

## A BIZOTTSÁG 331/2008/EK RENDELETE

(2008. április 11.)

a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról  
szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó 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 <sup>(1)</sup> és különösen annak 4. cikkére,

mivel:

- (1) A 2006. március 22-i 474/2006/EK bizottsági rendelet létrehozta a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 2111/2005/EK rendelet <sup>(2)</sup> II. fejezetében említett közösségi listáját.
- (2) A 2111/2005/EK rendelet 4. cikkének (3) bekezdésével összhangban bizonyos tagállamok a közösségi lista frissítésének összefüggésében fontos információkról tájékoztatták a Bizottságot. Harmadik országok is fontos információkat közöltek. Ennek alapján a közösségi listát frissíteni kell.
- (3) A Bizottság közvetlenül – vagy ha ez nem bizonyult lehetségesnek, a szabályozási felügyeletükért felelős hatóságokon keresztül – értesítette az összes érintett légi fuvarozót, megjelölve azon legfőbb tényeket és megfontolásokat, amelyek a rájuk vonatkozó Közösségen belüli működési tilalom alkalmazásáról vagy egy, a közösségi listában szereplő légi fuvarozóra alkalmazott működési tilalom módosításáról szóló határozat alapjául szolgálnak.
- (4) A Bizottság lehetőséget biztosított az érintett légi fuvarozóknak, hogy betekintést nyerjenek a tagállamok által

átadott dokumentációkba, hogy írásos megjegyzéseket nyújtsanak be, és hogy 10 munkanapon belül szóbeli beszámolót tartsanak a Bizottság és a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló, 1991. december 16-i 3922/91/EGK tanácsi rendelettel <sup>(3)</sup> létrehozott repülésbiztonsági bizottság számára.

- (5) A Bizottság – és különleges esetben egy-egy tagállam – konzultált az érintett légi fuvarozók szabályozási felügyeletéért felelős hatóságokkal.
- (6) A 474/2006/EK rendeletet ezért mindezeknek megfelelően módosítani kell.

**Ukrajna által kiadott engedéllyel rendelkező légi fuvarozók***Albatross Avia Ltd*

- (7) Franciaország tájékoztatta a Bizottságot, hogy az Ukrajnában engedélyezett Albatross Avia Ltd légi fuvarozó minden tevékenysége vonatkozásában azonnali működési tilalmat fogadott el, mivel az említett légi fuvarozó megegyezik az ukrán Volare légi fuvarozóval, ez utóbbi pedig már működési tilalom tárgyát képezi <sup>(4)</sup>. Franciaország ezenkívül a 2111/2005/EK rendelet 4. cikke (2) bekezdésével és a 473/2006/EK rendelet 6. cikkével összhangban a közösségi lista frissítésére irányuló kérelmet juttatott el a Bizottsághoz.
- (8) A légi fuvarozó nem nyújtott be a Franciaország által felvetett kétségek eloszlására alkalmas bizonyítékokat.
- (9) A Bizottsággal és egyes tagállamokkal folytatott konzultációkat követően Ukrajna illetékes hatóságai eljuttatták a Bizottságnak a légi fuvarozó üzemen tartási engedélyének (AOC) visszavonásáról szóló határozatukat. Ezért a közös kritériumok alapján az Albatross Avia Ltd vonatkozásában nincs szükség további intézkedésre.

<sup>(1)</sup> HL L 344., 2005.12.27., 15. o.<sup>(2)</sup> HL L 84., 2006.3.23., 14. o. A legutóbb az 1400/2007/EK rendelettel (HL L 311., 2007.11.29., 12. o.) módosított rendelet.<sup>(3)</sup> HL L 373., 1991.12.31., 4. o. A 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 79., 2008.3.19., 1. o.) módosított rendelet.<sup>(4)</sup> A Bizottság 2007. július 4-i 787/2007/EK rendelete (HL L 175., 2007.7.5., 10. o.).

(10) A Bizottság azonban aggodalmának ad hangot azzal kapcsolatban, hogy Ukrajna illetékes hatóságai egy olyan vállalkozás számára bocsátottak ki üzemben tartási engedélyt (AOC), amely légi fuvarozó lényegileg azonos egy már működési tilalom tárgyát képező légi fuvarozóval. Az ilyen esetek ismétlődése azt is bizonyíthatja, hogy ezek a hatóságok esetleg nem felelnek meg a 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumoknak.

*Ukraine Cargo Airways*

(11) Az Ukrajnában engedélyezett Ukraine Cargo Airways légi fuvarozó súlyos biztonsági hiányosságait igazolt bizonyítékok támasztják alá, amely az összes légi jármű típust érinti. A hiányosságokat Ausztria, Magyarország, Franciaország, Németország, Olaszország, Lettország, Luxemburg, Románia, Lengyelország, Spanyolország és Hollandia <sup>(1)</sup> tárta fel a SAFA-program alapján folytatott földi ellenőrzések során.

(12) Ausztria tájékoztatta a Bizottságot, hogy a közös kritériumok alapján azonnali működési tilalmat fogadott el a Ukraine Cargo Airways eddig Ausztriába irányulóan működtetett AN-12 típusú légi járművére a 2111/2005/EK rendelet 6. cikkének (1) bekezdése alapján, és a 2111/2005/EK rendelet 4. cikke (2) bekezdése és a 473/2006/EK rendelet 6. cikke alapján a közösségi lista frissítésére irányuló kérelmet nyújtott be a Bizottságnak.

