

A BIZOTTSÁG 1071/2010/EU RENDELETE**(2010. november 22.)****a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

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

mivel:

- (1) A 2006. március 22-i 474/2006/EK bizottsági rendelet ⁽²⁾ létrehozta az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 2111/2005/EK rendelet II. fejezetében említett közösségi listáját.
- (2) A 2111/2005/EK rendelet 4. cikkének (3) bekezdésével összhangban bizonyos tagállamok a közösségi lista frissítésével összefüggésében fontos információkat bocsátottak a Bizottság rendelkezésére. Továbbá harmadik országok is fontos tájékoztatást nyújtottak. Ennek alapján kívánatos a közösségi lista naprakészé tétele.
- (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 alapján az Unión belül működési tilalmat szabott ki rájuk, illetve amelyek alapján – a közösségi listán szereplő légi fuvarozók esetében – módosította a rájuk vonatkozó működési tilalom feltételeit.
- (4) A Bizottság lehetőséget biztosított az érintett légi fuvarozóknak, hogy betekintést nyerjenek a tagállamoktól származó dokumentációba, hogy írásos megjegyzéseket nyújtsanak be, illetve hogy szóbeli beszámolót tartsanak

egyrészt 10 munkanapon belül a Bizottságnak, másrészt a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló december 16-i 3922/1991/EGK tanácsi rendelettel ⁽³⁾ létrehozott repülésbiztonsági bizottságnak.

- (5) A Bizottság – és különleges esetben egy-egy tagállam – konzultációt folytatott az érintett légi fuvarozók szabályozási felügyeletéért felelős hatóságokkal.
- (6) Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség és a Bizottság beszámolókat tartott a repülésbiztonsági bizottságnak az Európai SAFA Irányító Testületet (ESSG) legutóbbi, 2010. október 28–29-i bécsi ülése során megállapított főbb működési következtetésekről. A repülésbiztonsági bizottság mindenekelőtt arról értesült, hogy az ESSG támogatja, hogy a tagállamok 2011-től kezdődően önkéntes alapon éves minimumkvótát határozzanak meg az általuk elvégzendő ellenőrzésekre vonatkozóan.
- (7) A repülésbiztonsági bizottság beszámolókat hallgatott meg a következő témákról: a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) általános biztonságfelügyelet-ellenőrzési programja (*Universal Safety Oversight Audit Programme, USOAP*) során végzett átfogó repülésbiztonsági ellenőrzésekről szóló jelentések elemzése; a Bizottság és az ICAO biztonsági területeken folytatott együttműködésének eredményei; és különösen a nemzetközi repülésbiztonsági standardok betartásának mértékével, valamint a bevált módszerekkel kapcsolatos biztonsági információcsere lehetőségei.
- (8) Az ICAO közgyűlésének következtetései alapján a Bizottság megbízta az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséget (EASA), hogy koordinálja azoknak a rendszeres jelentéseknek az elemzését, amelyek a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) általános biztonságfelügyelet-ellenőrzési programja (USOAP) keretében készülnek az átfogó biztonsági ellenőrzésekről. A programot a repülésbiztonsági bizottság által felállított munkacsoport keretein belül tagállami szakértők hajtják végre. A tagállamok felkérését kaptak e fontos feladatot ellátó szakértők kinevezésére.

⁽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.

- (9) A repülésbiztonsági bizottság meghallgatta az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) és a Bizottság beszámolóját a 2111/2005/EK rendelet által érintett országokban megvalósított technikai segítségnyújtási projektekről. A bizottság nyugtázta azokat a további technikai segítségnyújtási és együttműködési kérelmeket, amelyek célja a polgári légiközlekedési hatóságok adminisztratív és technikai kapacitásainak javítása az alkalmazandó nemzetközi előírásoknak való esetleges meg nem felelés kiküszöbölése érdekében.
- (10) A repülésbiztonsági bizottság értesült továbbá arról is, hogy az EASA és a tagállamok milyen jogérvényesítési intézkedések révén gondoskodtak azoknak az uniós lajstromjelű légi járműveknek a folyamatos légialkalmasságáról és karbantartásáról, amelyek üzemeltetését harmadik országbeli polgári légiközlekedési hatóságok által engedélyezett légi fuvarozók végzik.
- (11) A 474/2006/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.

