

A BIZOTTSÁG 619/2009/EK RENDELETE

(2009. július 13.)

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 ⁽¹⁾ 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 európai parlamenti és tanácsi rendelet II. fejezetében említett közösségi listáját ⁽²⁾.
- (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/EKG tanácsi rendelettel ⁽³⁾ 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 indokolt ennek megfelelően módosítani.

Közösségi fuvarozók

- (7) Az egyes közösségi légi fuvarozók légi járművein elvégzett SAFA földi ellenőrzések, valamint a nemzeti légiközlekedési hatóságok által bizonyos területeken folytatott vizsgálatok és ellenőrzések eredményei alapján néhány tagállam végrehajtási intézkedéseket hozott. Ezek a tagállamok a Bizottságot és a repülésbiztonsági bizottságot az alábbi intézkedésekről tájékoztatták: Görögország illetékes hatóságai arról számoltak be, hogy az EuroAir Ltd fuvarozó üzemben tartási engedélye 2009. május 8-án visszavonásra került; Svédország illetékes hatóságai pedig azt közölték, hogy 2009. január 23-án a Nordic Airways AB („Regional”) fuvarozó, 2009. március 31-én pedig a Fly Excellence AB fuvarozó üzemben tartási engedélyét visszavonták.

One Two Go Airlines és Orient Thai Airlines*One Two Go Airlines*

- (8) 2009. április 8-án a thaiföldi illetékes hatóságok (a thai polgári légi közlekedési főigazgatóság) arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy visszavonták a One Two Go légi fuvarozó üzemben tartási engedélyét. Noha a One Two Go fellebbezést nyújtott be a visszavonásról szóló határozat ellen, a thai polgári légi közlekedési főigazgatóság 2009. május 4-én újlag megerősítette az említett határozatot.
- (9) Következésképpen tekintettel arra, hogy az üzemeltető elveszítette üzemben tartási engedélyét és ebből következően működési engedélye sem tekinthető érvényesnek, ezért a közös követelmények alapján megállapítást nyert, hogy a One Two Go többé nem minősül a 2111/2005/EK rendelet 2. cikke értelmében vett „légi fuvarozónak” és azt törölni kell az A. mellékletből.

⁽¹⁾ HL L 344., 2005.12.27., 15. o.⁽²⁾ HL L 84., 2006.3.23., 14. o.⁽³⁾ HL L 373., 1991.12.31., 4. o.

Orient Thai Airlines

- (10) A Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról szóló, 2009. április 8-i 298/2009/EK bizottsági rendelet⁽¹⁾ rendelkezéseinek megfelelően a thai polgári légi közlekedési főigazgatóság a Bizottság rendelkezésére bocsátotta az Orient Thai fuvarozó által meghozott korrekciós intézkedések hatékonyságával, illetve azokkal az intézkedésekkel kapcsolatos információkat, amelyeket a thai polgári légi közlekedési főigazgatóság a korábban feltárt azon biztonsági hiányosságok kiküszöbölése érdekében hajtott végre, amelyek a fuvarozó által az MD-80 típusú légi járművel végzett műveleteknek 75 napos, 2008. október 7-ig tartó időszakra történő felfüggesztéséhez vezettek.
- (11) A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy ezen információk alapján nincs szükség további intézkedésre.

Ukrajna légi fuvarozói*Ukrajna légi fuvarozóinak általános biztonsági felügyelete*

- (12) A 298/2009/EK rendelet elfogadását követően 2009. május 25. és 29. között európai szakértők egy csoportja látogatást tett Ukrajnában, amelynek során ellenőrizték az ukrán illetékes hatóságok által a felügyelet javítása érdekében benyújtott cselekvési terv végrehajtásának állását, valamint megvizsgálták azon két fuvarozó – a Ukraine Cargo Airways és a Ukrainian Mediterranean Airlines – biztonsági helyzetét, amelyek Közösségen belüli működése vonatkozásában jelenleg tilalom van érvényben. Ezenkívül az ukrán állami légi közlekedési hivatal által gyakorolt felügyelet ellenőrzése érdekében az európai szakértői csoport találkozott két, a Közösségbe irányuló járatokat működtető olyan fuvarozóval (South Airlines és Khors Air Company), amelyek vonatkozásában földi ellenőrzéseket végeztek a Közösségben, valamint az Európai Polgári Repülési Konferencia (ECAC) más tagállamaiban.
- (13) Az állami légi közlekedési hivatal csekély mértékű előrehaladást ért el a cselekvési terv végrehajtásában. Az állami légi közlekedési hivatal által 2008. május 31-én benyújtott cselekvési tervben szereplő valamennyi, a felügyelet javítását célzó fellépés (azaz 12-ből 12) eddig lezáratlan. Nem működik az állami légi közlekedési hivatal által bejelentett követelményeknek megfelelő engedélyezés, a vonatkozó előírásokat nem foglalták törvénybe és a korrekciós intézkedések teljes körű végrehajtására leghamarabb 2011 júliusában kerülhet sor, a végrehajtás egyes elemei pedig 2015-ig is kitolódhatnak.
- (14) A cselekvési terv végrehajtása közvetlenül összefügg az ukrán jogrendszer igen összetett jellegével, amelyben nem lehet világosan meghatározni a légi járművek és az üzemeltetők engedélyezéséhez alkalmazott normákat, illetve azt, hogy az említett normák összhangban vannak-e a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) dokumentumainak függelékeiben szereplő előírásokkal. A fentieket megerősítették a négy üzemeltetővel folytatott tárgyalások.
- (15) Az ellenőrző látogatásról szóló jelentés rámutat arra is, hogy Ukrajna illetékes hatóságai nem rendelkeznek

elégendő számú és megfelelően képzett személyzettel ahhoz, hogy 74 üzembentartási engedély-birtokos (légi-alkalmassági és üzemeltetési) felügyeletét ellássák. A folyamatos felügyeleti tevékenységek végrehajtása nem bizonyítható teljes mértékben, és az ukrán illetékes hatóságok által a látogatást követően előterjesztett megjegyzések nem tudták az említett kérdéseket tisztázni. Az üzemben tartási engedélyek vonatkozásában az ukrán illetékes hatóságok által alkalmazott rendszer alapos átvizsgálását követően az állapítható meg, hogy a szóban forgó rendszer nem teszi lehetővé sem az engedélyezés alapjául szolgáló jogszabályok/normák egyértelmű beazonosítását, sem pedig az üzemeltetési engedéllyel rendelkező flotta és a kiadott engedélyek pontos meghatározását.

- (16) Ukrajna illetékes hatóságai megjegyzéseket terjesztettek elő, de azok nem bizonyultak elégségesnek a látogatás során tett ténymegállapítások tisztázásához. A hatóságok által bejelentett különböző korrekciós intézkedésekkel kapcsolatban indokolt a szoros nyomkövetés és a rendszeres időközönként elvégzett értékelés, amelyek során figyelembe kell venni az ICAO USOAP által 2008 júniusában elvégzett látogatás eredményeit is. A látogatást követően Ukrajna illetékes hatóságai új javításra irányuló cselekvési tervet nyújtottak be, amelyek a végrehajtása a 2010-re tervezett új ukrán légi közlekedési törvény elfogadásától függ. Ebből következően a különböző végrehajtási szabályok elfogadása a légi járművel végzett műveletek vonatkozásában leghamarabb 2011 második felében, a repülőszemélyzet szakszolgálati engedélyei tekintetében leghamarabb 2012 végére, a folyamatos légi-alkalmasság tekintetében pedig leghamarabb 2015 végére várható.
- (17) A látogatás eredményeinek és a 2009. július 1-jén a repülésbiztonsági bizottság ülése során tartott beszámolóknak a fényében a Bizottság továbbra is szorosan nyomon fogja követni a szóban forgó intézkedések végrehajtását és együtt fog működni Ukrajna illetékes hatóságaival a felügyelet javítása és az előírások be nem tartásának kezelése érdekében. Továbbá a tagállamok rendszeresen ellenőrizni fogják, hogy az Ukrajnában engedélyezett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó biztonsági követelményeknek, és e célból ezen légi fuvarozók légi járműveit előbbre sorolt földi ellenőrzéseknek fogják alávetni a 351/2008/EK bizottsági rendelet alapján⁽²⁾.

