemeltetését.

(47) Az LYCAA azonban kifejezetten megerősítette a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság felé, hogy az Unióba való repülésre vonatkozó és jelenleg érvényben lévő korlátozások bárminemű enyhítése az LYCAA, a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság közötti megállapodás függvénye.

(48) A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság tudomásul vette a következőket:

— a Libyan Airlines újraengedélyezését alátámasztó dokumentumokat nem sikerült a bizottsági meghallgatás előtt kellő alapossággal és időben kiértékelni;

— a bizottság tagjainak kérdéseire adott válaszok alapján úgy tűnt, hogy az LYCAA nem rendelkezik a hatóság feladatainak ellátásához szükséges számú ellenőrrel;

— megsértve az LYCAA, a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság közötti megállapodást, az LYCAA nem korlátozta kellő mértékben a líbiai légi fuvarozók által az Unió légterébe kereskedelmi céllal üzemeltetett légi mentő járatokat;

— e járatok közül többet földi ellenőrzésnek vetettek alá, és több ízben jelentős hiányosságokra derült fény.

(49) A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság kijelentette, hogy mielőtt az LYCAA megfontolás tárgyává teszi az Unióba való repülés engedélyezését légi fuvarozói részére, a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság számára kielégítő módon bizonyítani kell, hogy az újraengedélyezési eljárás eredményesen lezárult, és az ICAO-előírásoknak megfelelő folyamatos felügyelet biztosított. Amennyiben a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság nem tud meggyőződni erről, a Bizottságnak azonnal intézkednie kell annak érdekében, hogy a szóban forgó légi fuvarozók ne üzemeltethessenek járatokat az EU légterében.

A Mauritániai Iszlám Köztársaság légi fuvarozói

(50) A 965/2012/EU rendelet értelmében a tagállamok a Mauritániában engedélyezett légi járműveket földi ellenőrzéseknek vetették alá, hogy meggyőződjenek a megfelelő biztonsági előírások betartásáról. Az EASA legutóbbi SAFA elemzése rámutat, hogy öt ellenőrzést végeztek a Mauritania Airlines International (MAI) légi járművein. Az említett SAFA ellenőrzések során feltárt hiányosságok EASA általi elemzése kedvezőtlen tendenciát mutat. Az ellenőrzések számos hiányosságot feltártak – különösen a karbantartási kérdések tekintetében –, melyek közül több is befolyásolja a biztonságot. Az elemzést követően két további ellenőrzésre került sor 2013. októberében, és ezek megerősítették az azonosított tendenciát és a hiányosságok természetét.

(51) Az EASA tájékoztatta Mauritánia nemzeti hatóságát (a továbbiakban: ANAC) a kedvezőtlen SAFA-eredményekről. Felkérték az ANAC-ot, hogy tegyen korrekciós intézkedéseket, és hogy ezekről tájékoztassa az ügynökséget. 2013. október 14-én az ANAC válaszában jelezte, hogy az első európai járat indítására 2013. május 8-án került sor, és hogy mutatói szerint javuló tendenciát lehet megfigyelni. Az ANAC biztonsági ellenőrei egyértelmű utasítást kaptak, hogy tiltsák meg az Európába való repülést a 2-es vagy 3-as kategóriába tartozó SAFA-hiányosságokkal rendelkező légi járművek számára.

(52) Spanyolország tájékoztatta a repülésbiztonsági bizottságot, hogy négy további ANAC ellenőrrel ismertették meg a SAFA-ellenőrzéseket, ami várhatóan a helyzet javulásához vezet.

(53) A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság tudomásul vette, hogy az ANAC-nak és az MAI-nek tovább kell javítaniuk a helyzetet. A Bizottság emellett hangsúlyozni fogja Mauritánia számára, mennyire fontosak az ország által a kiváltó okok elemzésére vonatkozó korrekciós intézkedési tervvel kapcsolatban tett vállalások, és be fogja kérni azokat a rendszeres beszámolókat, amelyeket az ANAC-nak és az MAI-nek kell rendelkezésre bocsátaniuk.

(54) Amennyiben a jövőbeni SAFA földi ellenőrzések eredménye vagy bármely más releváns biztonsági információ arra enged következtetni, hogy a biztonsági előírások teljesülése nem éri el az elfogadható szintet, a Bizottság a 2111/2005/EK rendelet alapján kénytelen lesz mérlegelni bizonyos intézkedések meghozatalát.

Mozambik légi fuvarozói

(55) Mozambik illetékes hatósága (a továbbiakban: IACM) beszámolt az ICAO-nak beküldött, és az ICAO által jóváhagyott korrekciós intézkedési terv folyamatban lévő végrehajtásáról. Az elért eredményekről szóló, 2013. október 29-én beérkezett legutóbbi jelentés arról számol be, hogy az IACM folytatta a még megoldatlan USOAP-hiányosságok kiküszöbölése érdekében tett lépéseket a kapcsolódó protokoll tekintetében, de az eredmények ICAO általi hitelesítése még függőben van, az erről szóló értesítés a lehető leghamarabb kiküldésre kerül. Az IACM képzési politikájának kialakítása megtörtént, és a vonatkozó képzési program folyamatban van.