Európai Uniós légi fuvarozók

- (12) Az uniós fuvarozók bizonyos repülőgépein végzett SAFA földi ellenőrzések adatait, valamint a fuvarozók nemzeti légiközlekedési hatóságai által végzett területspecifikus ellenőrzések és vizsgálatok eredményeit alapul véve egyes tagállamok végrehajtási intézkedéseket hoztak. Ezek a tagállamok a Bizottságot és a repülésbiztonsági bizottságot az alábbi intézkedésekről tájékoztatták: Görögország bejelentette, hogy a műveletek 2010. április 30-i beszüntetését követően 2010. november 2-i hatállyal visszavonja a Hellas Jet üzemeltetési engedélyét (AOC). Németország 2010. október 27-i hatállyal bejelentette az ACH Hamburg légitársaság üzemeltetési engedélyének felfüggesztését, valamint azt, hogy 2010. szeptember 30-tól kezdve az Advance Air Luftfahrtsgesellschaft légitársaság üzemeltetési engedélye nem terjed ki a D-CJJJ lajstromjelű légi járműre, tehát korlátozott. Spanyolország megerősítette, hogy a Baleares Link Express üzemeltetési engedélye 2010. június 9. óta továbbra is fel van függesztve. Svédország bejelentette, hogy 2010. október 29-én felfüggesztette az Viking Airlines AB üzemeltetési engedélyét.
- (13) Portugália bejelentette, hogy miután két portugál légi fuvarozó, a LUZAIR és a WHITE estében súlyos aggodalmak merültek fel az általuk üzemeltetett légi járművek üzemelési biztonságát és folyamatos légialkalmasságát illetően, a Bizottsággal folytatott 2010. október 25-i konzultációt követően Portugália úgy döntött, szorosabbra veszi a két fuvarozó folyamatos felügyeletét, hogy azok minél hamarabb megfelelő korrekciós intézkedési tervet valósítsanak meg. Portugália arról tájékoztatta a repülésbiztonsági bizottságot, hogy a White légitársaság teljesítményében némi javulás figyelhető meg. A Bizottság tudomásul vette a bejelentett intézkedéseket. Az EASA a 216/2008/EK rendeletnek megfelelően szabványosítási vizsgálatot fog végezni Portugáliában. A repülésbiztonsági bizottság a következő ülésén megfelelő tájékoztatást fog kapni ennek a helyszíni vizsgálatnak az eredményeiről.

Az Afgán Iszlám Köztársaság légi fuvarozói

Kam Air

- (14) Hiteles bizonyítékok támasztják alá, hogy az Afgán Iszlám Köztársaságban engedélyezett Kam Air légitársaság biztonsági hiányosságok jellemzik. 2010. augusztus 11-én az Egyesült Királyságbeli Manston repülőtéren a Kam Air YA-VIC lajstromjelű, DC8 típusú repülőgépének farokrésze felszállás közben – a levegőbe emelkedés előtt – a kifutópályának, majd azt követően a füves talajnak csapódott. A súlyos baleset kivizsgálása során az Egyesült Királyság megállapította, hogy a Kam Air DC8 típusú légiflottájának üzemeltetését komoly ellenőrzési hiányosságok jellemzik. Az Egyesült Királyság ezért 2010. szeptember 2-án országos tilalmat rendelt el a Kam Air DC8-as flottájának tevékenységeire.
- (15) Ezenfelül az osztrák illetékes hatóságok 2010. szeptember 16-án a Kam Air YA-KAM lajstromjelű, Boeing B767 típusú repülőgépének SAFA földi ellenőrzése során jelentős számú súlyos biztonsági hiányosságot tártak fel⁽¹⁾. A SAFA földi ellenőrzés eredményei alapján Ausztria megállapította, hogy a Kam Air részéről súlyos hiányosságok állnak fenn az üzemeltetési eljárások, a felszerelések, a rendszerkezelés és a teherrakodás területén. Az Egyesült Királyság vizsgálata során feltárt hiányosságok miatt, valamint azért, mert ezeket a hiányosságokat a bécsi repülőtéren végzett SAFA földi ellenőrzés eredményei szintén megerősítették, 2010. szeptember 17-től kezdve Ausztria országos tilalmat rendelt el a Kam Air valamennyi műveletére.
- (16) A 2111/2005/EK rendelet 6. cikkének megfelelően a repülésbiztonsági bizottságot értesítették a két tagállam által hozott intézkedésekről.
- (17) 2010. október 6-án az Afgán Iszlám Köztársaság illetékes hatóságai (MoTCA) és a Kam Air képviselői találkoztak a Bizottsággal és a tagállamok képviselőivel, hogy megvitatassák a Manston repülőtéren baleset, illetve az ausztriai SAFA ellenőrzés körülményeit.
- (18) A találkozó során a légitársaság nem tudta igazolni, hogy képes a vonatkozó nemzetközi biztonsági szabványok betartására. A DC8 típusú repülőgép 2010 márciusában megfelelő vezetői felügyelet nélkül helyezték forgalomba, és a jármű üzemeltetésére felvett személyzet nem részesült megfelelő képzésben. A járművel ráadásul továbbra is nemzetközi kereskedelmi járatokat teljesítettek annak ellenére, hogy az említett személyzet még nem végezte el az ehhez szükséges képzést. A légitársaság emellett semmilyen módon nem tudta alátámasztani, hogy az egyesült királyságbeli súlyos baleset idején a repülőszemélyzet gyakorlottan tudta volna ellátni repülési feladatait. A Boeing B-767 típusú repülőgépről a Kam Air