(13) Ausztria a következő indokok alapján döntött az említett intézkedés bevezetéséről: a) a légi fuvarozó esetében a súlyos biztonsági hiányosságokat jelentésekkel, illetve azzal lehet alátámasztani, hogy az érintett fuvarozó a SAFA-program keretében végzett földi ellenőrzések során felfedett – és korábban a légi fuvarozó tudomására hozott – ezen hiányosságok megszüntetését folyamatosan elmulasztja; b) a fuvarozó nem képes a felfedett biztonsági hiányosságok kijavítására, amit a felfedett biztonsági hiányosságokra válaszul benyújtott nem megfelelő és elégtelen korrekciós intézkedések is alátámasztanak; c) az érintett fuvarozó felügyeletéért felelős hatóságok nem képesek és nem is hajlandók a biztonsági hiányosságok megszüntetésére, amelyet alátámaszt a földi ellenőrzést végző osztrák illetékes hatóságokkal való együttműködésük hiánya és a vonatkozó biztonsági követelmények végrehajtására és betartására való képtelenségük.

(14) Az Ausztria és más tagállamok által az AN-12, AN-26 és IL-76 típusú légi járműveken felfedett biztonsági hiányosságok azonos jellegűek voltak. Ezen túlmenően az említett hiányosságok a vizsgált időszakban ismétlődően előfordultak. Ez pedig az említett hiányosságok rendszerű természetét bizonyítja.

<sup>(1)</sup> SAFA-jelentések: ACG-2007-36; ACG-2007-43; ACG-2007-56; ACG-2007-150; ACG-2007-205; ACG-2008-42; DGCATR-2007-374; LBA/D-2008-95; LBA/D-2008-117; LBA/D-2008-121; CAO-2007-57; LBA/D-2007-292; MOTLUX-2008-2; CAALAT-2007-14; DGAC-E-2006-801; LBA/D-2007-29; LBA/D-2008-114; LBA/D-2008-120; CAA-NL-2007-137; ENAC-IT-2006-389; LBA/D-2006-684; RCAARO-2006-46; RCAARO-2007-118; ENAC-IT-2007-322; ENAC-IT-2007-432; RCAARO-2006-38; RCAARO-2007-58.

(15) A Bizottsággal és néhány tagállammal folytatott konzultációk során a Ukraine Cargo Airways javításra irányuló cselekvési tervet nyújtott be, amely a fuvarozó szerint a karbantartás, a gépészet és a műveletek területén felfedett összes biztonsági hiányosságot megszünteti mind a három típusba tartozó azon légi járművek esetében, amelyeket a fuvarozó a Közösségbe irányulóan működtetett. Az említett konzultációk során a fuvarozó azonban nem volt képes bizonyítani, hogy a javasolt korrekciós intézkedések megfelelőek. A fuvarozó különösen a működési fegyelem tekintetében nem volt képes bizonyítani, hogy a javasolt intézkedések megfelelőek és nem tudta megmagyarázni, hogy az általa a Közösségbe irányulóan működtetett légi járművek ellenőrzése során miért merültek fel ugyanazok a hiányosságok, mint az Ausztria által bevezetett működési tilalmat megelőző időszakban, annak ellenére, hogy a fuvarozó által használt minden típusú légi jármű működtetése vonatkozásában a javasolt cselekvési tervben szereplő intézkedéseket végrehajtották státusza végrehajtott volt.

(16) Ugyanezen konzultációk során Ukrajna illetékes hatóságai információkat közöltek a szóban forgó légi fuvarozó üzemben tartási engedélyének (AOC) korlátozására vonatkozó határozatokról, amelynek keretében az AN-12 típusú UR-UCK, UR-UDD és UR-UCN lajstromjelű légi járműveket – a Ukraine Cargo Airways ezekkel működtetett járatokat Ausztriába és más tagállamokba irányulóan – eltávolították és karbantartás alá helyezték, illetve 2008. november 19-ig betiltották az UR-UCA, UR-UCC, UR-UCD, UR-UCH, UR-UCO, UR-UCQ, UR-UCT, UR-UCU, UR-UCW és UR-UCX lajstromjelű IL-76 típusú légi járművek működését. A fuvarozó ezek közül az UR-UCA, UR-UCO és UR-UCU lajstromjelű légi járművekkel működtetett járatokat a Közösségbe. Az említett hatóságok azt is megerősítették, hogy jóváhagyták a fuvarozó javításra irányuló cselekvési tervét és kötelezettséget vállaltak arra, hogy mielőtt a Ukraine Cargo Airways újból engedélyt kap az AN-12 típusú légi járművel a Közösségbe irányuló működés végzésére, ellenőrzik a korrekciós intézkedések fuvarozó általi végrehajtását.

(17) A Bizottság tudomásul veszi az ukrán illetékes hatóságok által az AN-12 és az IL-76 típusú légi járművek vonatkozásában megvalósított intézkedéseket. Úgy ítéli meg azonban, hogy a korrekciós intézkedések végrehajtásával nem kezelhető a felfedett hiányosságok rendszerű természetete, amely a fuvarozó által a Közösségbe irányulóan eddig működtetett légi járművek minden típusát érinti. Ezen túlmenően a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a fuvarozóval és annak felügyeletéért felelős hatóságokkal folytatott konzultációkat követően, valamint azután, hogy a fuvarozó az illetékes hatóságok felügyelete alatt megkezdte a korrekciós intézkedések végrehajtását, az AN-26 típusú légi járműveken elvégzett földi ellenőrzések eredményei <sup>(2)</sup> arra utalnak, hogy a szóban forgó korrekciós intézkedések nem megfelelőek az igazolt biztonsági hiányosságok megszüntetésére az említett típusú légi járművek esetében vagy a fuvarozó által a Közösségbe irányulóan működtetett bármely más típusú légi jármű esetében.

<sup>(2)</sup> LBA/D-2008-117, LBA/D-2008-121, MOTLUX-2008-2, BUL-2008-3, LBA/D-2008-114, LBA/D-2008-120.

