

II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG (EU) 2017/2215 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2017. november 30.)

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 fuvarozóknak a 2111/2005/EK 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 szorul.
- (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 szülehet az Unión belüli működési tilalom rájuk való alkalmazására vagy a listán szereplő valamely légi fuvarozó kapcsán alkalmazott működési tilalom feltételeinek módosítására.
- (4) A Bizottság az érintett légi fuvarozóknak lehetőséget biztosított arra, hogy betekinsenek 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, Egyenlítői-Guinea, Nepál, Nigéria, Saint Vincent és Grenadine-szigetek, Thaiföld, Ukrajna és Venezuela illetékes hatóságaival és légi fuvarozóival folyamatban lévő közös konzultációról.

⁽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 3922/91/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.).

A Bizottság emellett Afganisztán, Bolívia, India, Indonézia, Irak, Kazahsztán, Líbia, Moldova, Mozambik és Zambia repülésbiztonsági helyzetéről, valamint az Oroszországgal 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 sorolják előre az olyan harmadik államok által 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. Így a Bizottság által a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően végzett konzultációkon túlmenően a kiemelt földi ellenőrzések további információkkal fognak szolgálni az említett harmadik országokban engedélyezett légi fuvarozók biztonsági teljesítményével kapcsolatban.
- (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 harmadik országokban 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 felkérést kaptak arra, hogy ezekre a kérelmekre a Bizottsággal és az EASA-val egyeztetve kétoldalú kapcsolatfelvétel keretében reagáljanak. E tekintetben a Bizottság megismételte, 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 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.

Uniói légi fuvarozók

- (10) Az uniói légi fuvarozók légi járművein végzett földi ellenőrzésekből és 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.
- (11) A tagállamok megerősítették, hogy készen állnak a szükséges módon fellépni, amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy az uniói légi fuvarozók esetében a megfelelő biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn.

Egyenlítői-Guinea légi fuvarozói

- (12) A Bizottság és az EASA képviselői 2017. június 7-én találkoztak az Autoridad Aeronautica de Guinea Ecuatorial (a továbbiakban: AAGE) képviselőivel. E találkozó célja a legutóbbi, 2013. évi találkozó óta elindított konzultációk folytatása volt. Az AAGE tájékoztatta a Bizottságot és az EASA-t a repülésbiztonsági felügyeleti rendszerre vonatkozó ICAO-követelményeknek való megfelelés javítása érdekében tett intézkedésekről, és kiemelte a reformok végrehajtására irányuló politikai erőfeszítéseket is.
- (13) A 2017. június 7-i ülésen az AAGE elismerte, hogy az Egyenlítő-Guineából származó légi fuvarozókat a múltban nem hitelesítették az ICAO előírásainak megfelelően. Ezért az AAGE visszavonta az országban engedélyezett számos légi fuvarozó tanúsítványát, és a fennmaradó légi fuvarozók tekintetében megkezdte az új, öt szakaszból álló tanúsítási eljárást. Az AAGE továbbá tájékoztatást nyújtott a személyi állományára vonatkozó tervezéséről és felvételi politikájáról, a légi járművek nyilvántartásáról, a légi fuvarozók újbóli hitelesítéséről és repülésbiztonsági felügyeleti programjáról.

⁽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.).

