

A BIZOTTSÁG (EU) 2017/830 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2017. május 15.)****a 474/2006/EK rendeletnek az Unióban működési tilalom vagy működési korlátozás 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 fuvarozók 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 alkalmazásáról vagy a 474/2006/EK rendelet A. és B. mellékletében található listán szereplő légi fuvarozó kapcsán alkalmazott működési tilalom feltételeinek módosításáról.
- (4) A Bizottság az érintett légi fuvarozóknak lehetőséget biztosított arra, hogy betekintsenek a tagállamok által átadott dokumentumokba, írásbeli észrevételeket nyújtsanak be, és szóbeli beszámolót tartsanak a Bizottságnak és a 3922/1991/EGK tanácsi rendelettel ⁽³⁾ létrehozott bizottságnak (a továbbiakban: Repülésbiztonsági Bizottság).
- (5) A Bizottság tájékoztatta a Repülésbiztonsági Bizottságot a 2111/2005/EK rendelet és a 473/2006/EK rendelet ⁽⁴⁾ keretében megnyitott, Benin, Bolívia, India, Indonézia, Líbia, Mozambik, Nigéria, Pakisztán, Saint Vincent és Grenadine-szigetek, Thaiföld, Ukrajna és Zimbabwe illetékes hatóságaival és légi fuvarozóival folyamatban lévő közös konzultációkról. A Bizottság emellett Afganisztán, Angola, Egyenlítői-Guinea, Grúzia, Kazahsztán, Libanon és Nepál 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 saját egyetemes biztonságfelügyeleti ellenőrző programja keretében végzett ellenőrzésekről készült vizsgálati jelentések elemzésének eredményeiről. Ezzel összefüggésben a tagállamok felkérést kaptak arra, hogy sorolják előre 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. A Bizottság által a 2111/2005/EK rendelet alapján végzett konzultációkon túlmenően a földi ellenőrzések fontossági sorrendbe állítása további információkkal szolgálnak az említett harmadik országokban 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 ellenőrzési követelmények által érintett harmadik országokban végrehajtott technikai segítségnyújtási projektekről. Az EASA tájékoztatást adott a polgári repülési hatóságok igazgatási és műszaki képességének javítását célzó és a hatályos nemzetközi polgári repülési előírások be nem tartásának kiküszöbölésére irányuló további technikai segítségnyújtási és együttműködési tervekről, illetve az ilyen irányú kérelmekről. A tagállamok felkérést kaptak arra, hogy ezekre a kérelmekre a Bizottsággal és az EASA-val egyeztetve kétoldalú kapcsolatfelvétel keretében reagáljanak. E tekintetben a Bizottság ismételtlen jelezte, hogy fontos, hogy a nemzetközi légiközlekedési közösség – elsősorban az ICAO SCAN-adatbázisán (Safety Collaborative Assistance Network) keresztül – értesüljön az Unió és tagállamai által biztosított technikai segítségnyújtásról, amely a repülésbiztonság javítását szolgálja világszerte.
- (9) Az Eurocontrol tájékoztatta a Bizottságot és a Repülésbiztonsági Bizottságot a SAFA riasztórendszer státuszával kapcsolatos új fejleményekről és rendelkezésre bocsátotta a tilalom alá eső légi fuvarozókra vonatkozó figyelemzető jelzések legfrissebb statisztikáit.

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. Az Egyesült Királyság tájékoztatta a Bizottságot és a Repülésbiztonsági Bizottságot a *Blu Halkin Ltd.* légi fuvarozó tekintetében meghozott intézkedésekről.
- (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.

Benin légi fuvarozói

- (12) 2017. március 29–31. között uniós biztonsági ellenőrzésre került sor Beninben. Az ellenőrzésen a Bizottság, az EASA és az egyik tagállam szakértői vettek részt. Az ellenőrzés során a benini Polgári Repülési Hatóság (ANAC Benin) bizonyította, hogy az elmúlt években számottevő előrelépést tett az ICAO szabványok és ajánlott gyakorlatok bevezetése terén.
- (13) Az ANAC Benin a 2013-ban elfogadott benini légi közlekedési törvény értelmében pénzügyi és működési szempontból önálló polgári repülési hatóság. Bizonyítékok támasztják alá, hogy az ANAC Benin képes szilárd szabályozási rendszer létrehozására és fenntartására, és úgy tűnik, hogy új ICAO szabványok és ajánlott gyakorlatok módosításainak elfogadásakor a nemzeti szintű szabályozás folyamatosan aktualizálásra kerül. Az ellenőrzés során azonban fény derült olyan területekre, amelyek javításra szorulnak, így különösen a nemzeti szabályozás módosítási eljárásának időtartamát indokolt csökkenteni. Az ANAC Benin bizonyítékkal szolgált arról, hogy jól működő eljárást hozott létre a személyzet felvételére és képzésére. Mivel az ANAC Benin a Beninben jelenleg zajló légiközlekedési tevékenységekhez szükségesnél több magasan képzett ellenőrrrel rendelkezik, ellenőri csereprogramokat alakított ki a szomszédos országokkal.
- (14) Az ellenőrzés során az ANAC Benin bizonyítékokat mutatott be arra vonatkozóan, hogy a légi fuvarozók engedélyezése az ICAO eljárása szerint történik, és valamennyi tevékenység megfelelően dokumentálásra kerül. Noha a bizonyítékok arra utalnak, hogy az ANAC Benin rendelkezik a benini polgári légiközlekedési tevékenységek felügyeletére vonatkozó képességgel, e tevékenységek hatékonyságát tovább lehetne növelni, ha azok szorosabban kapcsolódnának egy szigorú kockázatértékelés eredményeihez.

⁽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.).

- (15) 2017. április 26-án az ANAC Benin tájékoztatta a Bizottságot és a Repülésbiztonsági Bizottságot az uniós biztonsági ellenőrzés során tett észrevételek nyomán hozott korrekciós intézkedésekről. Az ANAC Benin beszámolt továbbá a benini repülésbiztonság további javítására irányuló intézkedéseiről. Idetartozik a repülésbiztonság-felügyeleti rendszer kritikus elemeinek szigorúbb végrehajtása, valamint az, hogy más országok hatóságaival számos munkamegállapodás került megkötésre, amelyek értelmében szükség esetén azok további ellenőrköt tudnak rendelkezésre bocsátani.
- (16) A rendelkezésre álló információk és ezen belül a 2017. márciusi ellenőrzés eredményei alapján a Bizottság úgy véli, hogy az ANAC Benin az elmúlt időszakban folyamatosan jelentős javulást mutatott. A Bizottság azt is elismeri, hogy az ANAC Benin részéről nem hiányzik a szándék a Bizottsággal való folyamatos egyeztetésre. A rendelkezésre álló bizonyítékok alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a Beninben engedélyezett légi fuvarozók tekintetében az ANAC Benin képes repülésbiztonsági felügyeleti kötelezettségeinek teljesítésére.
- (17) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját indokolt módosítani, és a 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből törölni kell az összes Beninben engedélyezett légi fuvarozót.
- (18) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint előre sorolva a Beninben engedélyezett légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseket – továbbra is ellenőrizniük kell a megfelelő biztonsági előírások tényleges betartását.
- (19) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedések meghozatalára kényszerülhet.