⁽¹⁾ ACG-2010-335.

elmondta, hogy az Ausztriában földi ellenőrzés tárgyát képező YA-KAM lajstromjelű jármű hosszú állást követően először szállt fel, és a Bécsbe tartó járatot megelőzően nem készítették fel megfelelően az üzemelésre. A légitársaság kifejtette továbbá, hogy a DC 8-as jármű bevezetése miatt túl nagy teher hárult vezetői erőforrásokra, és emiatt a repülőgép elindítása előtt nem tudtak gondoskodni a biztonsági tevékenységek helyes elvégzéséről.

- (19) A Kam Air légitársaság meghallgatást kért a repülésbiztonsági bizottságtól, amelyre 2010. november 9-én sor is került. A Kam Air tájékoztatta a bizottságot, hogy a DC8 típusú légi járművet immár nem üzemelteti. A Kam Air ugyan felülvizsgálta, hogy milyen események vezettek az Egyesült Királyság és Ausztria által kiadott tilalomhoz, azt azonban nem állapította meg, hogy a légitársaságon belül milyen rendszerhiányosságok magyarázhatták az ICAO-szabványokkal kapcsolatban feltárt meg nem felelést.
- (20) A 2010. október 6-i találkozón a MoTCA nem tudott magyarázatot adni arra, hogy a Kam Air miért rendelkezik két különböző, de ugyanazon a napon (2010. szeptember 29-én) aláírt üzemeltetési szabállyal, amelyek közül az egyik feltünteteti, a másik viszont törli a DC8-as légi járművet. Emiatt nem volt világos, hogy az említett időpontot követően a Kam Airnek volt-e engedélye a DC8 típusú légi jármű további üzemeltetésére. A MoTCA ezenfelül nem tudta bemutatni a Kam Airrel kapcsolatos engedélyezési és felügyeleti tevékenységek eredményeit.
- (21) A fentiek figyelembe vételével és a közös kritériumok alapján a Kam Air légitársaság a közös kritériumoknak nem felel meg, ezért fel kell venni az A. mellékletbe.

Afganisztán légi fuvarozóinak általános biztonsági felügyelete

- (22) Hiteles bizonyítékok támasztják alá, hogy az Afgán Iszlám Köztársaság illetékes hatóságai jelenleg nem képesek a Chicagói Egyezményben vállalt kötelezettségeknek megfelelően a gyakorlatba átültetni és betartatni a vonatkozó biztonsági szabványokat, illetve felügyelni az ország joghatósága alá tartozó légi fuvarozók által használt légi járműveket. Amint arról a MoTCA 2010. október 6-án beszámolt, számára jelenleg a biztonsági rendszer összes nélkülözhetetlen elemével kapcsolatban komoly nehézségeket okoz a nemzetközi kötelezettségeknek való megfelelés. A hatóság – mely jelenleg teljes mértékben az ICAO által biztosított szakértőkre támaszkodik az ellenőrzések elvégzésekor – kijelentette, hogy képzett személyzet híján egyes légi járművekre a vonatkozó ellenőrzések elvégzése nélkül állított ki légi alkalmassági bizonyítványt. A légi járművek üzemeltetésére vonatkozó alapjogszabály elévült (1972); a kormányhoz törvénytervezetet nyújtottak be jóváhagyásra, amelyen nem szerepel a tervezet elfogadásának dátuma. Az

üzemeltetési előírások ráadásul nem voltak kötelező jellegűek (tanácsadó közlemények).