- (14) Amint az az ICAO 2017. februári ellenőrzése során is megfigyelhető volt, az AAGE – a korábbi 10 %-os szinttel szemben – 62,5 %-os sikeres végrehajtási arányt ért el a nemzetközi repülésbiztonsági szabványok terén.
- (15) 2017. október 16–20. között uniós biztonsági ellenőrzésre került sor Egyenlítő-Guineában. Az ellenőrzésen a Bizottság, az EASA és egyes tagállamok szakértői vettek részt. E látogatás során az AAGE munkája értékelésre került, az ellenőrzések az Egyenlítő-Guineában engedélyezett két aktív légi fuvarozónál tett látogatások során történtek. Megállapítást nyert, hogy a közelmúltban létrehozott független és önálló, repülésbiztonsági felügyeleti tevékenységét 2012-ben megkezdő polgári repülési hatóság, az AAGE szervezeti felépítése megfelel az egyenlítő-guineai légi közlekedési tevékenységek szintjének. Azt is megállapították, hogy az AAGE valamennyi polgári légi közlekedési területre kiterjed, és saját költségvetéssel és forrásokkal rendelkezik. Megállapították azonban, hogy az AAGE-nek az Egyenlítő-Guineában engedélyezett légi fuvarozók megfelelő és hatékony biztonsági felügyeletének elvégzése érdekében megfelelően képezett ellenőrökre van szüksége, különösen a repülési műveletek területén, beleértve a kereskedelmi célú légi fuvarozást is.
- (16) A látogatás során kiderült, hogy Egyenlítő-Guineában átfogó szabályozási rendszert hoztak létre. Az AAGE a rendeletek naprakésszé tételén dolgozik annak érdekében, hogy azok összhangban maradjanak a nemzetközi légiközlekedés-biztonsági előírások legújabb követelményeivel. Az AAGE azonban nagymértékben támaszkodik a többi hatóság és szervezet által kiadott tanúsítványokra, felhatalmazásokra és engedélyekre, anélkül hogy azokat maga az AAGE ellenőrizte volna, noha az ilyen saját ellenőrzés az AAGE repülésbiztonsági felügyeleti feladatainak lényeges részét képezi. Ennek megfelelően ezt az ellenőrzési folyamatot bele kell foglalni az AAGE eljárásaiba, és megfelelően végre kell hajtani.
- (17) A látogatás során kiderült, hogy jelenleg csak két, Egyenlítő-Guineában engedélyezett légi fuvarozó tevékenykedik: a *CEIBA Intercontinental* és a *Cronos Airlines*. A *Punto Azul* és a *Tango Airways* légi fuvarozók üzemeltetési engedélyt visszavonták.
- (18) A *Ceiba Intercontinental* légi fuvarozónál – az Unió helyszíni értékelő látogatásának részeként – tett látogatás során az került megállapításra, hogy a vállalat még mindig a régi üzemeltetési engedélye alapján működik, és a jelenleg hatályos, öt szakaszból álló légi fuvarozási engedélyezési eljárás mindössze két szakaszát teljesítette. A *Ceiba Intercontinental* jelenleg számos változtatáson megy keresztül, ami az alapvető repülési üzemeltetési és karbantartási kézikönyvek és egyéb dokumentumok aktualizálásának és jóváhagyásának hiányához vezet. Ezen túlmenően a szóban forgó kézikönyveket és dokumentációt még nem adaptálták a légi fuvarozó működéséhez és légi járműveikhez. A biztonsági rendszer fejlesztés alatt áll, és a légi fuvarozónak továbbra is érdemi kockázatelemzést kell alkalmaznia. A szervezet biztonsági politikáját kidolgozták és bevezették, de nem egyértelműen és nem széles körben tették közzé a szervezeten belül. Minőségi rendszerét is tovább kell fejleszteni.
- (19) A *Cronos Airlines* légi fuvarozónál tett látogatás során kiderült, hogy az tisztában van az Egyenlítő-Guineában alkalmazandó szabályozással, és erőfeszítéseket tesz az említett repülési szabványok végrehajtására. Sikeresen teljesítette a jelenleg hatályos légi fuvarozási engedélyezési eljárás öt szakaszát. Üzemeltetési engedélyét 2017 januárjában megújították. Ugyanakkor megállapítást nyert, hogy számos kézikönyvet nem adaptáltak a tényleges működéséhez, és hogy a minőségbiztosítási rendszerét nem dolgozták ki teljes mértékben. Megállapították továbbá, hogy a *Cronos Airlines* biztonságirányítási rendszere még mindig fejlesztés alatt áll, és jelenleg a biztonságirányítási rendszer végrehajtásának négy szakasza közül a második fázisban van. A biztonsági politikák kidolgozása és bevezetése megtörtént, valamint a szervezeten belül egyértelműen és széles körben közzétételre is került. A légi járművei vonatkozásában önkéntesen csatlakozott egy repülésiadat-figyelő programhoz.
- (20) Az AAGE, a *CEIBA Intercontinental* és a *Cronos Airlines* 2017. november 14-én a 2111/2005/EK rendelet 7. cikkének megfelelően megjelentek a Bizottság és a Repülésbiztonsági Bizottság előtt. A meghallgatás során az egyenlítő-guineai kormány képviselője kifejezte, hogy a kormány határozottan elkötelezte magát az egyenlítő-guineai légi közlekedés biztonságának további javítása mellett annak érdekében, hogy biztosítani lehessen a megfelelő hazai és regionális összeköttetéseket. A meghallgatás során az AAGE tájékoztatást nyújtott azokról a korrekciós intézkedésekről, amelyeket az uniós helyszíni értékelő látogatás során felvetett észrevételek megoldása érdekében hoztak. A korrekciós intézkedések végrehajtásához szükséges időt az AAGE egy évre becsülte.
- (21) A *Ceiba Intercontinental* által az Unió helyszíni értékelő látogatása keretében felvetett észrevételek rendezésére vonatkozó korrekciós intézkedési tervről tartott meghallgatás során szolgáltatott információk nem igazolták, hogy a légi fuvarozó készített volna okfeltáró elemzést, és azt mutatták, hogy csak azonnali korrekciós intézkedések kerültek bevezetésre, hosszú távú megelőző intézkedések nélkül.