Bolívia légi fuvarozói

- (20) Az elmúlt években a Bolíviában engedélyezett légi fuvarozók kapcsán nem derült fény jelentősebb biztonsági problémára. A *LaMia* légi fuvarozó 2016. november 29-én bekövetkezett halálos kimenetelű balesete nyomán azonban kételyek merültek fel azzal kapcsolatban, hogy a bolíviai hatóságok hogyan végzik a felelősségi körükbe tartozó légi fuvarozók biztonságfelügyeletét.
- (21) 2017. március 23-án technikai konzultációs megbeszélésre került sor a Bizottság, az EASA és az egyik tagállam képviselői, illetve a bolíviai Polgári Repülési Főigazgatóság (DGAC) magas szintű képviselői részvételével. A találkozó során a DGAC képviselői beszámoltak a végrehajtott szervezeti változtatásokról, valamint azon szándékukról, hogy a repülésbiztonsági kultúrát szilárd alapokra helyezték, átfogó, ágazatközi biztonsági rendszert hozzanak létre, a kockázatokra való összpontosítás érdekében átfogó biztonsági adatbázist alakítsanak ki, valamint javítsák a felügyeleti eljárásokat és a személyi állomány képzését.
- (22) A DGAC beszámolt arról, hogy a bolíviai kormány már a *LaMia* balesetét megelőzően határozatokat fogadott el a DGAC irányítási szerkezetének javításáról annak érdekében, hogy a korábbi katonai megközelítéshez képest erősítse annak polgári jellegét. Emellett a kormány jelenleg vizsgálja, hogy milyen mechanizmusokkal lehetne javítani a biztonságfelügyeletet és módosítani a nemzeti jogi keretet annak érdekében, hogy a DGAC szükség esetén hatékony végrehajtási intézkedéseket tudjon hozni. Ezek az intézkedések bizonyítják a bolíviai hatóságok az irányú elkötelezettségét, hogy erősítsék biztonságfelügyeleti képességüket, bár ezen intézkedések hatékonysága a végrehajtástól függ, és a bolíviai hatóságoknak még jelentős mozgásterük van a DGAC biztonságfelügyeleti képességének további erősítése terén.
- (23) A Bizottság kérésére és a technikai konzultációs megbeszélés nyomán a DGAC hasznos információkkal szolgált tanúsítási, engedélyezési és felügyeleti tevékenységeiről, valamint a biztonságfelügyeletért felelős személyi állomány képzéséről és képzéséről. A DGAC beszámolt továbbá a 2016-ban és 2017-ben bekövetkezett balesetokról és súlyos eseményekről.
- (24) A jelenleg rendelkezésre álló információk – ezen belül a 2017. március 23-i technikai konzultációs megbeszélésen közölt információk – alapján a Bizottság úgy véli, hogy a bolíviai DGAC részéről jelenleg sem a képesség, sem a szándék nem hiányzik, hogy kezelje a biztonsági hiányosságokat.
- (25) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listájára a jelenlegi állás szerint nem indokolt bolíviai légi fuvarozókat felvenni.

- (26) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint előre sorolva a Bolíviában engedélyezett légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseket – továbbra is ellenőrizniük kell a megfelelő biztonsági előírások tényleges betartását.
- (27) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedések meghozatalára kényszerülhet.

India légi fuvarozói

- (28) 2017. március 28-án technikai konzultációs megbeszélésre került sor a Bizottság, az EASA, a tagállamok és India Polgári Légiközlekedési Igazgatósága (a továbbiakban: DGCA India) képviselőinek részvételével. A DGCA India már korábban megegyezett a Bizottsággal, hogy a 473/2006/EK rendelet 3. cikke (2) bekezdésének megfelelően rendszeresen technikai konzultációt fognak tartani az általa engedélyezett légi fuvarozók tekintetében fennálló engedélyezési és felügyeleti kötelezettségei megvitatása érdekében; a megbeszélésre ennek keretében került sor.
- (29) A megbeszélés során a DGCA India beszámolt az Indiában engedélyezett légi fuvarozók SAFA-program szerinti teljesítményéről készített értékelésről, ezen belül összehasonlította a 2016. és 2017. évi teljesítményadatokat, és konkrét információkat nyújtott az Indiában engedélyezett *Air India* légi fuvarozó felügyeletéről. A DGCA India emellett beszámolt a felügyeleti kapacitását érintő fejleményekről, és ezen belül a „földi ellenőrzési adatbázis” létrehozásáról.
- (30) A megbeszélés során a Bizottság ismét jelzett a DGCA India felé számos kérdést a DGCA India engedélyezési és felügyeleti kötelezettségeivel kapcsolatban. A Bizottság elismerte, hogy a DGCA India átlátható módon rendelkezésre bocsátotta a biztonságot érintő információkat, azonban azt is hangsúlyozta, hogy a DGCA India engedélyezési és felügyeleti kapacitását folyamatosan növelni kell, ezen belül elegendő létszámú személyzetet kell felvenni és kiképezni, és olyan eszközöket kell kidolgozni, amelyek lehetővé teszik a biztonságfelügyelet szisztematikus nyomon követését és ellenőrzését.
- (31) A jelenleg rendelkezésre álló információk – többek között a 2017. március 28-i technikai megbeszélésen a DGCA India által közölt információk – alapján a Bizottság úgy véli, hogy a DGCA India részéről jelenleg sem a képesség, sem a szándék nem hiányzik, hogy kezelje a biztonsági hiányosságokat.
- (32) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listájára a jelenlegi állás szerint nem indokolt indiai köztársasági légi fuvarozókat felvenni.
- (33) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint előre sorolva az Indiában engedélyezett légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseket – továbbra is ellenőrizniük kell a megfelelő biztonsági előírások tényleges betartását.
- (34) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedések meghozatalára kényszerülhet.

Indonézia légi fuvarozói

- (35) A Bizottság és az Indonézia Polgári Légiközlekedési Főigazgatósága (DGCA Indonézia) közötti konzultációk célja továbbra is azon előrelépések nyomon követése, amelyeket a DGCA Indonézia az indonéz repülésbiztonsági felügyeleti rendszernek a nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelő szintre hozása területén elért. Ezzel összefüggésben 2017. március 16-i levelében a DGCA Indonézia további információkkal és friss helyzetjelentéssel szolgált a Bizottságnak az indonéziai légiközlekedési és biztonságfelügyeleti tevékenységekről.
- (36) A DGCA Indonézia a 2016 novembere és 2017 márciusa közötti időszak tekintetében tájékoztatást nyújtott az Indonéziában engedélyezett légi fuvarozókról, azok biztonságfelügyeletéről, a DGCA Indonézia által tett intézkedésekről, az indonéziai légiközlekedési szabályok alakulásáról, a szóban forgó időszakban bekövetkezett súlyos eseményekről és a DGCA Indonézia részére nyújtott technikai segítségnyújtásról.

- (37) A 2016 novembere és 2017 márciusa közötti időszakban a DGCA Indonézia nem adott ki engedélyt új légi fuvarozónak, és nem vont vissza üzemeltetési engedélyt. A DGCA Indonézia a 2017. március 16-i levélben azt közölte, hogy a 2017 októberére tervezett ICAO koordinált hitelesítési misszióra való felkészülést tekinti fő prioritásnak. A misszió eredményei várhatóan megfelelő jelzéssel fognak szolgálni az indonéziai biztonságfelügyeleti rendszer fejlettségéről. A DGCA Indonézia nem bocsátott rendelkezésre bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáján jelenleg szereplő légi fuvarozók biztonságfelügyelete a nemzetközi biztonsági normák szerint zajlik-e.
- (38) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listájára a jelenlegi állás szerint nem indokolt indonéziai légi fuvarozókat felvenni, illetve onnan indonéziai légi fuvarozókat törölni.
- (39) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint előre sorolva az Indonéziában engedélyezett légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseket – továbbra is ellenőrizniük kell a megfelelő biztonsági előírások tényleges betartását.