- (23) A MoTCA meghallgatást kért a repülésbiztonsági bizottságtól, amely részére 2010. november 9-én beszámolót tartott. A hatóság elismerte: az általa korábban gyakorolt felügyelet nem biztosította megfelelően, hogy az Afganisztánban engedélyezett légi fuvarozók betartsák az ICAO-szabványokat. A MoTCA ugyanakkor tájékoztatta a bizottságot, hogy úgy határozta, nem adnak ki további üzemeltetési engedélyeket, hogy megváltoztatták a MoTCA vezetési struktúráját, valamint hogy betiltották az AN 24 típusú légi járművek üzemeltetését. Bevezettek továbbá több új légiközlekedési jogszabályt is, és a MoTCA-nál már előkészületben volt az összes afganisztáni légi fuvarozó új jogszabályok szerinti újraengedélyezése.
- (24) A Bizottság tudomásul vette azt, hogy a MoTCA rendkívül nehéz körülmények között végezte feladatát, és pozitívan értékelte az illetékes hatóságnak a helyzet jövőbeli javítása iránt mutatott elkötelezettségét. A Bizottság ugyanakkor megjegyezte, hogy a MoTCA jelenleg nem képes helyesen ellátni az engedélyező hatósági feladatokat, és nem képes biztosítani, hogy a nemzetközi légi fuvarozók megfeleljenek a nemzetközi biztonsági szabványoknak.
- (25) A fentiek figyelembe vételével és a közös kritériumok alapján az Afgán Iszlám Köztársaságban engedélyezett valamennyi légi fuvarozót fel kell venni az A. mellékletbe.

A Ghánai Köztársaság légi fuvarozói

- (26) A 2010. szeptember 6-i 791/2010/EU rendelet⁽¹⁾ által két, Ghánában engedélyezett légi fuvarozóra – a Meridian Airways-re és az Airlift International (GH) Ltd-re – kiszabott intézkedéseket követően a Ghánai Köztársaság illetékes hatóságai (GCAA) meghallgatást kértek a repülésbiztonsági bizottságtól, amelyre 2010. November 10-én sor is került.
- (27) A meghallgatás során a GCAA részletesen bemutatta, hogy a meghallgatás időpontjáig milyen lépésekkel orvosolták a Meridian Airways-zel, az Air Charter Express-szel és az Airlift Internationalle kapcsolatban feltárt hiányosságokat, valamint beszámolt a ghánai repülésfelügyeleti rendszer javítása érdekében bevezetés alatt álló intézkedésekről, ideértve azt az előírást is, hogy a Ghánában engedélyezett összes légi fuvarozónak Ghánában kell folytatnia tevékenységét. A GCAA tájékoztatta továbbá a bizottságot, hogy ellenőrizték az Airlift International által üzemeltetett 9G-RAC lajstromjelű, DC8 típusú légi járművet, igazolva ezzel az Egyesült Királyság által megállapított meg nem felelési problémák megszüntetését.

(¹) HL L 237., 2010.9.8., 10. o.

(28) A Bizottság tudomásul vette, hogy a GCAA további erőforrásokba való befektetéssel támogatja a felületei hiányosságok felszámolását, és pozitívan értékelte a GCAA azon döntését, amely értelmében a Ghánában engedélyezett légi fuvarozóknak vissza kell települniük Ghánába, és üzleti székhelyüket Ghánában kell tartaniuk, hogy a GCAA megfelelő felügyeletet gyakorolhasson. Azért, hogy a GCAA-nak a felügyeleti rendszer javítása érdekében végzett munkáját támogassa, a Bizottság felkérte az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséget, hogy 2011 elején helyszíni látogatás formájában nyújtson a GCAA-nak technikai támogatást.

Airlift International (GH) Ltd

(29) Az Airlift International (GH) Ltd légitársaság meghallgatást kért a repülésbiztonsági bizottságtól, amelyre 2010. november 10-én sor is került. A légitársaság bemutatta a szervezeti felépítés, a szakpolitika és az eljárások, valamint az erőforrások és a jogszabályok betartása terén eszközölt javításokat. A légitársaság megerősítette: a 9G-SIM és 9G-FAB jelű légi járművek továbbra is a hangárban várják, hogy megszülessen a döntés arról, milyen karbantartási intézkedésekre van szükség a működésük folytatásához szükséges légialkalmasság visszaállításához. A légitársaság egyetértett a GCAA azon nézetével, hogy a 9G-RAC jelű légi járművel kapcsolatban korábban megállapított hibákat immár megfelelően kezelték.

(30) A Bizottság megállapította, hogy a légitársaság haladást ért el a feltárt biztonsági problémák kezelésében. A fentiek figyelembe vételével és a közös kritériumok alapján a 9G-RAC lajstromjelű, DC8 típusú légi járművet törölni kell a B. mellékletből, és engedélyezni kell működését az Unióban.