- (22) A Cronos Airlines a meghallgatás keretében az Unió helyszíni értékelő látogatása során felmerült észrevételek kezelése érdekében tájékoztatást adott a korrekciós intézkedésekről, és jelezte, hogy a feltárt problémák újbóli előfordulásának megelőzése érdekében okfeltáró elemzést, azonnali korrekciós intézkedéseket, valamint intézkedéseket hajtott végre.
- (23) A rendelkezésre álló információk alapján – ideértve az Unió helyszíni értékelő látogatásának eredményeit és a 2017. november 14-i meghallgatás során szolgáltatott információkat is – úgy vélik, hogy bár az AAGE számottevő javulást ért el Egyenlítő-Guinea repülésbiztonsági felügyeleti rendszerében, továbbra is jelentős hiányosságok tapasztalhatók a biztonsági felügyeleti rendszerben. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az Egyenlítő-Guineában engedélyezett légi fuvarozók tekintetében az AAGE még nem képes repülésbiztonsági felügyeleti kötelezettségeinek teljeskörű teljesítésére. Ezt bizonyítja az a tény, hogy a légi fuvarozók tanúsítását és biztonsági felügyeletét nem megfelelő képesítéssel rendelkező ellenőrök végzik, ami pedig alapvető fontosságú lenne, és az a tény, hogy az uniós helyszíni értékelő látogatás során felvetett egyes észrevételeket maga az AAGE nem határozta meg a tanúsítási és felügyeleti tevékenységei során. Ezért jelenleg nem áll rendelkezésre elegendő bizonyíték, amely alátámasztana egy, az Egyenlítő-Guineában engedélyezett összes légi fuvarozóra vonatkozó működési tilalom megszüntetésére vagy módosítására irányuló határozatot. Ugyanakkor, tekintettel arra, hogy a *Punto Azul* és a *Tango Airways* üzemeltetési engedélye visszavonásra került, e légitársaságokat törölni kell a működési tilalom hatálya alá tartozó légi fuvarozók listájáról.
- (24) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját módosítani, és a 474/2006/EK bizottsági rendelet A. mellékletéből törölni a *Punto Azul* és a *Tango Airways* légi fuvarozót.

Nepál légi fuvarozói

- (25) 2017. március 5-én a Nepáli Polgári Repülési Hatóság (Civil Aviation Authority of Nepal, a továbbiakban: CAAN) levelet írt a Bizottságnak, amely információkat tartalmazott a nepáli repülésbiztonsági felügyeleti rendszer jelenlegi helyzetére vonatkozóan. Azt követően, hogy 2015-ben valamennyi nepáli légi fuvarozó újból engedélyezésre került, a CAAN 2016-ban az ICAO segítségével megismételte ezt a gyakorlatot annak érdekében, hogy az üzemeltetési engedélyeket még egyszer engedélyezze.
- (26) 2017. március 13-án Nepál külügyminisztériuma kiegészítő dokumentációt nyújtott be a katmandui (Nepál) uniós képviselőnek, amelyben felvázolta az előrelépést, és amely tartalmazta az ICAO kombinált akciócsoportja által Nepálnak készített jelentés kivonatát. A műveletek és a légi alkalmasság területén az ICAO kombinált akciócsoportja számos észrevételt tett. Ezek az észrevételek megismételték a korábbi látogatások során tett észrevételeket, többek között a 2014. februári uniós helyszíni értékelő látogatást és a 2015. októberi uniós technikai segítségnyújtási missziót. Ezen információk fényében a Bizottság 2017. július 4-én kiegészítő információkat kért a CAAN-tól.
- (27) Az ICAO 2017. július 4–11. között az ICAO koordinált hitelesítési misszióját hajtotta végre Nepálban. E misszió eredményei alapján az ICAO 2017. július 27-én bejelentette, hogy Nepál illetékes hatóságai megoldották a légi fuvarozók tanúsítása vonatkozásában megállapított jelentős biztonsági problémát.
- (28) 2017. augusztus 3-án a CAAN benyújtotta a Bizottság által kért információkat. Tájékoztatást nyújtott többek között az üzemeltetési engedélyek jogosultjairól, a biztonsági felügyelet tevékenységeinek eredményeiről, a Nepálban nyilvántartásba vett légi járművekről, a balesetekről és a súlyos eseményekről, a végrehajtási intézkedésekről, a szervezetről és a szabályozásról, valamint technikai segítségnyújtási tevékenységekről Nepálban. A CAAN azonban nem tett további lépéseket a közzétett baleseti vizsgálati jelentésekben szereplő ajánlások nyomán.
- (29) 2017. november 7-én a CAAN benyújtotta az ICAO 2017. július 4. és 11. közötti koordinált hitelesítési missziójának végleges jelentését, amely szerint a nemzetközi repülésbiztonsági előírások átültetésének hatékonysága 66 %-ra nőtt. Ez a jelentés ugyanakkor arra is rámutat, hogy további fejlesztésekre van szükség a képzett műszaki személyzet és a biztonsági problémák megoldása terén. Az ICAO nem vizsgálta felül a hajózó személyzet szakszolgálati engedélyeinek engedélyezésére vonatkozó területet, noha a 2014. februári uniós helyszíni vizsgálatot követően ez egyike volt a problémás területeknek.

- (30) A rendelkezésre álló információk alapján úgy tűnik, hogy bár a CAAN némi előrelépést ért el a nemzetközi a nemzetközi biztonsági normák átültetése terén, a nepáli repülésbiztonsági felügyeleti rendszer még mindig nem kielégítő, amit az is bizonyít, hogy az utóbbi években bekövetkezett – esetenként halálos – balesetek ellenére sincsenek a balesetek újbóli megismétlődésének elkerülésére irányuló eredményes nyommonkvetési intézkedések.
- (31) 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 nepáli légi fuvarozók tekintetében módosítani.