Líbia légi fuvarozói

- (40) 2017. március 6-án technikai megbeszélésre került sor a Bizottság, az EASA, az egyik tagállam és a líbiai Polgári Repülési Hatóság (LYCAA) részvételével.
- (41) A megbeszélés során az LYCAA beszámolt felügyeleti tevékenységéről, ezen belül is műszaki szakemberek felvételére és kiképzésére irányuló tervéről, valamint arról, hogy a repülésbiztonsági kapacitás kiépítése keretében stratégiai szerepet szán a műszaki fejlesztésnek. Az LYCAA megismételte, hogy a nagy kihívást jelentő működési környezet engedte korlátokon belül elkötelezett a repülésbiztonsággal kapcsolatos nemzetközi kötelezettségeinek teljesítése iránt.
- (42) A Bizottság elismeri az LYCAA vezetősége által tett erőfeszítéseket, valamint azt, hogy az LYCAA elkötelezte magát az iránt, hogy együttműködjön a Bizottsággal és ennek keretében naprakész tájékoztatást adjon a felügyeleti kötelezettségeinek helyzetéről.
- (43) Mindennek ellenére a Bizottság felhívja a figyelmet arra, hogy a líbiai működési környezet továbbra is problémás és hatást gyakorol az LYCAA repülésbiztonsági felügyeleti kötelezettségeinek teljesítésére. A rendelkezésre álló információk alapján ezért a Bizottság úgy véli, hogy Líbia jelenleg nem képes teljesíteni a légi közlekedés biztonságára vonatkozó nemzetközi kötelezettségeit.
- (44) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján tehát a Bizottság úgy véli, hogy a jelenlegi állás szerint nem indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók uniós listáját a líbiai légi fuvarozók tekintetében módosítani.

Mozambik légi fuvarozói

- (45) 2017. február 6–10. között uniós biztonsági ellenőrzésre került sor Mozambikban. Az ellenőrzésen a Bizottság, az EASA és egyes tagállamok szakértői vettek részt. Az ellenőrzés során a mozambiki Polgári Repülési Intézet (IACM) bizonyította, hogy az elmúlt években számottevő előrelépést tett. Az IACM elsősorban az ICAO szabványok és ajánlott gyakorlatok bevezetésére koncentrált. Az IACM a légi közlekedés biztonsága terén hagyományos megfelelésalapú módszert alkalmaz, azonban törekszik a modern repülésbiztonság-menedzsment módszerek, köztük a nemzeti légiközlekedés-biztonsági program átültetésére.
- (46) Az előző, 2015 áprilisában tett uniós biztonsági ellenőrzés óta jelentős előrelépés történt: hatályba lépett az új mozambiki légiközlekedési törvény és az IACM új alapszabálya. Az új légiközlekedési törvény elfogadását követően számos további szabály és követelmény, valamint kézikönyv és eljárás került frissítésre, hogy összhangba kerüljenek az új törvénnyel és a nemzetközi biztonsági normák legújabb módosításaival. Az IACM személyzeti helyzete is javult: immár megfelelően képzett ellenőrökkel rendelkezik a mozambiki légi közlekedés felügyeletéhez. Több ellenőr vesz részt képzéseken, és a mozambiki légiközlekedési tevékenységek jelenlegi szintje mellett a jelenlegi személyzeti terv megfelelő. Az IACM létesítményei is javultak. Az IACM igazgatási, pénzügyi vagyoni és működési önállósággal rendelkező polgári repülési hatóság.

- (47) A bizonyítékok alapján az IACM rendelkezik a mozambiki légiközlekedési tevékenységek felügyeletére és szilárd szabályozási rendszer fenntartására vonatkozó képességgel, és az esetleges biztonsági hiányosságok kezelése érdekében alkalmazza és érvényesíti a meglévő légiközlekedési szabályokat. Mozambikban a repülésbiztonság-felügyeleti rendszer szilárd alapokon áll, noha vannak olyan folyamatban lévő tevékenységek, amelyek célja a rendszer további javítása és annak biztosítása, hogy az összhangba kerüljön a nemzetközi biztonsági normák legújabb módosításaival.
- (48) A valódi helyzet felmérése érdekében az uniós biztonsági ellenőrzés keretében a Mozambikban engedélyezett légi fuvarozók közül háromnál került sor ellenőrzésre: Mozambik két legnagyobb légi fuvarozójánál és egy helikopterüzemeltetőnél. Az említett három légi fuvarozónál végzett ellenőrzés nyomán megállapításra került, hogy minőségirányítási és repülésbiztonsági menedzsmentrendszereket dolgoztak ki, képesek a folyamatos légialkalmasság fenntartására, és tevékenységeiket a Mozambikban hatályos szabályozásokkal összhangban végzik. A légi fuvarozók alkalmazzák a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásokat, és sem a képesség, sem a szándék nem hiányzik részükről a biztonsági hiányosságok kezelésére.
- (49) 2017. március 17-én technikai konzultációs megbeszélésre került sor a Bizottság, az EASA és az IACM részvételével. Az IACM tájékoztatta a Bizottságot az uniós biztonsági ellenőrzés óta tett előrelépésről, és megállapodás született arról, hogy további információkat fog nyújtani az uniós biztonsági ellenőrzés során tett észrevételek nyomán hozott korrekciós intézkedésekről. Az IACM kifejtette, hogy az említett észrevételekre támaszkodva megállapításokat tett az érintett légi fuvarozók felé, és korrekciós intézkedések megtételére kérte fel őket.
- (50) 2017. április 21-én az IACM beszámolt saját korrekciós intézkedési tervéről, valamint az uniós biztonsági ellenőrzés során ellenőrzött három légi fuvarozó korrekciós intézkedési tervéről, és ezen belül az IACM által tett megállapításokban szereplő problémák megoldásáról. A korrekciós intézkedési terv megfelelően foglalkozik az ellenőrzés során tett észrevételekkel, és realisztikus határidőket tartalmaz. A benyújtott igazoló dokumentumok az észrevételek megoldása szempontjából relevánsak.
- (51) Az IACM és a Mozambikban engedélyezett legnagyobb légi fuvarozó, a *Linhas Aéreas de Moçambique* 2017. április 26-án a 2111/2005/EK rendelet 7. cikkének megfelelően lehetőséget kaptak arra, hogy megjelenjenek a Bizottság és a Repülésbiztonsági Bizottság előtt.
- (52) A meghallgatáson a mozambiki kormány képviselője kifejezte kormánya azon szilárd elkötelezettségét, hogy általában véve javítsa a mozambiki repülésbiztonság helyzetét, ezen belül pedig folyamatosan javítsa a nemzetközi biztonsági normák átültetését.
- (53) A meghallgatáson az IACM információkkal szolgált a mozambiki légiközlekedési ágazatról, és az IACM mint önálló polgári repülési hatóság képességeiről. Beszámolt többek között a szervezeti felépítésről, a finanszírozási mechanizmusokról, a biztonságfelügyeleti ellenőrök számáról, a jogszabályok és szabályozások kidolgozásáról, valamint az IACM jövőjére vonatkozó tervekről.
- (54) A meghallgatáson a *Linhas Aéreas de Moçambique* információval szolgált jelenlegi flottájáról és az elkövetkezendő évekre vonatkozó céljairól. Kifejtette, hogy belföldi és regionális útvonalainak fejlesztésére összpontosít. A *Linhas Aéreas de Moçambique* továbbá információval szolgált repülésbiztonsági menedzsmentrendszeréről.
- (55) A rendelkezésre álló információk és ezen belül a 2017. április 26-i uniós biztonsági ellenőrzés eredményei alapján a Bizottság úgy véli, hogy az IACM az elmúlt időszakban folyamatosan jelentős javulást mutatott. Az is egyértelmű, hogy az IACM bizonyította, hogy kész a Bizottsággal való folyamatos egyeztetésre. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a Mozambikban engedélyezett légi fuvarozók tekintetében az IACM képes repülésbiztonsági felügyeleti kötelezettségeinek teljesítésére. A meghallgatáson a mozambiki kormány kifejezte szilárd elkötelezettségét, hogy a repülésbiztonság kapcsán folyamatos párbeszédet tartson fenn a Bizottsággal, ha ez utóbbi szükségesnek ítéli, akár további találkozók keretében.
- (56) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját indokolt módosítani, és a 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből törölni kell az összes Mozambikban engedélyezett légi fuvarozót.
- (57) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint előre sorolva a Mozambikban engedélyezett légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseket – továbbra is ellenőrizniük kell a megfelelő biztonsági előírások tényleges betartását.

