A BIZOTTSÁG 659/2013/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2013. július 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. cikkére, [2]

mivel:

(1) A 2006. március 22-i 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 10 munkanapon belül szóbeli beszámolót tartsanak a Bizottságnak valamint a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló, 1991. december 16-i 3922/1991/EGK tanácsi rendelettel [4] létrehozott repülésbiztonsági bizottságnak.

(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: Curaçao és Sint Maarten, a Guineai Köztársaság, India, Irán, Kazahsztán, Kirgizsztán, Mozambik és Nepál. A repülésbiztonsági bizottságot a Bizottság tájékoztatta az Oroszországi Föderációval folytatott műszaki konzultációkról, valamint Bolívia, Tadzsikisztán és Türkmenisztán megfigyeléséről is.

(6) A repülésbiztonsági bizottság meghallgatta az EASA beszámolóját a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (a továbbiakban: ICAO) által az egyetemes biztonságfelügyeleti ellenőrző programja (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 túl 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 SAFA-program (Safety Assessment of Foreign Aircraft) keretében végzett földi ellenőrzések elemzésének eredményeiről, amely ellenőrzésekre a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről szóló, 2012. október 5-i 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 a polgári légiközlekedési hatóságok igazgatási és műszaki képességének javítását célzó további technikai segítségnyújtás, illetve további együttműködés iránti kérelmekről és tervekről, amelyek célja a nemzetközi előírásoknak való meg nem felelések kiküszöbölése. A tagállamok felkérést kaptak arra, hogy ezeknek a kérelmeknek a Bizottsággal és az EASA-val egyeztetve kétoldalú egyeztetések révén feleljenek meg. A Bizottság hangsúlyozta, mennyire hasznos tájékoztatni a nemzetközi légiközlekedési közösséget – az ICAO SCAN adatbázisán keresztül – az Unió és tagállamai által biztosított technikai segítségnyújtásról, amely világszerte szolgálja a repülésbiztonság javítását.

[1] HL L 344., 2005.12.27., 15. o.
[2] HL L 143., 2004.4.30., 76. o.
[3] HL L 84., 2006.3.23., 14. o.
[4] HL L 373., 1991.12.31., 4. o.
[5] HL L 296., 2012.10.25., 1. o.

Európai uniós légi fuvarozók

(9) A SAFA által az egyes 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 egyes tagállamok végrehajtási intézkedéseket hoztak, amelyekről tájékoztatták a Bizottságot és a repülésbiztonsági bizottságot is. Görögország 2012. december 1-jén visszavonta a Sky Wings üzemben tartási engedélyét (AOC), Spanyolország pedig 2013. április 10-én a Mint Líneas Aéreas üzemben tartási engedélyét.

(10) Svédország felhívta a bizottság figyelmét az Észtországban engedélyezett AS Avies fuvarozóra, amelynek 2013-ban két súlyos incidense is volt Svédországban: egy futópálya-elhagyás februárban és egy kétoldali ideiglenes motorleállás emelkedés közben májusban. Észtország illetékes hatóságai arról tájékoztatták a bizottságot, hogy több intézkedést is hoztak, többek között megerősítették a felügyeletet, korrektív intézkedési terv kidolgozására kötelezték a légi fuvarozót, és áttekintették a biztonsági igazgató és a felelős igazgató alkalmasságát.

A Kongói Demokratikus Köztársaság légi fuvarozói

(11) A Kongói Demokratikus Köztársaságban engedélyezett légi fuvarozók 2006 márciusa óta szerepelnek az A. mellékletben ([1]). A Kongói Demokratikus Köztársaság illetékes hatóságai nemrég kezdeményezték a Bizottsággal és az EASA-val folytatott konzultációk újraindítását, és rendelkezésre bocsátották azokat az írásbeli bizonyítékokat, amelyek az A. mellékletben felsorolt légi fuvarozók teljes körű felülvizsgálatához szükségesek.

(12) A Kongói Demokratikus Köztársaság illetékes hatóságai 2013. június 12-én kelt levélben tájékoztatták a Bizottságot arról, hogy üzemben tartási engedélyt adtak a következő légitársaságoknak: Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Biega Airways, Blue Sky, Ephrata Airlines, Eagles Services, GTRA, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus, Sion Airlines és Waltair Aviation Mivel azonban a Kongói Demokratikus Köztársaság illetékes hatóságai nem nyújtottak be bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy az említett légi fuvarozók biztonsági felügyelete a nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelően biztosított lenne, a közös kritériumok alapján az állapítható meg, hogy a naprakésszé tett listán szereplő összes légi fuvarozót szerepeltetni kell az A. mellékletben.

(13) Az említett levélben az is szerepelt, hogy a korábban az A. mellékletben felsorolt Bravo Air Congo, Entreprise World Airways (EWA), Hewa Bora Airways (HBA), Mango Aviation, TMK Air Commuter és Zaabu International társaságok már nem rendelkeznek üzemben tartási engedéllyel. Ennek megfelelően ezeket a fuvarozókat törölni kell az A. mellékletből.

(14) A Kongói Demokratikus Köztársaság illetékes hatóságai azt is közölték, hogy az ország jogi berendezkedésének megfelelően a légi közlekedési műveletek végzéséhez működési engedélyre és a légi közlekedésre vonatkozó üzemben tartási engedélyre egyaránt szükség van, és hogy egyelőre a meglévő légi fuvarozók egyike sem felel meg ennek a kettős követelménynek. Mindenesetre öt üzemeltető (Korongo, FlyCAA, Air Tropiques, ITAB és Kinavia) kapcsán megkezdődött az ICAO ötlépcsős engedélyezési eljárása 2013 áprilisában, és várhatóan 2013. szeptember végére zárul le. Az engedélyezési eljárás végén az ANAC rendelkezésre bocsátja a megfelelően engedélyezett és érvényes üzemben tartási engedéllyel rendelkező légi fuvarozók jegyzékét.

(15) A Bizottság nyugtázta a kongói illetékes hatóságok, különösen a Közlekedési Miniszter elkötelezettségét, és bátorítja őket a nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelő légiközlekedés-felügyeleti rendszer kiépítése érdekében végzett munka folytatására, és egyúttal kész a közelmúltban újraindított élénk párbeszéd folytatására.

A Guineai Köztársaság légi fuvarozói

(16) A Guineai Köztársaság illetékes hatóságaival 2012 decemberében kezdődtek hivatalos konzultációk, miután az ICAO által 2012 áprilisában végzett ellenőrzések komoly biztonsági kockázatot azonosítottak a légi fuvarozók engedélyezése terén.

(17) A korrekciós intézkedési terv benyújtása, majd az ICAO általi elfogadása és validálása következtében 2013. május 29-én az ICAO bejelentette, hogy törölte a komoly biztonsági kockázatot.

(18) 2013 januárjában Brüsszelben konzultációs megbeszélésre került sor a Bizottság és a Guineai Köztársaság illetékes hatóságai között; a megbeszélésen a Bizottságot az EASA támogatta. A megbeszélésen a Guineai Köztársaság illetékes hatóságai részletes beszámolót tartottak az ICAO-nak 2012 decemberében benyújtott korrekciós intézkedési terv végrehajtásában bekövetkezett legújabb fejleményekről.

(19) A Guineai Köztársaság illetékes hatóságainak tájékoztatása szerint a Sahel Aviation Service, az Eagle Air, a Probiz Guinée és a Konair újbóli engedélyezése folyamatban van. Ezek egyike sem repül az Unió légterébe. A hatóságok arról is beszámoltak, hogy a GR-Avia, az Elysian Air, a Brise Air, a Sky Guinée Airlines és a Sky Star Air üzemben tartási engedélyét (AOC) felfüggesztették.

([1]) A 2006. március 22-i 474/2006/EK rendelet (60)–(64) preambulumbekezdése, HL L 84., 2006.3.23., 18. o.

(20) A Guineai Köztársaság illetékes hatóságai készek rendszeresen tájékoztatni a Bizottságot az ICAO-szabványok alkalmazásában elért jelentős lépésekről, hogy a helyzetet folyamatosan nyomon lehessen követni.