Nigéria légi fuvarozói

- (32) A Bizottság az EASA támogatásával továbbra is szorosan figyelemmel kíséri a Nigériában engedélyezett légi fuvarozók biztonsági teljesítményét. A Bizottság a 2017. május 15-i és június 20-i leveleiben kiemelte annak szükségességét, hogy a Nigériai Polgári Légiközlekedési Hatóság (a továbbiakban: NCAA) szorosan nyomon kövesse a Nigériában engedélyezett légi fuvarozók által a harmadik országbeli üzemeltetői (TCO) engedély megszerzése érdekében az EASA-hoz benyújtott kérelmeket.
- (33) 2017. május 30-án kelt levelében az NCAA tájékoztatta a Bizottságot arról, hogy kiterjedt ellenőrzést kíván végezni a Nigériában nyilvántartásba vett *Med-View Airline* légi fuvarozó légi fuvarozó műveletei, valamint az NCAA által más nigériai légi fuvarozók tekintetében elfogadott intézkedések tekintetében.
- (34) A Bizottság 2017. október 10-i levelében hangsúlyozta, hogy ezek a tevékenységek nem elegendőek az alkalmazandó követelményekre és a nigériai légiközlekedési tevékenységek várható növekedésére tekintettel. Arról is tájékoztatta az NCAA-t, hogy a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése alapján konzultációkat indított.
- (35) A Bizottság és az EASA képviselői 2017. október 30-án technikai konzultációt tartottak az NCAA magas rangú képviselőivel. E találkozó célja az volt az NCAA számára, hogy magyarázatot adjon az NCAA által hozott korrekciós és megelőző intézkedésekre a *Med Airlines* és a Nigériában engedélyezett többi légi fuvarozó tekintetében. Az NCAA e találkozó során tartott előadását olyan bizonyítékokkal támasztotta alá, amelyek bizonyos javulásáról tanúskodnak a légi fuvarozók biztonsági felügyeletét illetően, amelyért az alkalmazandó nemzetközi rendelkezések értelmében a nigériai hatóságok felelősek.
- (36) Az ülésen az NCAA tájékoztatta a Bizottságot és az EASA-t a repülésbiztonsági felügyeleti rendszerre vonatkozó ICAO-követelményeknek való megfelelés javítása érdekében tett intézkedésekről. Tájékoztatást adott továbbá a *Med-View Airlines* és más, Nigériában nyilvántartásba vett légi fuvarozók, nevezetesen az *Arik Air*, az *Air PEACE* és a *Kabo Air* légi fuvarozók vonatkozásában végzett ellenőrzésről, valamint az NCAA személyzetének számáról, a felügyelők képzéséről és képesítéséről, valamint repülésbiztonsági felügyeleti programjáról. Az NCAA az előírások folyamatos betartásának biztosítása érdekében repülési műveleti és légi alkalmassági felügyeleti programot hozott létre és hajt végre. Nigéria jelenleg dolgozik állami biztonsági programja végrehajtásán, és 2018 végéig tervezi annak teljeskörű végrehajtását.
- (37) A jelenleg rendelkezésre álló információk, beleértve az NCAA által a 2017. október 30-i ülésen szolgáltatott információkat is, arra utalnak, hogy a nigériai repülésbiztonsági felügyeleti rendszer fejlesztése folyamatban van. Egyértelmű, hogy ezek a fejlesztések továbbra is kulcsfontosságú szerepet töltenek be. E különösen érvényes a felügyelet alá tartozó légi fuvarozók tervezett tevékenységeinek az NCAA általi ismerete, valamint a hatályos repülésbiztonsági felügyeleti programjának tényleges végrehajtása tekintetében, beleértve a megállapítások kezelését is. A Bizottság e tekintetben 2017. november 1-jén további tájékoztatást kért. Ezen túlmenően a Bizottság felkérte az NCAA-t, hogy tartsa vissza a nigériai légi fuvarozókat attól, hogy TCO-engedélyeket kérvényezzenek az EASA-tól mindaddig, amíg teljes mértékben nem bizonyosodik meg arról, hogy ezek az üzemeltetők megfelelnek a vonatkozó nemzetközi légi biztonsági előírásoknak.
- (38) 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 nigériai légi fuvarozók tekintetében módosítani.
- (39) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi légi 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