- (58) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedések meghozatalára kényszerülhet.

Nigéria légi fuvarozói

- (59) 2015. november 25-én a Nigériában engedélyezett *Med-View Airline* légi fuvarozó harmadik országbeli üzemeltetői engedélyért (TCO) folyamodott az EASA-hoz. Az EASA a 452/2014/EU bizottsági rendeletben szereplő követelményeknek megfelelően megvizsgálta a kérelmet, és alapvető aggályokat fogalmazott meg azzal összefüggésben, hogy a *Med-View Airline* nem tudta bizonyítani a 452/2014/EU rendelet 3. cikkében szereplő követelményeknek való megfelelést. Az EASA ezért azt a következtetést vonta le, hogy további értékelés végzése esetén sem lehetne a *Med-View Airline* részére TCO-engedélyt kiadni, hiszen a légi fuvarozó nem felel meg az említett követelményeknek. Ezért biztonsági okokból 2016. november 17-én az EASA elutasította a TCO iránti kérelmet.
- (60) 2017. február 24-én a Bizottság információszoolgáltatásra kérte fel a nigériai Polgári Repülési Hatóságot (NCAA) a *Med-View Airline* TCO-engedély iránti kérelmének elutasítását követően hozott intézkedésekre vonatkozóan. A Bizottsághoz címzett, 2017. március 22-i levelében az NCAA nem nyújtotta be a szükséges információkat annak alátámasztására, hogy a megtett intézkedések alkalmasak voltak az EASA által a *Med-View Airline* TCO-kérelmének elbírálásakor felvetett problémák megoldására.
- (61) 2017. április 10-én és 24-én a *Med-View Airline* tájékoztatta a Bizottságot az EASA által felvetett problémák megoldását célzó korrekciós intézkedésekről.
- (62) Az NCAA és a *Med-View Airline* 2017. április 25-én a 2111/2005/EK rendelet 7. cikkének megfelelően lehetőséget kaptak arra, hogy megjelenjenek a Bizottság és a Repülésbiztonsági Bizottság előtt.
- (63) A meghallgatáson az NCAA csupán kevés információval szolgált (a létrehozásának dátuma, a 2006-os és a 2016. márciusi ICAO ellenőrzések eredményei, az FAA (Szövetségi Légiközlekedési Hivatal) nemzetközi repülésbiztonsági értékelése szerinti státusz, a légi műveletek és a légialkalmassági ellenőrök száma, valamint a nigériai légijármű-üzemeltetői engedéllyel rendelkezők száma). A biztonsági hiányosságok feltárására és nyomon követésére való képességére vonatkozó kérdésekre az NCAA által adott válaszokból kiderült, hogy az NCAA ezen képessége nem megfelelő. A Bizottság úgy véli, hogy az NCAA-nak intézkedéseket kell hoznia annak érdekében, hogy javítsa a felelősségi körébe tartozó légi fuvarozók tekintetében gyakorolt biztonságfelügyelet előírt szintjét.
- (64) A meghallgatáson a *Med-View Airline* – korábban már benyújtott információkra támaszkodva – tájékoztatta a Bizottságot és a Repülésbiztonsági Bizottságot az EASA által a TCO biztonsági értékelés keretében felvetett problémák megoldását célzó korrekciós intézkedésekről, így a jóváhagyott légijármű-üzemeltetői engedély és a kapcsolódó üzemeltetési előírások hatókörén kívül eső járatüzemeltetésről, a légialkalmasság- és karbantartás-ellenőrzésről, a légi alkalmassági utasítások és a biztonsági menedzsmentrendszer, illetve a minőségirányítási rendszer bevezetéséről és nyomon követéséről. Egyértelmű volt azonban, hogy a *Med-View Airline* nincs tudatában az EASA által felvetett problémáknak, és nincs tisztában azok súlyosságával. A *Med-View Airline* által hozott intézkedésekből továbbá világosan kiderül, hogy nem végeztek valódi okfeltáró elemzést és nem készítettek megfelelő korrekciós intézkedési tervet, amely révén megelőzhető lenne az aggályok alapjául szolgáló vagy azokhoz hasonló meg nem felelések jövőbeni újbóli előfordulása.
- (65) Az EASA által végzett TCO biztonsági értékelés alapján jelenleg rendelkezésre álló információk, valamint az NCAA és a *Med-View Airline* által benyújtott információk arra engednek következtetni, hogy a *Med-View Airline* esetében jelentős biztonsági hiányosságok állnak fenn. Az információk arra is utalnak, hogy a *Med-View Airline* nem képes ezeknek a biztonsági hiányosságoknak a kezelésére, amit többek között a TCO biztonsági értékelés során tett megállapításokra válaszul benyújtott, hiányos és pontatlan korrekciós intézkedési terv is alátámaszt.
- (66) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját indokolt módosítani, és a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe fel kell venni a *Med-View Airline* légi fuvarozót.
- (67) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint előre sorolva a Nigériában engedélyezett légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseket – továbbra is ellenőrizniük kell a megfelelő biztonsági előírások tényleges betartását.

- (68) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedések meghozatalára kényszerülhet.

