

A BIZOTTSÁG (EU) 2016/2214 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2016. december 8.)****a 474/2006/EK rendeletnek az Unióban működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listája tekintetében történő módosításáról****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

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

mivel:

- (1) A 474/2006/EK bizottsági rendelet ⁽²⁾ létrehozta az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. fejezetében említett listáját.
- (2) A 2111/2005/EK rendelet 4. cikke ⁽³⁾ bekezdésének megfelelően egyes tagállamok és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) a lista frissítése szempontjából releváns információkat juttattak el a Bizottsághoz. Harmadik országok és nemzetközi szervezetek szintén szolgáltak releváns információkkal. Ezek alapján a lista frissítésre szorult.
- (3) A Bizottság közvetlenül vagy a szabályozási felügyeletért felelős hatóságokon keresztül értesítette az összes érintett légi fuvarozót azon főbb tényekről és megfontolásokról, amelyek alapján döntés születhet az Unión belüli működési tilalom rájuk való alkalmazására vagy a listán szereplő légi fuvarozó kapcsán alkalmazott működési tilalom feltételeinek módosítására.
- (4) A Bizottság az érintett légi fuvarozóknak lehetőséget biztosított arra, hogy betekintsenek a tagállamok által átadott dokumentumokba, írásbeli észrevételeket nyújtsanak be, és szóbeli beszámolót tartsanak a Bizottságnak és a 3922/1991/EGK tanácsi rendelettel ⁽³⁾ létrehozott bizottságnak (a továbbiakban: Repülésbiztonsági Bizottság).
- (5) A Bizottság tájékoztatta a Repülésbiztonsági Bizottságot a 2111/2005/EK rendelet és a 473/2006/EK bizottsági rendelet ⁽⁴⁾ keretében megnyitott, Afganisztán, Benin, India, Indonézia, Irán, Kazahsztán, a Kirgiz Köztársaság, Líbia, Mozambik és Thaiföld illetékes hatóságaival és légi fuvarozóival folyamatban lévő közös konzultációkról. A Bizottság emellett Kamerun, a Kongói Demokratikus Köztársaság, a Dominikai Köztársaság, Irak, Libanon, Nepál, a Fülöp-szigetek és Szudán repülésbiztonsági helyzetéről, valamint az Oroszországi Föderációval folytatott technikai egyeztetés fejleményeiről is tájékoztatta a Repülésbiztonsági Bizottságot.
- (6) Az EASA beszámolt a Bizottságnak és a Repülésbiztonsági Bizottságnak a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által az egyetemes biztonságfelügyeleti ellenőrző programja keretében végzett ellenőrzésekről készült vizsgálati jelentések elemzésének eredményeiről. Ezzel összefüggésben a tagállamok felkérést kaptak arra, hogy kiemelten kezeljék az olyan államokban engedélyezett légi fuvarozók földi ellenőrzését, amelyek esetében az ICAO jelentős biztonsági problémákat (SSC) tárt fel, vagy amelyek biztonságfelügyeleti rendszerének vonatkozásában az EASA jelentős hiányosságokat állapított meg. Emellett a Bizottság által a 2111/2005/EK rendelet alapján végzett konzultációkon túlmenően a kiemelt földi ellenőrzések további információkkal szolgálnak majd az említett államokban engedélyezett légi fuvarozók biztonsági teljesítményével kapcsolatban.

⁽¹⁾ HL L 344., 2005.12.27., 15. o.

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

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

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

- (7) Az EASA a külföldi légi járművek biztonsági értékelésére szolgáló program (SAFA) keretében végzett, a 965/2012/EU bizottsági rendelet⁽¹⁾ szerinti földi ellenőrzések elemzésének eredményeiről is beszámolt a Bizottságnak és a Repülésbiztonsági Bizottságnak.
- (8) Az EASA tájékoztatta továbbá a Bizottságot és a Repülésbiztonsági Bizottságot a 2111/2005/EK rendelet szerinti intézkedések vagy ellenőrzések által érintett államokban végrehajtott technikai segítségnyújtási projektekről. Tájékoztatást adott a tervekről, valamint a polgári repülési hatóságok igazgatási és műszaki képességének javítását célzó további technikai segítségnyújtás, illetve további együttműködés iránti kérelmekről, amelyek célja a hatályos nemzetközi polgári repülési előírások be nem tartásának kiküszöbölése. A tagállamok felkérését kaptak arra, hogy ezekre a kérelmekre a Bizottsággal és az EASA-val egyeztetve kétoldalú alapon reagáljanak. E tekintetben a Bizottság hangsúlyozta, mennyire hasznos tájékoztatni a nemzetközi légiközlekedési közösséget – különösen az ICAO SCAN (Safety Collaborative Assistance Network) adatbázisán keresztül – az Unió és tagállamai által biztosított technikai segítségnyújtásról, amely világszerte szolgálja a repülésbiztonság javítását.
- (9) Az Eurocontrol beszámolt a Bizottságnak és a Repülésbiztonsági Bizottságnak a SAFA riasztórendszer státusával kapcsolatos új fejleményekről és a tilalom alá eső légi fuvarozókra vonatkozó figyelmeztető jelzések legfrissebb statisztikáiról.

Uniós légi fuvarozók

- (10) Az uniós légi fuvarozók légi 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 végrehajtott intézkedéseket hozott, amelyekről tájékoztatták a Bizottságot és a Repülésbiztonsági Bizottságot. Görögország az *Olympus Airways* tekintetében meghozott intézkedésekről tájékoztatta a Bizottságot és a Repülésbiztonsági Bizottságot.
- (11) A tagállamok megerősítették, hogy készen állnak a szükséges módon 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.