- (40) A Bizottság, az EASA és a tagállamok illetékes hatóságai továbbra is szorosan figyelemmel kísérik az Oroszországban engedélyezett és az Unióba járatokat működtető légi fuvarozók biztonsági teljesítményét, többek között elsőbbséget adva egyes orosz légi fuvarozók tekintetében a 965/2012/EU rendelet szerint elvégzendő földi ellenőrzéseknek.
- (41) 2017. október 20-án a Bizottság és az EASA képviselői találkoztak az Orosz Szövetségi Légiközlekedési Ügynökség (FATA) képviselőivel. A találkozó célja a 2016. október 6. és 2017. október 5. 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 által végzett felügyeleti tevékenységet fokozni kell.
- (42) A találkozó során a Bizottság négy, Oroszországban engedélyezett légi fuvarozó esetében részletesebben felülvizsgálta a SAFA földi ellenőrzések eredményeit. Bár biztonsági aggályok nem merültek fel, az FATA tájékoztatta a Bizottságot az említett légi fuvarozókra vonatkozó repülésbiztonsági felügyeleti tevékenységéről.
- (43) A jelenleg rendelkezésre álló információk – ezen belül a 2017. október 20-i technikai megbeszélésen a FATA által közölt információk – alapján a Bizottság úgy véli, hogy a FATA részéről sem a képesség, sem a szándék nem hiányzik, hogy kezelje az Oroszországban engedélyezett légi fuvarozók biztonsági hiányosságait. 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.
- (44) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát úgy véli, hogy a jelenlegi állás szerint nem indokolt az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listájára oroszországi légi fuvarozókat felvenni.
- (45) A tagállamoknak – a földi ellenőrzések fontossági sorrendjét a 965/2012/EU rendelet szerint megállapítva – továbbra is ellenőrizniük kell, hogy az oroszországi légi fuvarozók ténylegesen betartják-e a nemzetközi légi biztonsági előírásokat.
- (46) 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

- (47) 2017. február 2-án a Saint Vincent és Grenadine-szigeteken engedélyezett *Mustique Airways* légi fuvarozó ismét TCO-engedély iránti kérelmet nyújtott be az EASA-hoz. Ez az ismételt kérelem a TCO-engedély iránti korábbi kérelmet követte, amelyet az EASA biztonsági okokból elutasított. Az EASA a 452/2014/EU bizottsági rendeletnek ⁽¹⁾ megfelelően megvizsgálta az új kérelmet.
- (48) Az EASA elfogadhatónak találta azokat a korrekciós intézkedési terveket, amelyek az EASA a *Mustique Airways* TCO-engedély iránti kérelmével kapcsolatos megállapításait hivatottak orvosolni, és úgy döntött, hogy mindaddig folytatja a kérelem elbírálását, amíg valamennyi megállapítás lezárásra nem kerül. 2017. szeptember 11-én az EASA tájékoztatta a Bizottságot az említett megállapítások utolsó szakaszának lezárásáról, valamint arról, hogy ennek megfelelően az EASA ki tudná bocsátani az engedélyt, ha a légi fuvarozót törölnék az európai repülésbiztonsági listáról.
- (49) Ezen információk fényében a Bizottság meghallgatásra hívta a *Mustique Airways*-t, hogy a légi szállító bemutassa a bevezetett korrekciós intézkedéseket, és tájékoztatást nyújtson azokról az intézkedésekről, amelyeket annak érdekében hozott, hogy megelőzze az EASA által a TCO-engedélyének értékelése során feltárt biztonsági hiányosságok újbóli előfordulását. 2017. november 14-én a *Mustique Airways* benyújtotta a Bizottságnak és a Repülésbiztonsági Bizottságnak az említett korrekciós intézkedéseket. Olyan jelentős változásokról van szó, amelyek egy új, webalapú eszközön és egy új biztonságpolitikán alapuló biztonságirányítási rendszer megszervezésére és végrehajtására vonatkoznak, annak érdekében, hogy a *Mustique Airways* kezelni tudja a hiányosságok okait és megakadályozza azok újbóli megjelenését.

⁽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.).

- (50) A meghallgatás során a *Mustique Airways* tájékoztatást adott a szervezetén belüli repülésbiztonsági kultúra megvalósítása érdekében tett számos intézkedésről is. Ezek az intézkedések rendszeres biztonsági találkozót foglalnak magukban mind a vezetés, mind a személyzet szintjén, annak érdekében, hogy a *Mustique Airways* növelje alkalmazottai biztonsági tudatosságának szintjét, és javítsa a biztonsági eseményekre vonatkozó jelentésteleli szintet.
- (51) A jelenleg rendelkezésre álló információk alapján – ideértve az EASA által végzett értékelést és a meghallgatás során szolgáltatott információkat is – az a következtetés vonható le, hogy a *Mustique Airways* megoldotta az azonosított biztonsági hiányosságokat, és hogy a *Mustique Airways* képes az esetlegesen felmerülő biztonsági hiányosságok kezelésére.
- (52) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát megállapítást nyert, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók jegyzékét indokolt módosítani, és a 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből törölni kell a *Mustique Airways* légi fuvarozót.
- (53) A tagállamoknak – a földi ellenőrzések fontossági sorrendjét a 965/2012/EU rendelet szerint megállapítva – továbbra is ellenőrizniük kell, hogy a Saint Vincent és Grenadine-szigeteken engedélyezett légi fuvarozók ténylegesen betartják-e a nemzetközi légi biztonsági előírásokat.
- (54) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi légi 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