Pakisztán légi fuvarozói

- (69) 2017. január 23-i levelében a Bizottság felkérte a Pakisztáni Polgári Repülési Hatóságot (PCAA), hogy szolgáljon információkkal a Pakisztánban engedélyezett *Pakistan International Airlines Corporation Ltd* légi fuvarozó ATR légi járművének 2016. december 7-i balesetét követően hozott intézkedésekről. A levélben a Bizottság arra is felhívta a figyelmet, hogy 2016. január 13-án az EASA biztonsági megfontolásból elutasította a szintén Pakisztánban engedélyezett *AHS International (Pvt) Ltd* légi teherfuvarozó TCO-engedély iránti kérelmét. A levélben a Bizottság azt is jelezte, hogy a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdésében foglalt rendelkezések szerinti hivatalos konzultációt kezd a PCAA-val.
- (70) 2017. április 18-án technikai megbeszélésre került sor a Bizottság, az EASA, az egyik tagállam és a PCAA képviselőinek részvételével. A megbeszélésen a PCAA különféle információkkal szolgált, többek között bemutatta engedélyezési és felügyeleti kötelezettségeit, és összefoglalta a 2011 és 2016 közötti időszakra vonatkozó ellenőrzési adatokat. A résztvevők ezen belül megvitaták a *Pakistan International Airlines Corporation Ltd* biztonság-felügyeletére vonatkozó felelősségi köröket.
- (71) A megbeszélés során a Bizottság felvetett a PCAA-nak számos kérdést a PCAA engedélyezési és felügyeleti kötelezettségeivel kapcsolatban. Ezen belül is a Bizottság tudomásul vette, hogy a PCAA átlátható módon a rendelkezésre bocsátott biztonságot érintő információkat, azonban hangsúlyozta, hogy a PCAA-nak kellő figyelmet kell fordítania biztonság-felügyeleti rendszereinek folyamatos fejlesztésére. A Bizottság közölte továbbá, hogy a PCAA-tól elvárja, hogy teljes mértékben tisztában legyen a 452/2014/EU bizottsági rendeletben szereplő követelményekkel és azoknak a Pakisztánban engedélyezett légi fuvarozókat érintő következményeivel.
- (72) A jelenleg rendelkezésre álló információk – ezen belül a 2017. április 18-i technikai megbeszélésen a PCAA által közölt információk – alapján a Bizottság úgy véli, hogy a PCAA részéről jelenleg sem a képesség, sem a szándék nem hiányzik, hogy kezelje a biztonsági hiányosságokat.
- (73) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listájára a jelenlegi állás szerint nem indokolt pakisztáni légi fuvarozókat felvenni.
- (74) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint előre sorolva a Pakisztánban engedélyezett légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseket – ellenőrizniük kell a megfelelő biztonsági előírások tényleges betartását.
- (75) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedések meghozatalára kényszerülhet.

Oroszország légi fuvarozói

- (76) A Bizottság, az EASA és a tagállamok illetékes hatóságai az elmúlt hat hónapban továbbra is szorosan figyelemmel kísérték az Oroszországban 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.
- (77) 2017. március 17-én a Bizottság, az EASA és a tagállamok egyikének képviselői találkoztak az Orosz Szövetségi Légiközlekedési Ügynökség (FATA) képviselőivel. A találkozó célja a 2016. március 11. és 2017. március 10. közötti időszakra vonatkozó földi ellenőrzésről szóló jelentések alapján az Oroszországban engedélyezett légi fuvarozók biztonsági teljesítményének felülvizsgálata, valamint azon esetek azonosítása volt, amelyek tekintetében a FATA felügyeleti tevékenységét fokozni kell.

- (78) A találkozó során a Bizottság hat Oroszországban engedélyezett légi fuvarozó esetében részletesebben felülvizsgálta a SAFA földi ellenőrzések eredményeit. Biztonsági aggályokra nem derült fény, azonban a FATA arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy egyes légi fuvarozók esetében csak kevés ellenőrzésre került sor, így ezek közül kettőnél a következő negyedévben további ellenőrzéseket fognak végezni.
- (79) A jelenleg rendelkezésre álló információk – ezen belül a 2017. március 17-i technikai megbeszélésen a FATA által közölt információk – alapján a Bizottság úgy véli, hogy a FATA részéről jelenleg sem a képesség, sem a szándék nem hiányzik, hogy kezelje a biztonsági hiányosságokat. Ennek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az orosz légügyi hatóságoknak vagy az Oroszországban engedélyezett légi fuvarozóknak nem szükséges megjelenniük a Bizottság és a Repülésbiztonsági Bizottság előtti meghallgatáson.
- (80) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listájára a jelenlegi állás szerint nem indokolt oroszországi légi fuvarozókat felvenni.
- (81) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint előre sorolva az Oroszországban engedélyezett légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseket – továbbra is ellenőrizniük kell a megfelelő biztonsági előírások tényleges betartását.
- (82) Amennyiben az ellenőrzések eredményei arra utalnak, hogy a vonatkozó biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, az Oroszországi Föderáció légi fuvarozóival szemben a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelő intézkedések meghozatalára kényszerülhet.

Saint Vincent és Grenadine-szigetek légi fuvarozói

- (83) 2015. április 16-án a Saint Vincent és Grenadine-szigeteken engedélyezett *Mustique Airways* légi fuvarozó TCO-engedély iránti kérelmet nyújtott be az EASA-hoz. Az EASA a 452/2014/EU rendeletben szereplő követelményeknek megfelelően megvizsgálta a kérelmet, és alapvető aggályokat fogalmazott meg azzal összefüggésben, hogy a *Mustique Airways* nem tudta bizonyítani a 452/2014/EU rendelet 3. cikkében szereplő követelményeknek való megfelelést. Az EASA ezért azt a következtetést vonta le, hogy további értékelés végzése esetén sem lehetne a *Mustique Airways* részére TCO-engedélyt kiadni, hiszen a légi fuvarozó nem felel meg az említett követelményeknek. Ezért biztonsági okokból 2016. október 4-én az EASA elutasította a TCO iránti kérelmet.
- (84) 2017. január 30-án a Bizottság információszolgáltatásra kérte fel a Saint Vincent és Grenadine-szigeteken illetékességgel rendelkező hatóságot, a Kelet-karibi Polgári Repülési Hatóságot (ECCAA) a *Mustique Airways* TCO-engedély iránti kérelmének elutasítását követően hozott intézkedésekre vonatkozóan. 2017. február 24-én az ECCAA arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a *Mustique Airways* 2017. február 2-án újabb TCO-engedély iránti kérelmet nyújtott be az EASA-hoz arra való hivatkozással, hogy a *Mustique Airways* szerint a kérelem EASA általi elutasításához vezető biztonsági aggályt kielégítő módon elhárították.
- (85) Mivel sem a *Mustique Airways*, sem az ECCAA nem nyújtott be bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy az EASA általi TCO biztonsági értékelés során feltárt biztonsági aggályok valóban elhárultak, az ECCAA és a *Mustique Airways* 2017. április 26-án a 2111/2005/EK rendelet 7. cikkének megfelelően lehetőséget kaptak arra, hogy megjelenjenek a Bizottság és a Repülésbiztonsági Bizottság előtt.
- (86) A hatóság a meghívásra nem reagált és a meghallgatáson nem vett részt. Az ECCAA továbbá sem a *Mustique Airways* esetében felmerült TCO megállapítások tekintetében hozott intézkedésekről, sem felügyeleti tevékenységeiről nem adott tájékoztatást.
- (87) 2017. április 24-én az EASA az új kérelem megvitatása céljából technikai megbeszélést tartott a *Mustique Airways* légi fuvarozóval. E megbeszélés és a meghallgatás között eltelt rövid időre tekintettel az EASA-nak nem volt módjában teljes körűen értékelni az újabb engedélykérelmet. Azt azonban meg tudta erősíteni a Bizottság és a Repülésbiztonsági Bizottság felé, hogy az EASA által az első TCO értékelés során azonosított súlyos és ismétlődő biztonsági hiányosságok hátterében álló okok továbbra is fennállnak.