(56) Az IACM egyúttal arról is beszámolt, hogy folytatta az ICAO szabványoknak és ajánlott gyakorlatoknak maradéktalanul megfelelő légi fuvarozók újraengedélyezési eljárását, és az IACM által rendelkezésre bocsátott lista szerint eddig tizenkét légi fuvarozó újraengedélyezésére került sor, amelyek a következők: CFM – Transportes e Trabalho Aéreo S.A., Coastal Aviation, CR Aviation, ETA- Air Charter, Helicópteros Capital, Kaya Airlines Lda, Linhas Aéreas de Moçambique LAM, Moçambique Expresso SARL Mex, OHI, Safari Air, Solenta Aviation (korábbi nevén CFA-Mozambique) és TTA SARL. Mivel Mozambik illetékes hatósága nem tudott bizonyítékot szolgáltatni arra vonatkozóan, hogy az említett tizenkét légi fuvarozó biztonsági felügyelete a nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelő lenne, a közös követelmények alapján az állapítható meg, hogy a CFM – Transportes e Trabalho Aéreo S.A., a Coastal Aviation, a CR Aviation, az ETA- Air Charter, a Helicópteros Capital, a Kaya Airlines Lda, a Linhas Aéreas de Moçambique LAM, a Moçambique Expresso SARL Mex, az OHI, a Safari Air, a Solenta Aviation (korábbi nevén CFA-Mozambique) és a TTA SARL légitársaságot szerepeltetni kell az A. mellékletben.

(57) A másik öt, korábban az A. mellékletben szereplő légi fuvarozó – nevezetesen az Aero-Serviços SARL, az Aerovisão de Moçambique, az Emílio Air Charter Lda, a Unique Air Charter és a VR Cropsprayers Lda – újraengedélyezésére nem került sor. Annak ellenére, hogy ezek a társaságok nincsenek feltüntetve a hatóságok által rendelkezésre bocsátott, az újraengedélyezett légi fuvarozókat tartalmazó listán, az említett öt légi fuvarozó továbbra is szerepel az IACM honlapján. Mivel Mozambik illetékes hatósága nem tudott bizonyítékot szolgáltatni arra vonatkozóan, hogy az említett öt légi fuvarozó biztonsági felügyelete a nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelő lenne, a közös követelmények alapján az állapítható meg, hogy az Aero-Serviços SARL, az Aerovisão de Moçambique, az Emílio Air Charter Lda, a Unique Air Charter és a VR Cropsprayers Lda légitársaságokat továbbra is szerepeltetni kell az A. mellékletben.

(58) A kapacitásépítésre irányuló erőfeszítések hazai szakemberek felvételével folytatódott; összesen 15 munkatársat terveznek szerződtetni 2013 végéig (a légi üzemeltetés és az engedélyezés, a navigációs szolgáltatások és a repülőterek, a légialkalmasság, a szabályalkotás és -végrehajtás, a légiközlekedési megállapodások és az igazgatás területeinek megerősítése érdekében), további 4 munkatársat pedig 2014-ben (a navigációs szolgáltatások és a repülőterek területén). 2013. októberében egy, az ICAO által támogatott, az említett területek megerősítését célzó projekt keretében egy olyan szakembert is rendelkezésre bocsátottak, aki a repülőterek, légi útvonalak és földi segédeszközök (AGA) szakterületen dolgozik.

(59) Az IACM arról is beszámolt, hogy a Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) légi fuvarozó folytatta biztonságirányítási rendszere előrehaladott szakaszainak – főként a III. szakasz – végrehajtását. Biztonsági igazgatókat és biztonsági felelősöket neveztek ki valamennyi üzemeltetési területre, és folyamatban van a biztonságirányítási rendszerrel kapcsolatos képzés, az informatikai eszközök beszerzése, valamint a minőségbiztosítási rendszer biztonságirányítási rendszerbe történő integrálása. Ezzel párhuzamosan és a 2013. júniusában tartott sikeres ellenőrzést követően az LAM megújította (az IATA működésbiztonsági ellenőrzés programja szerinti) IOSA engedélyét, amely jelenleg 2015. októberig érvényes. Az LAM minőségbiztosítási rendszere szintén sikeres ellenőrzésen ment át 2013. augusztusában, és meghosszabbították ISO 9001 tanúsítványát.

(60) Az IACM ICVM-et kért a korrekciós intézkedési terv végrehajtásában elért eredmények hitelesítése érdekében, és az ICAO ezt 2014. áprilisában tervezi lefolytatni.

(61) A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság üdvözölte a mozambiki illetékes hatóságok által az ICAO azonosította hiányosságok orvoslásában jelentett haladást – különösen a belső kapacitásépítés területén –, és további erőfeszítéseket szorgalmazott az ICAO-előírásoknak maradéktalanul megfelelő légi közlekedési rendszer kiépítése terén végzett munka sikeres lezárására.

(62) A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság emellett elismerte és üdvözölte az LAM által jelentett tartós javulást a nemzetközi biztonsági előírások betartására és elfogadására irányuló folyamatos erőfeszítések terén.

Nepál légi fuvarozói

(63) Egy 2009. májusi ICAO ellenőrzés során feltárt hiányosságok megerősítették, hogy a nemzetközi biztonsági előírások végrehajtása terén Nepál viszonylag jóval a globális átlag alatt teljesít.