- (55) 2017. szeptember 20–27. között az ICAO koordinált hitelesítési missziót folytatott Thaiföldön annak érdekében, hogy felülvizsgálja a protokollra vonatkozó kérdéseket, amelyek a jelentős biztonsági probléma alapját képezték Thaiföldön. A Thaiföldi Polgári Légiközlekedési Hatóság (a továbbiakban: CAAT) által hozott korrekciós intézkedések elegendőnek bizonyultak a jelentős biztonsági problémák megoldásához, és a nemzetközi repülésbiztonsági előírások átültetésének hatékonysága mintegy 41 %-ra nőtt. Ugyanakkor további munka folyik a tényleges végrehajtási arány további növelése érdekében, és a CAAT bízik abban, hogy 2018-ban sor kerül az ICAO koordinált hitelesítési misszióknak a polgári légiközlekedés-védelmi felügyeleti rendszer valamennyi területére kiterjedő látogatására.
- (56) A CAAT-ot meghallgatásra hívták 2017. november 13-ra, hogy tájékoztatást nyújtson a Bizottság és a Repülésbiztonsági Bizottság részére a thaiföldi repülésbiztonsági helyzet javítása érdekében hozott korrekciós intézkedésekről.
- (57) A meghallgatás során a CAAT tájékoztatást nyújtott a polgári légiközlekedési ágazat thaiföldi méretéről és tevékenységeiről, valamint az ICAO koordinált hitelesítési missziójának eredményeiről, beleértve azt a tényt is, hogy a jelentős biztonsági probléma megoldásra került. A CAAT továbbá beszámolt a közeljövőre vonatkozó stratégiai terv kidolgozását, a jogszabályok és rendeletek aktualizálását, a hatóság szervezeti felépítését és személyzeti struktúráját, a hatóság tevékenységeinek finanszírozását, valamint a CAAT által a jövőben a tevékenységeinek támogatására használandó informatikai rendszert magában foglaló fenntarthatósági terv végrehajtása terén elért haladásról. Tájékoztatást nyújtott továbbá a Thaiföldön engedélyezett légi fuvarozókkal kapcsolatos felügyeleti tevékenységéről is. A Bizottság arra ösztönözte a CAAT-ot, hogy a thaiföldi légi közlekedési biztonság fenntarthatóságának biztosítása érdekében folytassa munkaprogramja végrehajtását.
- (58) A rendelkezésre álló információk alapján a thaiföldi repülésbiztonsági felügyeleti rendszer javult. A CAAT mindekelőtt bizonyítékokkal szolgált arról, hogy az elmúlt egy év során előrelépés történt. A Thaiföldön engedélyezett légi fuvarozókról jelenleg rendelkezésre álló információk sem indokolnak olyan döntést, amely szerint működési tilalmat vagy bizonyos működési korlátozásokat kellene elrendelni e légi fuvarozókkal szemben.
- (59) A helyzet szoros nyomon követése érdekében azonban a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése értelmében a thaiföldi hatóságokkal folytatni kell a konzultációkat.
- (60) 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 thaiföldi légi fuvarozók tekintetében módosítani.
- (61) A tagállamoknak – a földi ellenőrzések fontossági sorrendjét a 965/2012/EU rendelet szerint megállapítva – továbbra is ellenőrizniük kell, hogy a Thaiföldön engedélyezett légi fuvarozók ténylegesen betartják-e a nemzetközi légi biztonsági előírásokat.

- (62) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi légi 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

- (63) 2017. április 19-én az Ukrajnában engedélyezett *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* légi fuvarozó TCO-engedély iránti ismét kérelmet nyújtott be az EASA-hoz. Azt követően, hogy az EASA biztonsági okokból elutasította a TCO-engedély iránti első kérelmét, az EASA a 452/2014/EU rendelet követelményeivel összhangban értékelte az új kérelmet.
- (64) 2017. június 28–29. között az EASA ezzel összefüggésben helyszíni ellenőrzést végzett az *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* központi létesítményeiben. Bár ez az ellenőrzés lehetővé tette az első kérelem értékelése során feltárt valamennyi megállapítás lezárását, öt új – különösen a légi alkalmassághoz kapcsolódó – megállapítást tettek. Ezt követően az *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* e megállapításokra válaszul korrekciós intézkedési tervet nyújtott be az EASA-nak. E korrekciós intézkedési terv alapján 2017. október 4-én – az EASA teljes megelégedésére – az összes megállapítás lezárásra került. Az EASA tájékoztatta a Bizottságot erről a tényről, valamint arról, hogy ennek megfelelően az EASA ki tudná bocsátani az engedélyt, ha a légi fuvarozót törölnék az európai repülésbiztonsági listáról.
- (65) Ennek alapján a Bizottság és a Repülésbiztonsági Bizottság meghallgatásra hívta *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* légitársaságot, melyre 2017. november 13-án került sor. A meghallgatás során a légitársaság részletes információkkal szolgált az EASA által a 2017. júniusi helyszíni ellenőrzés során megfogalmazott megállapításokra válaszul kidolgozott korrekciós intézkedési terv végrehajtásáról. Kifejtette továbbá, hogy a szervezetét és eljárásait érintően jelentős változtatásokat vezettek be annak érdekében, hogy megerősítsék a légitársaságnak a nemzetközi repülésbiztonsági előírásokra vonatkozó megfelelési képességét. Ezen intézkedések fenntarthatóságának biztosítása és tevékenységeinek hatékony ellenőrzése érdekében az *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* átalakította belső minőségbiztosítási rendszerét is.
- (66) A jelenleg rendelkezésre álló információk alapján – ideértve az EASA által végzett értékelést és a meghallgatás során szolgáltatott információkat is – az a következtetés vonható le, hogy az *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* megoldotta az azonosított biztonsági hiányosságokat, és hogy az *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* képes az esetlegesen felmerülő biztonsági hiányosságok kezelésére.
- (67) 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. mellékletéből törölni kell az *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* légi fuvarozót.
- (68) A tagállamoknak – a földi ellenőrzések fontossági sorrendjét a 965/2012/EU rendelet szerint megállapítva – továbbra is ellenőrizniük kell, hogy az Ukrajnában engedélyezett légi fuvarozók ténylegesen betartják-e a nemzetközi légi biztonsági előírásokat.
- (69) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi légi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedések meghozatalára kényszerülhet.