Motor Sich JSC Airlines

- (18) A 298/2009/EK rendelet elfogadását követően a fuvarozót felkérték, hogy terjesszen elő minden, a korábban azonosított biztonsági hiányosságok kiküszöbölésével kapcsolatos releváns információt, beleértve a korrekciós intézkedéseket is. Ukrajna illetékes hatóságai a szóban forgó fuvarozó üzemben tartási engedélyével kapcsolatos intézkedéseket magyarázó információkat közöltek. A Motor Sich által 2009. június 4-én benyújtott dokumentumok szerint a vállalat a kiváltó okok azonosítását célzó elemzést végzett és az esetlegesen felmerülő biztonsági hiányosságok kiküszöbölését célzó korrekciós intézkedéseket dolgozott ki. Az elemzést és a korrekciós intézkedéseket Ukrajna illetékes hatóságai jóváhagyták. Ezenkívül a vállalat június 15-én korrekciós intézkedéseket tartalmazó írásos tájékoztatást küldött az AN-12 típusú

⁽¹⁾ HL L 95., 2009.4.9., 16. o.⁽²⁾ HL L 109., 2008.4.19., 7. o.

(UR-11819 lajstromjelű) légi járművön ellenőrzést⁽¹⁾ végző francia illetékes hatóságoknak. A javításra irányuló cselekvési tervből kiderül, hogy módosították a cég kézikönyveit és dokumentációit (üzemeltetési kézikönyv és repülési kézikönyv) annak érdekében, hogy azok összhangba kerüljenek az ICAO-előírásokkal és lehetővé tegyék a repülés megfelelő előkészítését.

- (19) A felülvizsgált kézikönyvek és eljárások tényleges végrehajtása érdekében a pilóták és a személyzet számára tartott továbbképzés azonban nem tűnik elegendőnek ahhoz, hogy az igen sokrétű változások áttekintésére megfelelő mélységben sor kerüljön. Ezen túlmenően a Bizottság nem kapott Ukrajna illetékes hatóságaitól azt alátámasztó információt, hogy ellenőrizték a szóban forgó intézkedések végrehajtásának előrehaladását, illetve azok tényleges lezárását annak érdekében, hogy a feltárt biztonsági hiányosságok kiküszöbölésére fenntartható módon kerüljön sor.
- (20) A fenti megállapítások fényében és a közös követelmények alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Motor Sich fuvarozó jelenleg nem teljesíti a vonatkozó biztonsági előírásokat, és azt továbbra is az A. mellékletbe kell sorolni.
- Ukraine Cargo Airways*
- (21) A 298/2009/EK rendelet elfogadását követően európai szakértők egy csoportja ellenőrző látogatást tett a fuvarozónál 2009. május 27-én. A látogatásról szóló jelentés szerint a Ukraine Cargo Airways (UCA) flottája egy év alatt jelentős mértékben lecsökkent, a gépek száma a 2008. év eleji 20 darabról (tíz IL-76, három AN-12, három AN-26, három MIL-8 helikopter és egy Tupoljev Tu-134) a látogatás időpontjáig 4 darabra csökkent (két IL-76, egy AN-12 és egy AN-26). Az üzemben tartási engedéllyel rendelkező 4 légi jármű közül csak egy IL-76 (UR-UCC) van repülésre alkalmas állapotban, a másik három üzemben tartási engedéllyel rendelkező légi jármű légialkalmassági engedélye lejárt. A fuvarozó bejelentette, hogy az összes többi légi jármű már alkalmatlan a repülésre és üzemeltetésükre semmilyen módon sem kerül sor.
- (22) A jelentés szerint az UCA a Bizottságnak 2008. április 1-jén benyújtott javításra irányuló cselekvési terve végrehajtásának tekintetében jelentős előrelépést ért el. A tervben szereplő 22 intézkedés közül 19 befejezettnek és lezártnak tekinthető. A repülésbiztonsági politikát és a kapcsolódó dokumentációt felülvizsgálták és kijavították. Létrehoztak egy belső biztonsági ellenőrzési részleget. A légi járművek műszaki állapotát is javították. A személyzet képzési folyamatait felülvizsgálták és javították. Ugyanakkor a benyújtott javításra irányuló cselekvési tervben javasolt 3 intézkedés még továbbra sem tekinthető lezártnak, ezek közül a legtöbb problémát az veti fel, hogy az IL-76-os, az AN-12-es és az AN-26-os gépeken nincsenek gyorsan felvehető maszkok, noha az ICAO bizonyos magasság felett közlekedő járatok esetében ezt előírja.
- (23) A jelentés arra is rámutat, hogy a légijármű-üzemeltetés, a képzések és az ellenőrzések, valamint a folyamatos légialkalmasság és karbantartás területén jelentős biztonsági hiányosságok fedezhetők fel. A minőségirányítási rendszer nem működik kielégítően, mivel nincs arra

garancia, hogy a belső ellenőrzés vagy az ukrán illetékes hatóságok által azonosított problémákat kijavítják és a probléma lezárását megelőzően ellenőrzik, illetve nem biztosított az sem, hogy megvalósul a hiányosságok szisztematikus elemzése. A vizsgálat ténymegállapításai alapján kétségbe vonható a vállalat által a működési tilalom alá helyezést követően bevezetett korrekciós intézkedések fenntarthatósága.

- (24) A vállalat lehetőséget kapott arra, hogy megjegyzéseket terjesszen elő. Az UCA június 10-én benyújtotta az ellenőrző látogatás eredményével kapcsolatban összeállított dokumentumokat. A látogatás során felvetett 16 új ténymegállapításból a vállalat által benyújtott dokumentáció átvizsgálását követően egyet sikerült ténylegesen lezárni. Az üzemeltetési kézikönyvvel és az üzemben tartási engedéllyel kapcsolatos 2 ténymegállapítás vonatkozásában a vállalat közölte, hogy az üzemeltetési kézikönyv módosításait jóváhagyás céljából benyújtotta az ukrán illetékes hatóságoknak, valamint kérelmezte, hogy az AN-12 (UR-UCN) és AN-26 (UR-UDM) légi járműveinek üzemben tartási engedélybe vezessenek be repülésmagasság-korlátozást.
- (25) A Bizottság nem kapott tájékoztatást azzal kapcsolatban, hogy a vállalat által kért módosításokat (korlátozásokat) elfogadták-e. A fuvarozó meghallgatását kérte és a július 1-jén a Bizottságnak és repülésbiztonsági bizottságnak tartott beszámolója során azt jelezte, hogy az összesen 51 korrekciós intézkedés közül 15 végrehajtására 2009. augusztus végéig fog sor kerülni, ezt követően pedig Ukrajna illetékes hatóságai ellenőrzést végeznek. A Bizottság fenntartja magának a jogot a fuvarozó által jelzett korrekciós intézkedések végrehajtásának ellenőrzésére.
- (26) A fenti megállapítások fényében a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a vállalat jelenleg a közös követelmények alapján nem teljesíti a vonatkozó biztonsági előírásokat, és azt továbbra is az A. mellékletbe kell sorolni.

Ukrainian Mediterranean Airlines

- (27) A 298/2009/EK rendelet elfogadását követően európai szakértők egy csoportja ellenőrző látogatást tett a fuvarozónál 2009. május 28-án. A látogatásról szóló jelentés szerint az UMAir dokumentációs rendszerét teljes felülvizsgálatnak vetette alá és jelentős mértékben javította azt. Létrehoztak egy biztonsági osztályt és kapcsolattartót jelöltek ki a SAFA-ellenőrzésekhez. A képzési folyamatokat felülvizsgálták és javították. Annak ellenére, hogy az UMAir állítása szerint a javításra irányuló cselekvési terv végrehajtására teljes mértékben sor került és ezt Ukrajna illetékes hatóságai ellenőrizték is, a korrekciós intézkedéseknek a szakértői csoport által végzett szűrőpróba szerű ellenőrzése alapján bizonyos hiányosságok továbbra is fennállnak. Az UMAir által a terhelési és súlypont-összesítő dokumentummal/a száraz üzemi tömeghez tartozó indexszel kapcsolatban végzett korrekciós intézkedéseket látszólag nem hajtották végre hatékonyan valamennyi üzemben tartási engedéllyel rendelkező légi jármű típus esetében. A SAFA ellenőrzések során felfedett hiányosságok kiküszöbölésére szolgáló egyes orvosló intézkedések esetében nem végeznek szisztematikus javítást, beleértve a kiváltó ok azonosításának elmaradását is (a motorból szivárgó olaj, hiányzó csavarok, a teljesítmény korlátozása az MEL-ben [minimálisan szükséges felszerelések listája] stb.).

⁽¹⁾ DGAC/F-2008-564.