Afganisztán légi fuvarozói

- (12) 2016. január 10-én kelt levelében az Afgán Iszlám Köztársaság Polgári Repülési Hatósága (ACAA) tájékoztatta a Bizottságot az előrelépésekről az afgán légi közlekedési törvények, az afgán polgári repülés szabályozása, az ACAA szervezése (ideértve felügyelők felvételét és képzését), a légi fuvarozók engedélyezési eljárása, a 2014-ben és 2015-ben Afganisztánban engedélyezett légi fuvarozókra vonatkozó repülésbiztonsági felügyeleti intézkedések, a bejelentett légi közlekedési események és a közelmúltban bekövetkezett balesetekre vonatkozó vizsgálatok területén.
- (13) Az információ alapján elmondható, hogy valóban létrehoztak egy alapvető biztonságfelügyeleti rendszert Afganisztánban, de további lépésekre van szükség a nemzetközi polgári repülés biztonsági előírásainak végrehajtása tekintetében. Az ACAA által szolgáltatott repülésbiztonsági felügyeletre vonatkozó információk nem kielégítő mélységűek. Az ACAA bemutatta, hogy vizsgálatai és ellenőrzései során megállapításokat és észrevételeket tesz, de nem nyújtott be bizonyítékot a felmerült problémák rendezését illetően, többek között okfeltáró elemzés és annak légi fuvarozók általi megfelelő nyomon követése révén.
- (14) Az ACAA megállapítása szerint a *Pamir Airlines* légi fuvarozó már nem rendelkezik üzemeltetési engedéllyel, illetve az *Afghan Jet International Airlines* (AOC 008), és az *East Horizon Airlines* (AOC 1013) személyszállító légi fuvarozók ACAA általi engedélyezése megtörtént. Az ACAA nem nyújtott be ugyanakkor bizonyítékot arra nézve, hogy e két légi fuvarozó biztonsági felügyelete megfelel a nemzetközi biztonsági előírásoknak.
- (15) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján tehát megállapítást nyert, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját a *Pamir Airlines* légi fuvarozónak a 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből való törlésével, továbbá az *Afghan Jet International Airlines* és *East Horizon Airlines* légi fuvarozóknak a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe történő felvételével módosítani kell.

⁽¹⁾ A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemen 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.).

Benin légi fuvarozói

- (16) 2016. július 20-án kelt levelében a benini Polgári Légiközlekedési Hatóság (benini ANAC) arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy az elmúlt évben az *Aero Benin*, *Benin Golf Air*, *Cotair*, *Royal Air Limited*, *Trans Air Benin*, *Alafia Jet*, *Benin Littoral Airways* és *Africa Airways* légi fuvarozók üzemeltetési engedélyre visszavonásra kerültek.
- (17) 2016. november 18-án kelt levelében a benini ANAC arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a legutóbbi Bizottság felé megtett beszámolója óta egy új légi fuvarozó, az *Air Taxi Benin* (AOC No. BEN 004 ATB-5) került engedélyezésre. Ugyanakkor a benini ANAC nem szolgáltatott bizonyítékot annak alátámasztására, hogy ezen légi fuvarozó biztonságfelügyelete a nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelően biztosított.
- (18) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján tehát megállapítást nyert, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját indokolt módosítani, és a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe fel kell venni az *Air Taxi Benin* légi fuvarozót, továbbá ezen mellékletből az *Aero Benin*, *Benin Golf Air*, *Cotair*, *Royal Air Limited*, *Trans Air Benin*, *Alafia Jet*, *Benin Littoral Airways* és *Africa Airways* légi fuvarozókat törölni kell.

India légi fuvarozói

- (19) 2016. november 8-án technikai konzultációra került sor a Bizottság, az EASA, egy tagállam és India Polgári Légiközlekedési Igazgatósága (indiai DGCA), valamint az Indiában engedélyezett *Air India* légi fuvarozó képviselőinek részvételével. Az indiai DGCA már korábban megegyezett a Bizottsággal a 473/2006/EK rendelet 3. cikke (2) bekezdésének megfelelően a technikai konzultáció folytatásáról az általa engedélyezett légi fuvarozók tekintetében fennálló engedélyezési és felügyeleti kötelezettségei megvitatása érdekében.
- (20) A konzultáció során az indiai DGCA-tól származó információk, többek között annak földi ellenőrzéseket végző külön részlegének elemzésének bemutatására került sor az indiai légi fuvarozók – köztük az *Air India* – SAFA-program keretében nyújtott teljesítményére vonatkozóan. Pontosabban az indiai DGCA beszámolt az *Air India*-val és más, Indiában engedélyezett légi fuvarozókkal folytatott, az engedélyezési és felügyeleti kötelezettségekkel kapcsolatos együttműködésének részleteiről. E tekintetben az indiai DGCA adatokat szolgáltatott felügyeleti tevékenységére vonatkozóan, mely a 2015-ös és 2016-os évre vonatkozó adatok összefoglalóját is tartalmazta. Az indiai DGCA az adatbázis-kezelésének fejlesztésével kapcsolatos új fejleményekről is beszámolt.
- (21) Az *Air India* további részleteket osztott meg a SAFA-menedzsmentprogramjára, különösen a visszatérő SAFA trendekkel kapcsolatos információk kezelésére vonatkozóan. A biztonsági menedzsment és a minőségirányítási rendszer tekintetében az *Air India* jelentést tett a belső üléseiről, szervezeti felépítéséről, a repülésbiztonsági információk terjesztésének módszereiről, illetve a belső és külső érdekelttel kapcsolatokról.
- (22) A konzultációk során a Bizottság megismételte az indiai DGCA számára támasztott engedélyezési és felügyeleti kötelezettségek számos elemét. Figyelembe véve az indiai DGCA biztonsági előírásokra vonatkozó átlátható információszolgáltatási eljárását is, továbbra is szükség van az indiai DGCA proaktív megközelítésére az engedélyezésre és felügyeletre – ideértve a repülésbiztonsági felügyelet és annak eredményeinek nyomon követését és ellenőrzését – vonatkozó belső eljárások további fejlesztése érdekében.
- (23) Az *Air India* vonatkozásában, tekintettel az *Air India* által szolgáltatott információk részletességére és az információszolgáltatás átlátható módjára, a Bizottság megerősítette álláspontját, miszerint a SAFA-program keretében történő fenntartható javulásnak továbbra is központi szerepet kell kapnia.
- (24) A Bizottság tudomásul veszi az indiai DGCA és az *Air India* által adott tájékoztatást. Valamennyi jelenleg rendelkezésre álló információ – ideértve a 2016. november 8-i technikai megbeszélésen az indiai DGCA és az *Air India* által közölt részletes információkat, valamint az EASA által számos engedélyezett indiai légi fuvarozók, köztük az *Air India* számára a 452/2014/EU bizottsági rendeletnek⁽¹⁾ megfelelően megadott harmadik országbeli üzemeltetői engedély (TCO) – alapján megállapítást nyert, hogy jelenleg nem indokolt működési tilalom vagy működési korlátozás alá vonni az Indiában engedélyezett légi fuvarozókat.

(1) A Bizottság 452/2014/EU rendelete (2014. április 29.) a harmadik országbeli üzemeltetők légiközlekedési tevékenységére vonatkozó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről (HL L 133., 2014.5.6., 12. o.).