(21) 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.

Indonézia légi fuvarozói

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

(23) A Bizottság, az EASA és a DGCA részvételével 2012. október 18-án tartott videokonferenciát követően az indonéz hatóság folytatta az indonéz repülésbiztonsági felügyeleti rendszer javítását és az USA Szövetségi Légiközlekedési Hivatala (Federal Aviation Administration, FAA) által 2012 szeptemberében végzett műszaki értékelő látogatás során feltárt hiányosságok orvoslását. A FAA jelentésének hivatalos közzétételét követően találkozóra került sor a DGCA és a FAA képviselői között, és a felek korrekciós intézkedési tervről állapodtak meg.

(24) 2013 áprilisában a DGCA benyújtotta a Bizottsághoz a korrekciós intézkedési terv részletes ismertetését, és abban az eddig elért eredményekre is kitért. Közölte, hogy megindult az ellenőrök képzése, felülvizsgálták a repülésbiztonsági szabályokat, valamint jóváhagyták a két hajtóműves repülőgépekkel végzett megnövelt hatótávolságú üzemeltetésre (ETOPS), illetve a teljesítményalapú navigációra / megkövetelt navigációs teljesítményre (PBN/RNP) vonatkozó ellenőrzési utasításokat, és összeállították az időjárástól független üzemeltetésre (AWOPS) vonatkozókat.

(25) A DGCA megerősítette, hogy a Citilink Indonesia engedélyezett repülőgépei, útvonalai, földi létesítményei, földi kiszolgálása, karbantartása, útmutatói és személyzete adminisztratív szempontból továbbra is a Garuda Indonesia irányítása alatt állnak.

(26) A hatóságok ezenkívül naprakész információkkal szolgáltak a felügyeletük alatt álló egyéb légi fuvarozókról. Ezek szerint két új légi fuvarozó kapott üzemben tartási engedélyt (AOC): 2012. október 18-án a Martabuana Abadion és 2013. január 8-án a Komala Indonesia, emellett az Intan Angkasa Air Services engedélyét megújították. Mivel azonban a DGCA nem nyújtott be bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy az említett légi fuvarozók biztonsági felügyelete a nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelően biztosított lenne, a közös kritériumok alapján az állapítható meg, hogy ezeket a fuvarozókat szerepeltetni kell az A. mellékletben.

(27) A DGCA azt is közölte, hogy a Sebang Merauke Air Charter üzemben tartási engedélyét 2012. szeptember 18-án felfüggesztették.

(28) Továbbá a Metro Batavia üzemben tartási engedélyét 2013. február 14-én visszavonták, erről bizonyítékokkal is szolgáltak. Következésképp a Metro Batavia társaságot törölni kell az A. mellékletből.

(29) 2013. június 25-én a DGCA beszámolt a repülésbiztonsági bizottságnak. A 2013 áprilisában a Bizottsághoz eljuttatott adatok összefoglalását követően a DGCA megerősítette, hogy azon üzemeltetőknek, amelyek üzemben tartási engedély birtokában vannak, és a flottájuk bővítését tervezik, jóváhagyást kell kérniük a DGCA-tól, amely az ilyen jóváhagyást már nem egyszer megtagadta. A Lion Air bővítési tervei ellen azonban a DGCA nem lépett fel, mert az megítélése szerint megfelelő forrásokkal és ellenőrzéssel rendelkezik. A Lion Air B737-800 Boeing repülőgépét ért 2013. április 13-i baleset kapcsán a DGCA arról tájékoztatta a bizottságot, hogy közzétételre került az ideiglenes baleseti jelentés. A jelentés három ajánlást fogalmaz meg, konkrétan a minimális repülési magasságnál mélyebbre történő süllyedés, az irányítás átadása és a megfelelő képzések kapcsán. A DGCA részletesen ismertette a baleset kapcsán felmerült problémák kezelését szolgáló intézkedéseit, beleértve a Lion Air biztonsági ellenőrzését, valamint az előzetes jelentést követően megállapított korrekciós intézkedések megtörténtének ellenőrzését a fuvarozónál.

(30) A meghallgatáson a Lion Air is képviseltette magát, és válaszolt a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság kérdéseire. A Lion Air biztosította a jelenlévőket arról, hogy képes megszerezni a folyamatos flottabővítéshez szükséges forrásokat, ugyanakkor a repülőgépein szolgáló kapitányok és első tisztek engedélyezése esetében elfogadja a minimumkövetelményeket, és további tapasztalatot nem vár el. A balesetet illetően a légitársaság leszögezte, hogy az ideiglenes baleseti jelentés ajánlásainak végrehajtása folyamatban van, de a balesetet előidéző okok azonosításához még várják a végleges jelentést. A Lion Air foglalkozik a repülésbiztonság fokozásával, és a veszélyek azonosításához „A repülési műveletek minőségbiztosítása" elnevezésű program adatait használja fel. A társaság elismerte, hogy a Nemzetközi Légi fuvarozási Szövetség (IATA) még nem regisztrálta a Működésbiztonsági Ellenőrzést (IOSA) követően.

(31) A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság nyugtázták a DGCA által elért jelentős haladást, valamint azt a tervet, hogy2013 augusztusára felkérik az FAA-t egy IASA-ellenőrzés lefolytatására. 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.

(32) A Lion Air kapcsán a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság is aggodalmát fejezte ki egyrészt a társaság által alkalmazott pilóták kevés tapasztalata, másrészt a légitársaság biztonságpolitikájával kapcsolatos kérdésekre adott válaszok miatt, ezért e légitársaság biztonsági teljesítményét továbbra is szorosan figyelemmel fogják követni.

Kazahsztán légi fuvarozói

(33) A kazah illetékes hatóságokkal folytatódnak a konzultációk annak érdekében, hogy a Bizottság nyomon követhesse a Kazahsztánban engedélyezett légi fuvarozók biztonsági felügyeletének a nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelő megoldása érdekében a hatóság által tett lépéseket.

(34) Az Air Astana az 1146/2012/EU rendelet előírásainak megfelelően több ízben: 2012. november 23-án, 2013. január 30-án, 2013. március 14-én, 2013. március 29-én és 2013. május 13-án kelt levelekben tájékoztatta a Bizottságot biztonsági teljesítményéről és a flottájában bekövetkezett változásokról. Másolatot küldtek új üzemben tartási engedélyükről és új működési előírásaikról, melyeket 2013. április 22-én bocsátottak ki. A flottafejlesztés következtében Flokker 50 repülőgépeket már nem üzemeltetnek. Ezért e rendelet B. mellékletét ennek megfelelően kell módosítani.

(35) 2013. június 12-én a Bizottság az EASA segítségével műszaki konzultációkat tartott a kazah illetékes hatóságokkal és az Air Astana egy képviselőjével. A találkozón a kazah illetékesek beszámoltak arról, hogy jól halad a kazah légi közlekedési ágazat mélyreható reformja, amelynek célja a légi közlekedés jogi és szabályozási keretét a nemzetközi biztonsági normákhoz igazítani.

(36) Az Air Astana a 2012 és 2014 közötti flottafejleményekről is további információval szolgált. Az Air Astana által közöltek szerint több repülőgépet használaton kívül helyeztek, és ezek helyébe új járművek lépnek a Boeing B767, B757 és az Airbus A320 sorozatokból, amelyeket e rendelet B. melléklete már említ. Az újonnan beszerzett repülőgépeket Arubában veszik lajstromba. Mind a kazahsztáni illetékes hatóság, mind az Air Astana ígéretet tett arra, hogy értesítik a Bizottságot, amint új jármű kerül az Air Astana üzemben tartási engedélyébe.

(37) Mindemellett a tagállamok és az EASA megerősítették, hogy a SAFA-program keretében az uniós repülőtereken végzett földi ellenőrzések során nem merült fel különösebb probléma.