- (18) A fuvarozó 2008. április 1-jén benyújtotta a vállalatnál elvégzett auditot követően az ukrán illetékes hatóságok által előírt változtatásokat tükröző, felülvizsgált javításra irányuló cselekvési tervet tartalmazó dokumentációt. A légi fuvarozó ezenkívül lehetőséget kapott arra, hogy április 2-án beszámolót tartson a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság számára; ennek során azonban a fuvarozó nem tudta bizonyítani, hogy a működési figyelemmel kapcsolatos javasolt felülvizsgált intézkedések megfelelőek és nem volt képes megmagyarázni, hogy ezek az intézkedések miként jelenthetnének fenntartható megoldást az összes korábban feltárt biztonsági hiányosságra. Következésképpen ezt a dokumentációt még részletesebben meg kell vizsgálni abból a szempontból, hogy a korábban felfedezett biztonsági hiányosságokat megfelelően kezelték-e.
- (19) A fent említett vizsgálat elvégzéséig és olyan korrekciós intézkedések hiányában, amelyek alkalmasak lennének késedelem nélkül megszüntetni a rendszerszerű biztonsági hiányosságok újbóli előfordulását, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a fuvarozó Közösségbe irányuló működését mindaddig be kell tiltani, amíg nem válik bizonyítottá, hogy a Ukraine Cargo Airways által használt valamennyi légi jármű megfelel a működéssel kapcsolatos vonatkozó biztonsági követelményeknek.
- (20) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján a Ukraine Cargo Airways nem felel meg a vonatkozó biztonsági követelményeknek. A légi fuvarozó teljes működésére működési tilalom vonatkozik, és az A. mellékletbe sorolandó.

### Általános biztonsági felügyelet

- (21) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy Ukrajna illetékes hatóságainak meg kell erősíteniük az általános biztonsági felügyeletet és különösen a vonatkozó biztonsági követelmények végrehajtását és betartását annak érdekében, hogy a szabályozási felügyeletük alá tartozó fuvarozók fenntartható korrekciós intézkedéseket hajthassanak végre. A tagállamok által végrehajtott különleges intézkedések hatálya alá tartozó és ezt követően az A. mellékletbe sorolt fuvarozók egyre nagyobb létszáma miatt Ukrajna illetékes hatóságainak sürgős intézkedéseket kell hozniuk. Következésképpen e hatóságokat intézkedési terv benyújtására kérjük fel annak érdekében, hogy javuljon a szabályozási felügyeletük alá tartozó üzemeltetők és az Ukrajnában nyilvántartásba vett és a Közösségben üzemeltetett légi járművek biztonsági felügyelete. A Bizottság figyelemmel fogja kísérni az említett intézkedések végrehajtását, beleértve a (15) és (18) preambulumbekkezdésben említett intézkedéseket is, annak érdekében, hogy a repülésbiztonsági bizottság következő ülésén megfelelő intézkedések meghozataláról szóló tervezetet nyújthasson be.
- Cubana de Aviación SA*
- (22) Igazolt bizonyítékok állnak rendelkezésre arról, hogy a Cubana de Aviación a Chicagói Egyezményvel létrehozott különleges biztonsági követelményeknek nem felel meg.

A hiányosságokat az Egyesült Királyság a SAFA-program alapján végzett földi ellenőrzés <sup>(1)</sup> során azonosította.

- (23) Az Egyesült Királyság arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a közös kritériumok alapján a 2111/2005/EK rendelet 6. cikkének (1) bekezdése keretében azonnali működési tilalmat fogadott el a Cubana de Aviación CU-T1283 és CU-T1284 lajstromjelű Iljuszin IL-62 típusú légi járműveire. Ezek a légi járművek jelenleg nincsenek felszerelve EGPWS-rendszerrel – földközelség jelző rendszer – amely a Chicagói Egyezmény 6. melléklete értelmében szükséges a Közösségbe irányuló működéshez.
- (24) A Bizottsággal és néhány tagállammal folytatott konzultációkat követően a Kubai Köztársaság illetékes hatóságai a Cubana de Aviación üzemen tartási engedélyének (AOC) korlátozásáról határoztak, és az IL-62-es légi járműveket kizárták a fuvarozó Közösségbe irányulóan működtetett légi járművei közül a járművek EGPWS-berendezésekkel történő felszereléséig. A hatóságok ezenkívül kötelezettséget vállaltak arra, hogy az említett fuvarozó Közösségbe irányulóan működtetett összes légi járművét 2008. június 15-ig EGPWS-berendezéssel látják el. Végezetül a Kubai Köztársaság illetékes hatóságai vállalták annak ellenőrzését, hogy a Cubana de Aviación eddig az időpontig megfelelően kezeli-e az összes feltárt biztonsági hiányosságot, beleértve az EGPWS-berendezések felszerelését, és az ellenőrzés eredményeit eljuttatja a Bizottsághoz, mielőtt az említett fuvarozó az IL-62-es típusú légi járművekkel újra megkezdheti a Közösségbe irányuló működést.
- (25) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján és a Kubai Köztársaság illetékes hatóságai által megkezdett intézkedések fényében további lépésekre nincs szükség. A Bizottság a korrekciós intézkedések végrehajtásáról a repülésbiztonsági bizottság következő ülésén számol be a tagállamoknak. Ha azonban az intézkedések elégtelennek bizonyulnak a Bizottság a repülésbiztonsági bizottság elé terjeszti a megfelelő intézkedéstervezetet.
- Islands Development Company*
- (26) Igazolt bizonyítékok állnak rendelkezésre azzal kapcsolatban, hogy a Seychelle-szigetek által kiadott engedéllyel rendelkező Islands Development Company fuvarozó S7-IDC lajstromjelű Beech 1900 típusú légi járműve nincs felszerelve EGPWS-berendezéssel (földközelség jelző rendszer), amely a Chicagói Egyezmény 6. melléklete értelmében szükséges a Közösségbe irányuló működéshez. Ezenkívül a Chicagói Egyezmény által előírt hiteles fedélzeti dokumentumokat nem tudták bemutatni. A hiányosságokat Franciaország a SAFA-program alapján végzett földi ellenőrzései <sup>(2)</sup> során azonosította.

<sup>(1)</sup> CAA-UK-2008-8.

<sup>(2)</sup> DGAC/F-2008-152.

