

A BIZOTTSÁG (EU) 2015/1014 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2015. június 25.)****a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról
szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról és az üzemeltető fuvarozó kiléte tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról, valamint a 2004/36/EK irányelv 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről szóló, 2005. december 14-i 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 4. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 474/2006/EK bizottsági rendelet ⁽²⁾ létrehozta az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 2111/2005/EK rendelet II. fejezetében említett listáját.
- (2) A 2111/2005/EK rendelet 4. cikke (3) bekezdésének megfelelően bizonyos tagállamok és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: EASA) az uniós lista frissítése szempontjából releváns információkat juttattak el a Bizottsághoz. Egyes harmadik országok szintén szolgáltak releváns információkkal. Az uniós listát helyénvaló frissíteni az említett információk és a Bizottság által végzett vizsgálatok alapján.
- (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 sor kerülhet az Unión belüli működési tilalom rájuk való alkalmazására vagy az uniós listán szereplő légi fuvarozó kapcsán alkalmazott működési tilalom feltételeinek módosítására.
- (4) A Bizottság az érintett légi fuvarozóknak lehetőséget biztosított arra, hogy betekintsenek a tagállamok, az EASA és az érintett harmadik országok által átadott dokumentumokba, írásbeli észrevételeket nyújtsanak be, és szóbeli beszámolót tartsanak a Bizottságnak és a 3922/1991/EGK tanácsi rendelettel ⁽³⁾ 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 ⁽⁴⁾ keretében megnyitott, a következő államok illetékes hatóságaival és légi fuvarozóival folytatott közös konzultációkról: Angola, Botswana, Kongói Demokratikus Köztársaság, Gabon, Ghána, India, Indonézia, Irán, Kazahsztán, Libanon, Líbia, Madagaszkár, a Mauritániai Iszlám Köztársaság, Mozambik, Fülöp-szigetek, Szudán, Thaiföld, Jemen és Zambia. A repülésbiztonsági bizottság emellett Afganisztánról, Beninről, a Guineai Köztársaságról, a Kirgiz Köztársaságról, Nepálról, Észak-Koreáról, São Tomé és Príncipe-ről, valamint Tajvanról is kapott információkat, illetve a Bizottság tájékoztatta az Oroszországi Föderációval folytatott technikai egyeztetés fejleményeiről.
- (6) Az EASA beszámolt a Bizottságnak és a repülésbiztonsági bizottságnak azon ellenőrzési jelentések elemzésének eredményeiről, amelyek a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (a továbbiakban: ICAO) az egyetemes biztonság-felügyeleti ellenőrző program (USOAP) keretében készített. Ezzel összefüggésben az EASA felhívta a figyelmet

⁽¹⁾ HL L 344., 2005.12.27., 15. o.

⁽²⁾ A Bizottság 2006. március 22-i 474/2006/EK rendelete a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. fejezetében említett közösségi listájának létrehozásáról (HL L 84., 2006.3.23., 14. o.).

⁽³⁾ A Tanács 1991. december 16-i 3922/1991/EGK rendelete a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról (HL L 373., 1991.12.31., 4. o.).

⁽⁴⁾ A Bizottság 2006. március 22-i 473/2006/EK rendelete a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. fejezetében említett közösségi listája végrehajtási szabályainak megállapításáról (HL L 84., 2006.3.23., 8. o.).

annak fontosságára, hogy a tagállamok kezeljék kiemelten az olyan államokban engedélyezett légi fuvarozók földi ellenőrzését, amelyek esetében az ICAO jelentős biztonsági problémákat tárt fel, vagy amelyek biztonságfelügyeleti rendszerének vonatkozásában az EASA jelentős hiányosságokat állapított meg. Ha az ellenőrzéseket kiemelten kezelik, az a Bizottság által a 2111/2005/EK rendelet alapján végzett konzultációk mellett várhatóan további információkkal fog szolgálni az említett államokban engedélyezett légi fuvarozók repülésbiztonsági teljesítményével kapcsolatban.

- (7) Az EASA beszámolt a Bizottságnak és a repülésbiztonsági bizottságnak a külföldi légi járművek biztonsági értékelésére szolgáló SAFA program keretében végzett, 965/2012/EU bizottsági rendelet⁽¹⁾ szerinti földi ellenőrzések elemzésének eredményeiről.
- (8) Az EASA tájékoztatta továbbá a Bizottságot és a repülésbiztonsági bizottságot a 2111/2005/EK rendeletben foglalt intézkedések vagy megfigyelés által érintett államokban végrehajtott technikai segítségnyújtási projektek legújabb fejleményeiről. Az EASA vázolta idevágó terveit, valamint tájékoztatást adott a polgári repülési hatóságok igazgatási és műszaki képességének javítását célzó további technikai segítségnyújtással és együttműködéssel kapcsolatos megkeresésekről, amelyek célja a nemzetközi előírásoknak való meg nem felelések kiküszöbölése. A tagállamok felkérést kaptak arra, hogy ezekre a megkeresésekre bilaterális alapon reagáljanak, miután egyeztettek a Bizottsággal és az EASA-val. E tekintetben a Bizottság rámutatott annak hasznosságára, hogy a nemzetközi légiközlekedési közösség – elsősorban az ICAO SCAN-adatbázisán (Safety Collaborative Assistance Network) keresztül – tájékoztatást kap az Unió és tagállamai által biztosított technikai segítségnyújtásról, amely világszerte a repülésbiztonság javítását szolgálja.
- (9) A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság meghallgatta az Eurocontrol beszámolóját SAFA riasztórendszer státuszával kapcsolatos új fejleményekről és a tilalom alá eső légi fuvarozókra vonatkozó figyelmeztető jelzések legfrissebb statisztikáiról.

Az EU légi fuvarozói

- (10) Az uniós légi fuvarozók járművein végzett földi ellenőrzésekből vagy az EASA szabványosítási vizsgálataiból származó adatok EASA általi elemzése, valamint a nemzeti légiközlekedési hatóságok által végzett specifikus ellenőrzések és vizsgálatok eredményei alapján több tagállam végrehajtási intézkedéseket hozott, amelyekről tájékoztatták a Bizottságot és a repülésbiztonsági bizottságot. Észtország arról számolt be, hogy az Észt Polgári Repülési Hatóság átvizsgálta az AS Avies légi fuvarozót, és a légi fuvarozó dolgozik a vizsgálat megállapításainak kezelésén.
- (11) A tagállamok megerősítették, hogy készen állnak megfelelőképpen fellépni, amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy az uniós légi fuvarozók esetében a megfelelő biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn.

Angola légi fuvarozói

- (12) Az 1197/2011/EU bizottsági végrehajtási rendelettel⁽²⁾ módosított 474/2006/EK rendelet lehetővé teszi az Angolában engedélyezett TAAG Angola Airlines számára, hogy négy Boeing 737-700 típusú, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH és D2-BJ lajstromjelű, három Boeing 777-200 típusú, D2-TED, D2-TEE és D2-TEF lajstromjelű és két Boeing 777-300 típusú, D2-TEG és D2-TEH lajstromjelű légi járművével járatokat üzemeltessen az Unióbá.
- (13) A TAAG Angola Airlines 2014. november 21-én az illetékes angolai hatóság (INAVIC) közvetítésével arra irányuló kérelmet nyújtott be, hogy a 474/2006/EK rendelet B. melléklete kiegészüljön egy új, Boeing 777-300 típusú légi járművel. 2015. február 25-én a Bizottság meghívására mind az INAVIC, mind a TAAG Angola Airlines műszaki

⁽¹⁾ A Bizottság 2012. október 5-i 965/2012/EU rendelete a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 296., 2012.10.25., 1. o.).

⁽²⁾ A Bizottság 2011. november 21-i 1197/2011/EU végrehajtási rendelete (HL L 303., 2011.11.22., 14. o.). Lásd különösen e rendelet (26)–(30) preambulumbekzdését.

egyeztető megbeszélésen vett részt Brüsszelben, melyen áttekintették a jelenlegi repülésbiztonsági helyzet valamennyi aspektusát, ideértve a TAAG Angola Airlines flottájának új légi járművel történő kiegészítését is.

- (14) Az INAVIC főként a jogi keretnek a nemzetközi követelményekhez igazítására, az infrastruktúra fejlesztésére (rádiólefedettség növelése a felelősségi területén), az engedélyezéssel kapcsolatos személyzeti és szervezeti követelmények teljesítésére, valamint a meglévő üzemben tartók felügyeletére összpontosította erőfeszítéseit. Ez utóbbi téren még nem teljesülnek maximálisan a nemzetközi repülésbiztonsági előírások, mert az üzemben tartók engedélyezési eljárása nem teljesen megbízható folyamat; ezért – a TAAG Angola Airlines kivételével – az INAVIC által engedélyezett egy légi fuvarozó esetében sem oldható fel a jelenleg érvényben lévő működési tilalom. A Bizottság megállapította, hogy javult a kommunikáció és a koordináció az INAVIC és a TAAG Angola Airlines között azon rendszeres találkozóknak köszönhetően, amelyeken a légi fuvarozó működésének minden aspektusa megvitatásra került.
- (15) A TAAG Angola Airlines tájékoztatást adott flottája megújításáról és bővítéséről, melynek keretében kivonja a forgalomból B737-200 és B747-300 Combi típusú légi járműveit és új B777-200, B777-300ER és B737-700 típusú légi járműveket szerez be, mindezt pedig azzal egészíti ki, hogy külön hangsúlyt fektet az üzemben tartás, illetve a műszaki és karbantartási szolgáltatások minőségére, valamint a növekedésre. Külső tanácsadók bevonásával jelentősen javult a pilótaképzés. A szankciómentes és anonimizált eseménybejelentő mechanizmus révén tovább erősödött a repülésbiztonság. Az így keletkező információkat, melyek kiegészülnek a repülésadat-monitoring (FDM) elemzéseivel, ma már szisztematikusan alkalmazzák az események és anomáliák ismételt előfordulásának azonosítására és megelőzésére, majd integrálják a pilótaképzési programba.
- (16) A harmadik országbeli üzemeltetők engedélyezési eljárásával⁽¹⁾ összefüggésben a TAAG Angola Airlines 2014. november 6. óta folyamatos párbeszédet folytat az EASA-val, és flottájáról, valamint műveleiről tényszerű, részletes adatokat bocsátott rendelkezésre.
- (17) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók uniós listáját módosítani, és a 474/2006/EK bizottsági rendelet B. mellékletébe felvenni a TAAG Angola Airlines Boeing 737-300 típusú, D2-TEI lajstromjelű új légi járművét, mellyel járat üzemeltethető az Unióba.
- (18) A tagállamok továbbra is vizsgálni fogják, hogy a TAAG Angola Airlines ténylegesen megfelel-e a vonatkozó biztonsági előírásoknak, és e célból a légi fuvarozó járműveinek ellenőrzése során alkalmazni fogják a földi ellenőrzések fontosságú sorrendjének 965/2012/EU rendelet szerinti megállapítását.