- (25) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján tehát megállapítást nyert, hogy a jelenlegi állás szerint nem indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját indiai légi fuvarozók felvételével módosítani.
- (26) A Bizottság a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdésében foglalt rendelkezések értelmében folytatni kívánja a hivatalos konzultációt az indiai DGCA-val annak érdekében, hogy folyamatos párbeszédet tudjon folytatni az indiai DGCA és az Indiában engedélyezett légi fuvarozók, köztük az *Air India* által elfogadott biztonsági intézkedésekre vonatkozóan.
- (27) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint elsőbbséget adva az Indiában engedélyezett légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseknek – továbbra is ellenőrizniük kell a vonatkozó biztonsági előírások tényleges betartását.
- (28) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat merül fel, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedések meghozatalára kényszerülhet.

Indonézia légi fuvarozói

- (29) Az Indonézia Polgári Légiközlekedési Igazgatóságával (indonéz DGCA) folytatott konzultációknak továbbra is az indonéz DGCA által az indonéz repülésbiztonsági felügyeleti rendszer nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelő szintre hozása területén elért előrelépéseinek nyomán követése a célja. Ennek keretében az indonéz DGCA 2016. november 15-én további tájékoztatást tartalmazó levelet küldött a Bizottság számára.
- (30) A levélben többek között az Amerikai Egyesült Államok Szövetségi Légi Közlekedési Hivatalának (a továbbiakban: FAA) azon 2016. augusztus 15-i döntéséről is tájékoztatást adott, mely szerint Indonézia besorolását a FAA nemzetközi repülésbiztonsági értékelése során 1-es kategóriára javította. Az indonéz DGCA bízik abban, hogy 2017-ben az elért eredmények ellenőrzése céljából ICAO-koordinált hitelesítési misszióra kerül sor. Az indonéz DGCA által szolgáltatott információk bizottsági értékelése alapján elmondható, hogy a nemzetközi biztonsági előírások átültetése továbbra is alacsony szintű, és az indonéz DGCA-nak további lépéseket kell tennie a korrekciós intézkedések átvétele érdekében.
- (31) A levelében az indonéz DGCA arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a legutóbbi beszámolója óta az alábbi négy új légi fuvarozó engedélyezésére került sor: A *Tri M.G. Intra Asia Airlines* részére 2015. november 11-én az AOC No 135-037 sz. engedély, Az *AMA* részére 2015. december 29-én az AOC No 135-054 sz. engedély, A *PT. Indo Star Aviation* részére 2016. június 29-én a AOC No 135-057 sz. engedély és a *Spirit Aviation Sentosa* részére 2016. március 7-én a AOC No 135-058 sz. engedély kiadására került sor. Ugyanakkor az indonéz DGCA nem szolgáltatott bizonyítékot annak alátámasztására, hogy ezen légi fuvarozók biztonságfelügyelete a nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelően biztosított.
- (32) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát megállapítást nyert, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listáját indokolt módosítani, és a 474/2006/EK bizottsági rendelet A. mellékletébe fel kell venni *Tri M.G. Intra Asia Airlines*, *AMA*, *Indo Star Aviation* és *Spirit Aviation Sentosa* légi fuvarozókat.
- (33) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint elsőbbséget adva az Indonéziában engedélyezett légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseknek – továbbra is ellenőrizniük kell a megfelelő biztonsági előírások tényleges betartását.

Irán légi fuvarozói

- (34) 2014. október 8 és 2015. december 16 között az EASA öt alkalommal hívta fel levélben az Iráni Iszlám Köztársaság Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetét (CAO-IRI) figyelmét az *Iran Aseman Airlines* SAFA program keretében végzett földi ellenőrzések eredményeire vonatkozó biztonsági problémákra. A SAFA-adatok az *Iran Aseman Airlines* biztonsági teljesítményét befolyásoló megállapítások jelentős számát támasztották alá.
- (35) 2014. október 15-én az *Iran Aseman Airlines* légi fuvarozó benyújtotta a TCO-engedély iránti kérelmét az EASA-hoz. Az EASA a 452/2014/EU bizottsági rendeletnek megfelelően megvizsgálta a kérelmet.

- (36) Az *Iran Aseman Airlines* TCO-engedély kiadásához végzett biztonsági értékelése során az EASA alapvető aggályokat fogalmazott meg azzal összefüggésben, hogy az *Iran Aseman Airlines* nem tudta bizonyítani az alkalmazandó követelményeknek való megfelelést. Az EASA ezért azt a következtetést vonta le, hogy a további értékelés nem vezetne engedély kiadásához az *Iran Aseman Airlines* számára, hiszen az nem felel meg az 452/2014/EU bizottsági rendelet alkalmazandó követelményeinek. Ennek megfelelően a biztonsági előírások alapján 2016. augusztus 3-án az EASA elutasította a kérelmet.
- (37) 2016. november 8-án a Bizottság információszolgáltatásra kérte fel a CAO-IRI-t az *Iran Aseman Airlines* TCO-engedély iránti kérelmének elutasítását követően hozott intézkedésekre vonatkozóan. Mivel a biztonsági aggályok továbbra is fennálltak, a CAO-IRI és az *Iran Aseman Airlines* 2016. november 22-én a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően lehetőséget kaptak arra, hogy álláspontjukat előadják a repülésbiztonsági bizottság előtt.
- (38) Ennek keretében a CAO-IRI tájékoztatta a Bizottságot és a Repülésbiztonsági Bizottságot szervezetének kialakításáról, új szabályzatok elfogadásáról, valamint az Iránban engedélyezett légi fuvarozókra és különösen az *Iran Aseman Airlines*-ra vonatkozó megállapításokra válaszként hozott repülésbiztonsági felügyeleti és végrehajtási intézkedésekről. Információt szolgáltatott továbbá a repülésbiztonságot népszerűsítő tevékenységeiről is.
- (39) Az *Iran Aseman Airlines* tájékoztatta a Bizottságot és a Repülésbiztonsági Bizottságot a TCO biztonsági értékelést követő korrekciós intézkedésekről, ideértve a repülőszemélyzet képzésére és képesítésére, a repülési és a szolgálati időkorlátra, a légialkalmasság- és karbantartás-ellenőrzésre, a biztonsági menedzsmentrendszerre és minőségirányítási rendszerre, a személyzet képzésére és a SAFA megállapításaira adott válaszintézkedésekre vonatkozó korrekciós intézkedéseket. A bemutatott információk azonban nem szolgáltattak elégséges bizonyítékul ezeknek az előrelépéseknek az alátámasztásához, különösen az *Iran Aseman Airlines* légialkalmasság kezelése, valamint biztonsági menedzsmentrendszerének és minőségirányítási rendszerének megfelelő működése tekintetében.
- (40) A SAFA-vizsgálat eredményein és a TCO biztonsági értékelésén alapuló, az *Iran Aseman Airlines* által szolgáltatott adatokkal kiegészített jelenleg elérhető információk arra engednek következtetni, hogy az *Iran Aseman Airlines* tekintetében továbbra is jelentős biztonsági hiányosságok állnak fenn, és az *Iran Aseman Airlines* nem képes ezeknek a biztonsági hiányosságoknak a kezelésére, melyet többek között a TCO biztonsági értékelés során tett megállapításokra válaszként benyújtott, hiányos és pontatlan korrekciós intézkedési tervével támasztott alá.
- (41) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján tehát megállapítást nyert, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját indokolt módosítani, és a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe fel kell venni az *Iran Aseman Airlines* légi fuvarozót.
- (42) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint elsőbbséget adva az Iránban engedélyezett légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseknek – továbbra is ellenőrizniük kell a vonatkozó biztonsági előírások tényleges betartását.
- (43) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat merül fel, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedések meghozatalára kényszerülhet.