(28) Ezenkívül jelentős, biztonsággal összefüggő ténymegállapításokat tettek az üzemeltetés és a folyamatos légi-alkalmasság, illetve a karbantartás és a gépészet területén: nem áll rendelkezésre az UMAir repülőszemélyzete által abban az esetben alkalmazandó világos eljárás, amikor az útvonalrepülés során hajtómű meghibásodás következik be (driftdown eljárás) és az üzemeltetési kézikönyvből hiányzik a vészhelyzet bevezetésére vonatkozó eljárás arra az esetre, amikor repülés közben kiderül, hogy a leszálláskor várt/számított megmaradó üzemanyag mennyisége várhatóan nem éri el a minimumot. Ezenkívül egy légi jármű (UR-CFF) és annak hajtóműve esetében nem áll rendelkezésre arra vonatkozó bizonyíték, hogy az megfelelne a légi-alkalmassággal kapcsolatos irányelveknek; több hiányosságot fedtek fel a DC-9 és MD 83 típusú légi járművekkel kapcsolatban, illetve kiderült, hogy nem tartják be a korrózió megelőzési és ellenőrzési program szabályait (CPCP, korróziós szint azonosítási és jelentési szabályok). A fuvarozó minőségügyi rendszerével kapcsolatban az európai szakértői csoport jelentésében arról számolt be, hogy a szervezet nem tudta bizonyítani a karbantartással és a repülésüzemeltetéssel összefüggő valamennyi vonatkozás rendszeres ellenőrzését; a végrehajtott fellépések nem mindig veszik figyelembe a kiváltó okokat és nincsen a még meg nem oldott ténymegállapítások (belső és külső auditok eredményei, beleértve az ukrán biztonsági akkreditációs hatóság ténymegállapításait is) kezelését lehetővé tevő átfogó rendszer.

(29) A vállalat lehetőséget kapott arra, hogy megjegyzéseket terjesszen elő. Az UMAir a repülésbiztonsági bizottság 2009. július 1-jei ülésén az ukrán illetékes hatóságok által jóváhagyott javításra irányuló cselekvési tervet nyújtotta be. A javításra irányuló cselekvési terv kidolgozása során a látogatás alatt azonosított biztonsági hiányosságok kiküszöbölésére helyezték a hangsúlyt. Ugyanakkor a fuvarozó beszámolója alapján nem oldódnak meg a látogatás során azonosított problémák, különösen a folyamatos légi-alkalmasság vonatkozásában. A Bizottság fenntartja magának a jogot a fuvarozó által végrehajtott korrekciós intézkedések végrehajtásának ellenőrzésére.

(30) A fenti megállapítások fényében és a közös követelmények alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a vállalat jelenleg nem teljesíti a vonatkozó biztonsági előírásokat, és azt továbbra is az A. mellékletbe kell sorolni.

A Kazah Köztársaság légi fuvarozói

(31) Az ICAO által az egyetemes biztonságfelügyeleti ellenőrzés (USOAP) keretében végzett vizsgálat eredményei hitelesen bizonyították, hogy a Kazahsztánban engedélyezett légi fuvarozók biztonsági felügyeletéért felelős illetékes hatóság nem képes a vonatkozó biztonsági előírások végrehajtására és betartatására.

(32) Kazahsztán 2009 áprilisában elvégzett USOAP ellenőrzését követően az ICAO a Chicagói Egyezmény részes felének számító valamennyi államot értesítette arról, hogy a Kazahsztánban nyilvántartásba vett fuvarozók és légi

járművek biztonsági felügyeletét érintő jelentős biztonsági hiányosságokat tárt fel, ezek közül egy az üzemeltetéssel⁽¹⁾, egy pedig a légi-alkalmassággal⁽²⁾ áll összefüggésben, és ezek alapján a Kazahsztánban az üzemen tartási engedély kibocsátásához alkalmazott engedélyezési eljárás nem felel meg az ICAO 6. melléklete szerinti alkalmazandó rendelkezéseknek. Az érvényben lévő üzemen tartási engedélyek legnagyobb részét szakképesítéssel rendelkező légi-alkalmassági ellenőr bevonása nélkül adták ki. Az engedélyezési eljárás során a következő szempontokat nem vették figyelembe: karbantartási programok benyújtása, a minimálisan szükséges felszerelések listájának (MEL) felülvizsgálata, a folyamatos légi-alkalmassággal kapcsolatos követelmények az olyan különleges üzemeltetési jóváhagyások kiadásához, mint az ETOPS és a III. kategória. Ezenkívül a légi-alkalmassági engedélyek legnagyobb részét a légi jármű műszaki ellenőrzése nélkül bocsátották ki és Kazahsztán illetékes hatóságai nem végezték el a légi járművek rendszeres ellenőrzését. A szóban forgó hatóságok által javasolt javításra irányuló cselekvési terveket az ICAO nem tartotta elfogadhatónak, mivel azok a felfedett jelentős biztonsági problémák megoldását célzó azonnali korrekciós intézkedések tekintetében nem tartalmaznak világosan meghatározott végrehajtási határidőt.

(33) Tekintettel az ICAO ellenőrzés és a SAFA jelentése után nem sokkal közzétett két súlyos biztonsági problémára, a Bizottság konzultációba kezdett Kazahsztán illetékes hatóságaival, melynek során súlyos aggodalmának adott hangot az országban engedélyezett légi fuvarozók működésének biztonságát illetően, és felvilágosítást kért azokkal az intézkedésekkel kapcsolatban, amelyeket az illetékes hatóságok az ICAO és a SAFA ténymegállapításaira válaszul hoztak.

(34) Kazahsztán illetékes hatóságai június 5. és 29. között dokumentációt nyújtottak be és 2009. június 30-án beszámolót tartottak a repülésbiztonsági bizottság előtt. Kazahsztán illetékes hatóságai a 2009. június 30-án tartott beszámolójuk során arról tájékoztatták a Bizottságot és a repülésbiztonsági bizottságot, hogy az ICAO jelentésében szereplő hiányosságok kiküszöbölése érdekében javításra irányuló cselekvési tervet dolgoztak ki és megtették az annak végrehajtásához szükséges első lépéseket, 2010 júniusára tűzve ki az ICAO valamennyi biztonsági követelményének teljesítését. Az ICAO által közzétett két súlyos biztonsági probléma megoldása 2009 decembere előtt nem várható. Kazahsztán illetékes hatóságai arról is tájékoztatták a Bizottságot és a repülésbiztonsági bizottságot, hogy negyedévente beszámolót fognak küldeni az ICAO-nak javasolt korrekciós intézkedések végrehajtásának állásáról.

(35) Ezen túlmenően Kazahsztán illetékes hatóságai azt is tisztázták, hogy összesen 69 üzemen tartási engedély kiadására került sor és ezek közül 11 felfüggesztése vagy visszavonása érdekében 2009. április 1-jén meghozták a megfelelő intézkedéseket. Ugyanakkor továbbra is bizonytalanság övezi az ICAO által felfedett súlyos biztonsági problémák kiküszöbölése érdekében végrehajtott intézkedéseket, mivel a kazah illetékes hatóságok beszámolójában említett felfüggesztési/visszavonási intézkedésekre az ICAO USOAP ellenőrzést megelőzően

⁽¹⁾ ICAO OPS/01. ténymegállapítás.

⁽²⁾ ICAO AIR/01. ténymegállapítás.

került sor; nem nyújtottak be arra vonatkozó bizonyítékokat, hogy az üzemben tartási engedélyeket ténylegesen visszavonták; valamint a 2009. április 1-jén a visszavont engedélyek között feltüntetett üzemben tartási engedélyek közül néhány 2009. június 1-jén az érvényes üzemben tartási engedélyek között jelent meg. Később Kazahsztán illetékes hatóságai elismerték, hogy a hatályos kazah törvények lehetővé teszik, hogy egy légi jármű üzemeltetését párhuzamosan egynél több üzemeltető végezze, következésképpen nem határozható meg egyértelműen, hogy melyik jogalany felel az adott légi jármű légialkalmasságáért és üzemeltetéséért.

- (36) A Kazahsztánban engedélyezett Berkut State Airline fuvarozó a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, amelyre 2009. június 30-án került sor. A beszámoló során a fuvarozó nem mutatott be olyan átfogó cselekvési tervet, amely biztosítaná a biztonsági előírások betartását, illetve kizárná a korábban Berkut Air elnevezésű BEK Air fuvarozóval való összekeverés lehetőségét, amely 2009 áprilisa óta az A. mellékletben szerepel. A Berkut State Airline arról is beszámolt, hogy szándékai szerint felhagy a kereskedelmi üzemeltetéssel és beszünteti a régi légi járművek üzemeltetését is.
- (37) Kazahsztán illetékes hatóságai nem tudtak információkat bemutatni a korábban Berkut Air elnevezésű BEK Air fuvarozó birtokában lévő engedélyekkel kapcsolatban, illetve a 2009 áprilisában a fuvarozó A. mellékletbe való felvételéhez vezető biztonsági hiányosságokat érintő korrekciós intézkedések végrehajtására vonatkozóan, ezen túlmenően pedig nem tudtak bizonyítékokat szolgáltatni azzal kapcsolatban, hogy a szóban forgó fuvarozóval szemben jogsértési eljárás volna folyamatban.
- (38) Kazahsztán illetékes hatóságai a Berkut KZ elnevezésű harmadik fuvarozó működéséről tájékoztatták a repülésbiztonsági bizottságot, de nem tudtak információval szolgálni az említett fuvarozó birtokában lévő engedélyekkel kapcsolatban.
- (39) A Kazahsztánban engedélyezett SCAT fuvarozó kissé megkéskve a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, amelyre 2009. június 30-án került sor. A beszámoló során a fuvarozó elismerte, hogy egyes légi járműveket, például az UP-Y4210 lajstromjelű Yak 42-es gépet más, Kazahsztánban engedélyezett fuvarozók is üzemeltetik, ebből következően nem tudta egyértelműen meghatározni a szóban forgó légi jármű légialkalmasságáért és üzemeltetéséért felelős jogalanyt. Ezen túlmenően a fuvarozó és Kazahsztán illetékes hatóságai nem tudtak azzal kapcsolatos bizonyítékokat felmutatni, hogy a Litvániában lajstromozott Boeing B-737-522 és B-757-204 típusú légi járművek (lajstromjelek: LY-AWE, LY-AWD, LY-FLB és LY-FLG) folyamatos légialkalmassága és karbantartása összhangban van az alkalmazandó európai jogszabályokkal.