Botswana légi fuvarozói

- (19) A Bizottság kérésére a Botswanai Polgári Repülési Hatóság 2015. január 30-án kelt levelében tájékoztatást nyújtott arról az előrelépésről, melyet a jelentős biztonsági problémák orvoslása és az ICAO egyéb aggályainak megszüntetése terén tett. A Botswanai Polgári Repülési Hatóság további eredményeket mutatott fel a nemzetközi repülésbiztonsági előírások végrehajtásában. A Botswanai Polgári Repülési Hatóság azt az ajánlást kapta, hogy a jelentős repülésbiztonsági problémákra talált megoldásait ellenőriztesse az ICAO-val.
- (20) A rendelkezésre álló repülésbiztonsági adatok nem indokolják azt a döntést, mely szerint működési tilalom vagy működési korlátozás alá kellene vonni a Botswanában engedélyezett légi fuvarozókat. Ugyanakkor a Bizottság úgy véli, hogy továbbra is szorosan nyomon kell követni a helyzet alakulását.
- (21) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében szereplő közös kritériumok alapján tehát a jelenlegi állás szerint nem indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók uniós listáját botswanai légi fuvarozók felvételével módosítani.

⁽¹⁾ A Bizottság 2014. április 29-i 452/2014/EU rendelete a harmadik országbeli üzemeltetők légiközlekedési tevékenységére vonatkozó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről.

A Kongói Demokratikus Köztársaság légi fuvarozói

- (22) A Kongói Demokratikus Köztársaságban engedélyezett valamennyi légi fuvarozó 2006 márciusa óta a 474/2006/EK ⁽¹⁾ rendelet A. mellékletében szerepel.
- (23) 2015. május 27-én kelt levelében a Kongói Demokratikus Köztársaság illetékes hatósága (Autorité de l'Aviation Civile, AAC) tájékoztatta a Bizottságot, hogy az *Air Baraka*, *Biega Airways*, *Cetrac Aviation Service SPRL*, *Congo Express*, *GIS'AIR*, *Goma Express*, *GTRA*, *Katanga Express*, *Okapi Airlines*, *Patron Airways*, *Pegasus Aviation*, *Sion Airlines* és *Tracep Congo* légi fuvarozók üzemeltetési engedélye (AOC) visszavonásra került, ezért ezek a légi fuvarozók törölendők a 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből.
- (24) 2015. június 4-én az AAC további adatokat bocsátott a Bizottság rendelkezésére, amelyek szerint az *African Air Service Commuter*, *Air Castilla*, *Air Malebo*, *Armi Global Business Airways*, *Business Aviation*, *CHC Stellavia*, *Eagles Services*, *Ephrata Airlines*, *Filair*, *Fly Congo*, *Galaxy Kavatsi*, *International Trans Air Business*, *Jet Congo Airlines*, *Katanga Wings*, *Lignes Aériennes Congolaises*, *Mavivi Air Trade*, *Safe Air*, *Stellar Airways*, *Waltair Aviation* és *Wimbi Dira Airways* légi fuvarozók üzemeltetési engedélye (AOC) visszavonásra került, ezért ezek a légi fuvarozók is törölendők a 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből.
- (25) Az AAC közölte továbbá a Bizottsággal, hogy működési engedélyt adott ki a *Dakota SPRL*, *Malu Aviation*, *Serve Air* és *Congo Airways* légi fuvarozók részére, de nem igazolta, hogy e légi fuvarozók engedélyezése és felügyelete megfelel az alkalmazandó nemzetközi repülésbiztonsági előírásoknak. Ezért az említett légi fuvarozókat fel kell venni a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe.
- (26) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók uniós listáját módosítani, és a 474/2006/EK bizottsági rendelet A. mellékletéből törölni az *African Air Service Commuter*, *Air Baraka*, *Air Castilla*, *Air Malebo*, *Armi global Business Airways*, *Biega Airways*, *Business Aviation*, *Cetrac Aviation Service SPRL*, *CHC Stellavia*, *Congo Express*, *Eagles Services*, *Ephrata Airlines*, *Filair*, *Fly Congo*, *Galaxy Kavatsi*, *GIS'AIR*, *Goma Express*, *GTRA*, *International Trans Air Business*, *Jet Congo Airlines*, *Katanga Express*, *Katanga Wings*, *Lignes Aériennes Congolaises*, *Mavivi Air Trade*, *Okapi Airlines*, *Patron Airways*, *Pegasus Aviation*, *Safe Air*, *Sion Airlines*, *Stellar Airways*, *Tracep Congo*, *Waltair Aviation* és *Wimbi Dira Airways* légi fuvarozókat, és a 474/2006/EK bizottsági rendelet A. mellékletébe felvenni a *Dakota*, *Malu Aviation*, *Serve Air* és *Congo Airways* légi fuvarozókat.

Gabon légi fuvarozói

- (27) Az *Air Services SA* és *SCD Aviation* légi fuvarozók 2008 júliusa óta a 474/2006/EK rendelet A. mellékletében szerepelnek. A *Gabon Airlines* engedélyt kapott arra, hogy 2008 júliusától járatokat üzemeltessen az EU-ba Boeing 767-200 típusú, TR-LHP lajstromjelű légi járművével a 15/2008/EK rendelet ⁽²⁾ (15) preambulumbekzdésében foglalt feltételek mellett.
- (28) 2015. június 5-én Gabon illetékes hatósága a következő fuvarozók üzemeltetési engedélyének (AOC) visszavonására vonatkozó bizonyítékot nyújtott be a Bizottsághoz: *Air Services SA*, *SCD Aviation* és *Gabon Airlines*; ezért ezek a légi fuvarozók törölendők a működési tilalom vagy működési korlátozás alá tartozó légi fuvarozók uniós listájáról.
- (29) Gabon illetékes hatósága közölte a Bizottsággal, hogy 2015. május 6-án új üzemeltetési engedélyt adott ki a *Tropical Air Gabon* légi fuvarozó részére, de nem igazolta, hogy e légi fuvarozó engedélyezése és felügyelete megfelel az alkalmazandó nemzetközi repülésbiztonsági előírásoknak. Ezért az említett légi fuvarozót fel kell venni a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe.

⁽¹⁾ 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.).

⁽²⁾ A Bizottság 2008. július 24-i 715/2008/EK rendelete a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 197., 2008.7.25., 36. o.).

- (30) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók uniós listáját módosítani, és törölni a 474/2006/EK bizottsági rendelet A. mellékletéből az *Air Services SA* és *SCD Aviation* légi fuvarozókat, illetve B. mellékletéből a *Gabon Airlines* légi fuvarozót, valamint felvenni a 474/2006/EK bizottsági rendelet A. mellékletébe a *Tropical Air Gabon* légi fuvarozót.

Ghána légi fuvarozói

- (31) 2010 szeptemberében a *Meridian Airways LTD* légi fuvarozó felvételre került a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe ⁽¹⁾. 2010 szeptemberében az *Airlift International (GH) LTD* légi fuvarozó felvételre került a 474/2006/EK rendelet B. mellékletébe; ezzel összefüggésben csak egy konkrét DC-8-63F típusú légi járművel üzemeltethető járat az Unióba. Mindkét döntés háttérében a SAFA program keretében végzett földi ellenőrzések során feltárt súlyos biztonsági hiányosságok álltak. 2010 novemberében megállapítást nyert, hogy az *Airlift International (GH) LTD* egy második DC-8-63F típusú légi járművel is üzemeltethet járatot az Unióba ⁽²⁾.
- (32) 2014. február 5-én a Ghánai Polgári Repülési Hatóság (GCAA) megküldte a Bizottságnak egyes DC-8-63F típusú, Ghánában lajstromozott légi járműveknek a lajstromból való törlésre vonatkozó igazolását. A GCAA azt is jelezte, hogy technikai útmutatót bocsátott ki, amelyben 2013. december 31-i hatállyal megtiltja a DC-8 típusú légi járművek használatát a Ghánában engedélyezett légi fuvarozók számára. Ez egyértelmű bizonyíték arra, hogy a ghánai állam nem támogatja tovább a légijármű-lajstromában szereplő DC-8 típusú légi járművek üzemben tartását.
- (33) 2015. február 16-án a GCAA írásos bizonyítékkal szolgált a Bizottság számára arról, hogy visszavonta a *Meridian Airways LTD* és *Airlift International (GH) LTD* légi fuvarozók üzemeltetési engedélyét. 2015. március 17-én a GCAA magas rangú képviselői, a Bizottság és az EASA részvételével egy technikai ülés került megrendezésre, melyen a GCAA részletesen beszámolt szervezeti felépítéséről, a Ghánában engedélyezett légi fuvarozók felügyeletéről és az üzemeltetési engedélyezési eljárásról. A két üzemeltetési engedély visszavonására vonatkozó bizonyíték és a GCAA repülésbiztonság-felügyeleti intézkedéseivel kapcsolatos, a technikai ülésen bemutatott tények elegendőnek bizonyultak azon következtetés levonásához, hogy a *Meridian Airways LTD* és *Airlift International (GH) LTD* légi fuvarozók már nem üzemeltetnek járatokat.
- (34) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát indokolt módosítani az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listáját, és törölni kell a 474/2006/EK bizottsági rendelet A. mellékletéből a *Meridian Airways LTD* légi fuvarozót, B. mellékletéből pedig az *Airlift International (GH) LTD* légi fuvarozót.
- (35) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat merül fel, a Bizottság kénytelen lehet a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelő intézkedéseket hozni.

India légi fuvarozói

- (36) 2014. december 24-én kelt levelében az Indiai Polgári Légiközlekedési Igazgatóság (DGCA) tájékoztatta a Bizottságot azon újabb javító intézkedéseiről, amelyeket az USA Szövetségi Légiközlekedési Hivatalának (FAA) 2014. januári döntésére tekintettel hozott; az említett döntés ugyanis az FAA által végzett nemzetközi repülésbiztonsági ellenőrzést (IASA) követően India megfeleléségi besorolását 1-es kategóriáról 2-es kategóriára rontotta. A levél arra is rámutat, hogy az FAA 2014 decemberében elvégezte az indiai DGCA újraértékelését. 2015. április 8-án az FAA bejelentette, hogy India IASA-megfeleléségi besorolását 2-es kategóriáról 1-es kategóriára javította.

⁽¹⁾ A Bizottság 2010. szeptember 6-i 791/2010/EU végrehajtási rendelete (HL L 237., 2010.9.8., 10. o.). Lásd különösen e rendelet (9)–(23) preambulumbekendését.

⁽²⁾ A Bizottság 2010. november 22-i 1071/2010/EU végrehajtási rendelete (HL L 306., 2010.11.23., 44. o.). Lásd különösen e rendelet (29)–(31) preambulumbekendését.