(38) A tagállamok a 965/2012/EU rendelet szerinti kiemelt földi ellenőrzéseknek fogják alávetni az Air Astana légi járműveit, hogy meggyőződjenek a megfelelő biztonsági előírások betartásáról. Amennyiben ezen 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 intézkedéseket lesz köteles hozni.

(39) A Bizottság továbbra is támogatja a kazah hatóságokat a polgári légi közlekedés mélyreható reformja terén, és további erőfeszítéseket szorgalmaz a nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelő polgári légiközlekedési felügyeleti rendszer megteremtése érdekében. Ezzel kapcsolatban ösztönzi a hatóságokat az ICAO-val egyeztetett korrekciós intézkedési terv végrehajtásának folytatására, amelynek során a két fennálló, jelentős biztonsági probléma megoldására és valamennyi, a felügyelete alá tartozó üzemeltető újraengedélyezésére kell helyezni a hangsúlyt. Ha az említett jelentős biztonsági problémákat sikerül az ICAO számára kielégítő módon elhárítani, és az ICAO előírások teljesülése megfelelően dokumentálva lesz, a Bizottság kész az EASA segítségével, valamint a tagállamok támogatásával helyszíni értékelést szervezni az elért eredmények ellenőrzésére és az eset repülésbiztonsági bizottság előtti felülvizsgálatának előkészítésére.

Kirgizisztán légi fuvarozói

(40) A Bizottság folytatja a konzultációt a kirgiz illetékes hatóságokkal azon biztonsági kockázatokról, amelyek miatt valamennyi kirgiz légitársaság működési tilalom alá esik, valamint a légi járművek üzemeltetése és karbantartása kapcsán a kirgiz állam repülésbiztonsági felügyeleti kapacitásáról. A Bizottság különösen a 2009-es ICAO USOAP ellenőrzés során feltárt, a nemzetközi légi közlekedés biztonságára potenciálisan kiható problémák megoldását szorgalmazza.

(41) 2013. május 23-án a Bizottság az EASA támogatásával műszaki konzultációkat tartott a kirgiz illetékes hatóságokkal 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. A kirgiz illetékes hatóságok vállalták, hogy információt szolgáltatnak az előrelépés érdekében. A kirgiz fél képviselői azt is megígérték, hogy naprakész információkkal szolgálnak az ICAO aggályainak orvoslását célzó korrekciós intézkedésekről, hogy az eset felülvizsgálható legyen.

(42) A találkozón a kirgiz hatóságok megerősítették, hogy 2012. november 8-án üzemben tartási engedélyt bocsátottak ki a Sky Bishkek részére. Mivel Kirgizisztán illetékes hatóságai nem szolgáltattak bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy az említett légi fuvarozó biztonsági felügyelete a nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelő lenne, a közös kritériumok alapján az állapítható meg, hogy a Sky Bishkek légitársaságot szerepeltetni kell az A. mellékletben.

(43) A repülésbiztonsági bizottság felkéri a kirgiz illetékes hatóságokat az ICAO-val egyeztetett korrekciós intézkedési terv végrehajtásának felgyorsítására, valamint arra, hogy tegyenek meg mindent annak érdekében, hogy a Kirgizisztánban engedélyezett összes légi fuvarozó biztonsági felügyelete megfeleljen a nemzetközi előírásoknak.

(44) Amint az ICAO-val egyeztetett korrekciós intézkedési terv végrehajtása és az ICAO előírások teljesülése megfelelően dokumentálva lesz, a Bizottság hajlandó az EASA segítségével és a tagállamok támogatásával repülésbiztonságot értékelő missziót küldeni Kirgizisztánba, hogy meggyőződjön arról, hogy a kirgiz hatóságok a nemzetközi előírásoknak megfelelő biztonsági felügyeletet gyakorolnak, és előkészíti az eset repülésbiztonsági bizottság előtti felülvizsgálatát.

Líbia légi fuvarozói

(45) A Líbia illetékes hatóságaival (a továbbiakban: LYCAA) jelenleg is folytatott konzultációk célja, hogy Líbia további eredményeket érjen el a polgári légi közlekedés biztonsági rendszerének reformja terén, és különösen a Líbiában engedélyezett légi fuvarozók biztonsági felügyeletének a nemzetközi biztonsági előírásokhoz való igazításában.

(46) 2013. április 25-én az LYCAA jelentést tett a Libyan Airlines újraengedélyezési folyamatáról. A jelentés öt szakaszból álló folyamatról számol be, amely megfelel az ICAO ajánlásainak, azonban nem tartalmazott részletes bizonyítékokat a kapcsolódó ellenőrzési tevékenységekről. A Bizottság további tájékoztatást kért, és 2013. április 29-én összefoglalót kapott az LCAA-tól a feltárt problémákról és a Libyan Airlines által a vizsgált kérdések orvoslása érdekében tett intézkedésekről.

(47) 2013. június 4-én az LYCAA levélben tájékoztatta a Bizottságot arról, hogy a Libyan Airlines kapcsán alkalmazott korlátozások feloldása most nem időszerű, mivel a légitársaság vezetésében változások történtek, és még fel kell mérni az e változások által a működési biztonságra gyakorolt hatást.

(48) A repülésbiztonsági bizottság 2013. június 26-án meghallgatta az LYCAA beszámolóját. Az LYCAA tájékoztatta a bizottságot az eddig megtett intézkedésekről, valamint a líbiai légi fuvarozók újraengedélyezésében elért eredményekről. Álláspontjuk szerint egyetlen líbiai légi fuvarozó kapcsán sem javasolható a jelenlegi korlátozások feloldása. Megadták viszont a líbiai légi fuvarozók engedélyezési folyamatának várható ütemezését. Arról is beszámoltak, hogy közzétételre került az Afiqiyah Airways Airbus A330 repülőgépének balesetéről készült baleseti jelentés, és hogy az LYCAA az ICAO-val és számos nemzeti légiközlekedési hatósággal folytat egyeztetéseket a további műszaki segítségnyújtás érdekében.

(49) Az LYCAA kifejezetten megerősítette a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság felé, hogy az érvényben lévő korlátozásokat mindaddig fenntartja valamennyi légi fuvarozó tekintetében, amíg az ötlépcsős újraengedélyezési eljárások be nem fejeződnek, és meg nem oldódnak a jelentősebb problémák. Kizárólag ezt követően engedélyezhető – a Bizottság egyetértésével és a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatást követően –, hogy az egyes légi fuvarozók újra kereskedelmi járatokat indítsanak az EU-ba.

(50) Emellett a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság hangsúlyozta, hogy a korlátozások enyhítésére vonatkozó bárminemű megállapodás csak akkor jöhet létre, ha az LYCAA részletes információkat szolgáltatott a Bizottság részére az újraengedélyezett légi fuvarozók újraengedélyezési eljárásról, valamint találkozót szervezett a Bizottság és a tagállamok képviselőivel a megfelelő ellenőrzések, megállapítások, a korrekciós és a lezárást szolgáló intézkedések alapos megvitatása és a folyamatos felügyeletet célzó terv megismertetése érdekében. Amennyiben az információk alapján a Bizottság és a tagállamok nem tudnak meggyőződni arról, hogy az újraengedélyezési eljárás eredményesen lezárult, és az ICAO-előírásoknak megfelelő folyamatos felügyelet biztosított, a Bizottságnak azonnal intézkednie kell annak érdekében, hogy a szóban forgó légi fuvarozók ne üzemeltethessenek járatokat az EU, Norvégia, Svájc és Izland légterében.

Air Madagascar

(51) Az Air Madagascar légi fuvarozóra jelenleg működési korlátozás van érvényben, így az a 390/2011/EU rendeletnek megfelelően szerepel a B. mellékletben. 2013. május 24-én az Air Madagascar kérte, hogy a B. mellékletben szereplő lista B-737 típusra vonatkozó része egészüljön ki az 5R-MFL lajstromjelű, B-737 típusú járművel.