Venezuela légi fuvarozói

- (70) 2017. március 6-án a Venezuelában engedélyezett *Avior Airlines* légi fuvarozó TCO-engedély iránt folyamodott az EASA-hoz. Az EASA a 452/2014/EU rendeletnek megfelelően megvizsgálta a kérelmet.
- (71) Az *Avior Airlines* TCO-engedély kiadásához végzett biztonsági értékelése során az EASA aggályokat fogalmazott meg azzal összefüggésben, hogy az *Avior 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 *Avior Airlines* számára, hiszen a légi fuvarozó nem felel meg a 452/2014/EU rendelet alkalmazandó követelményeinek. Ezért a biztonsági előírások alapján 2017. október 4-én az EASA elutasította az *Avior Airlines* TCO iránti kérelmét.

- (72) 2017. október 10-én a Bizottság információszolgáltatásra kérte fel a Venezuelai Polgári Légiközlekedési Hatóságot (a továbbiakban: INAC) az *Avior Airlines* TCO-engedély iránti kérelmének elutasítását követően hozott intézkedéseire vonatkozóan. A levéllel a Bizottság a 473/2006/EK bizottsági rendelet 3. cikkének (2) bekezdésében szereplő kritériumoknak megfelelően konzultációkat kezdeményezett a Venezuelában engedélyezett légi fuvarozók szabályozási felügyeletéért felelős hatóságokkal. Mivel az EASA által az *Avior Airlines* tekintetében végzett TCO biztonsági értékelés során feltárt biztonsági aggályok továbbra is fennállnak, az INAC és az *Avior Airlines* a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően lehetőséget kaptak arra, hogy álláspontjukat előadják a Bizottság és a Repülésbiztonsági Bizottság előtt.
- (73) 2017. november 13-án az INAC tájékoztatta a Bizottságot a Venezuelában az elmúlt években engedélyezett légi fuvarozók tekintetében végzett felügyeleti tevékenységekről, valamint az *Avior Airlines* légi fuvarozó tekintetében végzett felügyeleti tevékenység leírásáról.
- (74) A 2017. november 14-i meghallgatás során az INAC tájékoztatta a Bizottságot és a Repülésbiztonsági Bizottságot a szervezet felépítéséről, feladatairól, hatásköreiről és erőforrásairól, a légi közlekedési események és balesetek számáról, a nemzetközi légiközlekedés-védelmi előírások hatékony végrehajtásáról, a FAA (Szövetségi Légiközlekedési Hivatal) nemzetközi repülésbiztonsági értékelése szerinti státuszról, valamint a felügyelet alá tartozó szervezetek számáról és típusáról. Bemutatta továbbá felügyeleti eljárását, valamint az *Avior Airlines* tekintetében az elmúlt években végzett repülésbiztonsági felügyeleti tevékenységeinek eredményeit is benyújtotta. Az INAC jelezte, hogy növelte az *Avior Airlines* tekintetében végzett ellenőrzések számát, mivel a légi fuvarozó bővítette a flottáját. Ennek eredményeként az *Avior Airlines* esetében számos biztonsági hiányosságot tártak fel, különösen a személyzet képzése, a változások kezelése és a dokumentum-ellenőrzési rendszer területén.
- (75) Az INAC jelezte, hogy nem tudott azokról a megállapításokról, amelyeket a tagállamok által végzett földi ellenőrzések során fogalmaztak meg a Venezuelában engedélyezett légi fuvarozók tekintetében, és kifejezte szándékát az EASA-val való együttműködésre annak érdekében, hogy az INAC megfelelően nyomon kövesse e megállapításokat.
- (76) A benyújtott információk szerint az INAC-nak tovább kell fejlesztenie ellenőrzési kapacitását a felelősségi körébe tartozó légi fuvarozók tekintetében.
- (77) A meghallgatáson az *Avior Airlines* tájékoztatta a Bizottságot és a Repülésbiztonsági Bizottságot az EASA által a TCO engedélyezési értékelés keretében felvetett problémák megoldását célzó korrekciós intézkedésekről, így a légialkalmasság- és karbantartás-ellenőrzésről, a légi alkalmassági utasítások és a biztonsági menedzsment-rendszer, illetve a minőségirányítási rendszer bevezetéséről és nyomon követéséről. Egyértelmű volt azonban, hogy az *Avior Airlines* nincs tudatában az EASA által felvetett és a tagállamok által a földi ellenőrzések során azonosított problémáknak, és nincs tisztában azok súlyosságával. Az *Avior Airlines* által hozott intézkedésekből továbbá világosan kiderül, hogy nem végeztek valódi okfeltáró elemzést és nem készítettek megfelelő korrekciós intézkedési terveket, amely révén megelőzhető lenne, hogy a jövőben újból előforduljon az aggályok alapjául szolgáló vagy azokhoz hasonló meg nem felelés.
- (78) Az EASA által végzett TCO-engedélyezési értékelés és a tagállami földi ellenőrzések alapján jelenleg rendelkezésre álló információk, valamint az INAC és az *Avior Airlines* által benyújtott információk arra engednek következtetni, hogy az *Avior Airlines* esetében egyértelműen jelentős biztonsági hiányosságok állnak fenn. Az információk arra is utalnak, hogy az *Avior Airlines* nem képes ezeknek a biztonsági hiányosságoknak a kezelésére, amit többek között az EASA által tett megállapításokra válaszul benyújtott, hiányos és pontatlan korrekciós intézkedési terv, valamint a tagállamok által végzett földi ellenőrzések során tett megállapításokra irányuló megfelelő válaszok hiánya is alátámaszt.
- (79) 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 *Avior Airlines* légi fuvarozót.
- (80) A tagállamoknak – a földi ellenőrzések fontossági sorrendjét a 965/2012/EU rendelet szerint megállapítva – továbbra is ellenőrizniük kell, hogy a Venezuelában engedélyezett légi fuvarozók ténylegesen betartják-e a nemzetközi légi biztonsági előírásokat.
- (81) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi légi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedések meghozatalára kényszerülhet.
- (82) A 474/2006/EK rendeletet tehát ennek megfelelően módosítani kell.