- (37) Az indiai DGCA-nak szóló, 2015. április 10-i levelében a Bizottság üdvözölte az FAA kedvező döntését, mellyel javított India IASA-megfelelőségi besorolásán, és megismételte, hogy az indiai DGCA-nak folytatnia kellene együttműködését a Bizottsággal, melynek keretében rendszeresen tájékoztathatja a Bizottságot a nemzetközi repülésbiztonsági és felügyeleti kötelezettségeknél való megfelelés terén tett lépésekről.
- (38) 2015. május 7-én technikai egyeztetésre került sor a Bizottság szakértői, az EASA, egy tagállam és az indiai DGCA magas rangú képviselői között. Az ülés során az indiai DGCA részletesen bemutathatta az általa hozott intézkedéseket, amelyek eredményeképpen az FAA India megfelelőségi besorolását 2-es kategóriáról 1-es kategóriára javította. Az indiai DGCA részletesen bemutatta az általa végrehajtott korrekciós intézkedési tervet, valamint azon fenntartható intézkedések konkrét részleteit, amelyeket a repülésbiztonság-felügyeleti képesség növelése érdekében hozott. A Bizottság nyugtázta az indiai DGCA által rendelkezésre bocsátott információkat. Megállapítást nyert, hogy az Indiában engedélyezett légi fuvarozók esetében nincs szükség sem működési tilalomra, sem működési korlátozásra, ezzel együtt azonban hasznosak lennének a további technikai egyeztetések annak érdekében, hogy folyamatosak lehessenek az indiai DGCA-val folytatott repülésbiztonsági vonatkozású megbeszélések.
- (39) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében szereplő közös kritériumok alapján tehát a jelenlegi állás szerint nem indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók uniós listáját indiai légi fuvarozók felvételével módosítani.
- (40) A tagállamok továbbra is a 965/2012/EU rendelet szerinti fontossági sorrend figyelembevételével fogják földi ellenőrzéseknek alávetni az indiai légi fuvarozók járműveit, hogy meggyőződjenek a megfelelő biztonsági előírások tényleges betartásáról.

Indonézia légi fuvarozói

- (41) A Bizottság és az Indonéziai Polgári Légiközlekedési Igazgatóság (DGCA) között rendszeres egyeztetések folynak annak érdekében, hogy a Bizottság nyomon követhesse azt a folyamatot, amelyben az indonéziai DGCA biztosítja, hogy valamennyi Indonéziában engedélyezett légi fuvarozó repülésbiztonsági felügyelete megfeleljen a nemzetközi repülésbiztonsági előírásoknak. A 2014. májusi ICAO-ellenőrzést követően a DGCA véglegesítette korrekciós intézkedési tervét, és jelenleg a benne foglalt intézkedések végrehajtását végzi.
- (42) 2014. december 28-án az Indonesia AirAsia légi fuvarozó QZ8501-es járata balesetet szenvedett a Jáva-tenger fölött. A légi jármű megsemmisült, az utasok és a személyzet tagjai életüket veszítették. Az Indonéz Nemzeti Közlekedésbiztonsági Hivatal (NTSC) a baleset körülményeinek vizsgálatát végzi, a végső jelentés 2015 vége előtt várható.
- (43) 2015 januárjában a Bizottság képviselői Indonéziába látogattak a 2014. májusi ICAO-ellenőrzés eredményeinek megvitatására; céljuk annak biztosítása volt, hogy a repülésbiztonság-felügyelet megfelelő szinten maradjon, így semmi ne indokolja azt, hogy az uniós listáról már törölt légi fuvarozók esetleg újra a listára kerüljenek. A Bizottság képviselői találkoztak az indonéziai közlekedési miniszterrel, valamint az indonéziai DGCA, az Indonéz Nemzeti Közlekedésbiztonsági Hivatal és az érintett légi fuvarozók képviselőivel. A szóban forgó légi fuvarozók megfelelő áttekintést nyújtottak repülésbiztonsági menedzsmentrendszeikről és a nemzetközi repülésbiztonsági előírások végrehajtásáról.
- (44) 2015. március 31-én kelt levelében a DGCA átfogó tájékoztatást nyújtott a folyamatban lévő javító intézkedésekről, melyek az ICAO-megállapítások nyomán azonosított problémák megoldását szolgálják. Ezenkívül a DGCA tájékoztatást adott az érintett légi fuvarozók repülésbiztonsági felügyeletéről is. A rendelkezésre bocsátott információk elemzését követően a Bizottság további felvilágosítást kért az Indonéziában engedélyezett légi fuvarozók repülésbiztonsági felügyelete és az Indonéziában üzemeltetési engedéllyel rendelkezők naprakész listája tekintetében.
- (45) A további felvilágosítást a 2015. május 13-án kelt levél tartalmazta, mely adatokat közölt a működési tilalom alól jelenleg mentesített *PT. Garuda Indonesia*, *Airfast Indonesia*, *Ekspres Transportasi Antarbenua* és *Indonesia Air Asia* légi fuvarozók ellenőrzési és felügyeleti programjáról. A rendelkezésre bocsátott adatok alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a DGCA képes ellátni repülésbiztonság-felügyeleti feladatát az említett légi fuvarozók vonatkozásában, és egyetlen releváns információ sem indokolja azt a döntést, mely szerint azokat működési tilalom alá kellene vonni.

- (46) Ugyanebben a levelében az indonéz DGCA arról értesíti a Bizottságot, hogy visszavonta a *Mandala Airlines* (AOC-szám: 121-005), *Merpati Nusantara Airlines* (AOC-szám: 121-002), *Sky Aviation* (AOC-szám: 121-028 és 135-044) és *Republik Express* (AOC-szám: 121-040) légi fuvarozók üzemeltetési engedélyét. Ezért a *Mandala Airlines* légi fuvarozót le kell venni a mentesített indonéz légi fuvarozók listájáról, illetve a *Merpati Nusantara Airlines*, *Sky Aviation* és *Republik Express* légi fuvarozók törlendők a 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből.
- (47) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát indokolt módosítani az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listáját, és a mentesített légi fuvarozók listájáról törölni kell a *Mandala Airlines* légi fuvarozót, illetve a 474/2006/EK bizottsági rendelet A. mellékletéből törölni kell a *Merpati Nusantara Airlines*, *Sky Aviation* és *Republik Express* légi fuvarozókat.

Irán légi fuvarozói

- (48) Az Iráni Iszlám Köztársaság Polgári Repülési Szervezete által engedélyezett *Iran Air* légi fuvarozó 2010. március 30-án került felvételre a 474/2006/EK bizottsági rendelet A. mellékletébe ⁽¹⁾. Az Unió képviselőinek helyszíni értékelő látogatását követően az *Iran Air* flottájára vonatkozó működési korlátozás további meghatározására került sor 2010. július 5-én ⁽²⁾.
- (49) Az *Iran Air* tájékoztatással szolgált a Bizottságnak jelenlegi flottájáról, mellékelve a megfelelő dokumentációt. A szóban forgó légi fuvarozó kérelmezte A320 típusú légi járműveinek kivételét a működési korlátozás hatálya alól annak érdekében, hogy azokkal járatokat üzemeltethessen az Unióba. A rendelkezésre bocsátott bizonyítékokat azonban technikai ülés és/vagy uniós helyszíni értékelő látogatás keretében mindeddig nem sikerült ellenőrizni. Ezért pillanatnyilag nem hozható meg az *Iran Air* A320 típusú légi járműveinek üzemben tartását engedélyező döntés.
- (50) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében szereplő közös kritériumok alapján tehát a jelenlegi állás szerint nem indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók uniós listáját az Iránban engedélyezett légi fuvarozók tekintetében módosítani.

Kazahsztán légi fuvarozói

- (51) A Bizottság folytatja azon korrekciós intézkedési terv Kazahsztán általi végrehajtásának nyomon követését, amely az országban végzett 2014. évi ICAO-koordinált hitelesítési missziót követően került kidolgozásra. Az említett ICAO-koordinált hitelesítési misszió megerősítette egy jelentős repülésbiztonsági probléma orvoslását a légialkalmasság területén, valamint alátámasztotta a nemzetközi repülésbiztonsági előírások végrehajtása terén tett általános előrelépést. Az ICAO azonban súlyos hiányosságokat tárt fel a légijármű-üzemeltetés területén, sőt ezt a területet jelentős repülésbiztonsági problémaként azonosította.
- (52) 2015. április 27-én technikai egyeztetésekre került sor a Kazahsztáni Polgári Repülési Bizottsággal (CAC), amelynek keretében a CAC ismertethette a Bizottsággal a felügyeleti tevékenységével, valamint a rövid és középtávú prioritásaival kapcsolatos fejleményeket. A CAC által rendelkezésre bocsátott adatok szerint megkezdődtek bizonyos javító intézkedések. Más javító intézkedések lezárultak vagy lezárulóban vannak. A CAC közlése szerint 2015. évi prioritásai magukban foglalják a légi üzemben tartók öt lépésben történő engedélyezési eljárásának bevezetését, speciális jóváhagyási eljárások kidolgozását, további műszaki személyzet toborzását, a repülésbiztonság-felügyeleti program és az ellenőrzési terv kidolgozását és végrehajtását, az ellenőrzések és vizsgálatok új ellenőrzőlistájának bevezetését, az ellenőrök képzését és a felügyeleti feladatok ellátására történő felhatalmazását.
- (53) A technikai egyeztetések során az *Air Astana* arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy 2015. áprilisában a CAC megújította a légi fuvarozó engedélyét. Ezenkívül a szóban forgó légi fuvarozó rendszeres tájékoztatást nyújtott járatüzemeltetéséről, képzési és karbantartási tevékenységeiről.

⁽¹⁾ A Bizottság 2010. március 30-i 273/2010/EU végrehajtási rendelete (HL L 84., 2010.3.31., 25. o.). Lásd különösen e rendelet (41)–(49) preambulumbekendését.

⁽²⁾ A Bizottság 2010. július 5-i 590/2010/EU végrehajtási rendelete (HL L 170., 2010.7.6., 9. o.). Lásd különösen e rendelet (60)–(71) preambulumbekendését.

- (54) A 2015. áprilisi technikai egyeztetések során a *SCAT Air Company* arról értesítette a Bizottságot, hogy megfelelt a Nemzetközi Légiszállítási Szövetség működésbiztonsági ellenőrzésén és 2015 végéig várhatóan megkapja a Nemzetközi Légiszállítási Szövetség ellenőrzési tanúsítását, amennyiben sikerül orvosolni a továbbra is meglévő meg nem feleléseket.
- (55) A Bizottság számára rendelkezésre álló információk és a technikai egyeztetéseken elhangzott érvek alapján megállapítást nyert, hogy Kazahsztán továbbra is kihívásokkal küzd a nemzetközi repülésbiztonsági előírások végrehajtása során. A Bizottság nyomatékosan arra buzdítja a CAC-t, hogy fokozza erőfeszítéseit a nemzetközi repülésbiztonsági előírások végrehajtása terén, mivel ez előfeltétele annak, hogy a Bizottság később kedvező véleményt formáljon a CAC felügyelete alatt álló légi fuvarozókra pillanatnyilag érvényes korlátozások feloldásának lehetőségéről.
- (56) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében szereplő közös kritériumok alapján tehát a jelenlegi állás szerint nem indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók uniós listáját a kazahsztáni légi fuvarozók tekintetében módosítani.
- (57) A tagállamok továbbra is a 965/2012/EU rendelet szerinti fontossági sorrend figyelembevételével fogják földi ellenőrzéseknek alávetni az az *Air Astana* légi járműveit, hogy meggyőződjenek a megfelelő biztonsági előírások tényleges betartásáról.