(64) Az ellenőrzés kimutatta, hogy a nepáli illetékes hatóság (a továbbiakban: CAAN) nem képes biztosítani a nemzetközi biztonsági előírások hatékony végrehajtását a légi műveletek, a légialkalmasság és a balesetek kivizsgálása terén, továbbá jelentős aggályok merülnek fel az országban az elsődleges légiközlekedési jog és a polgári repülési szabályok, a polgári légi közlekedés szervezése és a személyzet képzése és tanúsítása kapcsán.

(65) A 2010 augusztusa és 2012 szeptembere között két év leforgása alatt Nepálban öt halálos kimenetelű baleset történt nepáli bejegyzésű légi járművekkel, és e balesetekben számos uniós polgár is érintett volt. 2013-ban három újabb baleset történt. A magas baleseti arány rendszerszerű biztonsági hiányosságokra utal.

(66) A CAAN, a Bizottság és az EASA közti konzultációkból származó információk alapján a repülésbiztonsági bizottság 2013. júniusi ülésén első alkalommal vizsgálta felül a repülésbiztonság helyzetét Nepálban.

(67) A feltárt súlyos hiányosságok és a légi balesetek nagy száma ellenére a repülésbiztonsági bizottság meggyőzőnek találta az illetékes hatóságok által tett kezdeményezéseket, de kijelentette, hogy az ICAO ICVM eredményeinek és a biztonságra vonatkozó egyéb információknak az áttekintése ahhoz vezethet, hogy a Bizottság a 2111/2005/EK rendelet alapján bizonyos intézkedéseket hoz.

(68) Az ICAO 2013. júliusában ICVM-et tartott, mely egy jelentős biztonsági problémát tárt fel a légijármű-üzemeltetéssel kapcsolatban. A CAAN által az ICAO részére eredetileg benyújtott, a jelentős biztonsági probléma kiküszöbölésére irányuló korrekciós intézkedési tervet nem hajtották végre a megszabott határidőn belül, így az említett probléma továbbra is fennáll. Az ICVM-ről szóló teljes jelentés még nem áll rendelkezésre.

(69) 2013. november 19-én a repülésbiztonsági bizottság meghallgatta a CAAN beszámolóját a nepáli repülésbiztonság javítása érdekében hozott intézkedéseiről. A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság megállapította, hogy a CAAN által tett jelentős erőfeszítések ellenére továbbra is komoly aggodalmakra ad okot az, hogy nem kezelik megfelelően a repülésbiztonsági kockázatokat.

(70) A repülésbiztonsági bizottság meghallgatta továbbá a nepáli légitársaság-üzemeltetők szövetségének, valamint a Nepal Airlines, a Buddha Air, a Yeti Airlines, a Tara Air és a Shree Airlines beszámolóját.

(71) A légi fuvarozók beszámolói elsősorban a biztonságirányítást és a pilótaképzést ismertették, és a repülésbiztonsági bizottság meggyőzőnek találta a légi fuvarozók repülésbiztonsággal kapcsolatos professzionális hozzáállását.

(72) A CAAN erőfeszítései ellenére nem áll rendelkezésre elegendő bizonyíték az egyértelmű és fenntartható javulásra. Ezt a megállapítást erősíti meg az a tény is, hogy az ICAO feltárt egy jelentős biztonsági problémát, valamint az, hogy nem tudják hatékonyan orvosolni a feltárt problémákat.

(73) A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság tudomásul vette, hogy jóllehet, véleményük szerint a CAAN még kapacitásépítési szakaszban van, nem rendelkezik kellő mértékben a nemzetközi kötelezettségei teljesítéséhez szükséges képességekkel.

(74) Bár bizonyos légi fuvarozók talán elegendő erőforrással rendelkeznek ahhoz, hogy kötelezettségeiknek megfelelően kezeljék a biztonság kérdését, a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság úgy véli, hogy a CAAN hiányosságai olyan helyzetet eredményeznek, amelyben a hatóság nem tudja szavatolni légi fuvarozói biztonságát.

(75) A (63)–(74) preambulumbekezdésekben ismertetett helyzet, valamint a közös követelmények alapján az állapítható meg, hogy egyik Nepálban engedélyezett légi fuvarozó sem felel meg a releváns biztonsági előírásoknak, ezért e fuvarozókat működési tilalom alá kell vonni és szerepeltetni kell az A. mellékletben.

(76) Az EASA és a tagállamok támogatásával a Bizottság kész helyszíni látogatást tenni Nepálban – ha lehetséges, még a repülésbiztonsági bizottság következő ülése előtt – annak érdekében, hogy a CAAN és a fő nepáli légi fuvarozók képességeinek további értékelése révén megállapítsa, van-e mód a működési tilalom bárminemű enyhítésére.

(77) A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság tudomásul veszi a CAAN munkáját hátráltató nehézségeket, és meg fogja vizsgálni a CAAN és az EASA között már működő műszaki együttműködési program kibővítésének lehetőségét.