- (40) A Bizottság elismeri a Kazahsztáni polgári repülés rendszerének megreformálása érdekében tett erőfeszítéseket és az ICAO jelentéseiben szereplő biztonsági hiányosságok kiküszöbölése érdekében tett első lépéseket. A közös követelmények alapján és az ICAO által felfedett súlyos biztonsági problémák kiküszöbölését célzó megfelelő korrekciós intézkedések tényleges végrehajtásáig azonban a Bizottság úgy ítéli meg, hogy Kazahsztán illetékes hatóságai jelenleg nem képesek a szabályozási felügyeletük alá tartozó valamennyi légi fuvarozó tekintetében végrehajtani és betartatni a vonatkozó biztonsági előírásokat. Következésképpen az Air Astana légi fuvarozó kivételével a Kazahsztánban engedélyezett valamennyi légi fuvarozót működési tilalom alá kell vonni és bele kell foglalni az A. mellékletbe.

Air Astana

- (41) A Kazahsztánban engedélyezett Air Astana fuvarozó a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte és 2009. június 30-án beszámolót tartott. Az említett beszámoló során a fuvarozó átfogó korrekciósintézkedés-sorozatát, illetve a SAFA program keretében végzett földi ellenőrzések során a fuvarozóval kapcsolatban Németország⁽¹⁾, Hollandia⁽²⁾, az Egyesült Királyság⁽³⁾ és az Európai Polgári Repülési Konferencia (ECAC) más tagállamai⁽⁴⁾ által feltárt számos biztonsági hiányosság kiküszöbölése érdekében a kiváltó okok feltárását célzó elemzést terjesztett be. A flotta biztonsági helyzete vonatkozásában elmondható, hogy a fuvarozó valamennyi üzemben tartási engedéllyel rendelkező légi járművét Kazahsztánon kívül (Arubán) lajstromozták. A Chicagói Egyezmény 1. és 8. melléklete értelmében Aruba illetékes hatósága felel az Air Astana flottájába tartozó légi járművek felügyeletéért, illetve az egyezmény 6. melléklete alapján a folyamatos légialkalmassággal kapcsolatos vonatkozásokról is.
- (42) A fentiek alapján nem tűnik szükségesnek az Air Astana fuvarozó A. mellékletbe való felvétele. Figyelembe véve a SAFA-program alapján a közösségi repülőtereken nemrég végzett földi ellenőrzések eredményeit⁽⁵⁾, illetve a tagállamok arra irányuló kötelezettségvállalását, hogy tovább növelik az Air Astana által a Közösségbe üzemeltetett légi járműveken elvégzett földi ellenőrzések számát, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az Air Astana Közösségbe irányuló működése vonatkozásában indokolt szigorú feltételek mellett speciális felügyeletet bevezetni, valamint ebből következően a szóban forgó fuvarozó működésének szigorúan a jelenlegi szintre és a jelenleg használt légi járművekre kell korlátozódnia. Ezért a közös kritériumok alapján és figyelembe véve a fent említett feltételeket, a szóban forgó fuvarozót fel kell venni a B. mellékletbe.

(1) LBA/D-2008-334, LBA/D-2008-944.

(2) CAA-NL-2008-24, CAA-NL-2008-254, CAA-NL-2009-7, CAA-NL-2009-42, CAA-NL-2009-55.

(3) CAA-UK-2008-187.

(4) DGCATR-2008-85, DGCATR-2008-310, DGCATR-2008-360, DGCATR-2008-381, DGCATR-2008-460, DGCATR-2008-585, DGCATR-2009-39, DGCATR-2009-69, DGCATR-2009-93, DGCATR-2009-105,

(5) LBA/D-2009-332.

Zambia légi fuvarozói

- (43) A zambiai nemzeti fuvarozó Zambian Airways működésének 2009. januári felfüggesztését és a légi járművek üzemeltetésével, valamint Zambia polgári légi közlekedési hatósága által végzett engedélyezéssel és felügyelettel kapcsolatban végzett USOAP ellenőrző látogatás után azonosított súlyos biztonsági probléma 2009. februári ICAO általi közzétételét követően a Bizottság 2009 áprilisában az említett probléma kiküszöbölése céljából bevezetett korrekciós intézkedések végrehajtásának ellenőrzését lehetővé tevő információk benyújtását kérte a zambiai hatóságoktól. A súlyos biztonsági probléma azzal kapcsolatos, hogy a zambiai polgári légi közlekedési főigazgatóság kereskedelmi légitársaságok számára huszonegy légi járat-üzemeltetési engedélyt bocsátott ki, amelyek közül néhány nemzetközi járatok üzemeltetését is magába foglalja. Ezek a légi járat-üzemeltetési engedélyk inkább gazdasági, mint biztonsággal összefüggő kérdésekkel kapcsolatosak. A légi járat-üzemeltetési engedélyk birtokosai nemzetközi járatokat üzemeltetnek, annak ellenére, hogy az üzemben tartási engedély kibocsátását megelőzően elvégzendő üzemeltetési és légialkalmassági ellenőrzésekre nem került sor. Ezen túlmenően a polgári légi közlekedési főigazgatóság rendszeres ellenőrzésekről szóló jelentése biztonsági hiányosságokra derített fényt, de az ezek kiküszöbölésére szolgáló megoldásokról nem tesz említést.
- (44) A zambiai hatóságok által 2009 májusában rendelkezésre bocsátott információk nem tartalmaznak arra vonatkozó bizonyítékot, hogy az ICAO által felvetett súlyos biztonsági probléma megoldása érdekében sürgős korrekciós intézkedéseket hajtottak volna végre. Többek között nincs tanúsítási terv és nincsenek eljárások, illetve nincsenek a Chicagói Egyezmény 6. mellékletében a tanúsítással kapcsolatban szereplő követelmények átültetését megvalósító szabályok és előírások. Továbbá nem állnak rendelkezésre a zambiai „légi járat-üzemeltetési engedélyk” korlátozására vonatkozó bizonyítékok és nincsen az ICAO 6. melléklete által előírtaknak megfelelően a tanúsítási eljárást támogató dokumentáció.
- (45) A Zambia illetékes hatóságai által 2009. június 1-jén megküldött kiegészítő dokumentáció nem támasztotta alá azt, hogy a 2009. május 29-én a Zambiában engedélyezett Zambezi Airlines számára kibocsátott üzemben tartási engedély (Z/AOC/001/2009) megfelel az ICAO előírásainak, illetve hogy a biztonsági problémát kiküszöbölték volna. Az ICAO által felfedett biztonsági probléma a mai napig fennáll.

- (46) A fenti ténymegállapítások fényében, illetve figyelembe véve, hogy ez a helyzet milyen potenciális kockázatot jelenthet a Zambiában engedélyezett és nemzetközi járatok üzemeltetésére is feljogosított légi fuvarozók működésének biztonságára nézve, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a közös követelmények alapján a Zambiában engedélyezett valamennyi fuvarozót fel kell venni az A. mellékletbe.

Az Indonéz Köztársaság légi fuvarozói

- (47) Indonézia polgári légi közlekedési főigazgatósága arra vonatkozó bizonyítékokat juttatott el a Bizottságnak, hogy a Garuda Indonesia, az Airfast Indonesia, a Mandala Airlines, valamint az Ekspres Transportasi Antarbenua (kereskedelmi nevén Premi Air) légi fuvarozók 2009. június 10-én az új indonéz polgári légiközlekedés-biztonsági

jogszabályok szerinti új üzemben tartási engedélyt kaptak. A Garuda és az Airfast légi fuvarozók mindenre kiterjedő ellenőrzési és újraengedélyezési eljárást követően két éves időtartamra érvényes új üzemben tartási engedélyt kaptak. A Mandala és a Premi Air esetében csak az új jogszabályok szerinti új követelmények betartását ellenőrizték.