(52) Az Air Madagascar bizonyítékok nyújtása mellett közölte, hogy flottájának biztonsági teljesítménye javult. Madagaszkár illetékes hatóságai (az ACM) arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy az Air Madagascar B-737 típusú légi járművekkel végzett műveletei esetében kielégítő mértékű az ICAO-követelmények teljesülése. A tagállamok és az EASA is megerősítették, hogy a SAFA-program keretében az uniós repülőtereken végzett földi ellenőrzések során nem azonosítottak különösebb problémát.

(53) Az Air Madagascar által a B-737 típusú légi járművekkel végzett műveletek biztonsági teljesítményére tekintettel, és a közös követelményekkel összhangban a Bizottság a repülésbiztonsági bizottság véleményének megfelelően úgy véli, hogy az 5R-MFL lajstromjelű, B-737 típusú jármű számára engedélyezni kell az Unióba való repülést. Ezért a B. mellékletet az 5R-MFL lajstromjelű, B-737 típusú jármű működésének lehetővé tétele érdekében módosítani szükséges.

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

A Mauritániai Iszlám Köztársaság légi fuvarozói

(55) 2012 decemberében a Mauritániában engedélyezett összes légi fuvarozót törölték az A. mellékletből [1] a következők alapján: a mauritániai illetékes hatóságok (ANAC) jelentős előrelépésekről számoltak be az ICAO által azonosított, a nemzetközi előírásoknak való megfelelésbeli hiányosságok orvoslása terén, a Mauritania Airlines International (MAI) első engedélyezésével kapcsolatos hiányosságokat megszüntették, megerősítették, hogy a MAI az Unióba kizárólag a spanyol Las Palmas de Gran Canaria-ra fog járatokat üzemeltetni 2013 februárja után, és a Bizottság vállalta, hogy helyszíni biztonsági ellenőrzést szervez, hogy meggyőződjön az ANAC és a MAI által jelentett intézkedések megfelelő végrehajtásáról.

(56) A Bizottság az EASA támogatásával és a tagállamok műszaki segédletével helyszíni repülésbiztonsági ellenőrzést végzett Mauritániában 2013. április 14. és 18. között.

(57) Az ellenőrző látogatás során az ANAC bizonyította az ellenőrök felé az ICAO repülésbiztonsági előírásainak teljesítésére vonatkozó szilárd elhatározását és képességét, valamint azt, hogy fenntartható módon ellátja a hatósági körébe tartozó légi fuvarozók felügyeletét és engedélyezését érintő kötelezettségeit. Az értékelő csoport szerint az ANAC bemutatta az ICAO előírásainak való megfelelést célzó korrekciós intézkedési terv végrehajtásában elért eredményeket, bizonyította, hogy elegendő képzett személyzettel, megfelelő szabályokkal és eljárásokkal rendelkezik, átfogó és megfelelő felügyeleti tervet fogadott el és hajt végre, valamint létrehozta az azonosított biztonsági kockázatok kiküszöbölését szolgáló rendszert. E megállapítások a mauritániai légiközlekedési ágazat jelenlegi korlátozott méretének és tevékenységének ismeretében és az ANAC átszervezését követően születtek.

(58) Az értékelő csoport a MAI társaságot is meglátogatta, és meggyőződött arról, hogy az képes leget tenni az ICAO légi műveletekre vonatkozó repülésbiztonsági előírásainak, különösen a légialkalmasság, a minősítés és képzés, az útmutatók és biztonsági eljárások, valamint a belső vagy külső, így az ANAC által végzett ellenőrzések során feltárt biztonsági kockázatok azonosítása és orvoslása terén.

(59) Az értékelő csoport ugyanakkor azt is megállapította, hogy az ANAC-nak és a MAI-nak tovább kell dolgoznia egyes nemzetközi követelmények hatékony végrehajtásán, különösen ami a műszaki személyzet speciális és szinten tartó képzését, az útmutatók, eljárások és ellenőrzési listák testre szabását és frissítését, a folyamatos felülvizsgálati tevékenységek szisztematikus monitoringját és dokumentálását és az események jelentésére szolgáló rendszer fejlesztését illeti. A MAI-nak folytatnia kell a biztonságirányítási rendszer (SMS) végrehajtását és a repülési adatok elemzését.

(60) Az ANAC-ot és a MAI-t a repülésbiztonsági bizottság 2013. június 6-án hallgatta meg. A meghallgatáson az ANAC és a MAI részletesen ismertette a helyszíni ellenőrzés nyomán megfogalmazott ajánlások végrehajtásának állapotát. Az ANAC arról számolt be, hogy megújította eljárásait, ellenőrzési listáit, képzési és felügyeleti tervét, valamint képzési programját. Bizonyítékot szolgáltatott arról, hogy a MAI-nál célzott ellenőrzéseket hajtott végre, valamint széles körű tájékoztató kampányt szervezett az incidensek jelentéséről, és javultak a hajtómű-gyártók műszaki adataihoz való hozzáférés feltételei. Az ANAC képviselője elmondta, hogy szorosan felügyelik a MAI tevékenységét, így számos földi ellenőrzést végeztek, és szükség esetén hathatós végrehajtási intézkedésekre került sor.

(61) A MAI arról számolt be, hogy 2013. május 8-án újraindította a Las Palmas de Gran Canaria-ba irányuló járatait, valamint cselekvési tervet készített az értékelő csoport által tett ajánlások végrehajtása érdekében. A tervben szereplő intézkedések nagy része már lezárult, így megtörtént többek között az útmutatók frissítése, az új eljárások elfogadása, valamint a minőségbiztosítási és biztonsági felelős kinevezése. A MAI elismerte, hogy a biztonságirányítási rendszer (SMS) végrehajtása halad, de a rendszer működése még nem teljes körű.

(62) Az első két földi ellenőrzés, amelyet Spanyolország végzett a MAI repülőgépein 2013. május 8-án és 22-én, több megállapítással is járt, főleg karbantartási kérdések merültek fel, de ezek száma és súlyossága a harmadik, június 12-i ellenőrzésre csökkent. Spanyolország megerősítette, hogy a MAI adatokat szolgáltatott a még le nem zárt kérdésekhez, és ezeket Spanyolország jelenleg értékeli.

(63) A repülésbiztonsági bizottság üdvözölte az ANAC és a MAI által a nemzetközi biztonsági előírások érvényesítése terén elért eredményeket, és bátorítja őket a további fejlesztések rendületlen véghezvitelére. Az ANAC-ot és a MAI-t felkérték, hogy rendszeresen, vagyis legalább évente kétszer tájékoztassák a Bizottságot az ICAO előírásainak végrehajtásában elért eredményekről és a még le nem zárt kérdések kezeléséről, az ANAC esetében különösen az incidensek jelentéséről és elemzéséről, a

[1] Az 1146/2012/EU rendelet (71)–(81) preambulum bekezdése, HL L 333., 2012.12.5., 7. o.

MAI esetében pedig főleg az SMS végrehajtásáról és a repülési adatok elemzéséről. Az ANAC vállalta, hogy tájékoztatja a Bizottságot azon új kereskedelmi légi fuvarozókról, amelyeknek engedélyt ad ki.

(64) A tagállamok a Mauritániában engedélyezett légi járműveket a 965/2012/EU rendelet szerinti kiemelt földi ellenőrzéseknek fogják alávetni, hogy meggyőződjenek a megfelelő biztonsági előírások betartásáról.

(65) Amennyiben ezen 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 intézkedéseket lesz köteles hozni.

Mozambik légi fuvarozói

(66) A Bizottság és az EASA 2013. május 31-én Brüsszelben találkozót tartott Mozambik illetékes hatóságai (Institute of Civil Aviation of Mozambique - IACM) és a Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) képviselőivel. Az IACM részletesen beszámolt az ICAO-val egyeztetett korrekciós intézkedési terv végrehajtásának aktuális állapotáról. A LAM arról tájékoztatta a képviselőket, hogy hogyan halad a nemzetközi biztonsági előírások beépítése szervezetükbe és napi működésükbe, valamint terjeszkedési terveket is bemutatott.