Libanon légi fuvarozói

- (58) A Libanoni Légiközlekedési Igazgatósággal (DGCA) folyamatban lévő egyeztetések célja annak előmozdítása, hogy Libanon végrehajtsa azt a korrekciós intézkedési tervet, amely a 2012. decemberi ICAO-koordinált hitelesítési misszió megállapításaira és az ott feltárt jelentős repülésbiztonsági problémákra adott válaszként került kidolgozásra.
- (59) Egy 2015. április 9-i brüsszeli találkozó keretében a libanoni közlekedési miniszter tanácsadója a Polgári Repülési Hatóság Tanácsának felállításáról informálta a Bizottságot és az EASA-t. A tanácsadó említést tett a repülésbiztonság-felügyeleti és a szolgáltatásnyújtási funkciók szétválasztására tett javaslatról is; jelenleg mindkét feladatot a libanoni DGCA szervezi. További tájékoztatás hangzott el a DGCA és az ICAO közös intézkedéseiről. 2015 márciusában került sor az ICAO regionális irodája biztonsági csoportjának azon missziójára, amely a jelentős repülésbiztonsági problémákat orvosoló intézkedések végrehajtása terén tett előrelépéseket vizsgálta.
- (60) Az euromediterrán repülésbiztonsági sejt projekttel összefüggésben a Bizottság 2014 szeptemberétől 2015 márciusáig az EASA révén technikai támogatást nyújtott a libanoni DGCA-nak a nemzetközi repülésbiztonsági előírások betartásához. A fenti tevékenységek segítséget jelentettek a libanoni DGCA-nak a javító intézkedések végrehajtásában, belső eljárásai hatékonyabbá tételében, útmutatói és kézikönyvei továbbfejlesztésében, valamint egy optimálisabb szervezeti struktúra kialakításában.
- (61) A repülésbiztonsági adatok nem indokolnak olyan döntést, mely szerint működési tilalom vagy működési korlátozás alá kellene vonni a Libanonban engedélyezett légi fuvarozókat. Ugyanakkor a Bizottság úgy vélte, hogy továbbra is szorosan nyomon kell követni a helyzet alakulását. A 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése értelmében tovább kell folytatni a konzultációkat a libanoni hatóságokkal.
- (62) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében szereplő közös kritériumok alapján tehát a jelenlegi állás szerint nem indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók uniós listáját libanoni légi fuvarozók felvételével módosítani.
- (63) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat merül fel, a Bizottság kénytelen lehet a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelő további intézkedéseket hozni.

Líbia légi fuvarozói

- (64) Líbiát illetően a Bizottság továbbra is aggályosnak tartja a repülésbiztonság helyzetét. Az Unió által elismert líbiai kormányzat új illetékes hatóságot jelölt ki LCAA (Líbiai Polgári Repülési Hatóság) néven. Az LCAA bizonyos repülésbiztonsági feladatok ellátásával – például a hajózószemélyzet részére kiadott közlemények (NOTAM-ok) kiadásával – más államok illetékes hatóságait bízta meg. Ugyanakkor az előző illetékes hatóság, azaz a LYCAA (Líbiai Polgári Repülési Hatóság) is folytatja tevékenységét és továbbra is ad ki NOTAM-okat azokon kívül, amelyek az LCAA megbízásából kerülnek kiadásra. Ennek repülésbiztonsági hatása van, mivel a két szervezet által kiadott NOTAM-ok, amennyiben ugyanarra a légtérre vagy repülőtérré vonatkoznak, egymásnak ellentmondó információkat tartalmazhatnak.
- (65) A Bizottság felvette a kapcsolatot az LCAA-val, de nem kapott hasznos és ellenőrizhető információkat sem a líbiai polgári repülés felügyeletének jelenlegi helyzetéről, sem a repülésbiztonság állapotáról.
- (66) Tekintettel a jelenleg Líbiában uralkodó tisztázatlan és bizonytalan helyzetre, valamint arra, hogy az LCAA csak korlátozott mértékben képes biztosítani a líbiai légi fuvarozók megfelelő felügyeletét és a közvetlen biztonsági kockázatok ellenőrzés alatt tartását, megállapítást nyert, hogy Líbia nem tudja betartani a repülésbiztonsággal kapcsolatos nemzetközi kötelezettségeit.
- (67) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében szereplő közös kritériumok alapján tehát a jelenlegi állás szerint nem indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók uniós listáját a líbiai légi fuvarozók tekintetében módosítani.

Madagaszkár légi fuvarozói

- (68) A madagaszkári illetékes hatóságokkal (Madagaszkári Polgári Repülési Hatóság, ACM) aktív egyeztetések folynak annak érdekében, hogy a Bizottság nyomon követhesse azt a folyamatot, amelynek során az említett hatóság biztosítja, hogy valamennyi Madagaszkáron engedélyezett légi fuvarozó repülésbiztonsági felügyelete megfelelően a nemzetközi repülésbiztonsági előírásoknak.
- (69) 2015. április 28-án a Bizottság az EASA támogatásával egyeztető ülést tartott az ACM-mel és az *Air Madagascar* légi fuvarozó képviselőivel. Ezen az ülésen az ACM és a légi fuvarozó információkat bocsátott rendelkezésre a korrekciós, illetve megelőző intézkedési terv végrehajtása terén tett haladásról; ezek a tervek a 2014 februárjában tett uniós értékelő látogatás során feltárt repülésbiztonsági problémák kezelését célozzák.
- (70) Az ACM mindenekelőtt arról az előrelépésről számolt be, amely ellenőreinek az ICAO technikai segítségnyújtási programja (SAFE) keretében történő képzése terén következett be; az ACM rámutatott arra, hogy a meglévő minősített ellenőrök az ülés időpontjában már a szükséges képzések 65 %-át teljesítették, aminek következtében az ACM képes elfogadható szintet elérni felügyeleti kötelezettségeinek ellátása során. Míg a 2014-es felügyeleti program harmadik felek bevonásával volt teljesíthető, az ACM bízik abban, hogy a 2015. évi felügyeleti program során bebizonyosodik, hogy képes felügyeleti kötelezettségeinek ellátására. Az ACM tájékoztatott arról a közelmúltbeli döntéséről is, hogy az *Aeromarine*, *Henri Fraise Fils Transport Aérien* és *Insolite Travel Fl* légi fuvarozók üzemeltetési engedélyét felfüggesztette, az *Ecole Nationale d'Enseignement de l'Aéronautique et de la Météorologie* képzési szervezet működését pedig jóváhagyta. Végül hangsúlyozta, hogy még folyamatban van, de 2015 júliusában lezárul a repülésbiztonság-felügyeleti rendszer első öt kritikus elemének ICAO által végzett, helyszínen kívüli értékelése.
- (71) A korrekciós és megelőző intézkedési terveivel kapcsolatos információkon kívül az *Air Madagascar* rendelkezésre bocsátotta még a flottabővítést érintő legfrissebb részleteket is, megemlítve különösen a következőket: egy harmadik ATR 72-600 típusú légi jármű tervezett beszerzése, valamint két Boeing 737-300 típusú légi jármű tervezett felváltása Boeing 737-700 típusú légi járművekkel 2015 negyedik negyedévében.
- (72) A Bizottság nyugtázta az ACM és az *Air Madagascar* által nyújtott információkat. A Bizottság üdvözölte azt az előrelépést, amelyet az ACM és az *Air Madagascar* az új folyamatok beindítása és a meglévők jobbítása révén tett. Ugyanakkor a Bizottság erőteljesen hangsúlyozza, hogy mindkét szervezetnek képesnek kell lennie arra, hogy

hatékonyan végre is hajtásuk ezeket a folyamatokat. Ajánlása szerint fokozatosan kell haladni és ki kell küszöbölni a hiányosan végrehajtott folyamatokat, amint arra a Madagaszkáron 2014 februárjában tett uniós értékelő látogatás is rámutatott.

- (73) 2015. május 8-án az ACM arról értesítette a Bizottságot, hogy az *Air Madagascar* kérelmezi, hogy Airbus A340-300 típusú, 5R-EAA lajstromszámú légi járműve kerüljön fel a – 474/2006/EK rendelet B. mellékletében már szereplő – társaság légi járműveinek listájára.
- (74) 2015. május 29-én a madagaszkári turisztikai, közlekedési és meteorológiai miniszter kifejezte óhaját a tekintetben, hogy 2015. júniusi ülésén a repülésbiztonsági bizottság értékelje újra a két A340-300 típusú légi jármű helyzetét. Azonban ha az *Air Madagascar* légi fuvarozónak a 474/2006/EK bizottsági rendelet B. mellékletéből való esetleges törlésére vonatkozó újraértékelési folyamat nem zárulna le a 2015. júniusi ülésig, akkor a miniszter támogatná az *Air Madagascar* arra vonatkozó kérését, hogy a légi fuvarozó Airbus A340-300 típusú, 5R-EAA lajstromszámú légi járműve kerüljön felvételre a 474/2006/EK rendelet B. mellékletébe.
- (75) Tekintettel a Madagaszkáron 2014 februárjában tett uniós értékelő látogatás megállapításainak súlyosságára, a Bizottság úgy látja, hogy a mellékletbe való felvétel feltételei lényegében nem különböznek az ahhoz szükséges feltételektől, hogy az *Air Madagascar* légi fuvarozó törlésre kerüljön a 474/2006/EK rendelet B. mellékletéből. Az ACM és az *Air Madagascar* által nyújtott információknak a 2014. április 28-i ülést követő felülvizsgálata, melynek célja annak támogatása volt, hogy az Airbus A340-300 típusú, 5R-EAA lajstromszámú légi jármű kerüljön felvételre a 474/2006/EK rendelet B. mellékletébe, nem bizonyította azt, hogy ezek a feltételek teljesüljenek.
- (76) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében szereplő közös kritériumok alapján tehát a jelenlegi állás szerint nem indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók uniós listáját a madagaszkári légi fuvarozók tekintetében módosítani.

A Mauritániai Iszlám Köztársaság légi fuvarozói

- (77) 2015. február 24-én Brüsszelben technikai ülést tartott a Bizottság, az EASA, több tagállam és a mauritániai polgári repülési hatóság, az Agence Nationale de l'Aviation Civile, továbbá a *Mauritania Airlines International* (MAI) légi fuvarozó. Az Agence Nationale de l'Aviation Civile ismertette a mauritániai repülésbiztonsági helyzetet, bemutatta állami repülésbiztonsági tervét, valamint az ICAO-ellenőrzés kiváló eredményeit, amely szerint a nemzetközi repülésbiztonsági előírások hatékonyan kerültek végrehajtásra. A MAI ismertette válaszait a legutóbbi SAFA-megállapításokra, és bejelentette, hogy regisztráltatni kívánja magát a Nemzetközi Légiszállítási Szövetség (IATA) működésbiztonsági ellenőrzésére. A MAI megerősítette, hogy gazdasági okokból megszüntette bizonyos, Unióbba irányuló járatait, és szándékában áll regionális hálózatot kialakítani egy uniós légi fuvarozóval együttműködésben. Következésképpen a MAI flottaszervezetének átalakításáról is döntött annak érdekében, hogy a menetrendszerinti járatok számának növelése mellett kisebb légi járműveket tartson üzemben.
- (78) Az EASA legutóbbi SAFA-elemzése javuló helyzetet mutatott a tekintetben, hogy az Unióban végzett SAFA-ellenőrzések során kevesebb megállapítás született, ugyanakkor egyes tagállamok kiemelték, hogy a MAI flottájához tartozó új Embraer ERJ145 légi járművek forgalomba helyezése nem kielégítő módon zajlott le. 2015. március 10. és 14. között Nuáksútban sor került az IATA előzetes működésbiztonsági ellenőrzésére. Az Agence Nationale de l'Aviation Civile és a MAI a Bizottság rendelkezésére bocsátotta az ellenőrzés előzetes eredményeit. Ezek alapján úgy tűnik, hogy a nemzetközi repülésbiztonsági előírások elfogadható módon teljesülnek, és semmilyen körülmény nem utal túlságosan riasztó biztonsági hiányosságokra.
- (79) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében szereplő közös kritériumok alapján tehát a jelenlegi állás szerint nem indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók uniós listáját a Mauritániai Iszlám Köztársaság légi fuvarozóinak felvételével módosítani.