- (48) Az indonéz polgári légi közlekedési főigazgatóság kérsének megfelelően európai szakértők egy csoportja 2009. június 15. és 18. között tényfeltáró látogatást tett Indonéziában annak ellenőrzése érdekében, hogy a felügyeleti tevékenység jelenleg mindenre kiterjed-e, illetve hogy a felügyeleti tevékenység rendszerét sikerült-e úgy javítani, hogy az lehetővé tegye a polgári légi közlekedési főigazgatóság által az indonéz légi fuvarozókkal kapcsolatban tett ténymegállapítások megfelelő nyomkövetését. Ennek keretében a csoport két légi fuvarozót is felkeresett (Mandala Airlines és Premi Air) annak megvizsgálása érdekében, hogy az indonéz polgári légi közlekedési főigazgatóság képes-e a vonatkozó előírásokkal (új légiközlekedés-biztonsági jogszabályok) összhangban ellátni a biztonsági felügyeletet.
- (49) A látogatás eredményei szerint a polgári légi közlekedési főigazgatóság által a négy fent említett fuvarozó vonatkozásában megvalósított felügyeleti tevékenység hatékonyságának jelenlegi szintje, illetve az azok vonatkozásában elvégzett újraengedélyezés biztosítja az új követelmények betartását és megfelelőnek tekinthető. A felügyeleti rendszer javításra került és lehetővé teszi a polgári légi közlekedési főigazgatóság által az indonéz légi fuvarozókkal kapcsolatban tett ténymegállapítások megfelelő nyomkövetését. A polgári légi közlekedési főigazgatóság a felügyeleti tevékenységgel összefüggésben beérkező információkat hatékonyan kezelő rendszert dolgozott ki, amely következképpen a ténymegállapítások lezárására kitézött céldátumoknak és tényleges dátumoknak, illetve a polgári légi közlekedési főigazgatóság által engedélyezett hosszabbításoknak a nyomkövetését is lehetővé teszi.
- (50) Ezen túlmenően 2009. március 25-én visszavonták a polgári légi közlekedési főigazgatóság által az ICAO-nak 2009. február 20-án küldött bejelentésben a Chicagói Egyezmény 6. mellékletében foglaltaktól való eltérésként jelzett elemeket, amelyek az indonéziai légi fuvarozók üzemeltetési biztonságát negatívan befolyásolhatták volna. A polgári légi közlekedési főigazgatóság által elvégzett technikai felülvizsgálatot követően 2009. május 28-án új, már csak kis mértékű eltéréseket tartalmazó bejelentést küldtek az ICAO-nak. Ebből következően 2009. november 30-tól az indonéziai fuvarozóknak az ICAO előírásoknak megfelelő követelményeket kell teljesíteniük; a Garuda, a Mandala, a Premi Air és az Airfast légitársaságok azonban már 2009. június 10. óta, azaz az új üzemben tartási engedélyük kibocsátásának napjától megfelelnek ezeknek az újonnan elfogadott előírásoknak.
- (51) A polgári légi közlekedési főigazgatóság a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, amelyre 2009. június 30-án került sor. A polgári légi közlekedési főigazgatóság arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a Premi Air által üzemeltetett Embraer EMB-120 típusú, PK-RJC lajstromjelű légi jármű az új légiközlekedés-biztonsági jogszabályok előírásaival ellentétesen jelenleg nincs felszerelve TCAS (forgalomfigyelmeztető és ütközésselkerülő) rendszerrel, a rendszer beszerelésére 2009. november 30-ig sor kerül. Az európai szakértői csoport jelentése szerint ez az információ egyértelműen fel van tüntetve a fuvarozó üzemben tartási engedélyében.

- (52) A Bizottság a közös kritériumok alapján úgy ítéli meg, hogy a polgári légi közlekedési főigazgatóság által végzett felügyeleti tevékenység hatékonyságának jelenlegi szintje lehetővé teszi, hogy az újraengedélyezési eljárás tárgyát képező négy légi fuvarozó – a Garuda Indonesia, az Airfast Indonesia, a Mandala Airlines, és az Ekspres Transportasi Antarbenua (kereskedelmi nevén Premiair) – a vonatkozó biztonsági előírásokat megfelelően végrehajtsa és betartsa. Következésképpen az említett négy légi fuvarozót törölni kell az A. mellékletből. A többi indonéziai légi fuvarozót azonban továbbra is indokolt az A. mellékletben tartani. A többi indonéziai fuvarozó újraengedélyezését követően a Bizottság szoros kapcsolatot fog fenntartani Indonézia illetékes hatóságaival.
- (53) Indonézia illetékes hatóságai az üzemben tartási engedéllyel rendelkező légi fuvarozók frissített listáját is eljuttatták a Bizottsághoz. A fent említett négy fuvarozón kívül jelenleg Indonéziában engedélyezett légi fuvarozók a következők: Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Airlines, Cardig Air, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Asia Airlines, Manunggal Air Service, Megantara, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Express Aviation Service, Republic Express Airlines, KAL Star, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Air Charter, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Asco Nusa Air, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara, Unindo, Sky Aviation, Johnlin Air Transport és Eastindo. A Bizottság listáját ennek megfelelően frissíteni kell, és e légi fuvarozókat be kell jegyezni az A. mellékletbe.

Az Angolai Köztársaság légi fuvarozói

TAAG Angola Airlines

- (54) Angola illetékes hatóságai (INAVIC) arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy teljes körű újraengedélyezési eljárást követően a TAAG Angola Airlines légi fuvarozó 2009. május 28-án az angolai légiközlekedés-biztonsági jogszabályoknak megfelelő új üzemben tartási engedélyt kapott.
- (55) Az angolai illetékes hatóságok (INAVIC), valamint a TAAG Angola Airlines kérésére európai szakértők egy csoportja 2009. június 8. és 11. között tényfeltáró látogatáson vett részt Angolában. A látogatás során megerősítést nyert, hogy az ICAO-előírásoknak való megfelelés terén jelentős előrelépés történt. A korábbi, 2008 februárjában elvégzett tényfeltáró látogatás végén tett ténymegállapítások közül az INAVIC 66 %-ot, míg a TAAG 75 %-ot sikeresen lezárt. Angola az ICAO-előírásokkal összhangban lévő új légiközlekedés-biztonsági szabályokat fogadott el, a TAAG nemzeti fuvarozót pedig az új jogi keretnek megfelelő újraengedélyezési eljárásnak vetették alá.
- (56) A TAAG a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, amelyre az INAVIC támogatása mellett 2009. július 1-jén került sor. A fuvarozó arról is tájékoz-

tatta a bizottságot, hogy 2009 májusában IATA Működésbiztonsági Ellenőrzésnek (IOSA-ellenőrzés) vetette alá magát, amelynek során csupán néhány ténymegállapítást tettek és ezek mindegyikét sikerült 2009. június 29-ig lezárni.

- (57) A fuvarozó meggyőző bizonyítékokat szolgáltatott a repülésbiztonsági bizottságnak arra nézve, hogy a látogatást követően további intézkedéseket tettek és nagyon jelentős mértékű előrelépést sikerült elérniük a fennmaradó, még nem lezárt ténymegállapítások kezelése terén, illetve olyan átfogó intézkedéseket terjesztett elő, amelyek alapján a ténymegállapítások több mint 90 %-át lezárták, a fennmaradó intézkedések pedig folyamatban vannak. A fuvarozó ugyanakkor nem tudta bizonyítani, hogy a B-747 és B-737-200 típusú légi járművek vonatkozásában az előírásoknak megfelelően repülésiadat-monitoringot végeznének.
- (58) A portugál hatóságok arról tájékoztatták a repülésbiztonsági bizottságot, hogy a TAAG biztonsági felügyeletének javítása érdekében segítségnyújtási megállapodást kötöttek Angola illetékes hatóságaival annak érdekében, hogy az említett fuvarozó üzemeltethessen járatokat Portugáliába. Arról tájékoztatták a repülésbiztonsági bizottságot, hogy az Angolában elvégzett felszállás előtti ellenőrzéseket és a Portugáliába való megérkezést követő földi ellenőrzéseket követően fogadnának bizonyos légi járművekkel üzemeltetett járatokat. Angola illetékes hatóságai megerősítették, hogy elfogadják a TAAG által Lisszabonba üzemeltetett légi járművek Luandában történő felszállás előtti földi ellenőrzését, amelyhez a portugál hatóságok támogatását igénybe veszik. A portugál illetékes hatóságok a SAFA-program szerinti földi ellenőrzést fognak végezni a TAAG által üzemeltetett valamennyi járat vonatkozásában.
- (59) Következésképpen a Bizottság a közös követelmények alapján úgy ítéli meg, hogy a TAAG fuvarozót első lépésként törölni kell az A. mellékletből és fel kell venni a B. mellékletbe azzal a feltétellel, hogy a fuvarozó Luandából Lisszabonba hetente legfeljebb tíz járatot üzemeltethet a D2-TED, D2-TEE és D2-TEF lajstromjelű Boeing B-777 típusú légi járműveivel. Ezeket a járatokat csak azt követően lehet üzemeltetni, hogy az angolai hatóságok az Angolából való indulást megelőzően elvégezték az adott járat üzemeltetésére szánt légi jármű földi ellenőrzését, illetve azt követően, hogy a portugál hatóságok Portugáliában valamennyi légi járművet földi ellenőrzésnek vetettek alá. A szóban forgó intézkedés bevezetésére ideiglenes jelleggel kerül sor és a Bizottság a rendelkezésére álló valamennyi információt, és különösen a Portugál hatóságok által készített értékelést figyelembe véve felül fogja vizsgálni a helyzetet.
- Angola légi fuvarozóinak általános biztonsági felügyelete*
- (60) A 2009. június 8. és 11. között Angolában végzett tényfeltáró látogatás során arra derült fény, hogy a PHA és a SERVISAIR elnevezésű üzemeltetők számára megfelelő engedélyezési eljárás nélkül bocsátottak ki üzemben tartási engedélyt. Annak ellenére, hogy az említett két üzemben tartási engedélyt az INAVIC ideiglenesen felfüggesztette, a Bizottság a közös követelmények alapján úgy ítéli meg, hogy az említett fuvarozókat fel kell venni az A. mellékletbe.