(67) Mozambik illetékes hatóságai belső szervezeti felépítésüket és személyzeti politikájukat, valamint tevékenységük körét és jellegét ismertették részletesen. A múltbeli és folyamatban lévő tevékenységeket, valamint ezek időzítését magyarázták el, és helyezték az ICAO-val egyeztetett korrekciós intézkedési terv kontextusába. A legtöbb tevékenység végrehajtásának határideje 2013. június közepe. A fellépések száma és jelentősége, valamint a szigorú határidők a hatóságok elkötelezettségéről tanúskodnak, ugyanakkor szükség lehet e határidők kitolására annak érdekében, hogy a feladatok teljesíthetőek legyenek. A hatóságok mindezzel tisztában vannak, és a korrekciós intézkedési tervben megjelölt egyes határidőket felül fogják vizsgálni, majd a módosított tervet is jóváhagyatják az ICAO-val. A 2014-ben vagy 2015-ben sorra kerülő legfontosabb témák a jogi keret egyes vonatkozásai, a hatóság belső felépítésével kapcsolatos megoldatlan szervezeti kérdések és a légialkalmasság. Valamennyi légi fuvarozót alávetették egy ötlépcsős újraengedélyezési eljárásnak, amelyet követően 8 üzemeltető (Linhas Aéreas de Moçambique LAM S.A., Moçambique Expresso SARL MEX, CFM-TTA S.A., Kaya Airlines Lda, CR Aviation, Coastal Aviation, CFA-Mozambique S.A., TTA SARL) kapott rendes engedélyt, 5-nek pedig (Emilio Air Charter Lda, Aero-Servicos SARL, Helicopteros Capital Lda, UNIQUE Air Charter Lda, ETA Air Charter Lda) felfüggesztették az üzemben tartási engedélyét.

(68) A LAM képviselői részletesen bemutatták a vállalkozást, annak belső felépítését, személyzeti politikáját, tevékenységi körét, valamint ismertették a képzéseket és a vállalkozás különböző üzleti partnereit. A társaság stratégiai partnerségre lépett más portugál, kenyai, dél-afrikai, angolai, zambiai és etióp légi fuvarozókkal (a Moçambique Expresso MEX 100%-os tulajdonban lévő leányvállalat), valamint képzéssel és karbantartással foglalkozó szervezetekkel (Portugáliában, Brazíliában, Dél-Afrikában és Kenyában). A belső biztonságirányítási rendszereket és ezek kiépítésének következő szakaszait is ismertették. Az I. szakasz (Tervezés és szervezés) nagyjából lezárult 2011-re (néhány tevékenység eltart 2014-ig). A II. szakasz (Visszaható folyamatok) nagyrészt 2005 és 2009 között zajlott, két folyamata várhatóan 2014-ig tart. A III. szakaszba tartozó tevékenységek (Előremutató és előrejelző folyamatok) többsége most zajlik, a teljesítésük 2014/15-re várható. 3 folyamat már 2009-ben végrehajtásra került. A IV. szakasz (Működésbiztonság és folyamatos fejlesztés) 2014–2015-ben kerül megvalósításra, egy folyamata zárul le 2009-ben.

(69) A LAM a terjeszkedési politikájáról és a tervezett új útvonalakról, flottabővítésekről is beszámolt.

(70) A repülésbiztonsági bizottság üdvözölte a mozambiki illetékes hatóságok által az ICAO azonosította hiányosságok orvoslásában jelentett haladást, és további erőfeszítéseket szorgalmazott az ICAO-előírásoknak teljes mértékben megfelelő légi közlekedési rendszer kiépítése terén végzett munka sikeres lezárására.

Nepál légi fuvarozói

(71) Egy 2009 májusában végzett ICAO-ellenőrzés azt állapította meg, hogy a nemzetközi biztonsági előírások túlnyomó részét Nepál nem tartja be. Bár súlyos biztonsági kockázatot nem azonosítottak, az ellenőrzés kimutatta, hogy a nepáli illetékes hatóság nem képes biztosítani a nemzetközi biztonsági előírások teljesülését 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.

(72) A 2010 augusztusa és 2012 szeptembere között két év leforgása alatt Nepálban öt halálos kimenetelű baleset történt, és ezekben számos uniós polgár is érintett volt. 2013-ban három újabb baleset történt.

(73) Nepál illetékes hatóságaival 2012 októberében kezdődtek meg a konzultációk, miután az ICAO USOAP ellenőrzése 2009 májusában a biztonsággal kapcsolatos hiányosságokat tárt fel, és rövid idő alatt számos halálos kimenetelű baleset történt. Az Unióban egyetlen nepáli légi fuvarozó sem üzemeltet járatot.

(74) A konzultációk keretében a Bizottság megkapta a nepáli hatóságok 2012 és 2013 vonatkozásában tervezett és elvégzett felügyeleti tevékenységének dokumentációját. E dokumentumok vizsgálatával megállapítást nyert, hogy egyes biztonsági hiányosságok továbbra is fennállnak, és hogy a felügyeleti tevékenység nem elegendő az azonosított biztonsági kockázatok kezeléséhez.

(75) A Bizottság az EASA támogatásával 2013. május 30-án műszaki konzultációkat is tartott a nepáli illetékes hatósággal (CAAN). E konzultációk során a CAAN részletesen ismertette a helyzetet, valamint a biztonsági kockázatok kezelésének módját. A magyarázatokból úgy tűnik, hogy a korábban Nepál által szolgáltatott dokumentumokban leírtnál teljesebb a felügyeleti rendszer. A CAAN a baleseti vizsgálati jelentésekben szereplő ajánlások végrehajtásáról és különböző biztonsági kezdeményezésekről is beszámolt. Ez utóbbiak között szerepelt a biztonsági célok és célértékek megállapítása. A biztonsági kezdeményezések végrehajtásával várhatóan javul a felügyelet és jobban kezelhetővé válnak a biztonsági kockázatok. A találkozón a CAAN által szolgáltatott információkat további dokumentumok vizsgálatával kell alátámasztani.

(76) A SITA Air Plc Ltd légitársaság is részt vett a műszaki konzultáción, és beszámolt biztonsági tevékenységeiről, valamint a CAAN-nal fenntartott viszonyáról. A SITA Air egyik gépe 2012 szeptemberében végzetes balesetet szenvedett, a társaság ismertette az ebből levont tanulságokat.

(77) A CAAN és a nepáli légi közlekedés továbbra is számos kihívás előtt áll, többek között biztosítani kell az elegendő és kompetens személyzet felvételét és megtartását, valamint tény, hogy a nepáli hegyvidék igen nehéz légiközlekedési terep. A CAAN bizonyította, hogy dolgozik e kihívások megválaszolásán, ezért a Bizottság továbbra is figyelemmel fogja követni a nepáli helyzet alakulását.

(78) Az ICAO 2013 júliusában helyszíni koordinációs és hitelesítési missziót (ICVM) fog végrehajtani Nepálban, így helyénvalónak tűnik megvárni ennek eredményeit a nepáli biztonsági helyzet értékelésének lezárásához.

(79) Amennyiben ezen 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 intézkedéseket lesz köteles hozni.

A Fülöp-szigetek légi fuvarozói

(80) A Fülöp-szigetek illetékes hatóságaival (CAAP) folytatódnak a konzultációk azon korrekciós intézkedésekről, amelyeket a hatóság az ICAO és az egyesült államokbeli Federal Aviation Administration (FAA) 2012-es és 2013-as ellenőrzései során feltárt biztonsági aggályok eloszlatása érdekében hajt végre.

(81) A CAAP közölte, hogy az ICAO 2013 februárjában koordinációs és hitelesítési missziót (ICVM) tartott, és 2013. március 1-jén írásban tájékoztatta a CAAP-t arról, hogy a megtett korrekciós intézkedések sikeresek voltak mindkét azonosított jelentős biztonsági aggály, nevezetesen a 2009. októberi ICAO USOAP ellenőrzés során feltárt és a 2012. októberi ICVM során feltárt hiányosság kezelésében és megszüntetésében.