A Fülöp-szigetek légi fuvarozói

(78) A Cebu Pacific légi fuvarozó úgy döntött, hogy nem vesz részt a repülésbiztonsági bizottság júniusi ülésén, tekintettel a davaói nemzetközi repülőtéren 2013. június 2-án bekövetkezett, futópálya-elhagyásba torkolló balesetére.

(79) A repülésbiztonsági bizottság júniusi ülése óta a Fülöp-szigeteki Polgári Repülési Hatóság (a továbbiakban: CAAP) és a Cebu Pacific légi fuvarozó rendelkezésre bocsátottak bizonyos dokumentumokat azért, hogy a Bizottság pontosabb képet alkothasson a Cebu Pacific és a CAAP által a baleset kapcsán hozott biztonsági intézkedésekről. A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság tudomásul vette a CAAP folyamatos erőfeszítéseit, és üdvözölte, hogy a hatóság átlátható módon együttműködött a Bizottsággal a baleset kapcsán.

(80) A Bizottság meghívta a CAAP és a Cebu Pacific képviselőit egy technikai ülésre, hogy részletesebben megvitassák az említett biztonsági intézkedéseket és a balesettel kapcsolatos egyéb releváns tényezőket.

(81) A tagállamok tudomásul vették, hogy az uniós repülésbiztonsági lista A. mellékletéből való, 2013. júliusi törlését követően a Philippine Airlines légi fuvarozó 2013. november 4-én újraindította az Unióba irányuló szolgáltatásait. A tagállamok továbbra is ellenőrizni fogják a releváns biztonsági előírások érvényesülését azáltal, hogy az említett fuvarozó légi járműveit a 965/2012/EU rendelet értelmében kiemelt földi ellenőrzéseknek vetik alá.

Az Orosz Föderáció légi fuvarozói

(82) Az Oroszországi Föderációban engedélyezett és az Unió repülőtereire járatokat működtető egyes légi fuvarozók légi járműveit a SAFA-program keretében kiemelt földi ellenőrzéseknek vetik alá a nemzetközi biztonsági előírások teljesülésének ellenőrzése érdekében. A tagállamok illetékes hatóságai és az EASA továbbra is tájékoztatják oroszországi partnereiket az azonosított problémákról, és az ICAO előírásainak való meg nem felelés esetén felkérik őket, hogy intézkedjenek.

(83) A Bizottság és az oroszországi hatóságok között folytatódik a repülésbiztonsági ügyekkel kapcsolatos konzultáció, amelynek elsődleges célja, hogy az Oroszországi Föderációban engedélyezett légi fuvarozók elégtelen biztonsági teljesítményéből fakadó kockázatokat megfelelően kezeljék.

(84) 2013. november 7-én a Bizottság az EASA és egyes tagállamok támogatásával találkozót tartott az Orosz Szövetségi Légiközlekedési Ügynökség (a továbbiakban: FATA) képviselőivel. A találkozón a FATA beszámolt a SAFA földi ellenőrzések során feltárt hiányosságokkal kapcsolatos saját és az érintett légitársaságok által hozott intézkedésekről. A FATA kijelentette, hogy felügyeli a légi fuvarozók teljesítményét, és szükség esetén kész beavatkozni. Rendszeresen használja a SAFA-eredményeket az engedélyezések ellenőrzési folyamata, valamint a légi fuvarozók megfelelőségének ellenőrzését szolgáló egyedi jóváhagyások kiadása során.

(85) A 2013. november 7-i ülésre a Kogalymavia légi fuvarozó képviselőit is meghívták, hogy válaszoljanak a SAFA-arányok hirtelen emelkedésével kapcsolatos kérdésekre. Az illetékes orosz hatóság beszámolt arról, hogy előzetesen nem egyeztetett ellenőrzést végzett a Kogalymavia légi fuvarozónál, melynek során súlyos hiányosságokra derült fény a légialkalmasság, a repülési műveletek és a biztonságirányítás terén. A légi fuvarozó egy hónapot kapott arra, hogy az összes hiányosságot kiküszöbölje. Ezt követően a FATA két héten belül nyomon követési vizsgálatot fog tartani, és eldönti, hogy a légi fuvarozó üzembentartási engedélyének korlátozására, felfüggesztésére vagy visszavonására van-e szükség. A Bizottság jelezte, hogy a folyamatban lévő ellenőrzések bővítésével párhuzamosan alaposan meg kell vizsgálni az említett légi fuvarozó flottáját és üzemeltetési gyakorlatát annak megerősítésére, hogy a repülőgépek műszaki állapota és a járatok biztonsága gyors javulást mutat. Amennyiben a Kogalymavia körül kialakult helyzet nem javul vagy a hatóság intézkedései nem megfelelőek, a Bizottság meg fogja tenni a szükséges intézkedéseket. Mivel a flotta néhány repülőgépe Írországban lett bejegyezve, az illetékes ír hatóság (a továbbiakban: IAA) meg fogja tenni a szükséges intézkedéseket.