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

Mozambik légi fuvarozói

- (81) 2014 decemberében ICAO-koordinált hitelesítési misszióra került sor, melynek célja a mozambiki polgári repülési hatóság (Instituto de Aviação Civil de Moçambique, IACM) korrekciós intézkedési tervének végrehajtása terén megtett előrelépés hitelesítése volt. Az ICAO-koordinált hitelesítési misszió hatóköre a következőkre terjedt ki: a mozambiki polgári légiközlekedési szabályozás, az IACM belső szervezeti felépítése, mozambiki repülőterek, földi segédeszközök és léginnavigációs szolgálatok. Az ICAO-koordinált hitelesítési misszióról szóló jelentés 2015. május 5-én felkerült az ICAO weboldalára.
- (82) Annak elismeréseként, hogy az IACM haladást ért el az ICAO által azonosított hiányosságok pótlásában, valamint erőfeszítéseket tett egy nemzetközi repülésbiztonsági előírásoknak megfelelő légiközlekedési rendszer kialakítására, 2015-ben uniós repülésbiztonsági értékelő látogatásra kerülhetett sor az előzetes várakozásoknak megfelelően.
- (83) Az uniós repülésbiztonság-értékelő látogatást, melyen a Bizottság, az EASA és a tagállamok szakértői vettek részt, 2015 áprilisában szervezték meg Mozambikban. Az értékelt területek közé tartozott az elsődleges légiközlekedés-szabályozás és a polgári légiközlekedésre vonatkozó szabályozás, az IACM belső szervezeti felépítése, a személyzet engedélyezése és képzése, a légi járművek légialkalmasságának felülvizsgálata és a légi jármű-üzembentartás felülvizsgálata.
- (84) Az uniós értékelő látogatás egyértelművé tette, hogy a hatályban lévő jogi keret számos eltérést tartalmaz a nemzetközi repülésbiztonsági előírásokhoz képest. A felülvizsgált alapvető légi közlekedési jogi aktus, amely már kiigazítja ezeket az azonosított eltéréseket, kormányzati jóváhagyásra vár. Különleges jogi és technikai rendelkezések léptek életbe, de a szabályozás híján van a teljességnek és a következetességnek. Az IACM felülvizsgált működési szabályzata, amely az IACM számára kellő pénzügyi és operatív önállóságot biztosít, orvosolva ezzel az ezen a téren azonosított hiányosságokat, szintén kormányzati jóváhagyásra vár. A személyzet toborzása nagyrészt lezárult, és néhány tervezett szervezeti átalakítás is lezajlott, az ezekre épülő intézkedések jelentős részét azonban még végre kell hajtani.
- (85) Az Unió képviselőinek értékelő látogatása olyan területeken is rámutatott az IACM munkájának gyenge pontjaira és hiányosságaira, mint például a személyzet engedélyezése és képzése, a légi járművek légialkalmasságának felülvizsgálata vagy a légi jármű-üzembentartás felülvizsgálata. A látogatás során az uniós értékelő csoport három, releváns mintaként kiválasztott üzembentartót keresett fel, és feltárta nyilvántartásaik jelentős hiányosságait, kézikönyveik alkalmatlanságát, szervezeti mechanizmusaik lazaságát és karbantartási gyakorlataik elégtelenségét. Míg a hibák egy részéért teljességgel az üzembentartó felel, sok hiba a megfelelő hatósági felügyelet hiányának számlájára írható.
- (86) Másfelől az IACM erős elkötelezettségről tett tanúságot a munka folytatása terén, melynek végső célja a nemzetközi repülésbiztonsági előírásoknak megfelelő légi közlekedési rendszer kialakítása, ezenkívül az IACM továbbra is teljes mértékben élvezzi a kormányzat támogatását és jóváhagyását. Ugyanakkor az IACM-nek profeszszionális, kompetens és elfogulatlan irányításra lenne szüksége az elkövetkezendő időszakban. A Bizottság az IACM és az EASA közreműködésével előkészíti azt a technikai segítségnyújtást, amelynek célja a fennmaradó hiányosságok megszüntetésének segítése és a kívánt fenntarthatóság eléréséhez szükséges belső kapacitásépítési eljárás befejezésének támogatása.
- (87) Az Unió képviselőinek értékelő látogatása után a Bizottság azt a következtetést vonta le, hogy míg az IACM jelentős előrelépést mutatott a nemzetközi repülésbiztonsági előírások végrehajtása terén, a mozambiki repülésbiztonság-felügyeleti rendszerben jelentős hiányosságok maradtak. Az IACM azon képessége, hogy felügyelje a mozambiki polgári légiközlekedési tevékenységeket, pillanatnyilag még nem érte el a nemzetközi repülésbiztonsági előírásoknak megfelelő szintet. Ezért nem áll rendelkezésre elégséges bizonyíték azon döntés alátámasztására, hogy a Mozambikban engedélyezett összes légi fuvarozó működési tilalma feloldásra kerüljön.
- (88) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében szereplő közös kritériumok alapján tehát a jelenlegi állás szerint nem indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók uniós listáját a mozambiki légi fuvarozók tekintetében módosítani.

A Fülöp-szigetek légi fuvarozói

- (89) Arra vonatkozó hitelesített bizonyítékok alapján, hogy a légi fuvarozók felügyeletéért felelős illetékes hatóságok nem képesek kielégítő mértékben a biztonsági hiányosságok kezelésére, 2010 márciusában a Fülöp-szigeteki Köztársaságban engedélyezett valamennyi légi fuvarozó felvételre került a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe⁽¹⁾. Ezenkívül a Fülöp-szigeteki Köztársaságban engedélyezett légi fuvarozók nem mutattak be kielégítő bizonyítékot az alkalmazandó nemzetközi repülésbiztonsági előírásoknak és ajánlott gyakorlatoknak való megfelelésre.
- (90) 2013 júliusában a *Philippine Airlines* légi fuvarozó törlésre került a 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből⁽²⁾. 2014 júliusában a *Cebu Pacific Air* légi fuvarozó szintén törlésre került a 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből⁽³⁾. Mindkét döntést a 2013. júniusi uniós helyszíni ellenőrző látogatás, a Fülöp-szigeteki Polgári Repülési Hatóság (CAAP) javuló repülésbiztonság-felügyelete, valamint az említett légi fuvarozók arra való képessége alapozta meg, hogy biztosítsák a nemzetközi repülésbiztonsági előírásoknak való hatékony megfelelést. 2014 áprilisában az USA Szövetségi Légiközlekedési Hivatala ugyancsak bejelentette, hogy az IASA ellenőrzési program keretében a Fülöp-szigetek megfelelésségi besorolását 2-es kategóriáról 1-es kategóriára javítja.
- (91) 2015. március 10-én technikai egyeztetésre került sor a Bizottság, az EASA és a tagállamok szakértői, valamint a CAAP és három Fülöp-szigeteken engedélyezett légi fuvarozó, nevezetesen a *Zest Airways Inc. (Dbá 'Air Asia Zest')*, az *Air Philippines Corporation* és a *South East Asian Airlines (SEAir) Inc* magas rangú képviselői között. A CAAP naprakész tájékoztatást nyújtott a folyamatban lévő szervezeti újításokról, ideértve a légiközlekedési előírások betartását ellenőrző szolgálatok újjászervezését és a CAAP-ellenőrök képzéseivel kapcsolatos részleteket. Ezenkívül a CAAP részletes adatokkal szolgált az általa az *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* és *South East Asian Airlines (SEAir) Inc* légi fuvarozók tekintetében végzett repülésbiztonság-felügyeleti tevékenységről. A CAAP repülésbiztonság-felügyeletével kapcsolatos adatok magukban foglalták az egyes légi fuvarozók tekintetében előírányzott minimális éves ellenőrzési programok és a velük kapcsolatos különleges ellenőrzési tevékenységek részleteit is. Az ülésen a CAAP tájékoztattott a Fülöp-szigeteki állami repülésbiztonsági program végrehajtásának legújabb fejleményeiről is. A tájékoztatás konkrét adatokkal szolgált a Fülöp-szigeteki állami futópálya-biztonsági programmal kapcsolatban, ideértve a vonatkozó képzési és tudatosságnövelő programot is. A CAAP ezenkívül ismertette a legújabb információkat azzal a vizsgálattal kapcsolatban, amely az *Air Asia Zest* légi fuvarozó egyik légi járműve 2014. december 30-án történt futópálya-elhagyásával kapcsolatban zajlik.
- (92) A 2015. március 10-i technikai egyeztetésen az egyes légi fuvarozók – *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* és *South East Asian Airlines (SEAir) Inc* – beszámoltak arról, miként üzemeltetik járataikat. A rendelkezésre bocsátott információk részletes adatokat tartalmaztak az egyes légi fuvarozók szervezeti felépítésére, valamint saját biztonsági és minőségellenőrzési osztályaikra vonatkozóan. Az ismertetett sajátosságok éppúgy magukban foglaltak flottaadatokat, mint a biztonsági problémák mérséklésével vagy belső minőségbiztosítással kapcsolatos információkat. Ezenkívül mindegyik fuvarozó bemutatta saját repülésiadat-monitoring (FDM) programját.
- (93) Az említett technikai ülés során bemutatott bizonyítékok alapján 2015 áprilisában uniós helyszíni látogatásra került sor a Fülöp-szigeteken. Az értékelő látogatáson a Bizottság, az EASA és a tagállamok szakértői vettek részt. Az értékelő látogatás során a szakértők eljutottak a CAAP irodáiba és a Fülöp-szigeteken engedélyezett, minta gyanánt kiválasztott több légi fuvarozóhoz is, nevezetesen a következőkhöz: *Air Asia Inc*, *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation*, *Island Aviation Inc*, *Magnum Air (Skyjet) Inc*, *South East Asian Airlines (SEAir) Inc* és *South East Asian Airlines (SEAIR) International*.
- (94) Az uniós helyszíni értékelő látogatás során bemutatott bizonyítékok között szerepelt, hogy a légiközlekedési előírások betartását ellenőrző szolgálatok 173 munkatársat bíztak meg közvetlenül az engedélyezési és felülvizsgálati feladatokkal. A vizsgálatra kiválasztott bizonyítékok megerősítették, hogy a fő üzembentartási és karbantartási ellenőrök nemcsak elég tapasztaltak ahhoz, hogy hatékony felügyeletet gyakoroljanak, de hivatalos képzésben is részesültek felügyeleti feladataik ellátása tekintetében. Annak érdekében, hogy segítse ellenőreit felügyeleti munkájuk ellátásában, a CAAP létrehozott egy felügyelet-támogató rendszert, amely strukturált ellenőrzőlistákat, technikai útmutatókat, ellenőrzési űrlapokat és felügyeleti referenciadokumentumokat foglal magában.

⁽¹⁾ A Bizottság 2010. március 30-i 273/2010/EU végrehajtási rendelete (HL L 84., 2010.3.31., 25. o.). Lásd különösen e rendelet (74)–(87) preambulumbekendését.