- (27) Franciaország tájékoztatta a Bizottságot, hogy a közös kritériumok alapján azonnali működési tilalmat fogadott el az említett fuvarozó fenti légi járművére a 2111/2005/EK rendelet 6. cikkének (1) bekezdése keretében, és a 2111/2005/EK rendelet 4. cikke (2) bekezdése és a 473/2006/EK rendelet 6. cikke alapján a közösségi lista frissítésére irányuló kérelmet nyújtott be a Bizottságnak.
- (28) 2008. március 11-i keltezésű levelében a Seychelle-szigetek polgári légiközlekedési hatósága megerősítette, hogy a Seychelle-szigetek által kiadott engedéllyel rendelkező Islands Development Company fuvarozó lépéseket tett az S7-IDC lajstromjelű Beech 1900 típusú légi járműve EGPWS-berendezéssel történő felszerelése érdekében. Az EGPWS-berendezést megrendelték és 2008. március 26-án üzembe helyezték. Egy 2008. március 31-én a Bizottság részvételével megtartott ülés során a fuvarozó hiteles módon megerősítette a berendezés üzembe helyezését. Ezen túlmenően a Seychelle-szigetek illetékes hatóságai megerősítették, hogy az előírt dokumentáció hiteles másolata 2008. február 27-től a fedélzeten található.
- (29) A közös kritériumok alapján megállapításra került, hogy az Islands Development Company minden szükséges intézkedést meghozott, hogy alkalmazkodjék a vonatkozó biztonsági követelményekhez, ezért törlendő az A. mellékletből.
- Hewa Bora Airways*
- (30) A Hewa Bora Airways már nem Belgium illetékes hatóságainak felügyelete mellett működteti a Közösségbe irányulóan a Boeing B767-266ER típusú, 23 178 gyártási számú és 9Q-CJD lajstromjelű légi járművét, amely a B. mellékletben szerepel. Mivel a légi jármű átmenetileg alkalmazott földi ellenőrzése és felügyelete a továbbiakban nem garantálható, a légi jármű működését be kell tiltani.
- (31) Következésképpen a légi fuvarozó teljes működésére tilalom vonatkozik, ezért a B. melléklet helyett az A. mellékletbe sorolandó.
- TAAG Angola Airlines*
- (32) Angola illetékes hatóságai és a TAAG Angola Airlines fuvarozó meghívására bizottsági és tagállami szakértők egy csoportja 2008. február 18. és 22. között tényfeltárási kiküldetésen vett részt Angolában. A látogatás során a fuvarozó beszámolt az ICAO-előírásoknak való újbóli megfelelés érdekében kidolgozott korrekciós és megelőző cselekvési tervének aktuális állapotáról. A szakértői csoport beszámolója alátámasztja, hogy a TAAG Angola Airlines jelentős előrehaladást ért el cselekvési tervének végrehajtásában, és a tervben szereplő intézkedések több mint ötven százaléka megvalósítottnak tekinthető. Különösen a repülési és a földi műveletekkel kapcsolatban feltárt hiányosságokat sikerült nagy mértékben orvosolni. A fuvarozót felkérjük, hogy folytassa erőfeszítéseit a cselekvési terv teljes végrehajtásáig. Ezen kívül a szakértői csoport megjegyezte, hogy a fuvarozó végrehajtotta a teljes működési engedély angolai illetékes hatóságok általi újbóli kiadásához szükséges folyamat első lépését.
- (33) A szakértők azonban a folyamatos légialkalmasság és a karbantartás területén továbbra is jelentős hiányosságokat állapítottak meg és ezekről jelentést küldtek a TAAG Angola Airlines és a hatóságok számára; a hiányosságok megszüntetéséig a fuvarozó tekintetében megállapított működési tilalom nem módosítható.
- (34) A szakértők ezenkívül értékelték az angolai illetékes hatóságok (INAVIC) által javasolt javításra irányuló cselekvési tervet, amely a TAAG Angola Airlines és a hatóságok szabályozási felügyelete alatt működő további légi fuvarozók biztonsági felügyeletének megerősítését tűzte ki célul. Ebből a célból a szakértők a 2007 novemberében végzett ICAO USOAP audit eredményeit is figyelembe véve felmérték, hogy az INAVIC megfelel-e a hatályos ICAO-előírásoknak. A szakértők jelentése beszámol arról, hogy új polgári légiközlekedési törvényt hirdettek ki 2008. január 16-án és az INAVIC jó úton halad afelé, hogy független és megfelelően strukturált légiközlekedési hatóságot hozzon létre. A szakértők megjegyezték azonban, hogy a polgári légiközlekedési törvény új rendelkezéseit és az ehhez kapcsolódó speciális működési szabályokat még nem hajtották végre és jelenleg valamennyi angolai fuvarozó olyan üzemben tartási engedéllyel rendelkezik, amely nem felel meg a Chicagói Egyezmény 6. mellékletében szereplő előírásoknak. Az INAVIC-et felkérték, hogy folytassa az átszervezést és a kapacitásépítés területén a lehető leggyorsabban próbáljon meg előrehaladást elérni, illetve határozott módon folytassa a fuvarozók engedélyének újbóli kiadását annak demonstrálására érdekében, hogy megfelel az angolai szabályoknak és a hatályos ICAO-előírásoknak, valamint az eredményekről megfelelő időben tájékoztassa a Bizottságot.
- (35) A Bizottság elismeri a TAAG Angola Airlines és az INAVIC által annak érdekében tett intézkedéseket, hogy megfeleljenek a vonatkozó biztonsági követelményeknek. A Bizottság ugyanakkor úgy ítéli meg, hogy a TAAG Angola Airlines-nak a közösségi listából való törlése a jelenlegi helyzetben korai lenne, mert a fuvarozónak és az illetékes hatóságoknak még további jelentős biztonsági hiányosságokat kell kiküszöbölniük. Ezenkívül még mindig folyamatban van a TAAG Angola Airlines és a többi légi fuvarozó engedélyének illetékes hatóságok általi újbóli kiadása. A Bizottság megjegyzi, hogy ha az angolai illetékes hatóságok az engedélyek újbóli kiállítását az általuk jelzett határidőn belül meg akarják valósítani, jelentős mértékben meg kellene növelni a hatóságok rendelkezésére álló emberi és pénzügyi erőforrásokat.