(86) A Bizottság és az EASA továbbra is szorosan figyelemmel követi az Oroszországi Föderációban engedélyezett légi fuvarozók Uniót érintő járatainak biztonsági teljesítményét. Ennek érdekében a tagállamok illetékes hatóságai a 965/2012/EU rendelet szerinti kiemelt földi ellenőrzéseknek fogják alávetni az említett fuvarozók légi járműveit, hogy meggyőződjenek a megfelelő biztonsági előírások betartásáról. A Bizottság a jövőben is folytatja az oroszországi illetékes hatóságokkal a biztonsággal kapcsolatos információk cseréjét, hogy meggyőződhessen arról, hogy a SAFA földi ellenőrzések során feltárt problémákat az érintett légi fuvarozók megfelelően kezelték.

(87) Amennyiben e földi ellenőrzések eredménye vagy bármely más releváns biztonsági információ arra enged következtetni, hogy a nemzetközi biztonsági előírások nem teljesülnek, a Bizottság a 2111/2005/EK rendelet alapján kénytelen lesz intézkedéseket hozni.

Jemen légi fuvarozói (Yemen Airways)

(88) A Yemen Airways légi fuvarozónak (a továbbiakban: Yemenia) a Comore-szigeteki Moroniban 2009. június 29-én (UTC szerint 22.54-kor) történt balesetéről készült vizsgálati jelentést 2013. június 25-én tették közzé. A nemzetközi előírásoknak megfelelően a jelentést a Comore-szigeteki állam tette közzé más államok – Franciaország, az Egyesült Államok és Jemen – részvételével. Bizonyos résztvevők aggodalmuknak adtak hangot maga a baleset és a végleges jelentés közzététele között eltelt idővel kapcsolatban.

(89) A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság üdvözölte a végleges jelentés közzétételét. Következtetéseiben a jelentés a Yemeniával kapcsolatban megállapítja, hogy a baleset a személyzet által a légi jármű repülési útvonalának irányítása során tett nem megfelelő lépésekre vezethető vissza; ezek visszafordíthatatlanul túlhúzott repülési állapotot eredményeztek, és végül a repülőgép a tengerbe csapódott. A túlhúzott repülési állapotot előidéző tényező egy éjszakai körözés közben végrehajtott ellenőrizetlen vizuális manőver volt. A jelentés azt is megállapítja, hogy a Yemenia személyzete valószínűleg nem rendelkezett a pilótafülke különböző riasztó jelzéseire való megfelelő reagáláshoz szükséges mentális kapacitással. A jelentés továbbá arra is rámutat, hogy nem volt egyértelmű útmutatás arra, hogy a személyzetnek miként kell eljárnia abban az esetben, ha az egyik vagy mindkét futópálya irányjelző fény üzemképtelen.

(90) A baleseti jelentés három fő ajánlást fogalmazott meg: elsősorban azt, hogy a Comore-szigeteki hatóságok vezessenek be a repülőterei közelében bekövetkező légiközlekedési balesetek felkutatási és későbbi mentési műveleteihez igazított állandó vészhelyzeti intézkedéseket; másodsorban azt, hogy a jemeni hatóságok biztosítsák, hogy a Moroniba irányuló járatokon dolgozó személyzet valamennyi tagja megfelelő képzést kapjon az előírt útirányszög betartásával történő vizuális

manőverek végrehajtásával kapcsolatban; harmadsorban pedig azt, hogy a jemeni hatóságok vizsgálják felül a jemeni pilóták képzését, különös tekintettel a vészhelyzetekre való reagálási képességeikre.

(91) A jelentés közzétételének fényében a Bizottság szervezett egy brüsszeli ülést 2013 július 1-jére, melyen jelen voltak az Arab Polgári Repülési Bizottság (a továbbiakban: ACAC) és a jemeni Polgári Repülési és Meteorológiai Hatóság (a továbbiakban: CAMA) képviselői. Az ülés megszervezésére azért került sor, hogy CAMA-nak lehetősége legyen kifejteni álláspontját a baleseti jelentés fő következtetéseivel és ajánlásaival kapcsolatban. A Bizottság szeptember 10-én kelt levelében kijelentette, hogy a baleseti jelentés technikai részletei helyett inkább a Yemenia biztonsági teljesítményére és a légitársaságra alkalmazott biztonsági felügyeletre kíván összpontosítani különösen azért, mert az említett légi fuvarozó rendszeresen szállít európai állampolgárokat. Ezen túlmenően a Bizottság jelezte, hogy a baleseti jelentés közzététele után több információt kíván kapni a CAMA és a Yemenia által hozott konkrét intézkedésekről.

(92) Mivel nem érkezett válasz, a Bizottság 2013. október 30-án újabb levelet küldött, melyben hangsúlyozta, hogy a 2111/2005/EK rendelet 7. cikke szerinti beidézés elkerülése érdekében sürgős válaszra van szükség az általa korábban feltett kérdésekre.

(93) 2013. november 7-én kelt válaszlevelében a CAMA közölt bizonyos részleteket a baleset következtében hozott biztonsági intézkedéseiről. E részleteknek kell képezniük egy, a CAMA és a Yemenia képviselőivel tartandó találkozó alapját. Az említett találkozó eredményétől függően a Bizottság vagy formális konzultációkat fog tartani a Jemenben engedélyezett légi fuvarozók szabályozási felügyeletéért felelős hatóságokkal és a Yemeniával, vagy kénytelen lesz megfontolni a 2111/2005/EK rendelet 7. cikke szerinti beidézést.