(61) A Bizottság tudomásul veszi, hogy az INAVIC 18 fuvarozó vonatkozásában jelenleg is újraengedélyezési eljárást folytat, amely a tervek szerint 2010 végéig lezárul, és arra biztatja az INAVIC-ot hogy eltökélten vigye tovább ezt a folyamatot és tulajdonítson kellő figyelmet az ennek keretében felfedett potenciális biztonsági problémáknak. Ebben az összefüggésben a Bizottság elismeri, hogy az INAVIC egyes üzemben tartási engedéllyel rendelkező fuvarozók vonatkozásában megtette a felfedett jogsértésekkel kapcsolatban szükséges lépéseket, mivel 19 üzemben tartási engedélyből 6-ot ideiglenesen felfüggesztett.

(62) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ameddig az INAVIC az új angolai légiközlekedés-biztonsági jogszabályokkal teljes összhangban el nem végzi a fuvarozók mindenre kiterjedő újraengedélyezését, az említett fuvarozóknak a közös követelmények alapján továbbra is az A. mellékletben kell maradniuk.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

(63) A Gabonban engedélyezett SN2AG légi fuvarozó a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte annak bizonyítása céljából, hogy a TR-AAG lajstromjelű Challenger CL601 típusú légi jármű és a ZS-AFG lajstromjelű HS-125-800 típusú légi jármű üzemeltetésével végzett tevékenységei megfelelnek a vonatkozó előírásoknak, a meghallgatásra 2009. július 1-jén került sor. A Bizottság tudomásul vette a fuvarozó által végrehajtott további átszervezést, valamint, hogy ez utóbbi jelentős előrelépést ért el a nemzetközi előírásoknak való megfelelés érdekében végrehajtott korrekciós intézkedések terén. Tudomásul vette a Bizottság azt is, hogy 2009 februárjában a gaboni illetékes hatóságok az SN2AG-t újraengedélyezés céljából vizsgálat alá vonták és 2009 februárjában a légi fuvarozó újra üzemben tartási engedélyt kapott.

(64) Gabon illetékes hatóságai (ANAC) is beszámoltak a repülésbiztonsági bizottság 2009. július 1-jén tartott ülésén a hatóság szerkezetének javítása és a személyzettel kapcsolatos problémák kiküszöbölése érdekében tett intézkedéseik előrehaladásáról és kijelentették, hogy mostanra elegendő számú megfelelő képesítésű munkatárssal rendelkeznek ahhoz, hogy a szóban forgó fuvarozó által végzett üzemeltetés és karbantartás felügyeletét az ICAO előírásokkal összhangban ellássák. Ezt azok az ICAO-szakértők is megerősítették, akik 2010 márciusáig segítik Gabon felügyeleti tevékenységeit.

(65) Következésképpen a Bizottság a közös követelmények alapján úgy ítéli meg, hogy az SN2AG csak a TR-AAG lajstromjelű Challenger CL601 típusú légi járművel és a ZS-AFG lajstromjelű HS-125-800 típusú légi járművel végzett üzemeltetés tekintetében felel meg a vonatkozó biztonsági előírásoknak. Ennek megfelelően az SN2AG flottájának részét képező többi légi jármű vonatkozásában működési korlátozást kell bevezetni és azt az A. mellékletből a B. mellékletbe kell áthelyezni.

Egypt Air

(66) Az Egyiptomban engedélyezett Egypt Air vonatkozásában számos biztonsági hiányosság nyert bizonyítást. Ezeket a hiányosságokat a SAFA-program alapján 2008 januárja óta lefolytatott 75 földi ellenőrzés során elsősorban Ausztria, Franciaország, Németország, Olaszország, Hollandia és Spanyolország, illetve az Európai Polgári Repülési Konferencia (ECAC) más tagállamai azonosították. A ténymegállapítások ismétlődése (az összesen 240 ténymegállapításból 912-es kategóriájú, 69 pedig 3-as kategóriájú) arra enged következtetni, hogy a biztonsági hiányosságok rendszerszerűek.

(67) A Bizottság a SAFA-jelentések alapján 2009. május 25-én hivatalos konzultációkat kezdett az egyiptomi illetékes hatóságokkal (ECAA) és kifejezte a szóban forgó fuvarozó által végzett üzemeltetéssel kapcsolatos komoly aggodalmait, valamint azt sürgette, hogy a fuvarozó és annak illetékes hatóságai a 2111/2005/EK rendelet 7. cikkének megfelelően tegyen lépéseket az azonosított biztonsági hiányosságok kielégítő módon történő kiküszöbölése érdekében.

(68) A fuvarozó 2009. június 10-én, 16-án, 17-én, 19-én és 26-án terjedelmes dokumentációt nyújtott be. A benyújtott dokumentumok már végrehajtott vagy a földi ellenőrzéseket követően tervezett orvosló intézkedéseket, valamint a kiváltó okok elemzését tartalmazták és hosszú távú megoldásokról rendelkeztek. A fuvarozó a repülésbiztonsági bizottság általi meghallgatását kérte, amelyre 2009. június 30-án sor került.

(69) Tekintettel a folyamatos légialkalmasság, a karbantartás, az üzemeltetés, illetve az áru fedélzeti biztonsága területével kapcsolatos igen súlyos ténymegállapítások ismétlődésére, a Bizottság a javításra irányuló cselekvési terv végrehajtásának ellenőrzéséről szóló havi jelentések megküldését kéri Egyiptom illetékes hatóságaitól az Egypt Air vonatkozásában a szóban forgó hatóságok által elvégzett bármely más ellenőrzésről szóló jelentés mellett. A Bizottság az egyiptomi hatóságok által ennek az időszaknak a végén elvégezendő záró ellenőrzésről szóló jelentést is megkapja, amelynek eredményeiről és a hatóságok ajánlásairól tájékoztatják a Bizottságot.

(70) A fuvarozó és Egyiptom illetékes hatóságai elfogadták, hogy európai szakértők a javításra irányuló cselekvési terv végrehajtásának ellenőrzését célzó látogatást tegyenek. A Bizottság sürgette a fuvarozót, hogy késedelem nélkül dolgozzon ki fenntartható megoldást a különféle ténymegállapításokra, mert ennek elmulasztása esetén kénytelen lesz megtenni a megfelelő lépéseket. Ennek alapján a Bizottság jelenleg úgy ítéli meg, hogy a fuvarozót nem szükséges felvenni az A. mellékletbe.

(71) A tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy az Egypt Air vonatkozásában elvégzett ellenőrzések száma megnöjön annak érdekében, hogy a repülésbiztonsági bizottság 2009 novemberében tartandó legközelebbi üléséig elegendő tényanyag gyűljön össze az eset újraértékeléséhez.