(36) A Bizottság megítélése szerint az, hogy az angolai illetékes hatóságok megfelelnek-e a kötelező ICAO-előírásoknak és ajánlott gyakorlatoknak és megfelelően ellátják-e a szabályozási felügyeletet, a hatóságok rendelkezésére álló pénzügyi erőforrásoktól is függ. A Bizottság megvárja, hogy a TAAG Angola Airlines és az INAVIC megfelelő időben eljuttassa hozzá az elért előrehaladásról szóló jelentéseket.

#### Mahan Air

(37) A Bizottság és egyes tagállamok a Mahan Air és az Iráni Iszlám Köztársaság illetékes hatóságainak bevonásával 2007. december 14-én és 2008. március 12-én konzultációkat tartott annak tárgyában, hogy az említett hatóságok milyen módon ellenőrzik a korrekciós intézkedések fuvarozó általi folyamatos végrehajtását. A 2007. december 14-én tartott konzultációk során a Bizottság kérte, hogy 2008. február végéig nyújtsanak be a Bizottságnak minden dokumentációt a korrekciós intézkedések Mahan Air általi végrehajtásában elért előrehaladásról.

(38) A 2008. március 12-én tartott konzultációk során az Iráni Iszlám Köztársaság illetékes hatóságai jelezték, hogy vizsgálatnak vetették alá a Mahan Air légi fuvarozót, amely megelégedésükre szolgáló módon orvosolta az összes biztonsági hiányosságot. Ugyanakkor sem a fuvarozó, sem a felügyeletét ellátó hatóságok sem nyújtottak be a korrekciós intézkedések végrehajtását igazoló dokumentumokat annak bizonyítása céljából, hogy az említett intézkedések fenntartható megoldást jelentenek és garantálják a 2007 szeptemberében és novemberében benyújtott cselekvési tervnek való tényleges megfelelést.

(39) Az Iráni Iszlám Köztársaság illetékes hatóságai 2008. március 26-án dokumentációt nyújtottak be a Bizottságnak, amely részletes jelentést tartalmaz az elért előrehaladásról és adatokat közöl arról, hogy a vállalatnál elvégzett auditot követően a Mahan Air hogyan hajtja végre a korrekciós intézkedéseket. A Bizottság annak ellenőrzése céljából kívánja megvizsgálni a benyújtott dokumentációt, hogy a korábban azonosított biztonsági hiányosságokat megfelelően kezelték-e.

(40) A vizsgálat elvégzéséig a Bizottság úgy tekinti, hogy nem áll rendelkezésre elegendő bizonyíték annak alátámasztására, hogy a fuvarozó végrehajtotta volna azokat a korrekciós intézkedéseket, amelyek a közösségi listára való felvételt eredményező hiányosságok kiküszöbölésére hivatottak.

(41) A közös kritériumok alapján megállapításra került, hogy a jelen helyzetben nem bizonyítható, hogy a Mahan Air megtett minden szükséges intézkedést a vonatkozó biztonsági követelményeknek való megfelelés érdekében, következésképpen az A. mellékletből még nem törölhető. A Bizottság továbbra is együttműködik az Iráni Iszlám Köztársaság illetékes hatóságaival a korrekciós intézkedések Mahan Airlines általi végrehajtásának nyomonkövetését illetően és annak biztosítása érdekében, hogy a szóban forgó intézkedések hosszú távon is fenntartható megoldást jelentsenek. Ebből a célból a következő hónapok során a Bizottság ellenőrző látogatást fog végezni.

#### Az Orosz Föderáció légi fuvarozói

(42) Az 1400/2007/EK rendeletben szereplő információknak megfelelően, az Orosz Föderáció illetékes hatóságainak 2007. november 26-i határozata alapján, az e hatóságok által kiállított engedéllyel rendelkező bizonyos légi fuvarozók csak bizonyos meghatározott légi járműveket működtethetnek a Közösségbe. Az érintett légi fuvarozók és légi járművek a következők: Krasnojarsk Airlines: légi jármű: Boeing B-737 (EI-DNH/DNS/DNT/CBQ/CLZ/CLW), B-757 (EI-DUA/DUD/DUC/DUE), B-767 (EI-DMP/DMH), Tupolev Tu-214 (RA-65508), Tu-154M (RA-85720); Ural Airlines: légi jármű: Airbus A-320 (VP-BQY/BQZ), Tu-154M (RA-85807/85814/85833/85844); Gazpromavia: légi jármű: Falcon-900 (RA-09000/09001/09006/09008); Atlant-Soyuz: légi jármű: Boeing B-737 (VP-BBL/BBM), Tu-154M (RA-85709/85740); UTair: légi jármű: ATR-42 (VP-BCB/BCF/BPJ/BPK), Gulfstream IV (RA-10201/10202), Tu-154M (RA-85805/85808); Kavminvodyavia: légi jármű: Tu-204 (RA-64022/64016), Tu-154M (RA-85715/85826/85746); Kuban Airlines: légi jármű: Yak-42 (RA-42386/42367/42375); Air Company Yakutia: légi jármű: Tu-154M (RA-85700/85794) és B-757-200 (VP-BFI); Airlines 400: légi jármű: Tu-204 (RA-64018/64020). Ezen túlmenően az említett határozatnak megfelelően bizonyos légi fuvarozók bizonyos légi járműveket nem működtethetnek a Közösségbe, az érintett légi fuvarozók és légi járművek a következők: Orenburg Airlines: légi jármű: Tu-154 (RA-85768) és B-737-400 (VP-BGQ); Air Company Tatarstan: légi jármű: Tu-154 (RA 85101 és RA-85109); Air Company Sibír: légi jármű: B-737-400 (VP-BTA); és Rossija: légi jármű: Tu-154 (RA-85753 és RA-85835).