Zambia légi fuvarozói

(94) A 474/2006/EK rendelet módosításáról szóló, 2009. július 13-i 619/2009/EK bizottsági rendelet rögzítette, hogy a szabályozási felügyeletért Zambiában felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozót fel kell venni az A. mellékletbe.

(95) A 2111/2005/EK rendelet közös követelményei alapján összeállított listát alátámasztotta az a bizonyíték, amely tartalmazta az ICAO 2009. februárjában tartott egyetemes biztonságfelügyeleti ellenőrzése során feltárt hiányosságokat; az említett USOAP ellenőrzés egy jelentős biztonsági problémát tárt fel a zambiai polgári repülési hatóság által gyakorolt légijármű-üzemeltetés, engedélyezés és felügyelet területén.

(96) Ezt követően, az ICAO 2012 decemberében ICAO-koordinált és hitelesítési misszió keretében látogatást tett Zambiában. Az ICVM kiterjedt a 2009-es ICAO USOAP ellenőrzés során feltárt eredeti jelentős biztonsági problémára és a zambiai hatóságok által ennek kiküszöbölésére benyújtott korrekciós intézkedésekre. Az ICVM után az ICAO jelentős biztonsági problémákat hitelesítő bizottsága arra a következtetésre jutott, hogy az említett probléma megoldottnak tekinthető.

(97) A Bizottság tájékoztatta a repülésbiztonsági bizottságot a zambiai hatóságokkal nemrégiben folytatott levelezéséről.

(98) A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság meggyőzőnek találta a zambiai polgári repülési főigazgatóság által elért eredményeket, és arra ösztönözte a zambiai hatóságokat, hogy folytassák a munkát annak érdekében, hogy a megfelelő időpontban és a szükséges ellenőrzések után sor kerülhessen a jelenlegi üzemeltetési korlátozások enyhítésére.

(99) 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 a lista módosítására vonatkozó határozatok kihirdetésére és hatálybalépésére közvetlenül az elfogadásukat követően sor kerüljön.

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

(101) 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, 2013. december 3-án.

a Bizottság részéről,
az elnök nevében,
Siim KALLAS
alelnök

A. MELLÉKLET

AZON LÉGI FUVAROZÓK LISTÁJA, AMELYEK TELJES MŰKÖDÉSE TILALOM TÁRGYÁT KÉPEZI AZ EU-BAN [1]

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Ghánai Köztársaság
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	Ismeretlen	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	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
AIR JET	AO 006-01/11	MBC	Angolai Köztársaság
AIR NAVE	017	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Angolai Köztársaság
ANGOLA AIR SERVICES	006	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
DIEXIM	007	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
FLY540	AO 004-01 FLYA	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
GIRA GLOBO	008	GGL	Angolai Köztársaság
HELIANG	010	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Ismeretlen	Angolai Köztársaság

[1] Az A. mellékletben felsorolt légi fuvarozóknak megengedhető, hogy forgalmi jogaikat gyakorolják abban az esetben, ha ezt működési korlátozás alá nem eső fuvarozó légi járművének teljes bérlete (wet leasing) révén teszik, és feltéve, hogy teljesülnek a vonatkozó biztonsági előírások.

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
MAVEWA	016	Ismeretlen	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	Ismeretlen	AFF	Benini Köztársaság
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Ismeretlen	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	Ismeretlen	Kongói Köztársaság
EMERAUDE	RAC06-008	Ismeretlen	Kongói Köztársaság
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Kongói Köztársaság
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongói Köztársaság
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Ismeretlen	Kongói Köztársaság
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Ismeretlen	Kongói Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
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)**
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/ 002/2011	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/ 007/2010	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0112/2011	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/ 0053/2012	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 0056/2012	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/ 0122/2012	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 00625/2011	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 029/2012	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 051/2012	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/ 0028/2012	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	ABB	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0064/2010	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0078/2011	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	EXY	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Minisztériumi engedélyezés (78/205. rendelet)	LCG	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 009/2011	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/ 00/2011	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 086/2011	OKP	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 0066/2011	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2012	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2008	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 0081/2011	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 056/2011	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0084/2010	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0085/2010	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 073/2011	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 004/2011	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ 0247/2011	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 039/2008	WDA	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
A szabályozási felügyeletért Dzsibutiban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Dzsibuti**
DAALLO AIRLINES	Ismeretlen	DAO	Dzsibuti
A szabályozási felügyeletért Egyenlítői-Guineában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Egyenlítői-Guinea**

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Egyenlítői-Guinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Ismeretlen	Egyenlítői-Guinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Ismeretlen	Egyenlítői-Guinea
TANGO AIRWAYS	Ismeretlen	Ismeretlen	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 Gabon Airlines, Afrijet és SN2AG kivételével, beleértve a következőket:			**Gaboni Köztársaság**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Gaboni Köztársaság
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Gaboni Köztársaság
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gaboni Köztársaság
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gaboni Köztársaság
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Gaboni Köztársaság
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gaboni Köztársaság
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gaboni Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Indonéziában felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó a Garuda Indonesia, az Airfast Indonesia, a Mandala Airlines, az Ekspres Transportasi Antarbenua és az Indonesia Air Asia kivételével, beleértve a következőket:			**Indonéz Köztársaság**