(31) A tagállamok továbbra is ellenőrizni fogják, hogy az Airlift International ténylegesen megfelel-e a vonatkozó biztonsági előírásoknak, és e célból a légi fuvarozó légi járműveit a 351/2008/EK rendelet alapján előbbre sorolt földi ellenőrzéseknek fogják alávetni, valamint a Bizottság is szorosan figyelemmel fogja követni az Airlift International intézkedéseit.

Air Charter Express

(32) Hiteles módon bizonyítást nyert, hogy a Ghánában engedélyezett Air Charter Express esetében biztonsági hiányosságok tapasztalhatók. A hiányosságokat Belgium, Franciaország, Hollandia és az Egyesült Királyság tárta fel a SAFA-program alapján végzett földi ellenőrzések során ⁽¹⁾.

(33) 2010. június 19-én a légi fuvarozó találkozott a Bizottsággal és a tagállamokkal, hogy megvitassák a SAFA ellenőrzések során feltárt problémákat. A fuvarozó késznek mutatkozott arra, hogy a feltárt hiányosságok orvoslása érdekében korrekciós intézkedési tervet nyújtson be.

(34) Az Air Charter Express légitársaság meghallgatást kért a repülésbiztonsági bizottságtól, amelyre 2010. november 10-én sor is került. A légi fuvarozó beszámolt arról, hogy a találkozó időpontjáig milyen korrekciós lépéseket tett az intézkedési terv keretében, mindenekelőtt az eljárások, a működésfelügyelet, a karbantartás és a képzés területén, továbbá megerősítette, hogy a korrekciós intézkedésekkel kapcsolatos munka folyamatban van.

(35) A Bizottság elismerte a légitársaság által elért haladást és hangsúlyozta, hogy az Air Charter Expressnek eredményesen kell végrehajtania korrekciós és megelőző intézkedéseit és ezzel meg kell akadályoznia a légi járművek korábbi földi ellenőrzései során megállapított biztonsági hiányosságok megismétlődését. A tagállamok továbbra is ellenőrizni fogják, hogy az Air Charter Express ténylegesen megfelel-e a vonatkozó biztonsági előírásoknak, és e célból a légi fuvarozó légi járműveit a 351/2008/EK rendelet alapján előbbre sorolt földi ellenőrzéseknek fogják alávetni, valamint a Bizottság is szorosan figyelemmel fogja követni az Air Charter Express tevékenységeit.

Kazahsztán légi fuvarozói

(36) Az 1144/2009/EK rendeletnek megfelelően a Bizottság folytatta az aktív konzultációt a kazah illetékes hatóságokkal, hogy figyelemmel kövesse, milyen előrehaladást értek el a hatóságok az állami szinten kidolgozott korrekciós intézkedési terv megvalósításában. A tervet azért dolgozták ki, hogy felszámolják azokat a hiányosságokat, amelyeket az ICAO a saját általános biztonságfelügyelet-ellenőrzési programja keretében 2009 áprilisában elvégzett átfogó biztonsági ellenőrzés során állapított meg, ideértve különösen azokat a fontos biztonsági problémákat, amelyekről az ICAO a Chicagói Egyezmény részes felének számító összes államot értesítette.

(37) A Bizottsággal folytatott 2010. szeptember 27-i konzultációt követően 2010. november 10-én a kazah illetékes hatóságok (CAC) beszámolót tartottak a repülésbiztonsági bizottságnak. A CAC tájékoztatta a bizottságot, hogy a kiigazító intézkedések végrehajtása tovább haladt, mindenekelőtt azáltal, hogy 2010. július 15-én Kazahsztán új légiközlekedési törvényt fogadott el. Folyamatban volt továbbá több mint 100 másodlagos jogszabály kidolgozása, amelyeket a légiközlekedési törvény alkalmazása érdekében az elkövetkezendő hónapokban kell elfogadni.

(38) 2010. október 18-án elfogadták az első ilyen jogszabálycsomagot a légi járművel folytatott munkavégzésre vonatkozóan, és ugyanezen a napon a kazah illetékes hatóságok visszavonták a következő 15 légitársaság üzembentartási engedélyét: KazAirWest, IJT Aviation, Euro Asia Air International, Berkut ZK, Tyan Shan, Kazavia, Navigator, Salem, Orlan 2000, Fenix, Association of amateur pilots of Kazakhstan, Burundayavia, Sky Service, Aeroprakt KZ és Asia Continental Avialines.