Az Orosz Föderáció légi fuvarozói

- (72) Az Orosz Föderáció illetékes hatóságai 2009. június 11-én arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy megváltoztatták 2008. április 25-i azon határozatukat, amellyel 13 üzemben tartási engedéllyel rendelkező orosz légi jármű számára megtiltották a Közösségbe irányuló működést, mert a határozat meghozatalának időpontjában azok felszereltsége nem tette lehetővé, hogy az ICAO-szabványok szerint nemzetközi járatként üzemeljenek, mivel nem voltak az előírt TAWS/E-GPWS berendezéssel felszerelve. A 2008. április 25-i határozattal kizárt légi járművek közül néhányat azóta elláttak a nemzetközi járatként való üzemeléshez szükséges megfelelő felszereléssel. Ezen túlmenően a szóban forgó fuvarozók üzemben tartási engedélyét és a működési előírásokat is módosították az említett változások figyelembevétele érdekében.
- (73) Az új határozat értelmében a következő légi járműveket kizárták a Közösségbe irányuló, azon belüli és onnan történő közlekedésből:
- a) Aircompany Yakutia: Tupoljev TU-154: RA-85007 és RA-85790; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.
- b) Atlant Soyuz: Tupoljev TU-154M: RA-85672.
- c) Gazpromavia: Tupoljev TU-154M: RA-85625 és RA-85774; Jakovlev Jak-40: RA-87511, RA-88186 és RA-88300; Jak-40K: RA-21505 és RA-98109; Jak-42D: RA-42437; valamennyi (22) Kamov Ka-26 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi (49) Mi-8 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi (11) Mi-171 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi (8) Mi-2 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi (1) EC-120B típusú helikopter: RA-04116.
- d) Kavminvodyavia: Tupoljev TU-154B: RA-85307, RA-85494 és RA-85457.
- e) Krasnojarsky Airlines: A légi fuvarozó üzemben tartási engedélyét visszavonták. A korábban a Krasnojarsky Airlines által üzemeltetett 2 TU-154M típusú légi jármű közül az RA-85682 lajstromjelűt jelenleg egy másik, az Orosz Föderációban engedélyezett légi fuvarozó üzemelteti, az RA-85683 lajstromjelű légi járművet pedig jelenleg nem üzemeltetik.
- f) Kuban Airlines: Jakovlev Jak-42: RA-42526, RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538, és RA-42541.
- g) Orenburg Airlines: Tupoljev TU-154B: RA-85602; valamennyi TU-134 (lajstromjel ismeretlen); valamennyi Antonov An-24 (lajstromjel ismeretlen); valamennyi An-2 (lajstromjel ismeretlen); valamennyi Mi-2 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi Mi-8 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen).
- h) Siberia Airlines: Tupoljev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 és RA-85690.
- i) Tatarstan Airlines: Jakovlev Jak-42D: RA-42374, RA-42433; valamennyi Tupoljev TU-134A, ideértve: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 és RA-65973; valamennyi Antonov AN-24RV, ideértve: RA-46625 és RA-47818; az RA-46625 és RA-47818 lajstromjelű AN24RV típusú légi járműveket jelenleg egy másik orosz fuvarozó üzemelteti.
- j) Ural Airlines: Tupoljev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 és RA-85508.
- k) UTair: Tupoljev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; valamennyi (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, és RA-65977; az RA-65143 lajstromjelű légi járművet jelenleg egy másik orosz fuvarozó üzemelteti; valamennyi (1) TU-134B: RA-65726; valamennyi (10) Jakovlev Jak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88210, RA-88227, RA-88244 és RA-88280; valamennyi Mil-26 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi Mil-10 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi Mil-8 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi AS-355 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi BO-105 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); az AN-24B típusú RA-46388 lajstromjelű légi jármű; az AN-24B típusú (RA-46267 és RA-47289) és az AN-24RV típusú (RA-46509, RA-46519 és RA-47800) légi járműveket egy másik orosz fuvarozó üzemelteti.
- l) Rossija (STC Russia): Tupoljev TU-134: RA-65555, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 és RA-65979; TU-214: RA-64504, RA-64505; Iljusin IL-18: RA-75454 és RA-75464; Jakovlev Jak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 és RA-88200.
- (74) A Red Wings fuvarozó (korábbi nevén Airlines 400 JSC) esetében ilyen légi járműveket nem azonosítottak.
- (75) Az Orosz Föderáció illetékes hatóságai arról is tájékoztatták a Bizottságot, hogy az Aeroflot-Nord fuvarozó üzemben tartási engedélyét 2009. június 3-án korlátozták és az nem üzemeltethet a Közösségbe irányuló járatokat.

(76) Az Orosz Föderáció illetékes hatóságai és a Bizottság továbbra is elkötelezettek abban a tekintetben, hogy folytassák szoros együttműködésüket, illetve a légi fuvarozók biztonságára vonatkozó minden szükséges információt megosszanak egymással. A tagállamok rendszeresen ellenőrizni fogják, hogy e légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó biztonsági követelményeknek, és e célból ezen légi fuvarozók légi járműveit előbbre sorolt földi ellenőrzéseknek fogják alávetni a 351/2008/EK rendelet alapján.

Yemenia Yemen Airways

(77) Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) arról tájékoztatta a repülésbiztonsági bizottságot, hogy megoldatlan biztonsági hiányosságok miatt felfüggesztette a Jemenben engedélyezett Yemenia Yemen Airways számára kibocsátott, a karbantartó szervezetekre vonatkozó EASA.145.0177. számú jóváhagyást. Ezen túlmenően Franciaország illetékes hatóságai arról tájékoztatták a repülésbiztonsági bizottságot, hogy ezt követően felfüggesztették a Franciaországban lajstromozott (F-OHPR és F-OHPS) Airbus A-310 típusú és a fuvarozó által üzemeltetett légi járművek légialkalmassági engedélyét.

(78) A Bizottság tudomásul veszi az alkalmazandó európai jogszabályok be nem tartását és tekintettel a Yemenia Yemen Airways 626-os járatát június 30-án ért halálos kimenetelű balesetre, 2009. július 1-jén úgy határozott, hogy a 2111/2005/EK rendelet 7. cikke értelmében hivatalos konzultációkat kezd a Yemenia Yemen Airways fuvarozóval, illetve a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének megfelelően Jemen illetékes hatóságaival annak értékelése érdekében, hogy a fent említett fuvarozó által végzett üzemeltetés és karbantartás megfelel-e az alkalmazandó ICAO-előírásoknak, valamint fenntartja magának a jogot, hogy adott esetben sürgősségi intézkedéseket tegyen.

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

(79) A Bizottsághoz az általa küldött kifejezett kérések ellenére mindeddig nem érkezett a megfelelő korrekciós intézkedések teljes körű végrehajtására vonatkozó bizonyíték a 2009. április 8-én 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).

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

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 474/2006/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. Az A. melléklet helyébe e rendelet A. mellékletének szövege lép.
2. A B. melléklet helyébe e rendelet B. mellékletének szövege lép.

2. cikk

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

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

Kelt Brüsszelben, 2009. július 13-án.

a Bizottság részéről
Antonio TAJANI
alelnök

A. MELLÉKLET

AZON LÉGI FUVARÓZÓK LISTÁJA, AMELYEK TELJES MŰKÖDÉSE TILALOM TÁRGYÁT KÉPEZI A KÖZÖSSÉGÉN BELÜL ⁽¹⁾

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
AIR KORYO	ismeretlen	KOR	Koreai Népi Demokratikus Köztársaság (KNDK)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Szudáni Köztársaság
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afgán Iszlám Köztársaság
MOTOR SICH	025	MSI	Ukrajna
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Kambodzsi Királyság
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	ismeretlen	VRB	Ruandai Köztársaság
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukrajna
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukrajna
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukrajna
Az szabályozási felügyeletért Angolában felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó a TAAG Angola Airlines kivételével, beleértve a következőket:			Angolai Köztársaság
AEROJET	015	ismeretlen	Angolai Köztársaság
AIR26	004	ismeretlen	Angolai Köztársaság
AIR GEMINI	002	ismeretlen	Angolai Köztársaság
AIR GICANGO	009	ismeretlen	Angolai Köztársaság
AIR JET	003	ismeretlen	Angolai Köztársaság
AIR NAVE	017	ismeretlen	Angolai Köztársaság
ALADA	005	ismeretlen	Angolai Köztársaság
ANGOLA AIR SERVICES	006	ismeretlen	Angolai Köztársaság
DIXIM	007	ismeretlen	Angolai Köztársaság
GIRA GLOBO	008	ismeretlen	Angolai Köztársaság
HELIANG	010	ismeretlen	Angolai Köztársaság
HELIMALONGO	011	ismeretlen	Angolai Köztársaság
MAVEWA	016	ismeretlen	Angolai Köztársaság
PHA	019	ismeretlen	Angolai Köztársaság
RUI & CONCEICAO	012	ismeretlen	Angolai Köztársaság
SAL	013	ismeretlen	Angolai Köztársaság