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
AIR BORN INDONESIA	135-055	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
ASCO NUSA AIR	135-022	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
BATIK AIR	121-050	BTK	Indonéz Köztársaság
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Indonéz Köztársaság
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonéz Köztársaság
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Indonéz Köztársaság
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonéz Köztársaság
EASTINDO	135-038	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonéz Köztársaság
HEAVY LIFT	135-042	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Indonéz Köztársaság
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Ismeretlen	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	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Indonéz Köztársaság
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonéz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
MARTABUANA ABADION	135-049	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Indonéz Köztársaság
MIMIKA AIR	135-007	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonéz Köztársaság
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
PURA WISATA BARUNA	135-025	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonéz Köztársaság
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
SKY AVIATION	135-044	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
SMAC	135-015	SMC	Indonéz Köztársaság
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonéz Köztársaság
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
SURYA AIR	135-046	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonéz Köztársaság
TRAVIRA UTAMA	135-009	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Indonéz Köztársaság
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonéz Köztársaság
UNINDO	135-040	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonéz Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Kazahsztánban felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó az Air Astana kivételével, beleértve a következőket:			**Kazah Köztársaság**
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Kazah Köztársaság
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Kazah Köztársaság
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Kazah Köztársaság
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Kazah Köztársaság
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Kazah Köztársaság
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Kazah Köztársaság
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Kazah Köztársaság
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Kazah Köztársaság
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Kazah Köztársaság
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Kazah Köztársaság
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Kazah Köztársaság
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Kazah Köztársaság
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Kazah Köztársaság
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Kazah Köztársaság
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Kazah Köztársaság
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Kazah Köztársaság
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Kazah Köztársaság
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Kazah Köztársaság
LUK AERO (KORÁBBAN: EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Kazah Köztársaság
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Kazah Köztársaság
SCAT	AK-0460-12	VSV	Kazah Köztársaság
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Kazah Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
A szabályozási felügyeletért a Kirgiz Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Kirgiz Köztársaság**
AIR BISHKEK (KORÁBBAN: EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgiz Köztársaság
AIR MANAS	17	MBB	Kirgiz Köztársaság
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgiz Köztársaság
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CRS	Kirgiz Köztársaság
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgiz Köztársaság
HELI SKY	Ismeretlen	HAC	Kirgiz Köztársaság
KYRGYZ TRANS AVIA	31	CCC	Kirgiz Köztársaság
KYRGYZ AIRLINES	Ismeretlen	KGZ	Kirgiz Köztársaság
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgiz Köztársaság
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgiz Köztársaság
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgiz Köztársaság
S GROUP INTERNATIONAL	Ismeretlen	IND	Kirgiz Köztársaság
SKY BISHKEK	Ismeretlen	BIS	Kirgiz Köztársaság
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgiz Köztársaság
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgiz Köztársaság
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Kirgiz Köztársaság
SUPREME AVIATION	40	SGK	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 a Mozambiki Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Mozambiki Köztársaság**

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Ismeretlen	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
COASTAL AVIATION	MOZ-15	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
CR AVIATION	MOZ-14	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
ETA - AIR CHARTER	MOZ-04	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Mozambiki Köztársaság
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE LAM, S.A.)	MOZ-01	LAM	Mozambiki Köztársaság
MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MEX	Mozambiki Köztársaság
OHI	MOZ-17	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
SAFARI AIR	MOZ-12	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
SOLENTA AVIATION (korábban: CFA – MOZAMBIQUE, SA)	MOZ-10	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
TTA SARL	MOZ-16	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
VR CROPSPRAYERS LDA	MOZ-06	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Nepálban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Nepáli Köztársaság**
AIR DYNASTY HELI. S.	035-01	Ismeretlen	Nepáli Köztársaság
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Ismeretlen	Nepáli Köztársaság
BUDDHA AIR	014/96	Ismeretlen	Nepáli Köztársaság
BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERATIONS)	058/2010	Ismeretlen	Nepáli Köztársaság
FISHTAIL AIR	017/01	Ismeretlen	Nepáli Köztársaság
GOMA AIR	064/2010	Ismeretlen	Nepáli Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
MAKALU AIR	057A/2009	Ismeretlen	Nepáli Köztársaság
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Ismeretlen	Nepáli Köztársaság
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Ismeretlen	Nepáli Köztársaság
NEPAL AIRLINES CORPORTATION	003/2000	RNA	Nepáli Köztársaság
SHREE AIRLINES	030/02	Ismeretlen	Nepáli Köztársaság
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	Ismeretlen	Nepáli Köztársaság
SIMRIK AIR	034/00	Ismeretlen	Nepáli Köztársaság
SIMRIK AIRLINES	052/2009	Ismeretlen	Nepáli Köztársaság
SITA AIR	033/2000	Ismeretlen	Nepáli Köztársaság
TARA AIR	053/2009	MNA	Nepáli Köztársaság
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	Ismeretlen	Nepáli Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Fülöp-szigeteken felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó a Philippine Airlines kivételével, beleértve a következőket:			**Fülöp-szigeteki Köztársaság**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AIR JUAN AVIATION	2013053	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Fülöp-szigeteki Köztársaság
CM AERO SERVICES	20110401	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
LION AIR	2009019	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
MAGNUM AIR	2012051	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Fülöp-szigeteki Köztársaság
A szabályozási felügyeletért São Tomé és Príncipében felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**São Tomé és Príncipe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé és Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé és Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé és Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Ismeretlen	São Tomé és Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé és Príncipe