⁽¹⁾ BCAA-2009-157, BCAA-2010-87, DGAC/F-2009-2422, DGAC/F-2009-2651, DGAC/F-2009-2766, DGAC/F-2010-1678, DGAC/F-2010-2075, CAA-NL-20109-195, CAA-NL-20109-196 és CAA-UK-2010-923.

- (39) A kazah illetékes hatóságok bejelentették, hogy ezen légitársaságok közül kettő, a Burundayavia és a Euro Asia Air International 2010. október 28-án kérvényezte üzembentartási engedélye visszaállítását. A repülésbiztonsági bizottsággal tartott ülés során a kazah illetékes hatóságok nem tudták tisztázni, hogy ez a két légitársaság folytat-e tevékenységet. Következésképpen a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy a Burundayavia és a Euro Asia Air International légi fuvarozók továbbra is az A. mellékletben maradnak.
- (40) Az Asia Continental Avialines, a KazAirWest, a Kazavia és az Orlan 2000 légitársasággal kapcsolatban a kazah illetékes hatóságok dokumentumai és beszámolója nem tartalmaztak elegendő információt ahhoz, hogy bizonyítani lehessen a légitársaságok kereskedelmi légiszállítási tevékenységeinek megszűnését. A CAC nem nyújtott be teljes körű dokumentációt azzal kapcsolatban, hogy üzembentartási engedélyük visszavonását követően ezek a légitársaságok milyen tanúsítványokkal és engedélyekkel rendelkeznek. Kiemelendő, hogy egyes információk szerint ezek a társaságok nagy légitársaságokként üzemeltetnek. Következésképpen a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy a négy légitársaságnak ebben a szakaszban továbbra is az A. mellékletben kell maradnia.
- (41) A kazah illetékes hatóságok kijelentették és bizonyítékokkal is alátámasztották, hogy az Association of Amateur Pilots of Kazakhstan, az Aeroprakt KZ, a Berkut ZK, az IJT Aviation, a Navigator, a Fenix, a Salem, a Sky Service és a Tyan Shan Flight Center már nem vesz részt kereskedelmi légitársaságokban, és többé nem rendelkezik érvényes működési engedéllyel. Ezek tehát már nem minősülnek a 2111/2005/EK rendelet 2. cikkének a) bekezdése szerinti légi fuvarozónak. Következésképpen a közös kritériumok alapján ezt a kilenc légitársaságot törölni kell az A. mellékletből.
- (42) A Bizottság támogatja a polgári repülési rendszer kazah illetékes hatóságok által végrehajtott nagyra törő reformját és felszólítja a hatóságokat, hogy kitartóan folytassák erőfeszítéseiket az ICAO-val közösen elfogadott korrekciós intézkedési terv megvalósítása érdekében, különös tekintettel a továbbra is megoldatlan fontos biztonsági problémákra és az illetékességi körükbe tartozó összes fuvarozó működésének újbóli engedélyezésére. A Bizottság készen áll arra, hogy az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség és a tagállamok támogatásával a megfelelő időben helyszíni értékelést szervezzen az intézkedési terv végrehajtása terén elért előrehaladás ellenőrzésére.
- A Mauritániai Köztársaság légi fuvarozói**
- (43) Az általános biztonságfelügyelet-ellenőrzési program (USOAP) keretében 2008 áprilisában végzett ICAO vizsgálat eredményei hitelesen bizonyították, hogy a Mauritániai Iszlám Köztársaságban engedélyezett légi fuvarozók felügyeletéért felelős illetékes hatóságok nem képesek a biztonsági hiányosságok eredményes kezelésére és a biztonsági problémák megoldására. A 2009 márciusában közzétett zárójelentés nagyszámú jelentős hiányosságot állapított meg, amelyek arra engednek következtetni, hogy a polgári repülési hatóságok alkalmatlanok biztonságfelügyeleti hatáskörük gyakorlására. Az ICAO-audit lezárultakor az ICAO-szabványok több mint 67 %-át nem alkalmazták eredményesen. A megállapított biztonsági hiányosságok felszámolásához nélkülözhetetlen összetevőkkel kapcsolatban az ICAO arról számolt be, hogy a vonatkozó ICAO-szabványok több mint 93 %-át nem alkalmazták.
- (44) Hiteles bizonyítékok vannak arra vonatkozóan, hogy a Mauritániában engedélyezett Mauritania Airways esetében komoly biztonsági hiányosságok állnak fenn. A hiányosságokat Franciaország és Spanyolország állapította meg a SAFA program keretében elvégzett földi ellenőrzéseik során⁽¹⁾. A Mauritania Airways nem adott megfelelő választ az ellenőrzést végző hatóságoknak és nem bizonyította be, hogy a hiányosságokat tartósan megszüntette.
- (45) A Bizottság 2010 februárjában tárgyalásokat kezdeményezett Mauritánia illetékes hatóságaival, amelyek során komoly aggodalmát fejezte ki az ezen országban engedélyezett légi fuvarozók tevékenységeinek biztonságát illetően, továbbá felvilágosítást kért arra vonatkozóan, hogy Mauritánia illetékes hatóságai milyen intézkedéseket hoztak válaszul az ICAO által, illetve a SAFA keretében tett megállapításokra. A tárgyalásokat 2010 márciusában és októberében levélváltás követte ugyanerről a témáról. Továbbá Mauritánia illetékes hatóságai 2010. november 9-én beszámolót tartottak a repülésbiztonsági bizottságnak.
- (46) Ahogyan azt az ICAO megállapításainak kezelését célzó intézkedési terv végrehajtásának késedelme is tanúsítja, Mauritánia illetékes hatóságai (ANAC) csak korlátozott mértékben képesek az ICAO által feltárt meg nem felelési problémák tényleges orvosolására. Az ANAC nem tudta alátámasztani, hogy kielégítően lezárta azokat a megállapításokat, amelyeket lezártnak tüntetett fel. Nem vizsgálták például még felül az 1972-es polgári légiközlekedési törvényt, sem az azt végrehajtó másodfokú jogszabályokat. Következésképp a Mauritániában bejegyzett összes légi fuvarozó engedélyezését és folyamatos felügyeletét szabályozó jogi alap nincs összhangban a vonatkozó nemzetközi biztonsági szabványokkal.