⁽¹⁾ 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 ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársasággkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
SERVISAIR	018	ismeretlen	Angolai Köztársaság
SONAIR	014/	ismeretlen	Angolai Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Beninben felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:		—	Benini Köztársaság
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	ismeretlen	Benini Köztársaság
AFRICA AIRWAYS	ismeretlen	ismeretlen	Benini Köztársaság
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	nincs adat	Benini Köztársaság
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	ismeretlen	Benini Köztársaság
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	Benini Köztársaság
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	ismeretlen	Benini Köztársaság
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	ismeretlen	Benini Köztársaság
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Benini Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kongói Demokratikus Köztársaságban (KDK) felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:		—	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	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/ TVC/036/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársasággkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/ 2006	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/ 2006	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	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/TVC/026/08	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/TVC/035/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/ 2007	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/ 2007	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/ 2006	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/ 2006	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	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/TVC/038/08	ALX	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársasággkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Minisztériumi engedélyezés (78/205. számú rendelet)	LCG	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	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/TVC/025/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	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/TVC/044/09	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	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)

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
A szabályozási felügyeletért Egyenlítői-Guineában felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Egyenlítői-Guinea
CRONOS AIRLINES	ismeretlen	ismeretlen	Egyenlítői-Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	ismeretlen	CEL	Egyenlítői-Guinea
EGAMS	ismeretlen	EGM	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
STAR EQUATORIAL AIRLINES	ismeretlen	ismeretlen	Egyenlítői-Guinea
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Egyenlítői-Guinea
A szabályozási felügyeletért Indonéziában felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó a Garuda Indonesia, az Airfast Indonesia, a Mandala Airlines és az Ekspres Transportasi Antarbenua kivételével, beleértve a következőket:			Indonéz Köztársaság
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
ASCO NUSA AIR	135-022	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
ASI PUDJIASTUTI	135-028	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
AVIASTAR MANDIRI	135-029	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
CARDIG AIR	121-013	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
DABI AIR NUSANTARA	135-030	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonéz Köztársaság
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonéz Köztársaság
EASTINDO	135-038	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonéz Köztársaság
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonéz Köztársaság
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Indonéz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
KAL STAR	121-037	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonéz Köztársaság
KURA-KURA AVIATION	135-016	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonéz Köztársaság
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
MEGANTARA	121-025	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Indonéz Köztársaság
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonéz Köztársaság
MIMIKA AIR	135-007	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
NYAMAN AIR	135-042	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonéz Köztársaság
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
PURA WISATA BARUNA	135-025	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Indonéz Köztársaság
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonéz Köztársaság
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
SKY AVIATION	135-044	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
SMAC	135-015	SMC	Indonéz Köztársaság
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonéz Köztársaság
SURVEI UDARA PENAS	135-006	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonéz Köztársaság
TRAVIRA UTAMA	135-009	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Indonéz Köztársaság
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonéz Köztársaság
UNINDO	135-040	ismeretlen	Indonéz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársasággkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonéz Köztársaság
Az szabályozási felügyeletért Kazahsztánban felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó az Air Astana kivételével, beleértve a következőket:			Kazah Köztársaság
AERO AIR COMPANYY	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
AEROPRAKT KZ	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
AEROTOUR KZ	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Kazah Köztársaság
AIR COMPANYY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Kazah Köztársaság
AIR DIVISION OF EKA	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
AIR FLAMINGO	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
AIR TRUST AIRCOMPANY	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
AK SUNKAR AIRCOMPANY	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
ALMATY AVIATION	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
ARKHABAY	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Kazah Köztársaság
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Kazah Köztársaság
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Kazah Köztársaság
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Kazah Köztársaság
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Kazah Köztársaság
AVIA-JAYNAR	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
BEYBARS AIRCOMPANY	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Kazah Köztársaság
BERKUT STATE AIRLINE	AK-0378-09	BEC	Kazah Köztársaság
BERKUT KZ	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Kazah Köztársaság
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Kazah Köztársaság
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Kazah Köztársaság
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Kazah Köztársaság
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Kazah Köztársaság
EOL AIR	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Kazah Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
EXCELLENT GLIDE	AK-0338-08	EGB	Kazah Köztársaság
FENIX	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Kazah Köztársaság
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Kazah Köztársaság
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Kazah Köztársaság
IRBIS	AK-0317-07	BIS	Kazah Köztársaság
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Kazah Köztársaság
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Kazah Köztársaság
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Kazah Köztársaság
KAVIASPAS	AK-0322-07	KZS	Kazah Köztársaság
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Kazah Köztársaság
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Kazah Köztársaság
KAZAIRWEST	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
KAZAVIA	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Kazah Köztársaság
MAK AIR AIRLINE	AK-0334-07	AKM	Kazah Köztársaság
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Kazah Köztársaság
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Kazah Köztársaság
NAVIGATOR	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
OLIMP AIR	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
PRIME AVIATION	AK-0308-07	PKZ	Kazah Köztársaság
SALEM AIRCOMPANY	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
SAMAL AIR	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Kazah Köztársaság
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	ismeretlen	Kazah Köztársaság
SEMEYAVIA	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
SCAT	AK-0350-08	VSV	Kazah Köztársaság
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Kazah Köztársaság
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Kazah Köztársaság
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Kazah Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemen tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemen tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemen tartó illetősége szerinti ország
SKYSERVICE	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
TAHMID AIR	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
TULPAR AVIA SERVICE	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
TYAN SHAN	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Kazah Köztársaság
ZHETYSU AIRCOMPANY	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
ZHERSU AVIA	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
ZHEKAZGANAIR	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kirgiz Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Kirgiz Köztársaság
AIR MANAS	17	MBB	Kirgiz Köztársaság
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgiz Köztársaság
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Kirgiz Köztársaság
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgiz Köztársaság
DAMES	20	DAM	Kirgiz Köztársaság
EASTOK AVIA	15	ismeretlen	Kirgiz Köztársaság
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kirgiz Köztársaság
ITEK AIR	04	IKA	Kirgiz Köztársaság
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgiz Köztársaság
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgiz Köztársaság
MAX AVIA	33	MAI	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
VALOR AIR	07	ismeretlen	Kirgiz Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Libériában felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó		—	Libéria

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságg kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
A szabályozási felügyeletért a Gaboni Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó a Gabon Airlines, az Afrijet és az SN2AG kivételével, beleértve a következőket:			Gaboni Köztársaság
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	ismeretlen	Gaboni Köztársaság
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Gaboni Köztársaság
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	ismeretlen	Gaboni Köztársaság
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	ismeretlen	Gaboni Köztársaság
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Gaboni Köztársaság
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	ismeretlen	Gaboni Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Sierra Leonében felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	ismeretlen	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	ismeretlen	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	ismeretlen	ismeretlen	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	ismeretlen	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	ismeretlen	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	ismeretlen	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	ismeretlen	ismeretlen	Sierra Leone
A szabályozási felügyeletért Sváziföldön felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:	—	—	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
A szabályozási felügyeletért Zambiában felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Zambia
Zambezi Airlines	Z/AOC/001/2009	ismeretlen	Zambia

B. MELLÉKLET

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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország	Légi jármű típusa	Lajstromjel és – ha ismert – gyártási sorszám	Lajstromozó ország
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		Gaboni Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 2 Falcon 50 típusú légi jármű; 1 Falcon 900 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Gaboni Köztársaság
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazahsztán	A teljes flotta, kivéve: 2 B767 típusú légi jármű; 4 B757 típusú légi jármű; 10 A319/320/321 típusú légi jármű; 5 Fokker 50 típusú légi jármű;	A teljes flotta, kivéve: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (a Holland Királyság része)
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: LET 410 UVP	A teljes flotta, kivéve: D6-CAM (gy.sz.: 851336)	Comore-szigetek
GABON AIRLINES ⁽³⁾	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	Gaboni Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 1 Boeing B-767-200 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: TR-LHP	Gaboni Köztársaság
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	Gaboni Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 1 Challenger CL601 típusú légi jármű; 1 HS-125-800 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: TR-AAG, ZS-AFG	Gaboni Köztársaság Dél-afrikai Köztársaság
TAAG ANGOLA AIRLINES ⁽⁴⁾	001	DTA	Angolai Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 3 Boeing B-777 típusú légi jármű;	A teljes flotta, kivéve: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF	Angolai Köztársaság

⁽¹⁾ Az Afrijet esetében az Európai Közösségen belül kizárólag a jelenlegi működésével kapcsolatosan említett légi jármű használata engedélyezett.

⁽²⁾ Az Air Astana esetében az Európai Közösségen belül kizárólag a jelenlegi működésével kapcsolatosan említett légi jármű használata engedélyezett.

⁽³⁾ A Gabon Airlines esetében az Európai Közösségen belül kizárólag a jelenlegi működésével kapcsolatosan említett légi jármű használata engedélyezett.

⁽⁴⁾ A TAAG Angola Airlines kizárólag Portugáliába üzemeltethet egyes meghatározott légi járműveket az e rendelet (58) és (59) preambulumbekzdésében említett feltételek betartása mellett.

⁽¹⁾ 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.