Kazahsztán légi fuvarozói

- (44) 2009 júliusa óta az *Air Astana* kivételével valamennyi Kazahsztánban engedélyezett légi fuvarozóra teljes működési tilalom vonatkozik, elsősorban azért, mert a Kazahsztánban engedélyezett légi fuvarozók biztonsági felügyeletéért felelős illetékes hatóság (Civil Aviation Committee of Kazakhstan, CAC) nem képes végrehajtani és érvényesíteni az alkalmazandó nemzetközi biztonsági előírásokat. Az *Air Astana* légi fuvarozó 2015 decemberében törlésre került a 474/2006/EK rendelet B. mellékletéből, és jelenleg járatokat üzemeltethet az Unióba.
- (45) 2016 áprilisában ICAO-koordinált hitelesítési misszióra került sor Kazahsztánban. Ez a misszió lehetővé tette az ICAO számára, hogy megállapítsa, hogy a nemzetközi repülésbiztonsági előírások átültetésének hatékonysága 74 %-ra nőtt. Az ICAO 2016. április 20-án a légi fuvarozók besorolása vonatkozásában törölte az addig fennálló jelentős biztonsági problémát.
- (46) 2016. szeptember 19 és 23 között uniós helyszíni értékelő látogatásra került sor Kazahsztánban. A látogatáson a Bizottság, az EASA és a tagállamok szakértői vettek részt. A szemle során a CAC bizonyítani tudta, hogy

az elmúlt években jelentős előrelépés történt. A CAC főként az ICAO szabványainak és ajánlott gyakorlatainak végrehajtására koncentrált. A CAC a hagyományos megfelelés-alapú megközelítést képviseli a légi közlekedés biztonsága tekintetében, de a közelmúltban megkezdődött a modern repülésbiztonság-menedzsment módszerek, köztük a nemzeti légiközlekedés-biztonsági program átültetése. Kezdeményezések indultak a légi közlekedési ágazat felügyeletét végző további felügyelők felvételére és képzésére Kazahsztánban. A CAC végrehajtó csoportja széleskörű tapasztalattal és szakképzett személyzettel rendelkezik. A CAC repülésbiztonsági felügyeleti rendszere a Kazahsztánban alkalmazandó szabályoknak való megfelelés ellenőrzésén alapul, és főként rugalmatlan ellenőrzési listákon alapuló megközelítést alkalmaz.

- (47) A bizonyítékok alapján a CAC-ra ruházott feladatok végrehajtása általánosságban megfelel az ICAO-szabványoknak, a CAC rendelkezik ellenőrzési és felügyeleti tervvel, amely alapján a Kazahsztánban engedélyezett légi fuvarozók megfigyelését végzi, az ellenőrzési és felügyeleti terv végrehajtásra kerül, és a földi ellenőrzések megtörténnek.
- (48) Az uniós értékelő látogatás keretében a Kazahsztánban engedélyezett légi fuvarozók közül kettőt választottak ki releváns minta gyanánt. A minta magában foglalta azt a két legnagyobb légi fuvarozót is, amelyek a látogatás idején szerepeltek 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 a képesség a hiányosságok kezelésére.
- (49) 2016. november 23-án a CAC beszámolt a Bizottságnak és a Repülésbiztonsági Bizottságnak a légi közlekedés biztonságának javítása érdekében Kazahsztánban tett intézkedésekről. A legfőbb intézkedések a következők: a polgári légiközlekedési szabályozás és kiegészítő szabályok módosítása, a CAC szerkezetére és személyzetére vonatkozó előrelépések, a felügyelők számának növelése, a felügyelők képesítésének és képzésének vezetését végző rendszer fejlesztése, ideértve a felügyelők kezdő, munkahelyi és szinten tartó további képzését is. Emellett a CAC kifejtette, hogy kiegészítő eljárásokat és ellenőrzőlistákat fejlesztett ki, repülésbiztonsági felügyeleti programot dolgozott ki, repülésbiztonsági felügyeleti tevékenységet végzett és létrehozott egy, a biztonsági problémák megoldását célzó mechanizmust. A repülésbiztonsági felügyeleti rendszer fejlődését a CAC által 2015-ben és 2016-ban megtett végrehajtási intézkedésekkel támasztották alá.
- (50) Prezentációjában a CAC összefoglalta az uniós helyszíni értékelő látogatás során tett észrevételekre reagáló korrekciós intézkedések tervét. A bemutatott korrekciós intézkedések között szerepelt a repülésbiztonsági felügyelet javítását célzó több eljárás és ellenőrzőlista, az ellenőrző eljárását segítő elektronikus adatbázis kidolgozása, önkéntes bejelentési rendszer létrehozása, 2017-re vonatkozó új képzési program tervezete és a veszélyes anyagok földi ellenőrzését végző további felügyelők képzésére irányuló tevékenység.
- (51) 2016. november 23-án a releváns minta részeként kiválasztott *Aircompany SCAT* légi fuvarozó ismertette a Bizottsággal és a Repülésbiztonsági Bizottsággal az általa elért előrelépéseket, ideértve a légi fuvarozó múltját, hálózatát, állományát és a jövőbeli kilátásait és terveit. Az *Aircompany SCAT* információt szolgáltatott továbbá a karbantartási és képzési szervezetére vonatkozóan. Részletesen ismertette repülésbiztonsági menedzsmentrendszerét, illetve beszámolt azokról az ellenőrzésekről és vizsgálatokról, melyeknek alávetette magát. Az *Aircompany SCAT* beszámolt arról, hogy a részt vesz a Nemzetközi Légiszállítási Szövetség (IATA) üzemeltetési biztonsági ellenőrző programjában (Operational Safety Audit Program, IOSA), valamint hogy a karbantartási szervezete rendelkezik az EASA karbantartó szervezet jóváhagyásáról szóló igazolással.
- (52) Minden rendelkezésre álló adatot figyelembe véve, köztük az uniós helyszíni értékelő látogatás és a repülésbiztonsági bizottság előtti, 2016. november 23-i meghallgatás eredményeit is, a Bizottság úgy látja, hogy a CAC hosszú időn át folyamatosan képes volt javítani teljesítményén, és hogy ez a javulás tartós. A Bizottság azt is elismeri, hogy a CAC bizonyítottan képes a Bizottsággal történő folyamatos együttműködésre, valamint egyértelműen látszik, hogy a CAC felismerte, hogy tovább kell folytatnia felügyeleti kötelezettségei és a biztonsági problémák megoldását célzó tevékenysége fejlesztését. A Bizottság értékelése szerint a CAC képes ellátni a Kazahsztánban engedélyezett légi fuvarozók felügyeletével kapcsolatos feladatait. A meghallgatáson a CAC 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.
- (53) A releváns minta részeként a meghallgatásra meghívott, Kazahsztánban engedélyezett *Aircompany SCAT* légi fuvarozóra vonatkozóan a 2016. november 23-án szolgáltatott információ kielégítőnek bizonyult. Részletes bizonyítékot szolgáltatott különösen az általa bevezetett repülésbiztonsági menedzsmentrendszerre vonatkozóan.