(82) A Bizottság az EASA és a tagállamok képviselőinek támogatásával 2013. április 16-án találkozót tartott a CAAP, a Philippine Airlines és a Cebu Pacific Airways képviselőivel, hogy megvitassák az ICAO, a FAA és az Unió által a Bizottság 2010. októberi helyszíni látogatása során azonosított kérdések megoldása érdekében tett lépéseket.

(83) A találkozón a CAAP megerősítette, hogy ötlépcsős engedélyezési eljárást vezettek be, valamint újraérvényesítik valamennyi létező légi fuvarozó engedélyét. 7 nagyobb és 9 kisebb légitársaság esett már át e folyamaton, köztük a Philippine Airlines (PAL) és a Cebu Pacific Air. A CAAP beszámolt arról, hogy a légi fuvarozók felügyeletét két külön rendszer segítségével fogja megoldani: egyfelől létrejött a Certificate Management Office (CMO) 24 fős személyzettel a PAL és a Cebu Pacific Air felügyeletére, másfelől a többi légi fuvarozót az Operations and Airworthiness Departments felügyeli.

(84) A CAAP azt is elmagyarázta, hogy a rendszer fenntarthatóságát a személyzet fizetésének megemelésével próbálja biztosítani, hogy ellenőröket toborozz az ágazat más részeiről. Az ellenőrök képzésére új programokat hoztak létre. A CAAP mindazonáltal nem vizsgálta meg hivatalosan a felügyelete alatt álló légi fuvarozók minőségbiztosítási rendszereit, sem a biztonságirányítási rendszereiket.

(85) A PAL arról számolt be, hogy 44 légi járműből álló flottával rendelkezik (B747, B777, A340, A330, A320/319), és további 68 gépet rendelt (44 db Airbus A 321, 20 db A330 és 4 db A340). Biztonságirányítási rendszerük célja a biztonsági előírások teljesülésére negatívan ható incidensek 10%-os csökkentése az előző évhez képest. A repülési adatok 95–100 százalékát megvizsgálják, külön hangsúlyt helyezve a nem stabilizált megközelítésekre és a földközelségjelző rendszer riasztásaira. Minőségbiztosítási rendszerük keretében 2012-ben 260 ellenőrzést végeztek, és 94 alkalommal állapították meg a vállalati szabályzat megszegését, ami azért nem esik egybe a CAAP megállapításaival, mert több képzéssel kapcsolatos ügyet azonosítottak. A Cebu Pacific Air beszámolója szerint e társaság flottanövekedése 7%

évente. 2013-ban 2 db Airbus A330-ast kap, amelyekkel júniusban megkezdi a nagyobb távolságokra repülést, és célja 2013 végére 47 repülőgépre bővíteni a flottáját. A találkozót követően a Bizottság a tagállamok támogatásával helyszíni látogatást tett a Fülöp-szigeteken 2013. június 3. és 7. között.

(86) A látogatás során azt állapították meg, hogy a CAAP még nem tette magáévá a modern légiközlekedés-biztonsági irányítási technikákat, sem az általa felügyelt légi fuvarozók, sem a hatóság nem használják ezeket. A műveleti szinten kevés figyelmet szentelnek az emberi tényezőknek és a biztonságirányítási folyamatoknak.

(87) A látogatás során egyértelműen kiderült, hogy a CAAP keretein belül jelentős munkát kell még elvégezni, ugyanakkor a polgári légiközlekedési főigazgató egyértelmű lépéseket tesz a CAAP napi munkájának hatékonyabbá tételére. Tudomásul vették azon terveket is, amelyek az elöregedő ellenőri gárda megújítására vonatkoznak: a fizetések emelésével szeretnének szakembereket toborozni az ágazatból, és külső szakértők igénybevételével fogják kezelni a felügyeleti rendszer esetleges hiányosságait. A CAAP által az ellenőrzése alá tartozó légi fuvarozók kapcsán gyakorolt felügyelet összességében kielégítő, bár néhány hiányosság továbbra is fennáll a képzés, a szabványosítás, a minőségbiztosítás és a biztonságirányítás terén.

(88) Ami a légi fuvarozókat illeti, a PAL és a Cebu Pacific Air is bizonyítani tudták, hogy hathatós biztonságirányítási folyamatokkal rendelkeznek, és meg tudnak felelni a vonatkozó biztonsági előírásoknak. Ugyanakkor a látogatás idején a Cebu Pacific Air egyik gépe balesetet szenvedett, ami megkérdőjelezi a repülési műveletek irányítására való képességüket. A Cebu Pacific Air a baleset miatt úgy döntött, nem vesz részt a meghallgatáson, hanem a folyamatban lévő biztonsági vizsgálatok megállapításai nyomán inkább a biztonsági kérdésekkel foglalkozik.

(89) A látogatás során a CAAP aktualizálta az érvényes üzemben tartási engedélyek listáját, amely szerint 32 légi fuvarozónak adott ki engedélyt. Az A. mellékletet ennek megfelelően kell frissíteni.

(90) A repülésbiztonsági bizottság 2013. június 26-án meghallgatta a CAAP és a PAL beszámolóját. A CAAP ismertette a fenntarthatóság érdekében hozott intézkedéseit, így a humán erőforrással kapcsolatos munkáját, az informatikai eszközök beszerzését, az állami biztonsági programot, a jogszabályok áttekintését, és a főleg a biztonságirányításra vonatkozó képzések javítását.

(91) A PAL a 2013. április 16-i találkozó megállapításain túl a helyszíni látogatás során tett megállapítások kapcsán hozott intézkedésekre is kitért. A flottabővítési terveik kapcsán elismerték, hogy a megfelelő számú pilóta biztosítása kihívást jelent, de rámutattak, hogy az új repülőgépek részben régebbiek helyébe lépnek, így a flottabővítés mértéke kezelhető marad.

(92) A CAAP által biztosított biztonsági felügyeletre tekintettel, és mivel a PAL képes megfelelni a megfelelő repülésbiztonsági előírásoknak, a közös kritériumok alapján az állapítható meg, hogy a Philippine Airlines-t törölni kell az A. mellékletből.

(93) A tagállamok a 965/2012/EU rendelet szerinti kiemelt földi ellenőrzéseknek fogják alávetni a PAL légi járműveit, hogy meggyőződjenek a megfelelő biztonsági előírások betartásáról. Amennyiben ezen 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 intézkedéseket lesz köteles hozni.

(94) A Bizottságot és a repülésbiztonsági bizottságot mindazonáltal bizalommal töltik el a CAAP által a fennálló biztonsági aggályok megoldása érdekében hozott intézkedések, ezért figyelemmel fogják követni a helyzet alakulását, hogy a repülésbiztonsági bizottság jövőbeni ülésein sor kerülhessen az eset felülvizsgálatára.

Az Orosz Föderáció légi fuvarozói

(95) 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.

(96) 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.

(97) 2013. június 13-án a Bizottság az EASA és egyes tagállamok támogatásával találkozót tartott az Orosz Szövetségi Légiközlekedési Ügynökség (FATA) képviselőivel. A találkozón a FATA beszámolt a SAFA földi ellenőrzések során feltárt, folyamatban lévő ügyekkel kapcsolatos saját és az érintett légitársaságok által hozott

intézkedésekről. A FATA közölte, hogy egy légi fuvarozót különleges megfigyelés alá helyezett, egy másiknak pedig visszavonta az üzemben tartási engedélyét.

(98) Arról is beszámolt, hogy 2013 első felében a Vim Airlines-t gyakran ellenőrizte, és az ellenőrzések alapján megállapítható, hogy e légitársaság tevékenysége biztonsági téren kielégítő. A Red Wings kapcsán a FATA arról számolt be, hogy miután 2013 februárjában felfüggesztették üzemben tartási engedélyét, a légi fuvarozó jelentős vállalati fejlesztéseket hajtott végre. A fuvarozónál a találkozó idején zajló vizsgálat eredményétől függően elképzelhető, hogy a kereskedelmi járatok üzemeltetését újra engedélyezik. A Bizottság azt javasolta, hogy az Unióba irányuló kereskedelmi légi járatok üzemeltetésére vonatkozó engedély megadása előtt alaposan ellenőrizzék, hogy a Red Wings felkészült-e kereskedelmi járatokat üzemeltetni az EU-ba, és hogy az engedély újbóli megadásáról legkésőbb a repülésbiztonsági bizottság következő üléséig tájékoztassák.