- (88) A 2017. április 26-i meghallgatáson a *Mustique Airways* információkkal szolgált a vállalat üzleti tevékenységéről és létesítményeiről, azonban kevésbé tért ki a biztonsággal kapcsolatos szempontokra. A *Mustique Airways* által a minőségirányítási és repülésbiztonsági menedzsmentrendszerének kialakítása terén tett előrehaladásról adott tájékoztatásból az derült ki, hogy e rendszerek nem kellően fejlettek. A meghallgatás résztvevői üdvözölték, hogy a *Mustique Airways* kész arra, hogy az új TCO-engedély iránti kérelme kapcsán hatékonyabb párbeszédet folytasson az EASA-val, azonban megállapították, hogy hiányoznak alapvető biztonsági elemek, például a repülésbiztonsági menedzsmentrendszer. Továbbá kiderült, hogy a *Mustique Airways* nincs tudatában az EASA által felvetett problémáknak, és nincs tisztában azok súlyosságával. Végül az is egyértelmű volt, hogy a légi fuvarozónál uralkodó biztonsági kultúra inkább a reagálásra épül, és nem kellően proaktív.
- (89) A jelenleg rendelkezésre álló információk, ezen belül a *Mustique Airways* elutasított TCO-engedély iránti kérelme és az új, jelenleg folyamatban lévő kérelem kapcsán az EASA által, továbbá a *Mustique Airways* légi fuvarozó által nyújtott tájékoztatás arra engednek következtetni, hogy a *Mustique Airways* esetében jelentős biztonsági hiányosságok állnak fenn. A *Mustique Airways* jelenleg nem képes megfelelően kezelni a biztonsági hiányosságokat. A repülésbiztonsággal kapcsolatos jelenleg folyó intézkedések nagy része kidolgozási szakaszban van, és a *Mustique Airways* által a TCO biztonsági értékelés során tett megállapításokra válaszul benyújtott korrekciós intézkedési terv meglehetősen hiányos, különösen az okfeltáró elemzés tekintetében.
- (90) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját indokolt módosítani, és a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe fel kell venni a *Mustique Airways* légi fuvarozót.
- (91) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint előre sorolva a Saint Vincent és Grenadine-szigeteken engedélyezett légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseket – továbbra is ellenőrizniük kell a megfelelő biztonsági előírások tényleges betartását.
- (92) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedések meghozatalára kényszerülhet.

Thaiföld légi fuvarozói

- (93) 2017. március 17-én technikai konzultációs megbeszélésre került sor a Bizottság, az EASA és a Thaiföldi Polgári Repülési Hatóság (CAAT) részvételével. A megbeszélésen a CAAT tájékoztatta a Bizottságot a 2016 szeptembere óta tett előrelépésről, különösen a thaiföldi légiközlekedési rendszer vonatkozásában, továbbá a megfelelési ütemtervről és a korrekciós intézkedési terv végrehajtásának állásáról.
- (94) A főbb előrelépést a polgári repülésről szóló, várhatóan 2017 utolsó negyedévében hatályba lépő új thaiföldi törvény elfogadása, továbbá a CAAT szabályzatainak és szervezeti felépítésének módosítása, a fenntartható finanszírozási mechanizmusok bevezetése és az ellenőrök személyzeti és képzési tervének javítása jelenti. Javultak a CAAT ellenőrzési eljárásai, kézikönyvei és eszközei, ezen belül informatikai rendszere, és a Thaiföldön engedélyezett légi fuvarozók teljes körű és folyamatos biztonságfelügyeletének biztosítása érdekében frissült a biztonságfelügyeleti program. A CAAT minőségbiztosítási részleget is létrehozott, amelynek feladata nyomon követni, hogy a CAAT megfelel-e a nemzetközi és nemzeti légiközlekedés-biztonsági előírásoknak.
- (95) A CAAT beszámolt továbbá nemzeti légiközlekedés-biztonsági programjának kidolgozásáról, és a 2015. januári ICAO-ellenőrzés során tett megállapításokat érintő helyzetről, ezen belül is a megállapítások alapján a légi üzemeltetők tanúsítása vonatkozásában megállapított jelentős biztonsági problémáról. A CAAT emellett a fenntarthatósági terve és a nemzetközi együttműködés terén tett előrelépésről is információval szolgált.
- (96) A CAAT korrekciós intézkedési tervének fontos eleme a Thaiföldön engedélyezett légi fuvarozók újbóli engedélyezése, amely a légi fuvarozók engedélyezésére vonatkozó ötlépcsős ICAO-megközelítés alapján történik. A nemzetközi viszonylatban üzemelő légi fuvarozók közül az első újbóli engedélyezésére 2017 februárjában került sor, és 2017 júniusáig a CAAT várhatóan a többi 12, nemzetközi viszonylatban üzemelő légi fuvarozót is újból engedélyezi. Az újbóli engedélyezés során a CAAT az újbóli engedélyezést kérelmező egyes légi fuvarozók esetében végrehajtási intézkedéseket hozott.

- (97) A thaiföldi kormány és a CAAT egyértelműen bizonyította, hogy elkötelezett a thaiföldi repülésbiztonság-felügyeleti rendszer javítása iránt. A CAAT bizonyítékokkal szolgált arról, hogy az elmúlt hat hónap során ebben jelentős előrelépés történt. A Thaiföldön engedélyezett légi fuvarozókról jelenleg rendelkezésre álló repülésbiztonsági információk sem indokolnak olyan döntést, amely 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.
- (98) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján tehát a Bizottság úgy véli, hogy a jelenlegi állás szerint nem indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját a thaiföldi légi fuvarozók tekintetében módosítani.
- (99) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint előre sorolva a Thaiföldön engedélyezett légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseket – továbbra is ellenőrizniük kell a megfelelő biztonsági előírások tényleges betartását.
- (100) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedések meghozatalára kényszerülhet.