⁽²⁾ A Bizottság 2013. július 10-i 659/2013/EU végrehajtási rendelete (HL L 190., 2013.7.11., 54. o.). Lásd különösen e rendelet (80)–(94) preambulumbekendését.

⁽³⁾ A Bizottság 2014. április 10-i 368/2014/EU végrehajtási rendelete (HL L 108., 2014.4.11., 16. o.). Lásd különösen e rendelet (102)–(119) preambulumbekendését.

- (95) A CAAP által az uniós helyszíni értékelő látogatás alkalmával bemutatott bizonyítékok szerint a CAAP a minimális éves ellenőrzési program menetrendjének megtervezéséhez egy ún. polgári repülésbiztonság-felügyeleti jelentéstételi és nyomkövetési (CASORT) adatbázist használ. Az egyes ellenőrök által irányított strukturált felügyeleti menetrend lebonyolítása érdekében a CAAP közzétette útmutatóját a nemzeti ellenőrzési és felügyeleti programhoz. Ez a dokumentum a célzott ellenőrzések opcióit tartalmazza olyan esetekre, amikor az üzembentartási engedély (AOC) tulajdonosa gyengén teljesít. Az AOC tanúsítása és megújítása tárgyában a CAAP közzétette az üzemben tartók engedélyezési és igazgatási kézikönyvét. Az uniós értékelő látogatás keretében 9 CAAP által engedélyezett légi fuvarozó AOC-tanúsítási és -megújítási dossziéja került mintaként kiválasztásra, köztük mindazon légi fuvarozóké, amelyeket az uniós értékelőcsoport felkeresett. Ezenkívül észrevételek hangzottak el a különleges ellenőrzési tevékenységet végző CAAP-ellenőrök vonatkozásában. E tevékenységek tervezését és végrehajtását az ülés résztvevői kielégítő színvonalúnak ítélték.
- (96) Az uniós értékelő látogatás keretében a Fülöp-szigeteken engedélyezett légi fuvarozók közül hetet választottak ki releváns minta gyanánt. A minta magában foglalta azt a négy legnagyobb légi fuvarozót is, amelyek már szerepelnek a 474/2006/EK rendelet A. mellékletében. A látogatás célja annak megvizsgálása volt, hogy a légi fuvarozók milyen mértékben felelnek meg a nemzetközi repülésbiztonsági előírásoknak. Ezenkívül a vizsgálat – a 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott kritériumokkal összhangban – egyenként értékelni kívánta a légi fuvarozók készségét és képességét az azonosított biztonsági hiányosságok kezelésére. A légi fuvarozóknál tett látogatás azzal az alapvető következtetéssel zárult, hogy nem hiányzik a készség és általában a képesség sem a hiányosságok kezelésére.
- (97) Az uniós helyszíni látogatást figyelembe véve, a 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott kritériumok tekintetében megállapítást nyert, hogy a Fülöp-szigeteki Polgári Repülési Hatóság kész és képes kezelni a repülésbiztonsági hiányosságokat, továbbá megfelelően képes végrehajtani – és ha szükséges – betartatni a vonatkozó nemzetközi repülésbiztonsági előírásokat, ideértve a Fülöp-szigeteki polgári repülési szabályokat is.
- (98) 2015. június 10-én a repülésbiztonsági bizottság meghallgatta a CAAP-t. Ebből az alkalomból három, releváns mintaként kiválasztott, Fülöp-szigeteken engedélyezett légi fuvarozót is meghallgattak (*Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* és *Cebgo Inc*, korábban *South East Asian Airlines (SEAir) Inc*).
- (99) A CAAP bemutatta a Bizottságnak a légiközlekedési előírások betartását ellenőrző szolgálatok jelenlegi felépítését, részleteket osztott meg a repülésbiztonság-felügyeleti feladatokkal megbízott meglévő munkaerővel kapcsolatban és felvázolt egy általános képet a Fülöp-szigeteken folytatott légiközlekedési tevékenységről. Jelentést tett arról, hogy 36 AOC-tulajdonos tartozik a felügyelete alá, és közülük kilenc számít nagyméretű légi járművek üzembentartójának. A CAAP összefoglalással is szolgált az általa 2015-re beütemezett felügyeleti munkáról azon három légi fuvarozó tekintetében, amelyek részt vettek a meghallgatáson. A CAAP kiemelte továbbá elkötelezettségét az iránt, hogy a Fülöp-szigetek illetékes hatóságaként folytatni fogja a folyamatos fejlesztések terén megkezdett utat.
- (100) Prezentációjában a CAAP összefoglalást nyújtott korrekciós intézkedési tervéről, tekintettel az uniós értékelőcsoportnak a helyszíni értékelő látogatása során tett észrevételeire. A bemutatott javító intézkedések magukban foglalnak bizonyos kiemelt ügyeket, például a CAAP ellenőrképzési programjának hatékonyabbá tételét, az információtechnológiai infrastruktúra tökéletesítését, az ellenőri készségek folyamatos bővítését és az az iránti elkötelezettséget, hogy a CAAP folyamatosan dolgozni fog a repülésbiztonság-felügyeleti előírásoknak való megfelelésen. Ezenkívül a CAAP konkrét részleteket is megosztott az infrastruktúrafejlesztéssel, többek között az állami futópálya-biztonsági programot érintő intézkedésekkel kapcsolatban.
- (101) Az *Air Philippines Corporation* részletesen ismertette szervezeti felépítését, légi jármű-flottáját érintő terveit és repülésbiztonsági menedzsmentrendszerének sajátosságait. Bemutatta a biztonsági előírásoknak való megfelelést biztosító szervezeti felépítését, repülésbiztonsági jelentéstételi és menedzsmentrendszerét és repülésadat-monitoring programját, ideértve a kockázatenyhítő intézkedések folyamatos nyomon követését. Az *Air Philippines Corporation* részletes tájékoztatást adott az általa bevezetett változáskezelési eljárásokról, valamint arról, miként alkalmazza a repülésbiztonsági garanciákat. Ezenkívül a légi fuvarozó bemutatta, milyen intézkedéseket hozott válaszként az uniós helyszíni értékelő látogatás során tett észrevételekre.
- (102) A *Cebgo Inc* részletesen bemutatta irányítási struktúráját, repülésbiztonsági menedzsmentrendszerét, baleset-megelőzési és repülésbiztonsági programját, repülésadat-kezelési programját, minőségbiztosítási programját, valamint légialkalmasság- és karbantartás-ellenőrzési programját. Az ismertett adatok magukban foglalták a légi fuvarozó 2015. évi repülésbiztonsági célkitűzéseit, valamint repülésbiztonsági jelentéstételi eljárásának bizonyítékait. A *Cebgo Inc* ismertette öt kiemelt repülésbiztonsági feladatát, és az azok teljesítése érdekében hozott intézkedéseit. A továbbiakban a légi fuvarozó összefoglalta, milyen intézkedéseket hozott az uniós helyszíni értékelő látogatás keretében feltárt hiányosságok pótlására.

- (103) Az *Air Asia Zest* részletesen bemutatta flottáját, szervezeti felépítését, valamint repülésbiztonsági és minőségbiztosítási szervezeti egységeit. Az ismertetett információk magukban foglalták a légi fuvarozó magas szintű repülésbiztonsági célkitűzéseit, repülésbiztonsági jelentéstételi eljárását és repülésiadat-elemző programját, valamint öt legfontosabbnak ítélt feladatát. Ezenkívül a légi fuvarozó összefoglalta, milyen intézkedéseket hozott az uniós helyszíni értékelő látogatás keretében feltárt hiányosságok pótlására.
- (104) Minden rendelkezésre álló adatot figyelembe véve, köztük az uniós helyszíni értékelő látogatás és a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatás eredményeit is, a Bizottság úgy látja, hogy a CAAP hosszú időn át folyamatosan képes volt javítani teljesítményén, és hogy ez a javulás tartós. A Bizottság azt is elismerte, hogy a CAAP esetében nincs hiány a folyamatos együttműködésre való készségben, valamint egyértelműen látszik, hogy a CAAP felismerte: folytatnia kell a fejlesztéseket, ha tovább kívánja javítani repülésbiztonság-felügyeleti és ellenőrzési eljárásait. Értékelése szerint a CAAP képes ellátni a Fülöp-szigeteken engedélyezett légi fuvarozók felügyeletével kapcsolatos feladatait. A repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatáson a CAAP kötelezettséget vállalt arra, hogy folytatja a Bizottsággal megkezdett, repülésbiztonsági szempontokkal kapcsolatos párbeszédet, és ezen belül – ha a Bizottság szükségesnek tartja – további találkozókra is részt vesz.
- (105) A Bizottság megállapította, hogy a Fülöp-szigeteken engedélyezett mindhárom légi fuvarozó, amelyeket releváns mintaként kiválasztva meghívtak a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatásra, kielégítő színvonalon adott tájékoztatást, és képes volt konkrét részletekkel szolgálni a járatüzemeltetésük biztonsága tekintetében. A Bizottság megítélése szerint kielégítő bizonyítékok állnak rendelkezésre a Fülöp-szigeteki Köztársaságban engedélyezett légi fuvarozók részéről az alkalmazandó nemzetközi repülésbiztonsági előírásoknak és ajánlott gyakorlatoknak való megfelelésre.
- (106) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók uniós listáját módosítani, és a 474/2006/EK bizottsági rendelet A. mellékletéből törölni a Fülöp-szigeteki Köztársaságban engedélyezett valamennyi légi fuvarozót.
- (107) A tagállamok továbbra is a 965/2012/EU rendelet szerinti fontossági sorrend figyelembevételével fogják földi ellenőrzéseknek alávetni a Fülöp-szigeteki légi fuvarozók valamennyi légi járművét, hogy meggyőződjenek a megfelelő biztonsági előírások tényleges 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 kénytelen hozni.

Az Oroszországi Föderáció légi fuvarozói

- (108) A Bizottság, az EASA és a tagállamok továbbra is szorosan figyelemmel követték az Oroszországi Föderációban engedélyezett és az Unióba járatokat működtető légi fuvarozók biztonsági teljesítményét, és ennek keretében a 965/2012/EU rendelet szerinti fontossági sorrend figyelembevételével végeztek földi ellenőrzéseket egyes orosz légi fuvarozók járművein.
- (109) 2015. március 23-án a Bizottság az EASA támogatásával találkozót szervezett az Orosz Szövetségi Légiközlekedési Ügynökség (FATA) képviselőivel. E találkozó célja a 2014. március 10. és 2015. március 9. közötti időszakban tartott SAFA földi ellenőrzések során az orosz légi fuvarozók által nyújtott repülésbiztonsági teljesítmény felülvizsgálata, valamint a különleges figyelmet igénylő esetek azonosítása volt. A találkozó alkalmával a FATA vállalta, hogy nyomon követ egyes meg nem felelési eseteket, melyek egyelőre nem kerültek kiigazításra, illetve hogy május végéig tájékoztatja a Bizottságot ezen ügyek állásáról.
- (110) A FATA arról értesítette a Bizottságot, hogy a SAFA-rendszer kiterjesztéséből adódóan nyomon követi az orosz légi fuvarozók SAFA-teljesítményét bizonyos harmadik országokban is. A FATA jelezte továbbá, hogy új repülésbiztonsági ellenőrt jelölt ki azon légi fuvarozókkal való tárgyalás folytatására, amelyeknél a SAFA-program szerinti ellenőrzéseket követően lezáratlan problémák vannak. A FATA kifejezte abbeli reményét, hogy ez a felügyeleti eljárás javítani fogja az üzemben tartók korrekciós intézkedéseinek gyorsaságát és minőségét. A FATA a továbbiakban tájékoztatta a Bizottságot a felelősségi körébe tartozó üzembentartási engedélyek legutóbbi felfüggesztéseiről és visszavonásairól.
- (111) A rendelkezésre álló információk alapján a Bizottság megállapította, hogy az orosz légügyi hatóságoknak vagy az Oroszországi Föderációban engedélyezett légi fuvarozók képviselőinek nem szükséges a repülésbiztonsági bizottság előtt megjelenniük.