(43) Az Orosz Föderáció illetékes hatóságai 2008. március 26-án arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy meg kívánják változtatni az Orosz Föderáció által kiadott engedéllyel rendelkező egyes légi fuvarozók tekintetében megállapított működési korlátozásokról szóló 2007. november 26-i határozatukat, amelynek értelmében 2008. április 25-től kezdődően valamennyi érintett légi fuvarozó esetében a korábban megállapított összes működési korlátozás megszűnne.

(44) A Bizottság március 27-én felkérte az Orosz Föderáció illetékes hatóságait, hogy nyújtsanak be a Bizottságnak és a repülésbiztonsági bizottságnak hitelt érdemlő bizonyítékokat arról, hogy az érintett fuvarozók által működtetett járatok biztonságát illetően végzett belső monitoring rendszer javult, ami arra ösztönözte a szóban forgó hatóságokat, hogy kilátásba helyezték az érintett fuvarozók tekintetében megállapított működési korlátozások feloldásáról szóló határozat lehetőségét. Az említett hatóságok vállalták, hogy legkésőbb 2008. április 9-ig benyújtják ezt az információt és az egyes érintett légi fuvarozókkal együtt a határozat hatályba lépését megelőzően beszámolnak a Bizottságnak és a tagállamoknak ezen légi fuvarozók biztonsági helyzetéről. Az Orosz Föderáció illetékes hatóságai 2008. április 2-án a repülésbiztonsági bizottság előtt vállalták, hogy amennyiben a Bizottság az említett információkat egy későbbi időpontban kapná kézhez, a kilátásba helyezett határozat hatálybalépését a Bizottsággal egyetértésben elhalasztják.

- (45) A Bizottság tudomásul veszi az Orosz Föderáció illetékes hatóságai által kilátásba helyezett határozatot és meg kívánja vizsgálni azokat az információkat, amelyek benyújtására az említett hatóságok kötelezettséget vállaltak a korábban a fuvarozók által a Bizottságnak benyújtott javításra irányuló cselekvési tervek összefüggésében. A Bizottság a fent említett, kilátásba helyezett határozat hatálybalépését megelőzően egyeztetni kíván az Orosz Föderáció illetékes hatóságaival a vizsgálat eredményeinek tárgyában.
- (46) Eközben az Orosz Föderáció illetékes hatóságai által 2007. november 26-án hozott határozat rendelkezései hatályban maradnak; ennek következtében a fent említett légi fuvarozók csak az említett határozatban szereplő és az 1400/2007/EK rendelet (34)–(36) preambulumbekzdésében meghatározott feltételek mellett működtethetnek a Közösségbe irányuló járatokat.
- (47) A Bizottság nyomomonköveti a fent említett fuvarozók teljesítményét és a fenti folyamat eredményeinek összefüggésében megvizsgálja biztonságai helyzetüket abból a célból, hogy szükség esetén megfelelő intézkedéseket fogadhasson el annak biztosítására, hogy figyelembe véve a 2111/2005/EK rendelet 7. cikkének rendelkezéseit a Közösségen belül minden vonatkozó előírást betartsanak.

#### **A Kirgiz Köztársaság légi fuvarozói**

- (48) A Kirgiz Köztársaság hatóságai eljuttatták a Bizottsághoz a Galaxy Air működési engedélyének biztonsági hiányosságok alapján történő visszavonására vonatkozó bizonyítékokat. Mivel ennek következtében ez a Kirgiz Köztársaságban engedélyezett légi fuvarozó beszüntette tevékenységét, törölni kell az A. mellékletből.

#### **Egyenlítői-Guinea légi fuvarozói**

- (49) A Bizottság arra vonatkozó információk birtokába jutott, hogy a Ceiba Intercontinental légi fuvarozó Egyenlítői-Guinea illetékes hatóságai által kibocsátott üzemen tartási engedély alapján kereskedelmi szolgáltatásokat üzemeltet és felkérte ezeket a hatóságokat, hogy nyújtsák be az említett vállalat vonatkozásában rendelkezésükre álló információkat. Egyenlítői-Guinea illetékes hatóságai nem válaszoltak a Bizottság kérésére.
- (50) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján a Ceiba Intercontinental fuvarozó működési tilalom tárgyát képezi és az A. mellékletbe kell sorolni.
- (51) Az Egyenlítői-Guinea által kiadott engedéllyel rendelkező Cronos Airlines légi fuvarozó dokumentációt nyújtott be a Bizottságnak és kérelmezte az A. mellékletből való törlését annak alapján, hogy az általa működtetett légi járműveket egy a Dél-afrikai Köztársaság által kiadott engedéllyel rendelkező fuvarozótól teljes bérlet keretében (légi jármű, személyzet, karbantartás, biztosítás) bérlí.

- (52) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Cronos Airlines által közölt információk alapján a fuvarozó nem távolítható el az A. mellékletből. Az A. mellékletben felsorolt légi fuvarozóknak megengedhető azonban, hogy forgalmi jogaikat gyakorolják, abban az esetben, ha ezt működési korlátozás alá nem eső fuvarozó légi járművének teljes bérlete (wet leasing) révén teszik, és feltéve, hogy teljesülnek a vonatkozó biztonsági előírások.