Ukrajna légi fuvarozói

- (101) 2014. augusztus 29-én az Ukrajnában engedélyezett *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* légi fuvarozó TCO-engedély iránti kérelmet nyújtott be az EASA-hoz. Az EASA a 452/2014/EU rendeletben szereplő követelményeknek megfelelően megvizsgálta a kérelmet, és alapvető aggályokat fogalmazott meg azzal összefüggésben, hogy az *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* nem tudta bizonyítani a 452/2014/EU rendelet 3. cikkében szereplő követelményeknek való megfelelést. Az EASA ezért azt a következtetést vonta le, hogy további értékelés végzése esetén sem lehetne az *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* részére TCO-engedélyt kiadni, hiszen a légi fuvarozó nem felel meg az említett követelményeknek. Ezért biztonsági okokból 2016. szeptember 15-én az EASA elutasította a TCO iránti kérelmet.
- (102) 2016. február 15-én az Ukrajnában engedélyezett *Air Company „Black Sea Airlines” LLC* légi fuvarozó TCO-engedély iránti kérelmet nyújtott be az EASA-hoz. Az EASA a 452/2014/EU rendeletben szereplő követelményeknek megfelelően megvizsgálta a kérelmet, és alapvető aggályokat fogalmazott meg azzal összefüggésben, hogy az *Air Company „Black Sea Airlines” LLC* nem tudta bizonyítani a 452/2014/EU rendelet 3. cikkében szereplő követelményeknek való megfelelést. Az EASA ezért azt a következtetést vonta le, hogy a további értékelés végzése esetén sem lehetne az *Air Company „Black Sea Airlines” LLC* részére TCO-engedélyt kiadni, hiszen a légi fuvarozó nem felel meg az említett követelményeknek. Ezért biztonsági okokból 2016. október 13-án az EASA elutasította a TCO iránti kérelmet.
- (103) 2017. március 6-án a Bizottság információszolgáltatásra kérte fel az ukrán Állami Repülési Hatóságot (SAAU) az *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* és az *Air Company „Black Sea Airlines” LLC* TCO-engedély iránti kérelmének EASA általi elutasítását követően hozott intézkedésekre vonatkozóan. E levél nyomán a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdésében foglalt rendelkezések szerinti hivatalos konzultáció kezdődött a SAAU-val. Mivel az EASA TCO biztonsági értékelése során feltárt biztonsági aggályok továbbra is fennállnak, a SAAU, az *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* és az *Air Company „Black Sea Airlines” LLC* 2017. április 25-én a 2111/2005/EK rendelet 7. cikkének megfelelően lehetőséget kaptak arra, hogy álláspontjukat előadják a Bizottság és a Repülésbiztonsági Bizottság előtt.
- (104) 2017. április 3-án a SAAU visszavonta az *Air Company „Black Sea Airlines” LLC* üzemeltetési engedélyét. Ezzel a döntéssel véget ért a légi fuvarozóval 2017. március 6-án indult hivatalos egyeztetés.
- (105) 2017. április 25-én a Bizottság és a Repülésbiztonsági Bizottság meghallgatta a SAAU-t és az *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* légi fuvarozót. A SAAU többek között arról számolt be, hogy az Ukrajnában engedélyezett légi fuvarozók tekintetében végzett felügyeleti tevékenységet a SAFA-nyilvántartás és az új TCO engedélyezési eljárásból származó információk alapján kiigazították. Információval szolgált továbbá olyan esetleges rövid távú intézkedések elfogadásáról, mint a TCO-engedély iránti kérelmek EASA általi elutasítása esetén a légijármű-üzemeltetői engedélyek felfüggesztése, korlátozása vagy visszavonása. Tájékoztatást nyújtott emellett az Ukrajnában engedélyezett légi fuvarozók tekintetében gyakorolt tanúsítási és felügyeleti tevékenységekhez kapcsolódó belső eljárások javítását célzó hosszú távú intézkedésekről.

- (106) A meghallgatáson az *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* – korábban már benyújtott információkra támaszkodva – beszámolt az EASA által a TCO biztonsági értékelés keretében felvetett súlyos problémák megoldását célzó korrekciós intézkedésekről, így a folyamatos légialkalmassággal kapcsolatos tevékenységekről és a karbantartási tevékenységek végzéséről. A légi fuvarozó beszámolt továbbá arról, hogy 2017 márciusában egy magánszervezet további ellenőrzést végzett annak megállapítása érdekében, hogy a légi fuvarozó milyen mértékben felel meg a nemzetközi repülésbiztonsági szabványoknak. Az ellenőrzés megerősítette, hogy a légi fuvarozó jelenlegi dokumentumkezelő rendszere tekintetében fennállnak az EASA által korábban azonosított rendszerszintű hiányosságok.
- (107) A meghallgatáson az *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* azt is elmondta, hogy 2017. április 19-én újból TCO-engedélyért folyamodott. A Bizottság és a Repülésbiztonsági Bizottság ezt tudomásul vette, és üdvözölte, hogy mind a légi fuvarozó, mind az EASA megerősítette, hogy a 452/2014/EU bizottsági rendelet összefüggésében az új TCO-kérelem feldolgozása kellő figyelmet fog kapni.
- (108) Az EASA által az *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* tekintetében végzett TCO biztonsági értékelés alapján jelenleg rendelkezésre álló információk, valamint az SAAU és az *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* által benyújtott információk arra utalnak, hogy az EASA által felvetett biztonsági problémák megoldását célzó korrekciós intézkedések végrehajtása még nem zárult le. Az információk továbbá azt is megerősítik, hogy a légi fuvarozó jelenleg nem képes arra, hogy valamennyi eljárása és tevékenysége tekintetében saját maga azonosítsa a meg nem feleléseket.
- (109) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján tehát a Bizottság úgy véli, 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 *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* légi fuvarozót.
- (110) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint előre sorolva az Ukrajnában engedélyezett légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseket – továbbra is ellenőrizniük kell a megfelelő biztonsági előírások tényleges betartását.
- (111) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedések meghozatalára kényszerülhet.

Zimbabwe légi fuvarozói

- (112) 2016. április 12-én a Zimbabweban engedélyezett *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* légi fuvarozó TCO-engedély iránti kérelmet nyújtott be az EASA-hoz. Az EASA a 452/2014/EU rendeletben szereplő követelményeknek megfelelően megvizsgálta a kérelmet, és alapvető aggályokat fogalmazott meg azzal összefüggésben, hogy az *Air Zimbabwe Pvt Ltd* nem tudta bizonyítani a 452/2014/EU rendelet 3. cikkében szereplő követelményeknek való megfelelést. Az EASA ezért azt a következtetést vonta le, hogy további értékelés végzése esetén sem lehetne az *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd részére* TCO-engedélyt kiadni, hiszen a légi fuvarozó nem felel meg az említett követelményeknek. Ezért biztonsági okokból 2016. november 7-én az EASA elutasította a TCO iránti kérelmet.
- (113) 2017. március 3-án a Bizottság információszolgáltatásra kérte fel a zimbabwei Polgári Repülési Hatóságot (CAAZ) az *Air Zimbabwe Pvt Ltd* TCO-engedély iránti kérelmének EASA általi elutasítását követően hozott intézkedésekre vonatkozóan. E levél nyomán a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdésében foglalt rendelkezések szerinti hivatalos konzultáció kezdődött a CAAZ-vel. Mivel az EASA által az *Air Zimbabwe Pvt Ltd* tekintetében végzett TCO biztonsági értékelés során feltárt biztonsági aggályok továbbra is fennállnak, a CAAZ és az *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* 2017. április 26-án a 2111/2005/EK rendelet 7. cikkének megfelelően lehetőséget kaptak arra, hogy álláspontjukat előadják a Bizottság és a Repülésbiztonsági Bizottság előtt.
- (114) A meghallgatás során a CAAZ egyebek mellett beszámolt az *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* tekintetében gyakorolt biztonságfelügyeleti feladatairól. A CAAZ röviden bemutatta azokat az intézkedéseket, amelyeket azzal kapcsolatban hozott, hogy biztonsági okokból az EASA elutasította az *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* TCO iránti kérelmét. Az EASA információval szolgált azokkal a biztonsági aggályokkal kapcsolatban, amelyek a TCO-ra vonatkozó kedvezőtlen döntés alapjául szolgáltak.