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Ismeretlen	São Tomé és Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé és Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé és Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Ismeretlen	São Tomé és Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	São Tomé és Príncipe
A szabályozási felügyeletért Sierra Leonéban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	Ismeretlen	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Ismeretlen	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Ismeretlen	Ismeretlen	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Ismeretlen	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Ismeretlen	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Ismeretlen	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Ismeretlen	Ismeretlen	Sierra Leone
A szabályozási felügyeletért Szudánban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Szudáni Köztársaság**
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Szudáni Köztársaság
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Szudáni Köztársaság
BADER AIRLINES	035	BDR	Szudáni Köztársaság
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	Szudáni Köztársaság
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Szudáni Köztársaság
DOVE AIRLINES	052	DOV	Szudáni Köztársaság
ELIDINER AVIATION	008	DND	Szudáni Köztársaság
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Szudáni Köztársaság
GREEN FLAG AVIATION	017	Ismeretlen	Szudáni Köztársaság
HELEJETIC AIR	057	HJT	Szudáni Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Szudáni Köztársaság
KUSH AVIATION	060	KUH	Szudáni Köztársaság
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Szudáni Köztársaság
MID AIRLINES	025	NYL	Szudáni Köztársaság
NOVA AIRLINES	046	NOV	Szudáni Köztársaság
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	Szudáni Köztársaság
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Szudáni Köztársaság
TARCO AIRLINES	056	TRQ	Szudáni Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Szváziföldön felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Szváziföld**
SWAZILAND AIRLINK	Ismeretlen	SZL	Szváziföld
A szabályozási felügyeletért Zambiában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Zambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

B. MELLÉKLET

AZON LÉGI FUVAROZÓK JEGYZÉKE, AMELYEK MŰKÖDÉSE MŰKÖDÉSI KORLÁTOZÁS TÁRGYÁT KÉPEZI AZ EURÓPAI UNIÓN BELÜL [1]

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma	ICAO-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam	A korlátozás alá eső légi jármű típusa	A korlátozás alá eső légi jármű lajstromjele és – ha ismert – gyártási sorszáma	Lajstromozó ország
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolai Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 5 Boeing B777 típusú és 4 Boeing B737-700 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Angolai Köztársaság
AIR ASTANA [1]	AK-0443-11	KZR	Kazahsztán	A teljes flotta, kivéve: a Boeing B767 típusú, a Boeing B757 típusú és az Airbus A319/320/321 típusú légi járművek	A teljes flotta, kivéve: a Boeing B767 flotta légi járművei az üzembentartási engedélynek megfelelően; a Boeing B757 flotta légi járművei az üzembentartási engedélynek megfelelően; és az Airbus A319/320/321 flotta légi járművei az üzembentartási engedélynek megfelelően	Aruba (Holland Királyság)
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 [2]	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
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ ANAC	GBK	Gaboni Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 1 Boeing B767-200 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: TR-LHP	Gaboni Köztársaság

[1] A B. mellékletben felsorolt légi fuvarozóknak megengedhető, hogy forgalmi jogaikat gyakorolják abban az esetben, ha ezt működési korlátozás alá nem eső fuvarozó légi járművének teljes bérlete (wet leasing) révén teszik, és feltéve, hogy teljesülnek a vonatkozó biztonsági előírások.

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma	ICAO-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam	A korlátozás alá eső légi jármű típusa	A korlátozás alá eső légi jármű lajstromjele és – ha ismert – gyártási sorszáma	Lajstromozó ország
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
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Ghánai Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 2 DC8-63F típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: 9G-TOP és 9G-RAC	Ghánai Köztársaság
IRAN AIR [4]	FS100	IRA	Iráni Iszlám Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 14 Airbus A300 típusú, 8 Airbus A310 típusú és 1 Boeing B737 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	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
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaszkár	A teljes flotta, kivéve: 3 Boeing B-737-300, 2 ATR 72-500, 1 ATR 42-500, 1	A teljes flotta, kivéve: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Madagaszkári Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma	ICAO-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam	A korlátozás alá eső légi jármű típusa	A korlátozás alá eső légi jármű lajstromjele és – ha ismert – gyártási sorszáma	Lajstromozó ország
				ATR 42-320 és 3 DHC 6-300 típusú légi jármű		

(1) Az Air Astana az Európai Unión belüli jelenlegi működéséhez csak a külön megnevezett légijárműtípusokat veheti igénybe, feltéve, hogy a lajstromozó ország Aruba, és az üzembentartási engedély valamennyi módosításáról időben értesül a Bizottság és az Eurocontrol.

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

(3) A Gabon Airlines az Európai Unión belüli jelenlegi működéséhez csak a külön megnevezett légi járműveket veheti igénybe.

(4) Az Iran Air az Európai Unióban az 590/2010/EU rendelet (HL L 170., 2010.7.6., 15. o.) (69) preambulumbekezdésében említett feltételek betartása mellett üzemeltethet egyes meghatározott légi járműveket.