- (54) Az Unió kazahsztáni helyszíni vizsgálatát – többek között a CAC-nál és két légi fuvarozónál tett látogatást, a CAC és az *Aircompany SCAT* légi fuvarozó beszámolóját – figyelembe véve a Bizottság megítélése szerint kielégítő bizonyítékok állnak rendelkezésre a CAC és a Kazahsztánban engedélyezett légi fuvarozók részéről az alkalmazandó nemzetközi biztonsági előírásoknak és ajánlott gyakorlatoknak való megfelelésre.
- (55) 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 Kazahsztánban engedélyezett valamennyi légi fuvarozót.
- (56) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint elsőbbséget adva a Kazahsztánban engedélyezett légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseknek – továbbra is ellenőrizniük kell a vonatkozó biztonsági előírások tényleges betartását..
- (57) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat merül fel, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedések meghozatalára kényszerülhet.

A Kirgiz Köztársaság légi fuvarozói

- (58) 2016 január 25. és február 5. között az ICAO egyetemes biztonságfelügyeleti ellenőrző programjának keretében a kirgiz polgári repülési rendszer vizsgálatára került sor. A vizsgálat eredményei alapján az ICAO jelentős biztonsági problémákat fedezett fel a személyzet engedélyezése és képzése tekintetében, amelyek a Kirgiz Köztársaságban kibocsátott pilótaengedélyekre és értékelésekre vonatkoznak. 2016. június 30-án az ICAO bejelentette, hogy a Kirgiz Köztársaság korrekációs intézkedéseket hajtott végre, így a személyzet engedélyezése tekintetében megfogalmazott jelentős biztonsági probléma megoldásra került. Mindemellett az ICAO által 2015. július 16-án felismert az üzemeltetési engedélyek kiadására vonatkozó eljárásokkal kapcsolatos jelentős biztonsági probléma továbbra is fennáll.
- (59) 2016. július 8-án konzultációkra került sor a Bizottság és a Kirgiz Köztársaság Polgári Repülési Ügynökség képviselői részvételével. A konzultációk során a Polgári Repülési Ügynökség képviselői kijelentették, hogy a Kirgiz Köztársaság együtt kíván működni a Bizottsággal, és értesítést küld a légi közlekedés biztonsága terén fennálló nemzetközi kötelezettségei tekintetében elért technikai előrelépésekről.
- (60) A Kirgiz Köztársaság Polgári Repülési Ügynöksége által szolgáltatott korlátozott információk alapján a Bizottság úgy véli, hogy bár a Kirgiz Köztársaság által mutatott, a Bizottsággal való együttműködésre irányuló elköteleződés elismerésre méltó, de jelenleg továbbra sincs elégséges mértékű előrelépés a Kirgiz Köztársaság Polgári Repülési Ügynökségének engedélyezési és felügyeleti kötelezettségeire vonatkozó nemzetközi biztonsági előírások végrehajtásának javítása területén.
- (61) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján tehát megállapítást nyert, hogy a jelenlegi állás szerint nem indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó közösségi légi fuvarozók listáját a Kirgiz Köztársaság légi fuvarozóinak tekintetében módosítani.

Líbia légi fuvarozói

- (62) 2016. július 27-én technikai konzultációra került sor a Bizottság és a Líbiai Polgári Repülési Hatóság (LYCAA) részvételével, melynek tárgya különösen a jelenleg hatályos líbiai légi fuvarozókra vonatkozó 2111/2005/EK rendeletben meghatározott működési tilalom volt.
- (63) A konzultációk során a LYCAA részletesen bemutatta a líbiai légi fuvarozókat érintő engedélyezési és felügyeleti kötelezettségére vonatkozó fejlesztési tervét. A LYCAA beszámolt arról, hogy a kihívást jelentő működési környezet korlátait is figyelembe véve minden tőle telhetőt megtesz a légi közlekedés biztonságára vonatkozó nemzetközi kötelezettségei végrehajtása érdekében.
- (64) A Bizottság értékeli a LYCAA vezetősége által tett erőfeszítéseket és a LYCAA elköteleződését a Bizottsággal való együttműködés tekintetében annak érdekében, hogy értesítse az engedélyezési és felügyeleti kötelezettségeinek helyzetéről.

- (65) Ennek ellenére a Bizottság véleménye szerint a kihívást jelentő líbiai működési környezet és annak a LYCAA által a repülésbiztonsági felügyeletre vonatkozó kötelezettségei teljesítésére gyakorolt hatása továbbra is kulcsfontosságú probléma, amelynek következtében nem szoríthatók vissza azok a légi közlekedés biztonsági kockázatok, amelyek alapján valamennyi líbiai engedélyezett légi fuvarozót felvették az uniós listára. A rendelkezésre álló információk alapján megállapítást nyert, hogy Líbia jelenleg nem képes teljesíteni a légi közlekedés biztonságára vonatkozó nemzetközi kötelezettségeit.
- (66) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján tehát megállapítást nyert, hogy a jelenlegi állás szerint nem indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó közösségi légi fuvarozók listáját a líbiai légi fuvarozók tekintetében módosítani.