(1) DGAC/F-2009-2728; DGAC/F-2010-343; DGAC/F-2010-520, DGAC/F-2010-723, DGAC/F-2010-1007, DGAC/F-2010-1294, DGAC/F-2010-1573, DGAC/F-2010-1914, DGAC/F-2010-2004; AESA-E-2010-46, AESA-E-2010-249; AESA-E-2010-396; AESA-E-2010-478.

(47) Az ANAC bejelentette, hogy Mauritániában jelenleg a Mauritania Airways az egyetlen engedéllyel rendelkező légi fuvarozó, és hogy 2010. július 8-án 6 hónapos korlátozott időtartamra meghosszabbították a Mauritania Airways üzemeltetési engedélyét, amely ily módon 2010. december 31-én jár le. Az ANAC ugyanakkor nem közölt adatokat arról, hogy az engedély meghosszabbítása előtt végzett-e ellenőrzéseket, és nem részletezte, hogy milyen intézkedési terveket írt elő a megállapított biztonsági hiányosságok tényleges, tartós kezelése érdekében. Mindenekelőtt azzal kapcsolatban nem szolgáltatott bizonyítékokat, hogy jóváhagyta volna a fuvarozó üzemeltetési kézikönyvét, a fuvarozó minimálisan szükséges felszereléseinek listáját, a fuvarozó karbantartási irányítási szabályzatát, illetve a karbantartó szervezetre vonatkozó szabályzatot.

(48) 2010. november 9-én a Mauritania Airways beszámolót tartott a repülésbiztonsági bizottságnak, amely során bejelentette több kiigazító intézkedés megkezdését annak érdekében, hogy felszámolja a SAFA földi ellenőrzések, illetve a légi járművük 2010 júliusában történt balesetét követő belső vizsgálat során feltárt hiányosságokat. A Mauritania Airways azonban nem tudta alátámasztani, hogy az intézkedések bármilyen eredménnyel jártak volna. Azt sem tudta bizonyítani, hogy a légitársaság valóban rendelkezik-e a korábban felsorolt, működéshez szükséges jóváhagyásokkal.

(49) A Mauritania Airways megerősítette, hogy az általuk üzemeltetett, Boeing B737-700 típusú, TS-IEA lajstromjelű légi jármű 2010. július 27-én légi balesetet szenvedett, amely során többen megsérültek, és magában a járműben is komoly kár keletkezett, ezért a jármű azóta javítás alatt áll. A légi fuvarozótól kapott előzetes információk alapján több hiányosság is megállapítható, ideértve különösen az orrsegédszárny kinyílásakor tapasztalt rendellenességet, valamint a repülőgép instabil süllyedését.