- (112) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében szereplő közös kritériumok alapján tehát a jelenlegi állás szerint nem indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók uniós listáját módosítani, és arra az Oroszországi Föderációban engedélyezett légi fuvarozókat felvenni.
- (113) A tagállamok továbbra is a 965/2012/EU rendelet szerinti fontossági sorrend figyelembevételével fogják földi ellenőrzéseknek alávetni az oroszországi légi fuvarozók légi járműveit, hogy meggyőződjenek a megfelelő biztonsági előírások tényleges betartásáról.
- (114) Amennyiben az ellenőrzések eredményei arra utalnak, hogy a vonatkozó biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat merül fel, az oroszországi föderációbeli légi fuvarozókkal szemben a Bizottság kénytelen lehet a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelő intézkedéseket hozni.

Szudán légi fuvarozói

- (115) A Szudáni Polgári Repülési hatóság (SCAA) és a Bizottság közötti rendszeres kapcsolattartás alapján valószínűsíthető, hogy az SCAA szép haladást ért el a Szudánban engedélyezett légi fuvarozókkal kapcsolatos felügyeleti tevékenységben. Az SCAA arról értesítette a Bizottságot, hogy egyes légi fuvarozók jelentős előrelépést tettek a nemzetközi repülésbiztonsági előírások végrehajtása terén.
- (116) Az SCAA egyetért egy 2015. októberi uniós helyszíni értékelő látogatás tervével. Az értékelő látogatás tervezett célja az SCAA által nyújtott és egyéb begyűjtött kiegészítő információk hitelesítése annak érdekében, hogy megalapozott legyen a Szudánban engedélyezett légi fuvarozók tekintetében hozott esetleges döntés. Pillanatnyilag nem áll rendelkezésre elegendő információ ahhoz, hogy egy ilyen döntés megszülessen.
- (117) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében szereplő közös kritériumok alapján tehát a jelenlegi állás szerint nem indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók uniós listáját a szudáni légi fuvarozók tekintetében módosítani.

Thaiföld légi fuvarozói

- (118) 2015 januárjában az ICAO az egyetemes biztonságfelügyeleti ellenőrző program (USOAP) keretében teljes körű, folyamatos nyomkövetési megközelítésen alapuló (CMA) ellenőrzést végzett a Thaiföldi Királyságban. Ennek átfogó eredménye azt mutatja, hogy Thaiföldön a nemzetközi repülésbiztonsági előírások hatékony módon való végrehajtása messze elmarad a világ átlagától. Az ellenőrzés eredményei alapján az ICAO jelentős repülésbiztonsági problémaként azonosította az üzembentartók engedélyezését, ideértve a különleges üzembentartási eljárások engedélyezését is. A thaiföldi polgári repülési főigazgatóság (DCA) korrekciós intézkedési tervet nyújtott be az ICAO-hoz a hiányosságok kezelésére.
- (119) A DCA megkereste az Európai Uniót és az EASA-t, technikai segítséget kérve az ICAO által feltárt hiányosságok kezeléséhez. A Thaiföldet támogató 2015. áprilisi technikai segítségnyújtási missziót az EASA vezette; a következő hónapokban további technikai segítségnyújtásra és együttműködésre nyílik lehetőség.
- (120) Az ICAO-ellenőrzés eredményei és a technikai segítségnyújtási misszió ajánlásai alapján a thaiföldi DCA és a *Thai Airways International* légi fuvarozó meghívást kapott egy brüsszeli technikai egyeztetésre annak érdekében, hogy további információkat bocsássonak rendelkezésre a DCA által hozott rövid, közép- és hosszú távú korrekciós intézkedésekről. A thaiföldi DCA és a *Thai Airways International* örömmel fogadták a meghívást, és még az ülést megelőzően átlátható formában ismertettek minden kért adatot.
- (121) A 2015. június 3-án tartott technikai egyeztetésen mind a DCA, mind pedig a *Thai Airways International* egyértelműen késznek mutatkozott az együttműködésre, és rendelkezésre bocsátottak minden lehetséges információt. A DCA hangsúlyozta, hogy a thaiföldi kormányzat nagyon is tudatában van a polgári repülésbiztonság fontosságának és minden szükséges eszközzel támogatja a thaiföldi DCA repülésbiztonság-felügyeleti rendszerének fejlesztését; ennek érdekében a DCA hamarosan újjászerveződik, Thaiföldi Polgári Repülési Hatóság néven és jelentősen megnövelt költségvetéssel.

- (122) A *Thai Airways International* átlátható formában ismertette repülésbiztonsági és minőségbiztosítási rendszerét. A légi fuvarozó bebizonyította, hogy képes a nemzetközi repülésbiztonsági előírásoknak való megfelelés kellő szintű biztosítására.
- (123) A Bizottság véleménye szerint a repülésbiztonsági adatok nem indokolnak olyan döntést, mely szerint működési tilalom vagy működési korlátozás alá kellene vonni a Thaiföldön engedélyezett légi fuvarozókat. Ugyanakkor a Bizottság úgy véli, hogy továbbra is szorosan nyomon kell követni a helyzet alakulását.
- (124) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében szereplő közös kritériumok alapján tehát a jelenlegi állás szerint nem indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók uniós listáját a thaiföldi légi fuvarozók tekintetében módosítani.
- (125) A tagállamok továbbra is a 965/2012/EU rendelet szerinti fontossági sorrend figyelembevételével fogják földi ellenőrzéseknek alávetni a Thaiföldön bejegyzett légi fuvarozók járműveit, hogy meggyőződjenek a megfelelő biztonsági előírások tényleges betartásáról.
- (126) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat merül fel, a Bizottság kénytelen lehet a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelő további intézkedéseket hozni.

Jemen légi fuvarozói

- (127) 2015. április 10-én kelt levelében a Bizottság felvilágosítást kért a Jemeni Polgári Repülési és Meteorológiai Hatóságtól (CAMA) arra nézve, hogy a Jemenben tapasztalható romló biztonsági helyzet hatással van-e a CAMA azon képességére, hogy repülésbiztonsági felügyeletet gyakoroljon a Jemenben engedélyezett légi fuvarozók felett.
- (128) 2015. május 18-án a *Yemen Airways* („*Yemenia*”) légi fuvarozó jelentette a Bizottságnak, hogy a jemeni helyzet súlyosbodása miatt 2015. március végén felfüggesztette tevékenységét. Ezenkívül a *Yemenia* jelentésében az is szerepelt, hogy a légi fuvarozó több, Jemen területén kívüli helyszínen tárolja járműveit. 2015. június 1-jei levelében a CAMA arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a *Yemenia* légi járművei már nincsenek Jemenben, és hogy a CAMA repülésbiztonsági feladatai tekintetében együtt kíván működni azon államok légügyi hatóságaival, amelyekben az említett légi járműveket jelenleg tárolják. Ugyanebben a levelében a CAMA rámutatott, hogy a jemeni biztonsági helyzet súlyossága miatt az országban pillanatnyilag csekély a légiforgalmi aktivitás.
- (129) A CAMA-tól és a *Yemenia* légi fuvarozótól kapott információk alapján a Bizottság azt a következtetést vonta le, hogy miközben a helyzet alakulását szorosan figyelemmel kell követni, nem áll rendelkezésre elégséges bizonyíték azon döntés alátámasztására, hogy a Jemenben engedélyezett légi fuvarozókat jelenleg működési tilalom alá kell vonni.
- (130) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében szereplő közös kritériumok alapján tehát a jelenlegi állás szerint nem indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók uniós listáját a jemeni légi fuvarozók tekintetében módosítani.
- (131) A tagállamok továbbra is a 965/2012/EU rendelet szerinti fontossági sorrend figyelembevételével fogják földi ellenőrzéseknek alávetni a Jemenben engedélyezett légi fuvarozók járműveit, hogy meggyőződjenek a megfelelő biztonsági előírások tényleges betartásáról.

Zambia légi fuvarozói

- (132) 2015. február 25-én technikai ülésre került sor a Zambiai Polgári Repülési Hatóság (ZCAA) magas rangú képviselőinek, valamint a Bizottság, az EASA és a tagállamok képviselőinek részvételével. A ZCAA átfogó és világos összefoglalást adott az elmúlt év során tett azon lépésekről, amelyek a ZCAA fejlesztésére, a ZCAA személyzetének toborzására, a zambiai polgári légiközlekedési szabályozás kidolgozására és a légi fuvarozók felügyeletének javítására irányultak.

- (133) A jelek szerint a ZCAA jelentős lépéseket tett számos ICAO-megállapítás orvoslása felé, valamint azért, hogy lerakja a zambiai polgári repülésbiztonság-felügyeleti rendszer továbbfejlődésének szilárd alapjait. Ugyanakkor az ICAO nyolc kritikai eleme többségének tekintetében, melyek együttesen képezik a polgári repülésbiztonság-felügyeleti rendszert, még komoly munka vár elvégzésre.
- (134) A ZCAA jelezte, hogy tovább fog dolgozni a nemzetközi repülésbiztonsági előírások végrehajtásán. A Bizottság további értékeléseket kíván végezni annak feltérképezésére, hogy megvalósítható lesz-e az Unió képviselőinek helyszíni értékelő látogatása a nemzetközi repülésbiztonsági előírások végrehajtásának ellenőrzése céljából.
- (135) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében szereplő közös kritériumok alapján tehát a jelenlegi állás szerint nem indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók uniós listáját a zambiai légi fuvarozók tekintetében módosítani.

Záró megállapítások

- (136) Az uniós listán jelenleg szereplő többi légi fuvarozó tekintetében a Bizottság ellenőrizte, hogy helyénvaló-e frissíteni a listát, és arra a következtetésre jutott, hogy erre nincs szükség. A 2111/2005/EK rendelet mellékletében szereplő közös kritériumok alapján tehát a jelenlegi állás szerint nem indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók uniós listáját a szóban forgó légi fuvarozók tekintetében módosítani.
- (137) A 2111/2005/EK rendelet 8. cikkének (2) bekezdése rögzíti, hogy a biztonságot érintő következmények miatt gyors döntéshozatalra van szükség, és adott esetben sürgősségi eljárás is igénybe vehető. Ezért az érzékeny információk védelme és a kereskedelmi hatás minimalizálása érdekében fontos, hogy az Unión belül működési tilalom vagy korlátozás alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának módosítására vonatkozó bizottsági határozatokat az Európai Unió Hivatalos Lapjában kihirdessék és azok a kihirdetést követő napon hatályba lépjenek.
- (138) A 474/2006/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (139) 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

E rendelet az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon lép hatályba.