(99) A találkozót követően a FATA további információkkal szolgált. Közölte, hogy a Red Wings 2013. június 17-től újra működtethet kereskedelmi járatokat.

(100) A Bizottság, az EASA és a tagállamok továbbra is szorosan figyelemmel fogják követni az Oroszországi Föderációban engedélyezett légi fuvarozók Uniót érintő járatainak biztonsági teljesítményét. 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.

(101) 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 intézkedéseket lesz köteles hozni.

Szudán

(102) A Szudáni Polgári Repülési Hatósággal (Sudan Civil Aviation Authority, SCAA), folytatódnak a konzultációk annak érdekében, hogy meg lehessen bizonyosodni arról, hogy Szudán folyamatosan dolgozik polgári repülésbiztonsági rendszerének megreformálásán, így az ICAO 2006-os USOAP ellenőrzése és a 2011. decemberi ICVM során feltárt biztonsági aggályok eloszlatásán. Ezen ellenőrzések az üzemben tartási engedélyek kiadásához szükséges engedélyezéssel kapcsolatos jelentős biztonsági problémát azonosítottak.

(103) 2013. január 3-án az SCAA tájékoztatta a Bizottságot felügyeleti kapacitásának bővítéséről, az immár kiterjed a légi fuvarozók engedélyezésére és felügyeletére, a karbantartó szervezetekre és a jóváhagyott képző szervezetekre. Ezért egy 2012. májusi ICVM ellenőrzés után az ICAO megoldottnak tekintette a jelentős biztonsági problémát.

(104) A Bizottság az EASA támogatásával 2013. április 29-én konzultált az SCAA képviselőivel. Az SCAA elmondta, hogy immár saját költségvetéssel rendelkező autonóm szervezet, és hogy a szudáni légiközlekedési rendszer fejlesztését külső szakértők igénybevételével végezték el, most pedig helyi személyzetet toboroz és fizetéseket emel, hogy vonzóbb legyen az ágazaton belül. Az SCAA szerint jelenleg mindössze 6 légitársaság rendelkezik nemzetközi járatok üzemeltetésére vonatkozó engedéllyel (a Sudan Airways, a Marshland Aviation, a Badr Airlines, a Sun Air Aviation, a Nova Airways és a Tarco Air), 7 másik légi fuvarozó csak belföldi járatokat üzemeltethet. Az SCAA beszámolt a 2012. májusi ICVM eredményeiről, és megjegyezte, hogy az ICAO előírások teljesülése magas fokú, különösen a repülési műveletek és a légialkalmasság terén.

(105) Az SCAA kockázatelemzést végzett egyes régi, szovjet gyártmányú repülőgépek üzemeltetéséről, és ennek eredményeképpen e repülőgépek 50%-át kivonták a szudáni légi forgalomból.

(106) 2013. június 4-én az SCAA bemutatta a Bizottságnak az üzemben tartási engedéllyel rendelkező légi fuvarozók jegyzékének másolatát; ezen 18 légi fuvarozó szerepel, közülük 6-nak felfüggesztették az engedélyét. Emellett részleteket közöltek a következő légi fuvarozók üzemben tartási engedélyének visszavonásáról: Attico Airlines (023. számú AOC) Sudanese States Aviation Company (010. számú AOC), Azza Air Transport (012. számú AOC), Almajarah Aviation (049. számú AOC), Helilift (042. számú AOC) és Feeder Airlines (050. számú AOC). Az SCAA által szolgáltatott információk alapján az A. mellékletet módosítani szükséges.

(107) Az SCAA 2013. június 25-én a repülésbiztonsági bizottságnak is beszámolt. Képviselőjüket elkísérte az Arab Polgári Repülési Bizottság (ACAC) főigazgatója, aki elismerte, hogy az uniós repülésbiztonsági lista alkalmas arra, hogy más államokban előmozdítsa a biztonsági kérdések szisztematikus kezelését, elismerte továbbá az államok közötti regionális együttműködés jelentőségét, és kiemelte az ACAC szerepét ennek támogatásában.

(108) A 2013. április 29-i találkozón érintett kérdések mellett az SCAA beszámolt a bizottságnak arról, hogy az ellenőreit az ICAO által szervezett ellenőri tanfolyamra tervezi küldeni 2013 júliusa és augusztusa során, és 2013 júliusában várhatóan eltávolítják a szudáni légijármű-nyilvántartásból az összes Tupoljev Tu134 és Antonov An12 típusú járművet. A beszámoló szerint 2013 végére várhatóan minden szudáni légi fuvarozó meg fog felelni a biztonsági előírásoknak.

(109) A repülésbiztonsági bizottság üdvözölte az ICAO által azonosított hiányosságok kiküszöbölésében a szudáni hatóságok jelentése alapján Szudán által elért eredményeket, azonban megjegyezte, hogy további jelentős fejlődésre van szükség ahhoz, hogy mind az SCAA, mind a felügyelete alatt álló légi fuvarozók teljes mértékben meg tudjanak felelni az ICAO előírásainak. A Bizottság figyelemmel fogja követni az SCAA által elért eredményeket annak érdekében, hogy a repülésbiztonsági bizottság jövőbeni ülésein felülvizsgálhassa az esetet.

Conviasa

(110) A Venezuelai Bolivári Köztársaságban engedélyezett egyik légi fuvarozó, a Conviasa tekintetében 2012 áprilisa óta működési tilalom van érvényben amiatt, hogy a SAFA ellenőrzéseken igen rossz teljesítményt ért el, számos balesetet szenvedett, és a repülésbiztonsági bizottság megkereséseire nem adott kielégítő válaszokat. A Bizottság ezt követően 2012. június 18-án megállapodott Venezuela illetékes hatóságaival egy az azonosított biztonsági problémák kiküszöbölését célzó ütemtervről, amely lehetővé tenné az uniós tilalom felülvizsgálatát.

(111) A venezuelai illetékes hatósággal (INAC) 2013 során is zajlottak konzultációk annak érdekében, hogy meg lehessen győződni arról, hogy az ország folytatja a légi fuvarozók felügyeletének megerősítését célzó munkát, a Conviasa pedig tovább dolgozik biztonsági minősítésének javításán, hogy a megfelelő nemzetközi előírásoknak hiánytalanul megfeleljen.

(112) 2013 májusában a venezuelai hatóságok a spanyol illetékes hatóságokon keresztül több jelentést is eljuttattak a Bizottsághoz a 2012. júniusi ütemterv egyes pontjainak végrehajtásáról.

(113) A Bizottság az EASA támogatásával 2013. június 7-én konzultált az INAC és a Conviasa képviselőivel. A Conviasa részletesen bemutatta a SAFA ellenőrzések során feltárt problémák megoldására irányuló fejlesztéseket, a balesetek nyomán levont tanulságokat és ajánlásokat, valamint a legutóbbi INAC ellenőrzés következtében bevezetett változtatásokat. A Conviasa felhívta a figyelmet a SAFA-ellenőrzésekhez hasonló repülés előtti ellenőrzéseire, a biztonságirányítási rendszereken végzett kiigazításokra, valamint az általános minőség, a karbantartás és a folyamatos légialkalmasság javítása érdekében hozott intézkedésekre. Beszámolt továbbá az elkövetkezendő évekre vonatkozó flottabővítési és flottafelújítási terveiről, melyek között szerepel az elavuló Boeing B737-200 és B737-300 típusú repülők fokozatos kivonása és az Embraer ERJ 190 típusú új légi járművek már megkezdett bevezetésének felgyorsítása.