(83) 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. november 30-án.

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

I. MELLÉKLET

„A. MELLÉKLET

AZON LÉGI FUVARÓZÓK JEGYZÉKE, AMELYEK MŰKÖDÉSI TILALOM ALÁ TARTOZNAK AZ UNIÓBAN
(A KIVÉTELEK FELTÜNTETÉSÉVEL) ⁽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 hárombetűs azonosító kódja	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
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
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
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	Nem ismert	Angolai Köztársaság
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Angolai Köztársaság
AIR NAVE	017	Nem ismert	Angolai Köztársaság
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Angolai Köztársaság
ANGOLA AIR SERVICES	006	Nem ismert	Angolai Köztársaság

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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO hárombetűs azonosító kódja	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
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 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	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)
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)

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben-tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemben-tartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO hárombetűs azonosító kódja	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
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 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 következőket:			Egyenlítői-Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Egyenlítői-Guinea

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO hárombetűs azonosító kódja	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Nem ismert	Egyenlítői-Guinea
A szabályozási felügyeletért Eritreában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Etiópia
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Etiópia
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Etiópia
A szabályozási felügyeletért a Gaboni Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó (a B. mellékletbe felvett Afrijet és SN2AG kivételével), beleértve a következőket:			Gaboni Köztársaság
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ ANAC-G/DSA	EKG	Gaboni Köztársaság
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ ANAC-G/DSA	LGE	Gaboni Köztársaság
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ ANAC-G/DSA	NRG	Gaboni Köztársaság
SKY GABON	009/MTAC/ ANAC-G/DSA	SKG	Gaboni Köztársaság
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ ANAC-G/DSA	SVG	Gaboni Köztársaság
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ ANAC-G/DSA	Nem ismert	Gaboni Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Indonéziában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó (a Garuda Indonesia, az Airfast Indonesia, az Ekspres Transportasi Antarbenua, 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 PUDJIJASTUTI	135-028	SQS	Indonéz Köztársaság
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Indonéz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	ICAO hárombetűs azonosító kódja	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
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
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

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 hárombetűs azonosító kódja	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
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
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 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

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 hárombetűs azonosító kódja	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
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
AFRIQYAH 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 Nepálban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Nepáli Köztársaság
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepáli Köztársaság
FISHTAIL AIR	017/2001	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
GOMA AIR	064/2010	Nem ismert	Nepáli Köztársaság
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

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 hárombetűs azonosító kódja	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
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 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

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 hárombetűs azonosító kódja	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
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

II. MELLÉKLET

„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 hárombetűs azonosító kódja	Az üzemeltető illetősége szerinti állam	A korlátozás alá tartozó 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-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
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.”

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