- (115) A meghallgatáson az *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* tájékoztatást nyújtott a TCO-engedély iránti kérelmének EASA általi elutasítását követően kezdeményezett és folyamatban lévő korrekciós intézkedésekről. Azonban az *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* által nyújtott információk, köztük a minőségirányítási és repülésbiztonsági menedzsmentrendszer kialakítása terén tett némi előrehaladásra vonatkozók nem voltak elegendőek ahhoz, hogy eloszlassák a felmerült aggályokat.
- (116) A jelenleg rendelkezésre álló információk, és ezen belül az EASA által az *Air Zimbabwe Pvt Ltd* tekintetében végzett TCO biztonsági értékelésre vonatkozó, valamint a CAAZ és az *Air Zimbabwe Pvt Ltd* által benyújtott információk alapján egyértelmű, hogy az *Air Zimbabwe Pvt Ltd* esetében jelentős biztonsági hiányosságok állnak fenn. A döntéshozók szerint az *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* jelenleg nem képes megfelelően kezelni ezeket a biztonsági hiányosságokat. Az *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* repülésbiztonsággal kapcsolatos jelenleg folyó intézkedéseinek nagy része kidolgozási szakaszban van, és az *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* által a TCO biztonsági értékelés során tett megállapításokra válaszul benyújtott korrekciós intézkedési terv hiányos, különösen az okfeltáró elemzés tekintetében.
- (117) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján tehát a Bizottság úgy véli, 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 Zimbabwe Pvt Ltd* légi fuvarozót.
- (118) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint előre sorolva a Zimbabwéban engedélyezett légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseket – továbbra is ellenőrizniük kell a megfelelő biztonsági előírások tényleges betartását.
- (119) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedések meghozatalára kényszerülhet.
- (120) A 474/2006/EK rendeletet tehát ennek megfelelően módosítani kell.
- (121) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Repülésbiztonsági Bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 474/2006/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. Az A. melléklet helyébe e rendelet I. mellékletének szövege lép.
2. A B. melléklet helyébe e rendelet 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, 2017. május 15-én.

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

A. MELLÉKLET

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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzem-bentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereske-delmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzem-bentartási engedély (AOC) száma vagy a működési enge-dély száma	ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iráni Iszlám Köztársaság
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigéria
MUSTIQUE AIRWAYS	2A/12/003K	MAW	Saint Vincent és Grenadine-szigetek
INTERNATIONAL JOINT-STOCK AVIATION COMPANY „URGA”	UK 012	URG	Ukrajna
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
A szabályozási felügyeletért Afganisztán-ban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a követke-zőket:			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), bele-értve 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

⁽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 üzem-bentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereske-delmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzem-bentartási engedély (AOC) száma vagy a működési enge-dély száma	ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
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
HELIANG	010	Nem ismert	Angolai Köztársaság
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Nem ismert	Angolai Köztársaság
MAVEWA	016	Nem ismert	Angolai Köztársaság
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Angolai Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kongói Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Kongói Köztársaság
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Kongói Köztársaság
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Nem ismert	Kongói Köztársaság
EMERAUDE	RAC06-008	Nem ismert	Kongói Köztársaság
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Kongói Köztársaság
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongói Köztársaság
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Nem ismert	Kongói Köztársaság
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Nem ismert	Kongói Köztársaság
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Kongói Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kongói De-mokratikus Köztársaságban (KDK) felelős hatóság által engedélyezett összes légi fu-varozó, beleértve a következőket:			Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzem-bentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereske-delmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzem-bentartási engedély (AOC) száma vagy a működési enge-dély száma	ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ 2012	BUL	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/ 2015	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ 2012	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	KGO	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/ 2012	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/ 2015	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/ 2012	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/0084/2010	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/073/2011	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/ TVC/0247/2011	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzem-bentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereske-delmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzem-bentartási engedély (AOC) száma vagy a működési enge-dély száma	ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
A szabályozási felügyeletért Dzsibutiban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Dzsibuti
DAALLO AIRLINES	Nem ismert	DAO	Dzsibuti
A szabályozási felügyeletért Egyenlítői-Guineában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a kö-vetkezőket:			Egyenlítői-Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Egyenlítői-Guinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Nem ismert	Egyenlítői-Guinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	Nem ismert	Egyenlítői-Guinea
TANGO AIRWAYS	Nem ismert	Nem ismert	Egyenlítői-Guinea
A szabályozási felügyeletért Eritreában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a kö-vetkezőket:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
A szabályozási felügyeletért a Gaboni Köztársaságban felelős hatóság által enge-délyezett összes légi fuvarozó (a B. mel-lékletbe 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 légi fuvarozást végző jogi személynek az üzem-bentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereske-delmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzem-bentartási engedély (AOC) száma vagy a működési enge-dély száma	ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
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	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
ALFA TRANS DIRGANTARA	135-012	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
AMA	135-054	Nem ismert	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	Nem ismert	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	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
HEVILIFT AVIATION	135-042	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Indonéz Köztársaság
INDO STAR AVIATION	135-057	Nem ismert	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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzem-bentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereske-delmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzem-bentartási engedély (AOC) száma vagy a működési enge-dély száma	ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
KAL STAR AVIATION	121-037	KLS	Indonéz Köztársaság
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonéz Köztársaság
KOMALA INDONESIA	135-051	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Indonéz Köztársaság
MARTA BUANA ABADI	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
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
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135-058	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonéz Köztársaság
SURYA AIR	135-046	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Indonéz Köztársaság
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Indonéz Köztársaság
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonéz Köztársaság
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Indonéz Köztársaság
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Indonéz Köztársaság
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135-037	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonéz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzem-bentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereske-delmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzem-bentartási engedély (AOC) száma vagy a működési enge-dély száma	ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
UNINDO	135-040	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Nem ismert	Indonéz Köztársaság
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonéz Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kirgiz Köz-társaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Kirgiz Köztársaság
AIR BISHKEK (korábban EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgiz Köztársaság
AIR MANAS	17	MBB	Kirgiz Köztársaság
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgiz Köztársaság
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgiz Köztársaság
HELI SKY	47	HAC	Kirgiz Köztársaság
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgiz Köztársaság
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgiz Köztársaság
S GROUP INTERNATIONAL (korábban S GROUP AVIATION)	45	IND	Kirgiz Köztársaság
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirgiz Köztársaság
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgiz Köztársaság
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgiz Köztársaság
TEZ JET	46	TEZ	Kirgiz Köztársaság
VALOR AIR	07	VAC	Kirgiz Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Libériában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó.			Libéria
A szabályozási felügyeletért Líbiában fel-elős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Líbia
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Líbia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Líbia
BURQA AIR	002/01	BRQ	Líbia

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzem-bentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereske-delmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzem-bentartási engedély (AOC) száma vagy a működési enge-dély száma	ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
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 Nepálban fel-elős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Nepáli Köztársaság
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepáli Köztársaság
FISHTAIL AIR	017/2001	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
GOMA AIR	064/2010	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
MAKALU AIR	057A/2009	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepáli Köztársaság
SAURYA AIRLINES	083/2014	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepáli Köztársaság
SIMRIK AIR	034/2000	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
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 légi fuvarozást végző jogi személynek az üzem-bentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereske-delmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzem-bentartási engedély (AOC) száma vagy a működési enge-dély száma	ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
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 SD	54	AAJ	Szudáni Köztársaság
BADR AIRLINES	35	BDR	Szudáni Köztársaság
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Szudáni Köztársaság
ELDINDER AVIATION	8	DND	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 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

B. MELLÉKLET

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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési engedély (AOC) száma	ICAO kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam	A korlátozás alá eső légi jármű típusa	A korlátozás alá eső légi jármű lajstromjele és – ha ismert – gyártási sorszáma	Lajstromozó állam
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-szigeteki Unió	A teljes flotta, kivéve: LET 410 UVP.	A teljes flotta, kivéve: D6-CAM (851336).	Comore-szigeteki Unió
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gaboni Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 2 Falcon 50 típusú légi jármű, 2 Falcon 900 típusú légi jármű.	A teljes flotta, kivéve: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Gaboni Köztársaság
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gaboni Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 1 Challenger CL-601 típusú légi jármű, 1 HS-125-800 típusú légi jármű.	A teljes flotta, kivéve: TR-AAG, ZS-AFG.	Gaboni Köztársaság; Dél-Afrikai Köztársaság
IRAN AIR	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

⁽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)	Az 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
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.