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

Kelt Brüsszelben, 2015. június 25-én.

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

A. MELLÉKLET

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

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

⁽¹⁾ Az A. mellékletben felsorolt légi fuvarozók számára engedélyezhető, hogy forgalmi jogokat gyakoroljanak, abban az esetben, ha ezt működési tilalom alá nem eső fuvarozó légi járművének teljes bérlete (wet leasing) révén teszik, feltéve, hogy teljesülnek a vonatkozó biztonsági előírások.

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
HELLANG	010	Nem ismert	Angolai Köztársaság
HELMALONGO	AO 005-01/11	Nem ismert	Angolai Köztársaság
MAVEWA	016	Nem ismert	Angolai Köztársaság
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Angolai Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Beninben felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Benini Köztársaság
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Benini Köztársaság
AFRICA AIRWAYS	Nem ismert	AFF	Benini Köztársaság
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Nem ismert	Benini Köztársaság
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	BGL	Benini Köztársaság
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Benini Köztársaság
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	Benini Köztársaság
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/ DEA/SCS	BNR	Benini Köztársaság
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Benini Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kongói Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Kongói Köztársaság
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Kongói Köztársaság
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Nem ismert	Kongói Köztársaság
EMERAUDE	RAC06-008	Nem ismert	Kongói Köztársaság
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Kongói Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongói Köztársaság
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Nem ismert	Kongói Köztársaság
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Nem ismert	Kongói Köztársaság
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Kongói Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kongói Demokratikus Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Kongói Demokratikus Köztársaság
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Kongói Demokratikus Köztársaság
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Kongói Demokratikus Köztársaság
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Dzsibuti-ban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Dzsibuti
DAALLO AIRLINES	Nem ismert	DAO	Dzsibuti
A szabályozási felügyeletért Egyenlítői-Guineában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Egyenlítői-Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Egyenlítői-Guinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Nem ismert	Egyenlítői-Guinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Nem ismert	Egyenlítői-Guinea
TANGO AIRWAYS	Nem ismert	Nem ismert	Egyenlítői-Guinea

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
A szabályozási felügyeletért Eritreában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
A szabályozási felügyeletért a Gaboni Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó (a B. mellékletbe felvett Afrijet és SN2AG kivételével), beleértve a következőket:			Gaboni Köztársaság
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Gaboni Köztársaság
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gaboni Köztársaság
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gaboni Köztársaság
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gaboni Köztársaság
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gaboni Köztársaság
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Nem ismert	Gaboni Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Indonéziában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó (a Garuda Indonesia, az Airfast Indonesia, az Ekspres Transportasi Antarbenua és az Indonesia Air Asia kivételével), beleértve a következőket:			Indonéz Köztársaság
AIR BORN INDONESIA	135-055	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Indonéz Köztársaság
ASCO NUSA AIR	135-022	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Indonéz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Indonéz Köztársaság
BATIK AIR	121-050	BTK	Indonéz Köztársaság
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Indonéz Köztársaság
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonéz Köztársaság
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Indonéz Köztársaság
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonéz Köztársaság
EASTINDO	135-038	ESD	Indonéz Köztársaság
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonéz Köztársaság
HEAVY LIFT	135-042	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Indonéz Köztársaság
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Indonéz Köztársaság
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Indonéz Köztársaság
KAL STAR	121-037	KLS	Indonéz Köztársaság
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonéz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
KOMALA INDONESIA	135-051	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Indonéz Köztársaság
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonéz Köztársaság
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Indonéz Köztársaság
MARTABUANA ABADION	135-049	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
MIMIKA AIR	135-007	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
MY INDO AIRLINES	121-042	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
NAM AIR	121-058	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Indonéz Köztársaság
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Indonéz Köztársaság
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonéz Köztársaság
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
PURA WISATA BARUNA	135-025	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonéz Köztársaság
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
SMAC	135-015	SMC	Indonéz Köztársaság
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonéz Köztársaság
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Indonéz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságg kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
SURYA AIR	135-046	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Indonéz Köztársaság
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Indonéz Köztársaság
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonéz Köztársaság
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Indonéz Köztársaság
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Indonéz Köztársaság
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonéz Köztársaság
UNINDO	135-040	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonéz Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Kazahsztánban felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó (a B. mellékletbe felvett Air Astana kivételével), beleértve a következőket:			Kazah Köztársaság
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Kazah Köztársaság
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Kazah Köztársaság
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Kazah Köztársaság
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Kazah Köztársaság
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Kazah Köztársaság
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Kazah Köztársaság
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Kazah Köztársaság
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Kazah Köztársaság
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Kazah Köztársaság
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Kazah Köztársaság
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Kazah Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Kazah Köztársaság
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Kazah Köztársaság
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Kazah Köztársaság
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Kazah Köztársaság
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Kazah Köztársaság
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Kazah Köztársaság
SCAT	KZ-01/004	VSV	Kazah Köztársaság
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Kazah Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kirgiz Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Kirgiz Köztársaság
AIR BISHKEK (korábban EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgiz Köztársaság
AIR MANAS	17	MBB	Kirgiz Köztársaság
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgiz Köztársaság
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgiz Köztársaság
HELI SKY	47	HAC	Kirgiz Köztársaság
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgiz Köztársaság
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgiz Köztársaság
S GROUP INTERNATIONAL (korábban S GROUP AVIATION)	45	IND	Kirgiz Köztársaság
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirgiz Köztársaság
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgiz Köztársaság
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgiz Köztársaság
TEZ JET	46	TEZ	Kirgiz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
VALOR AIR	07	VAC	Kirgiz Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Libériában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó			Libéria
A szabályozási felügyeletért Líbiában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Líbia
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Líbia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Líbia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Líbia
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Líbia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Líbia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Líbia
PETRO AIR	025/08	PEO	Líbia
A szabályozási felügyeletért a Mozambiki Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Mozambiki Köztársaság
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Nem ismert	Mozambiki Köztársaság
CFM – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Nem ismert	Mozambiki Köztársaság
COA – COASTAL AVIATION	MOZ-15	Nem ismert	Mozambiki Köztársaság
CPY – CROPSPRAYERS	MOZ-06	Nem ismert	Mozambiki Köztársaság
CRA – CR AVIATION LDA	MOZ-14	Nem ismert	Mozambiki Köztársaság
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Nem ismert	Mozambiki Köztársaság
ETA – EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Nem ismert	Mozambiki Köztársaság
HCP – HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Nem ismert	Mozambiki Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
KAY – KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Mozambiki Köztársaság
LAM – LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Mozambiki Köztársaság
MAKOND, LDA	MOZ-20	Nem ismert	Mozambiki Köztársaság
MEX – MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Mozambiki Köztársaság
OHI – OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Nem ismert	Mozambiki Köztársaság
SAF – SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Nem ismert	Mozambiki Köztársaság
SAM – SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Nem ismert	Mozambiki Köztársaság
TTA – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Mozambiki Köztársaság
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Nem ismert	Mozambiki Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Nepálban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Nepáli Köztársaság
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepáli Köztársaság
FISHTAIL AIR	017/2001	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
GOMA AIR	064/2010	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
MAKALU AIR	057A/2009	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepáli Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepáli Köztársaság
SIMRIK AIR	034/2000	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepáli Köztársaság
SITA AIR	033/2000	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
TARA AIR	053/2009	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepáli Köztársaság
A szabályozási felügyeletért São Tomé és Príncipeben felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			São Tomé és Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé és Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé és Príncipe
A szabályozási felügyeletért Sierra Leonében felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	NEM ISMERT	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	NEM ISMERT	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	NEM ISMERT	Nem ismert	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	NEM ISMERT	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	NEM ISMERT	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	NEM ISMERT	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	NEM ISMERT	Nem ismert	Sierra Leone
A szabályozási felügyeletért Szudánban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Szudáni Köztársaság
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Szudáni Köztársaság
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Szudáni Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
BADER AIRLINES	35	BDR	Szudáni Köztársaság
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Szudáni Köztársaság
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Szudáni Köztársaság
DOVE AIRLINES	52	DOV	Szudáni Köztársaság
ELIDINER AVIATION	8	DND	Szudáni Köztársaság
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Szudáni Köztársaság
GREEN FLAG AVIATION	17	Nem ismert	Szudáni Köztársaság
HELEJETIC AIR	57	HJT	Szudáni Köztársaság
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Szudáni Köztársaság
KUSH AVIATION	60	KUH	Szudáni Köztársaság
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Szudáni Köztársaság
MID AIRLINES	25	NYL	Szudáni Köztársaság
NOVA AIRLINES	46	NOV	Szudáni Köztársaság
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Szudáni Köztársaság
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Szudáni Köztársaság
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Szudáni Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Zambiában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

B. MELLÉKLET

AZON LÉGI FUVAROZÓK JEGYZÉKE, AMELYEK MŰKÖDÉSI KORLÁTOZÁS ALÁ ESNEK AZ UNIÓBAN ⁽¹⁾

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam	A korlátozás alá eső légi jármű típusa	A korlátozás alá eső légi jármű lajstromjele és – ha ismert – gyártási sorszáma	Lajstromozó állam
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolai Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 6 Boeing B777 típusú és 4 Boeing B737-700 típusú légi jármű.	A teljes flotta, kivéve: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Angolai Köztársaság
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0475-13	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, az üzemeltetési engedélyeken feltüntetettek szerint; a Boeing B757 flotta, az üzemeltetési engedélyeken feltüntetettek szerint; az Airbus A319/320/321 flotta, az üzemeltetési engedélyeken feltüntetettek szerint.	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 BUSINESS SERVICE ⁽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
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gaboni Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 1 Challenger CL-601 típusú légi jármű, 1 HS-125-800 típusú légi jármű.	A teljes flotta, kivéve: TR-AAG, ZS-AFG.	Gaboni Köztársaság; Dél-afrikai Köztársaság
IRAN AIR ⁽³⁾	FS100	IRA	Iráni Iszlám Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 14 Airbus A300 típusú légi jármű, 8 Airbus A310 típusú légi jármű, 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

⁽¹⁾ A B. mellékletben felsorolt légi fuvarozók számára engedélyezhető, hogy forgalmi jogokat gyakoroljanak, abban az esetben, ha ezt működési tilalom alá nem eső fuvarozó légi járművének teljes bérlete (wet leasing) révén teszik, feltéve, hogy teljesülnek a vonatkozó biztonsági előírások.

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam	A korlátozás alá eső légi jármű típusa	A korlátozás alá eső légi jármű lajstromjele és – ha ismert – gyártási sorszáma	Lajstromozó állam
AIR 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: a Boeing B737 típusú légi járművek, az ATR 72/42 típusú légi járművek és 3 DHC 6-300 típusú légi jármű.	A teljes flotta, kivéve: a Boeing B737 flotta az üzemeltetési engedélyekben feltüntetettek szerint, az ATR 72/42 flotta az üzemeltetési engedélyekben feltüntetettek szerint, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Madagaszkári Köztársaság

- (1) Az Air Astana csak a külön megnevezett légi járműtípusokat veheti igénybe, feltéve, hogy a lajstromozó állam Aruba, és az üzemeltetési 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) Az Iran Air az Európai Unióban az 590/2010/EU rendelet (HL L 170., 2010.7.6., 15. o.) (69) preambulumbekzdésében említett feltételek betartása mellett üzemeltethet egyes meghatározott légi járműveket.