#### **Szváziföld légi fuvarozói**

- (53) Svváziföld illetékes hatóságai kérelmezték, hogy a Royal Swazi Airways Corporation és a Scan Air Charter fuvarozókat távolítsák el az A. mellékletből, mert az említett fuvarozók birtokában már nincs légi jármű, következésképpen már szolgáltatásokat sem működtetnek. Továbbá azt is kérelmezték, hogy a Swaziland Airlin fuvarozót távolítsák el az A. mellékletből, mert az általa üzemeltetett légi jármű engedélyét a Dél-afrikai Köztársaságban bocsátották ki, karbantartását is ott végzik és a személyzet szakszolgálati engedélyét is ez az ország bocsátotta ki. Svváziföld illetékes hatóságai érvényesítik az érintett engedélyeket, jóváhagyásokat és szakszolgálati engedélyeket.
- (54) A Royal Swazi Airways Corporation és a Scan Air Charter vonatkozásában a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az A. mellékletből való törlés nem indokolt, mivel nem állnak rendelkezésre arra vonatkozó bizonyítékok, hogy az említett fuvarozók már nem léteznek. A Swaziland Airlin vonatkozásában a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az A. mellékletből való törlés nem indokolt. Az A. mellékletben felsorolt légi fuvarozóknak megengedhető azonban, hogy forgalmi jogaikat gyakorolják, abban az esetben, ha ezt működési korlátozás alá nem eső fuvarozó légi járművének teljes bérlete (wet leasing) révén teszik, és feltéve, hogy teljesülnek a vonatkozó biztonsági előírások.

#### **Az Indonéz Köztársaság légi fuvarozói**

- (55) A Bizottság 2008. március 25-én az indonéz illetékes hatóság által készített új cselekvési tervet kapott kézhez, amelyhez nem csatolták az annak végrehajtására vonatkozó dokumentált bizonyítékokat, ami arra enged következtetni, hogy több közbenső cél végrehajtása 2008 szeptembere előtt nem várható. Ez az információ nem támasztja alá, hogy a nemzeti hatóságok jelen pillanatban képesek ellátni az általuk kiadott engedéllyel rendelkező fuvarozók, köztük a Garuda felügyeletét.
- (56) A Bizottság továbbra is nyújt technikai segítséget és határozottan támogatja Indonéziának a biztonság garantálásához szükséges intézkedések végrehajtására tett törekvéseit.

(57) A Bizottság jelenleg azonban úgy ítéli meg, hogy ezek a hatóságok nem bizonyították azon javasolt korrekciós intézkedések végrehajtását, amelyekkel biztosítható volna a vonatkozó biztonsági követelményeknek való megfelelés, következésképpen jelenleg egyik indonéz fuvarozó sem törölhető a közösségi listából, hacsak az érintett fuvarozók és az illetékes nemzeti hatóságok nem képesek bizonyítani az ICAO-előírások betartását.

*Garuda Indonesia Airline*

(58) A Garuda Indonesia Airline fuvarozó 2008. március 10-én és 18-án alapos dokumentációt nyújtott be a Bizottságnak, amelyben szerepelnek a vállalatnak a bizottsági és tagállami szakértői csoport által 2007. november 5. és 9. között tett látogatás során felvetett kérdésekre adott válaszai. Ezt a dokumentációt a Bizottság alaposan áttanulmányozta és a Garuda biztonsági helyzetére vonatkozó teljes értékelés elvégzésének lehetővé tétele érdekében kiegészítő információk közlését kérte. A fuvarozó vállalta a szóban forgó információk késedelem nélküli közlését.

(59) A fuvarozó 2008. március 28-án hivatalosan is kérelmezte, hogy észrevételeit szóban megtehesse a repülésbiztonsági bizottság soron következő ülésén, a meghallgatásra 2008. április 3-án került sor.

(60) A Bizottság és a tagállamok tudomásul vették, hogy a fuvarozó előrehaladást ért el a szakértői csoport kiküldetéséről szóló jelentésben felvetett problémák orvoslása érdekében kidolgozott korrekciós intézkedések végrehajtása terén. Azt is megjegyezték azonban, hogy az ICAO-előírásoknak való megfelelés érdekében a korrekciós intézkedéseket egy sor területen meg kell kezdeni, többek között a teljes Boeing 737 flottát EGPWS-berendezéssel kell felszerelni, repülési adat monitoringot kell végrehajtani a fuvarozó teljes flottáját illetően, illetve belső ellenőrzési rendszerein végre kell hajtani a szükséges javításokat.

(61) Az (55)–(60) preambulumbekzdésben szereplő megfontolások alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Garuda Indonesia Airline A. mellékletből való törlése nem lehetséges.

**Általános megfontolások az A. és a B. mellékletbe felvett más fuvarozókkal kapcsolatban**

(62) A Bizottsághoz az általa küldött kifejezett kérések ellenére mindeddig nem érkezett megfelelő orvosló intézkedés teljes körű végrehajtására vonatkozó bizonyíték a 2007. november 28-án frissített közösségi listán szereplő más légi fuvarozók vagy e fuvarozók szabályozási felügyeletéért felelős hatóságok részéről. Ezért a közös követelmények alapján megállapításra került, hogy e légi fuvarozók továbbra is vagy működési tilalom tárgyát képezik (A. melléklet), vagy működési korlátozások alá tartoznak (B. melléklet).

(63) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a repülésbiztonsági bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

*1. cikk*

A 474/2006/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. Az A. melléklet helyébe e rendelet A. melléklete lép.
2. A B. melléklet helyébe e rendelet B. melléklete lép.

*2. cikk*

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

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

Kelt Brüsszelben, 2008. április 11-én.

*a Bizottság részéről*  
Jacques BARROT  
*alelnök*

## A. MELLÉKLET

AZON LÉGI FUVAROZÓK LISTÁJA, AMELYEK TELJES MŰKÖDÉSE TILALOM TÁRGYÁT KÉPEZI A KÖZÖSSÉGEN BELÜL <sup>(1)</sup>

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha eltér)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
AIR KORYO	Ismeretlen	KOR	Koreai Népi Demokratikus Köztársaság (KNDK)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Szudán
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afganisztán
MAHAN AIR	FS 105	IRM	Iráni Iszlám Köztársaság
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Ismeretlen	VRB	Ruanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukrajna
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukrajna
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukrajna
<b>A Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK) szabályozási felügyeletért felelős hatósága által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve</b>		—	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)

<sup>(1)</sup> Az A. mellékletben felsorolt légi fuvarozóknak megengedhető, hogy forgalmi jogaikat gyakorolják, abban az esetben, ha ezt működési korlátozás alá nem eső fuvarozó légi járművének teljes bérlete (wet leasing) révén teszik, és feltéve, hogy teljesülnek a vonatkozó biztonsági előírások.