(114) Az INAC ismertette belső felépítését és működését, részletes információkkal szolgált arról, hogyan kezelik a venezuelai légi fuvarozóknál végrehajtott EU SAFA ellenőrzések eredményeit, valamint bemutatta felügyeleti tevékenysége tervezését és végrehajtását, ami nemsokára kiegészül a nemzeti légi fuvarozók földi ellenőrzésével. Az INAC képviselője arról is beszélt, hogy az ICAO legutóbbi ICVM ellenőrzése, amely 2013. május 22. és 28. között zajlott, várhatóan azt állapítja meg, hogy javult az ország teljesítménye az ICAO előírásainak teljesítésében.

(115) Az INAC 2013. június 26-án a repülésbiztonsági bizottságnak is beszámolt. Beszámoltak a bizottságnak a 2013. június 7-i találkozón elmondottakról.

(116) 2013. június 26-án a Conviasa is beszámolt a repülésbiztonsági bizottságnak. A 2013. június 7-i találkozó témáinak ismertetésén túl hangsúlyozták, hogy amennyiben újra megkezdhetnék az Unióba való repülést, ezt vegyes üzemmódban tennék, vagyis ötvöznék saját Airbus A340-200 gépeik használatát egy ezzel egyenértékű típus teljes bérletével.

(117) A repülésbiztonsági bizottság üdvözölte a Spanyolország és az ICAO által végzett ellenőrzések, valamint az INAC és a Conviasa beszámolói alapján az általa 2012-ben azonosított hiányosságok orvoslása terén elért jelentős haladást. Ezen eredmények figyelembevételével a közös kritériumok alapján megállapítható, hogy a Conviasa társaságot törölni kell az A. mellékletből.

(118) A tagállamok a Venezuelában engedélyezett légi járműveket a 965/2012/EU rendelet szerinti kiemelt földi ellenőrzéseknek fogják alávetni, hogy meggyőződjenek a megfelelő biztonsági előírások betartásáról.

(119) Amennyiben ezen 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 intézkedéseket lesz köteles hozni.

(120) A mellékletek naprakésszé tétele kapcsán a 2111/2005/EK rendelet 8. cikkének (2) bekezdése elismeri, hogy gyors döntéshozatalra van szükség, és adott esetben sürgősségi eljárás is igénybe vehető. A mellékletek naprakésszé tételével kapcsolatos tapasztalatok azt mutatják, hogy az érzékeny információk védelme és a kereskedelmi kihatások minimalizálása érdekében a lista módosítására vonatkozó határozatokat elfogadásukat követően mihamarabb ki kell hirdetni és hatályba kell léptetni.

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

(122) 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. július 10-én.

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 a működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Ghánai Köztársaság
Az Afganisztán szabályozási felügyeletért felelős hatósága 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
Az Angola szabályozási felügyeletért felelős hatósága 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
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Angolai Köztársaság
AIR GICANGO	009	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Angolai Köztársaság
AIR NAVE	017	Ismeretlen	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
MAVEWA	016	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 a működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Angolai Köztársaság
A Benin szabályozási felügyeletért felelős hatósága 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 Kongói Köztársaság szabályozási felügyeletért felelős hatósága 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
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Kongói Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
A Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK) szabályozási felügyeletért felelős hatósága 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 MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	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 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)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	EXY	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	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 a működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 040/2011	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 0196/2011	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)
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)

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
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)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 056/2011	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 0081/2011	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 Dzsibuti szabályozási felügyeletért felelős hatósága által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Dzsibuti**
DAALLO AIRLINES	Ismeretlen	DAO	Dzsibuti
Az Egyenlítői-Guinea szabályozási felügyeletért felelős hatósága által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Egyenlítői-Guinea**
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Ismeretlen	Egyenlítői-Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Egyenlítői-Guinea

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	Ismeretlen	Egyenlítői-Guinea
TANGO AIRWAYS	Ismeretlen	Ismeretlen	Egyenlítői-Guinea
Az Eritrea szabályozási felügyeletért felelős hatósága 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 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**
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
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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
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
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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
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
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonéz Köztársaság
A Kazahsztán szabályozási felügyeletért felelős hatósága által engedélyezett összes 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
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0317-12	CID	Kazah Köztársaság
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Kazah Köztársaság
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Kazah Köztársaság
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Kazah Köztársaság
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Kazah Köztársaság
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Kazah Köztársaság
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Kazah Köztársaság
DETA AIR	AK-0458-12	DET	Kazah Köztársaság
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Kazah Köztársaság
LUK AERO (KORÁBBAN: EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Kazah Köztársaság
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Kazah Köztársaság
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	Kazah Köztársaság
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Kazah Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
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
MEGA AIRLINES	AK-0462-12	MGK	Kazah Köztársaság
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Kazah Köztársaság
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	Kazah Köztársaság
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	Kazah Köztársaság
SCAT	AK-0460-12	VSV	Kazah Köztársaság
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Kazah Köztársaság
A Kirgiz Köztársaság szabályozási felügyeletért felelős hatósága által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Kirgiz Köztársaság**
SKY BISHKEK	Ismeretlen	BIS	Kirgiz Köztársaság
AIR MANAS	17	MBB	Kirgiz Köztársaság
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgiz Köztársaság
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgiz Köztársaság
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgiz Köztársaság
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Kirgiz Köztársaság
AIR BISHKEK (KORÁBBAN: EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgiz Köztársaság
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgiz Köztársaság
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgiz Köztársaság
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgiz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgiz Köztársaság
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgiz Köztársaság
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgiz Köztársaság
SUPREME AVIATION	40	SGK	Kirgiz Köztársaság
VALOR AIR	07	VAC	Kirgiz Köztársaság
A Libéria szabályozási felügyeletért felelős hatósága által engedélyezett összes légi fuvarozó.			**Libéria**
A Gaboni Köztársaság szabályozási felügyeletért felelős hatósága 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 Mozambiki Köztársaság szabályozási felügyeletért felelős hatósága által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Mozambiki Köztársaság**
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Ismeretlen	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
CFA MOZAMBIQUE	MOZ-10	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
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 LDA	MOZ-04	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
KAYA AIRLINES	MOZ-09	KYY	Mozambiki Köztársaság
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE)	MOZ-01	LAM	Mozambiki Köztársaság
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	MOZ-02	MXE	Mozambiki Köztársaság
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
SAFARI AIR	MOZ-12	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
TTA SARL	MOZ-16	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
VR CROPSPRAYERS LDA	MOZ-06	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
A Fülöp-szigetek szabályozási felügyeletért felelős hatósága által engedélyezett összes 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 PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AIR JUAN AVIATION	2013053	Ismeretlen	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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
CM AERO SERVICES	20110401	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
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 São Tomé és Príncipe szabályozási felügyeletért felelős hatósága 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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
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
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 Sierra Leone szabályozási felügyeletért felelős hatósága 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 Szudán szabályozási felügyeletért felelős hatósága 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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Szudáni Köztársaság
GREEN FLAG AVIATION	017	Ismeretlen	Szudáni Köztársaság
HELEJETIC AIR	057	HJT	Szudáni Köztársaság
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 Szváziföld szabályozási felügyeletért felelős hatósága által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Szváziföld**
SWAZILAND AIRLINK	Ismeretlen	SZL	Szváziföld
A Zambia szabályozási felügyeletért felelős hatósága által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Zambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

B. MELLÉKLET

AZON LÉGI FUVAROZÓK LISTÁJA, AMELYEK MŰKÖDÉSE MŰKÖDÉSI KORLÁTOZÁS 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	ICAO szerinti légitársaság-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
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	KNDK	A teljes flotta, kivéve: 2 TU-204 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: P-632, P-633	KNDK
AFRIJET [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
AIR ASTANA [2]	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)
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
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaszkár	A teljes flotta, kivéve: 3 Boeing B737-300, 2 ATR 72-500, 1 ATR 42-500, 1 ATR 42-320 és 3 DHC 6-300 típusú légi jármű	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
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
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 szerinti légitársaságkód	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
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
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
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

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