Mozambik légi fuvarozói

- (67) A Bizottság és az EASA az utóbbi időszakban is folyamatosan technikai segítséget nyújtottak Mozambik illetékes hatóságai számára. 2016. november 10-én a mozambiki illetékes polgári repülési hatóság (Instituto de Aviação Civil de Moçambique (a továbbiakban: IACM)) tájékoztatta a Bizottságot, hogy a közelmúltban jelentős számú műveletet végeztek a szabályozás, az infrastruktúra és az IACM belső szervezetrendszere, valamint a repülési szabványok és repülőterek felügyeletének javítása érdekében. Emellett az IACM megerősítette, hogy minden műszaki területen sor került személyi állomány toborzására, illetve képzésére.
- (68) Mindazonáltal az IACM-nek a mozambiki polgári légiközlekedési tevékenységek felügyeletére vonatkozó képessége jelenleg még nem felel meg teljes mértékben a nemzetközi repülésbiztonsági előírásoknak. Ezért nem áll rendelkezésre elegendő bizonyíték, amely alátámasztana egy, a Mozambikban engedélyezett összes légi fuvarozóra vonatkozó működési tilalom módosítására irányuló határozatot.
- (69) Bár a javulás még nem elégséges indok a jelenleg érvényes tilalom módosítására, a helyzet elég ígéretes ahhoz, hogy az elkövetkező hónapokban további uniós helyszíni értékelő látogatást tegyen indokolttá.
- (70) Az IACM által 2016. november 16-án átadott lista alapján két új légi fuvarozó bejegyzésére került sor Mozambikban: ezek a helikopterek kereskedelmi célú üzemben tartásával foglalkozó *Archipelago Charters Lda* (AOC MOZ-25) és a repülőgépek kereskedelmi célú üzemben tartásával foglalkozó *Solenta Aviation Mozambique SA* (AOC MOZ-23). Az IACM továbbá arról is értesítette a Bizottságot, hogy repülőgépek kereskedelmi célú üzemben tartásával foglalkozó *SAM – Solenta Aviation Mozambique SA* (AOC MOZ-10) AOC engedélye visszavonásra került.
- (71) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján tehát megállapítást nyert, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját indokolt módosítani, és a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe fel kell venni az *Archipelago Charters Lda* és a *Solenta Aviation Mozambique SA* légi fuvarozókat, továbbá ezen mellékletből a *SAM – Solenta Aviation Mozambique SA* légi fuvarozót törölni kell.

Az Oroszországi Föderáció légi fuvarozói

- (72) A Bizottság, az EASA és a tagállamok illetékes hatóságai az utóbbi időszakban továbbra is szoros figyelemmel kísérték az Oroszországi Föderációban engedélyezett és az Unióba járatokat működtető légi fuvarozók biztonsági teljesítményét, többek között a 965/2012/EU rendelet szerint elsőbbséget adva egyes orosz légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseknek.
- (73) 2016. október 28-án a Bizottság az EASA támogatásával találkozott az Orosz Szövetségi Légiközlekedési Ügynökség (FATA) képviselőivel. A találkozó célja a 2015. október 18. és 2016. október 17. közötti időszakra vonatkozó SAFA földi ellenőrzésről szóló jelentések alapján az orosz légi fuvarozók biztonsági teljesítményének felülvizsgálata, valamint a különleges figyelmet igénylő esetek azonosítása volt.
- (74) A találkozó során a Bizottság részletesebben felülvizsgálta az Oroszországi Föderációban engedélyezett hat légi fuvarozó SAFA-eredményeit. A FATA tájékoztatta a Bizottságot arról, hogy e légi fuvarozók egyikének tekintetében végrehajtási intézkedéseket tett, melyek keretén belül erre a légi fuvarozóra vonatkozóan az Unión belüli működési tilalmat szabott ki.

- (75) A rendelkezésre álló információk alapján megállapításra került, hogy az orosz légügyi hatóságoknak vagy az Oroszországi Föderációban engedélyezett légi fuvarozóknak nem szükséges a Bizottság és a Repülésbiztonsági Bizottság előtti meghallgatáson megjelenniük.
- (76) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján tehát megállapítást nyert, hogy a jelenlegi állás szerint nem indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját módosítani, és arra az Oroszországi Föderációban engedélyezett légi fuvarozókat felvenni.
- (77) A tagállamoknak továbbra is ellenőrizniük kell, hogy az Orosz Föderáció légi fuvarozói ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak, e célból a 965/2012/EU rendelet szerint elsőbbséget adva a földi ellenőrzéseknek.
- (78) Amennyiben az ellenőrzések eredményei arra utalnak, hogy a vonatkozó biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat merül fel, az Oroszországi Föderáció légi fuvarozóival szemben a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelő intézkedések meghozatalára kényszerülhet.