A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha eltér)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Minisztériumi engedélyezés (78/205. rendelet)	LCG	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha eltér)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
<b>A szabályozási felügyeletért Egyenlítői-Guineában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>			Egyenlítői Guinea
CRONOS AIRLINES	Ismeretlen	Ismeretlen	Egyenlítői Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Ismeretlen	CEL	Egyenlítői Guinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Egyenlítői Guinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	nincs adat	Egyenlítői Guinea
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Egyenlítői Guinea
GUINEA AIRWAYS	738	nincs adat	Egyenlítői Guinea
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Egyenlítői Guinea
<b>A szabályozási felügyeletért Indonéziában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>			Indonézia
ADAM SKY CONNECTION AIRLINES	121-036	DHI	Indonézia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Ismeretlen	Indonézia
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonézia
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Ismeretlen	Indonézia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Ismeretlen	Indonézia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Ismeretlen	Indonézia

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha eltér)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Ismeretlen	Indonézia
CARDIG AIR	121-013	Ismeretlen	Indonézia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Ismeretlen	Indonézia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonézia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Ismeretlen	Indonézia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonézia
EASTINDO	135-038	Ismeretlen	Indonézia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	121-019	Ismeretlen	Indonézia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Ismeretlen	Indonézia
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonézia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonézia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonézia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonézia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Ismeretlen	Indonézia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonézia
KURA-KURA AVIATION	135-016	Ismeretlen	Indonézia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonézia
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonézia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Ismeretlen	Indonézia
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Ismeretlen	Indonézia
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indonézia
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonézia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Ismeretlen	Indonézia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonézia
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indonézia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Ismeretlen	Indonézia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Ismeretlen	Indonézia
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indonézia

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha eltér)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonézia
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Ismeretlen	Indonézia
SMAC	135-015	SMC	Indonézia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonézia
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	121-017	Ismeretlen	Indonézia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Ismeretlen	Indonézia
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indonézia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Ismeretlen	Indonézia
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonézia
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indonézia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonézia
TRIGANA AIR SERVICE	135-005	TGN	Indonézia
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonézia
<b>A szabályozási felügyeletért a Kirgiz Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>		—	Kirgiz Köztársaság
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	Kirgiz Köztársaság
AIR MANAS	17	MBB	Kirgiz Köztársaság
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	Kirgiz Köztársaság
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgiz Köztársaság
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	Kirgiz Köztársaság
BOTIR AVIA	10	BTR	Kirgiz Köztársaság
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgiz Köztársaság
DAMES	20	DAM	Kirgiz Köztársaság
EASTOK AVIA	15	Ismeretlen	Kirgiz Köztársaság
ESEN AIR	2	ESD	Kirgiz Köztársaság
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kirgiz Köztársaság
INTAL AVIA	27	INL	Kirgiz Köztársaság
ITEK AIR	04	IKA	Kirgiz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha eltér)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgiz Köztársaság
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgiz Köztársaság
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	Kirgiz Köztársaság
MAX AVIA	33	MAI	Kirgiz Köztársaság
OHS AVIA	09	OSH	Kirgiz Köztársaság
S GROUP AVIATION	6	Ismeretlen	Kirgiz Köztársaság
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Kirgiz Köztársaság
SKY WAY AIR	21	SAB	Kirgiz Köztársaság
TENIR AIRLINES	26	TEB	Kirgiz Köztársaság
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgiz Köztársaság
<b>A szabályozási felügyeletért Libériában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó</b>		—	Libéria
<b>A szabályozási felügyeletért Sierra Leonében felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Ismeretlen	RUM	Sierra Leone
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Ismeretlen	BVU	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Ismeretlen	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Ismeretlen	Ismeretlen	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Ismeretlen	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Ismeretlen	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Ismeretlen	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Ismeretlen	Ismeretlen	Sierra Leone
<b>A szabályozási felügyeletért Sváziföldön felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>	—	—	Sváziföld
AERO AFRICA (PTY) LTD	Ismeretlen	RFC	Sváziföld
JET AFRICA SWAZILAND	Ismeretlen	OSW	Sváziföld
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Ismeretlen	RSN	Sváziföld
SCAN AIR CHARTER, LTD	Ismeretlen	Ismeretlen	Sváziföld
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Ismeretlen	SWX	Sváziföld
SWAZILAND AIRLINK	Ismeretlen	SZL	Sváziföld

## B. MELLÉKLET

AZON LÉGI FUVAROZÓK JEGYZÉKE, AMELYEK MŰKÖDÉSE MŰKÖDÉSI KORLÁTOZÁS TÁRGYÁT  
KÉPEZI A KÖZÖSSÉGEN BELÜL <sup>(1)</sup>

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország	Légi jármű típusa	Lajstromjel és – ha ismert – gyártási sorszám	Lajstromozó ország
AIR BANGLADESH	17	BGD	Banglades	B747-269B	S2-ADT	Banglades
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore-szigetek	A teljes flotta, kivéve: 9Q-CHC (gy.sz.: LET 410 UVP)	A teljes flotta, kivéve: 9Q-CHC (gy.sz.: D6-CAM (851336))	Comore-szigetek

<sup>(1)</sup> A B. mellékletben felsorolt légi fuvarozóknak megengedhető, hogy forgalmi jogaikat gyakorolják, abban az esetben, ha ezt működési korlátozás alá nem eső fuvarozó légi járművének teljes bérlete (wet leasing) révén teszik, és feltéve, hogy teljesülnek a vonatkozó biztonsági előírások.