Thaiföld légi fuvarozói

- (79) 2016. szeptember 13-án technikai ülésre került sor a Bizottság, az EASA és a Thaiföldi Polgári Repülési Hatóság (CAAT) részvételével. Az ülés során a CAAT beszámolt a Bizottságnak a 2015 januárjában elvégzett ICAO ellenőrzés eredményeképp az ICAO által azonosított hiányosságok és jelentős biztonsági problémák megoldására irányuló, a CAAT által kidolgozott korrekciós intézkedési terv végrehajtásáról. A CAAT információt szolgáltatott különösen a 2016 májusa óta jelentett legnagyobb előrelépésekről, melyeket a következő területeken valósított meg: a CAAT pénzügyi terve, szervezetének kialakítása – ideértve az elérhető felügyelők számát és az újonnan kinevezett vezetőket –, az információkezelő rendszer bevezetése, a légi közlekedésre vonatkozó elsődleges jogszabályok javítása, a működési szabályok és belső kézikönyvek aktualizálása, a felügyelők képzése, illetve a thaiföldi repülésbiztonsági felügyeleti tevékenységek újraindítása.
- (80) A CAAT jelenleg is dolgozik a Thaiföldön engedélyezett légi fuvarozók újbóli engedélyezésén, melynek során az ötlépcsős megközelítésnek megfelelően jár el. Az ezt célzó projekt 2016. szeptember 12-én indult, és a 25. nemzetközi viszonylatban működő légi fuvarozó tekintetében előreláthatóan 2017 szeptemberében ér véget. A CAAT véleménye szerint elegendő felügyelő és technikai segítségnyújtó áll rendelkezésre a projekt kivitelezéséhez. Ugyanakkor fontos megjegyezni erre vonatkozóan, hogy a CAAT új légi fuvarozóktól továbbra sem fogad üzembentartási engedélyre vonatkozó kérelmeket, és a már létező légi fuvarozók számára is korlátozott a tevékenységi köreik bővítése. Ez megkönnyíti az engedélyezési eljárás jelentette munkateher kezelését, illetve biztosítja, hogy nem jelennek meg új biztonsági kockázatok.
- (81) Az ülés során bemutatott információk alapján nyilvánvalóvá vált, hogy annak ellenére, hogy a CAAT azt prioritásként jelölte meg, a légi közlekedési tevékenységek napról napra történő felügyelete és ellenőrzése nem megfelelő. A vizsgálatok nagyobb része a légialkalmasság és nem a járatüzemeltetés ellenőrzésére irányul. A CAAT véleménye szerint az új felügyelők felvételével és képzésével, illetve az automatizált megfigyelő rendszer életbe lépésével folyamatos fejlődésre lehet számítani a légi közlekedési tevékenységek napról napra történő felügyelete és ellenőrzése terén.
- (82) 2016. november 14-én a CAAT további információval szolgált a korrekciós intézkedések és a közelmúltban végzett felügyeletre és ellenőrzésre irányuló tevékenységek végrehajtására vonatkozóan. Ezek alapján elmondható, hogy a CAAT működésre vonatkozó vizsgálatokat folytatott, megállapításokat tett, és az érintett légi fuvarozók rendelkeznek olyan eljárással, amelynek keretein belül reagálhatnak ezekre az észrevételekre, és korrekciós intézkedéseket tehetnek, amelyeket aztán a CAAT hagyhat jóvá.
- (83) A thaiföldi kormány és a CAAT egyértelműen elkötelezték magukat a thaiföldi repülésbiztonság-felügyeleti rendszer javítása mellett, és a CAAT bizonyítékokkal szolgált arról, hogy az elmúlt hat hónap során ebben jelentős előrelépés történt. Ezenkívül a Thaiföldön engedélyezett légi fuvarozókról rendelkezésre álló repülésbiztonsági információk sem indokolnak olyan döntést, mely szerint működési tilalmat vagy működési korlátozást kellene elrendelni. A helyzet szoros nyomon követése érdekében azonban a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése értelmében a thaiföldi hatóságokkal folytatni kell a konzultációkat.

- (84) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján tehát megállapítást nyert, hogy a jelenlegi állás szerint nem indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját a thaiföldi légi fuvarozók tekintetében módosítani.
- (85) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint elsőbbséget adva a Thaiföldön engedélyezett légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseknek – továbbra is ellenőrizniük kell a vonatkozó biztonsági előírások tényleges betartását.
- (86) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat merül fel, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedések meghozatalára kényszerülhet.
- (87) A 474/2006/EK rendeletet tehát ennek megfelelően módosítani kell.
- (88) 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 határozat I. mellékletének szövege lép.
- (2) A B. melléklet helyébe e határozat II. mellékletének szövege lép.

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

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

Kelt Brüsszelben, 2016. december 8-án.

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

I. MELLÉKLET

„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-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
(1)	(2)	(3)	(4)
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iráni Iszlám Köztársaság
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
A szabályozási felügyeletért Afganisztánban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Afgán Iszlám Köztársaság
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	AOC 008	AJA	Afgán Iszlám Köztársaság
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afgán Iszlám Köztársaság
EAST HORIZON AIRLINES	AOC 1013	EHN	Afgán Iszlám Köztársaság
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afgán Iszlám Köztársaság
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Afgán Iszlám Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Angolában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó (a B. mellékletbe felvett TAAG Angola Airlines kivételével), beleértve a következőket:			Angolai Köztársaság
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Angolai Köztársaság
AIR GICANGO	009	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Angolai Köztársaság
AIR NAVE	017	Ismeretlen	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.

(1)	(2)	(3)	(4)
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Angolai Köztársaság
ANGOLA AIR SERVICES	006	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
DIEXIM	007	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
FLY540	AO 004-01 FLYA	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
GIRA GLOBO	008	GGL	Angolai Köztársaság
HELIANG	010	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
MAVEWA	016	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Angolai Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Beninben felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Benini Köztársaság
AIR TAXI BENIN	BEN 004 ATB-5	Ismeretlen	Benini Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kongói Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Kongói Köztársaság
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Kongói Köztársaság
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Ismeretlen	Kongói Köztársaság
EMERAUDE	RAC06-008	Ismeretlen	Kongói Köztársaság
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Kongói Köztársaság
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongói Köztársaság
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Ismeretlen	Kongói Köztársaság
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Ismeretlen	Kongói Köztársaság
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Kongói Köztársaság

(1)	(2)	(3)	(4)
A szabályozási felügyeletért a Kongói Demokratikus Köztársaságban (KDK) felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)

(1)	(2)	(3)	(4)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/ 2015	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/ 2012	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/0084/2010	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/073/2011	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/ TVC/0247/2011	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
A szabályozási felügyeletért Dzsibutiban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Dzsibuti
DAALLO AIRLINES	Ismeretlen	DAO	Dzsibuti
A szabályozási felügyeletért Egyenlítői-Guineában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Egyenlítői-Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Egyenlítői-Guinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Ismeretlen	Egyenlítői-Guinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	Ismeretlen	Egyenlítői-Guinea
TANGO AIRWAYS	Ismeretlen	Ismeretlen	Egyenlítői-Guinea
A szabályozási felügyeletért Eritreában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
A szabályozási felügyeletért a Gaboni Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó (a B. mellékletbe felvett Afrijet és SN2AG kivételével), beleértve a következőket:			Gaboni Köztársaság
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/ DSA	EKG	Gaboni Köztársaság

(1)	(2)	(3)	(4)
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	Ismeretlen	Gaboni Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Indonéziában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó (a Garuda Indonesia, az Airfast Indonesia, az Ekspres Transportasi Antarbenua, az Indonesia Air Asia, a Citilink, a Lion Air és a Batik Air kivételével), beleértve a következőket:			Indonéz Köztársaság
AIR BORN INDONESIA	135-055	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
ALFA TRANS DIRGANTARA	135-012	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
AMA	135-054	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
ANGKASA SUPER SERVICE	135-050	LBZ	Indonéz Köztársaság
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Indonéz Köztársaság
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Indonéz Köztársaság
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonéz Köztársaság
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Indonéz Köztársaság
EASTINDO	135-038	ESD	Indonéz Köztársaság
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság

(1)	(2)	(3)	(4)
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonéz Köztársaság
HEVILIFT AVIATION	135-042	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Indonéz Köztársaság
INDO STAR AVIATION	135-057	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Indonéz Köztársaság
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Indonéz Köztársaság
KAL STAR AVIATION	121-037	KLS	Indonéz Köztársaság
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonéz Köztársaság
KOMALA INDONESIA	135-051	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Indonéz Köztársaság
MARTA BUANA ABADI	135-049	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
MIMIKA AIR	135-007	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
MY INDO AIRLINES	121-042	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
NAM AIR	121-058	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Indonéz Köztársaság
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonéz Köztársaság
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
PURA WISATA BARUNA	135-025	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonéz Köztársaság
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
SMAC	135-015	SMC	Indonéz Köztársaság

(1)	(2)	(3)	(4)
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135-058	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonéz Köztársaság
SURYA AIR	135-046	Ismeretlen	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
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135-037	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonéz Köztársaság
UNINDO	135-040	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonéz 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

(1)	(2)	(3)	(4)
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgiz Köztársaság
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgiz Köztársaság
TEZ JET	46	TEZ	Kirgiz Köztársaság
VALOR AIR	07	VAC	Kirgiz Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Libériában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó			Libéria
A szabályozási felügyeletért Líbiában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Líbia
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Líbia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Líbia
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
ARCHIPELAGO CHARTERS LDA	MOZ-25	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
CFM – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	TTA	Mozambiki Köztársaság
CHC HELICÓPTEROS LDA	MOZ-22	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
COA – COASTAL AVIATION	MOZ-15	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
CPY – CROSPRAYERS	MOZ-06	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
CRA – CR AVIATION LDA	MOZ-14	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság

(1)	(2)	(3)	(4)
ETA – EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
EVERETT AVIATION LDA	MOZ-18	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
HCP – HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA	MOZ-19	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
INTER AIRWAYS LDA	MOZ-24	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
LAM – LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Mozambiki Köztársaság
MAKOND, LDA	MOZ-20	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
MEX – MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Mozambiki Köztársaság
OHI – OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
SAF – SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE SA	MOZ-23	Ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Nepálban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Nepáli Köztársaság
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Ismeretlen	Nepáli Köztársaság
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Ismeretlen	Nepáli Köztársaság
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepáli Köztársaság
FISHTAIL AIR	017/2001	Ismeretlen	Nepáli Köztársaság
GOMA AIR	064/2010	Ismeretlen	Nepáli Köztársaság
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Ismeretlen	Nepáli Köztársaság
MAKALU AIR	057A/2009	Ismeretlen	Nepáli Köztársaság
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Ismeretlen	Nepáli Köztársaság
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Ismeretlen	Nepáli Köztársaság
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Ismeretlen	Nepáli Köztársaság

(1)	(2)	(3)	(4)
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepáli Köztársaság
SAURYA AIRLINES	083/2014	Ismeretlen	Nepáli Köztársaság
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepáli Köztársaság
SIMRIK AIR	034/2000	Ismeretlen	Nepáli Köztársaság
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepáli Köztársaság
SITA AIR	033/2000	Ismeretlen	Nepáli Köztársaság
TARA AIR	053/2009	Ismeretlen	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	Ismeretlen	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Ismeretlen	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Ismeretlen	Ismeretlen	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Ismeretlen	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Ismeretlen	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Ismeretlen	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Ismeretlen	Ismeretlen	Sierra Leone
A szabályozási felügyeletért Szudánban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Szudáni Köztársaság
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Szudáni Köztársaság
BADR AIRLINES	35	BDR	Szudáni Köztársaság

(1)	(2)	(3)	(4)
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Szudáni Köztársaság
ELDINDER AVIATION	8	DND	Szudáni Köztársaság
GREEN FLAG AVIATION	17	Ismeretlen	Szudáni Köztársaság
HELEJETIC AIR	57	HJT	Szudáni Köztársaság
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Szudáni Köztársaság
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Szudáni Köztársaság
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Szudáni Köztársaság
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Szudáni Köztársaság
SUN AIR	51	SNR	Szudáni Köztársaság
TARCO AIR	56	TRQ	Szudáni Köztársaság”

II. MELLÉKLET

„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-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam	A korlátozás alá eső légi jármű típusa	A korlátozás alá eső légi jármű lajstromjele és – ha ismert – gyártási sorszáma	Lajstromozó állam
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolai Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: a Boeing B737-700 típusú légi járművek, a Boeing B777-200 típusú légi járművek, a Boeing B777-300 típusú légi járművek és a Boeing B777-300ER típusú légi járművek.	A teljes flotta, kivéve: a Boeing B737-700 flotta, az üzemeltetési engedélyeken feltüntetettek szerint; a Boeing B777-200 flotta, az üzemeltetési engedélyeken feltüntetettek szerint; a Boeing B777-300 flotta az üzemeltetési engedélyekben feltüntetettek szerint, valamint a Boeing B777-300ER flotta az üzemeltetési engedélyekben feltüntetettek szerint,	Angolai Köztársaság
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore-szigetek	A teljes flotta, kivéve: LET 410 UVP.	A teljes flotta, kivéve: D6-CAM (851336).	Comore-szigetek
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gaboni Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 2 Falcon 50 típusú légi jármű, 2 Falcon 900 típusú légi jármű.	A teljes flotta, kivéve: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Gaboni Köztársaság
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gaboni Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 1 Challenger CL-601 típusú légi jármű, 1 HS-125-800 típusú légi jármű.	A teljes flotta, kivéve: TR-AAG, ZS-AFG.	Gaboni Köztársaság; Dél-afrikai Köztársaság

⁽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.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
IRAN AIR	FS100	IRA	Iráni Iszlám Köztársaság	Valamennyi Fokker F100 és Boeing B747 típusú légi jármű.	A Fokker F100 flotta, az üzemeltetési engedélyeken feltüntetettek szerint; a Boeing B747 flotta, az üzemeltetési engedélyeken feltüntetettek szerint.	Iráni Iszlám Köztársaság
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Koreai Népi Demokratikus Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 2 TU- 204 típusú légi jármű.	A teljes flotta, kivéve: P-632, P-633.	Koreai Népi Demokratikus Köztársaság

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