(50) Mauritánia illetékes hatóságai (ANAC) nem támasztották alá, hogy képesek hatékonyan ellátni a Mauritániában engedélyezett légi fuvarozók biztonsági felügyeletével kapcsolatos feladatokat. A fentiek figyelembe vételével és a közös kritériumok alapján a Mauritániában engedélyezett valamennyi légi fuvarozót fel kell venni az A. mellékletbe.

(51) A Bizottság arra biztatja a mauritániai illetékes hatóságokat (ANAC), hogy lépjenek fel aktívan az ICAO-nak benyújtott korrekciós intézkedési terv megvalósítása érdekében, amihez a Bizottság szükség esetén kész támogatást is nyújtani. A Bizottság elsősorban arra vállalkozik, hogy az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség és a tagállamok támogatásával helyszíni értékelést szervez az intézkedési terv végrehajtása terén elért előrehaladás ellenőrzésére.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(52) Az Ukrajnában engedélyezett Ukrainian Mediterranean Airlines meghallgatást kért a repülésbiztonsági bizottságtól, amelyre 2010. november 9-én sor is került. A fuvarozó bejelentette, hogy flottája jelenleg felújítás alatt áll, és DC-9 típusú légi járműveit a továbbiakban már nem üzemelteti. A Ukrainian Mediterranean Airlines azonban nem nyújtotta be a jelenlegi üzemeltetési engedélyhez csatolt üzemeltetési feltételek teljes, naprakész másolatát, és a meghallgatás során nem tisztázta, hogy jelenleg milyen flottát üzemeltet. Bebizonyosodott továbbá, hogy a légitársaság 2010. november 28-án lejáró üzemeltetési engedélyének megújítása miatt a Ukrainian Mediterranean Airlines jelenleg az ukrán illetékes hatóságok ellenőrzése alatt áll, és ez az ellenőrzés még nem ért véget. Következésképpen a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy a Ukrainian Mediterranean Airlines továbbra is az A. mellékletben marad.

(53) A légitársaság meghallgatást követően közölt információit a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság ezen utóbbi testületnek a következő ülésén fogják megvitatni.

Air Algérie

(54) Az 590/2010/EU rendelet⁽¹⁾ elfogadását követően az Air Algérie légi fuvarozó az uniós célállomásokra tartó légi járműveken számos indulás előtti ellenőrzést hajtott végre. Az algériai illetékes hatóságok 2010 szeptemberében technikai csoportokat bízta meg azzal, hogy az Air Algérie által üzemeltetett légi járműveken, és különösen az uniós járatokat teljesítő gépeken a SAFA módszerein alapuló ellenőrzéseket (ún. SANAA-ellenőrzéseket) végezzenek. Az egységes erőfeszítésnek köszönhetően már a repülőgépek indulása előtt ki tudnak szűrni és meg tudnak szüntetni több hiányosságot. Az ellenőrzések eredményei azonban kérdéseket vetnek fel a légi fuvarozó által végzett karbantartási tevékenységek minőségével kapcsolatban.

(55) Az 590/2010/EU rendeletben foglalt kérésnek megfelelően az algériai polgári légiközlekedési hatóságok a repülésbiztonsági bizottsággal tartott 2010. november 10-i találkozóig havi beszámolókat nyújtottak be négy hónapra, 2010 júniusára, júliusára, augusztusára és szeptemberére vonatkozóan. A jelentések az Air Algérie tevékenységei fölött gyakorolt biztonsági felügyelet eredményeire összpontosítottak, kiegészítve az Air Algérie ellenőreinek megállapításaival, amelyeket az ellenőrök a légitársaság saját légi járműveinek ellenőrzése során fogalmaztak meg. A jelentésekből azonban nem derül ki, hogy az algériai illetékes hatóságok végeznek-e kockázatelemzést, és ha igen, akkor annak eredményei hogyan befolyásolják a felügyeleti eljárást és annak megtervezését.

⁽¹⁾ HL L 170., 2010.7.5., 9. o.

- (56) Tekintve, hogy a SAFA és a SANAA ellenőrzések, valamint az Air Algérie nemzetközi ellenőrzései rendre ugyanazokat a megállapításokat fogalmazzák meg a folyamatos légialkalmassággal, a karbantartással, az üzemeléssel és a rakomány fedélzeti biztonságával kapcsolatban, valamint a havi jelentések tisztázása érdekében az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség és az egyik tagállam részvételével 2010. október 11-én tárgyalásokra került sor az illetékes hatósággal és a légi fuvarozóval. A találkozón a Bizottság tudomásul vette az algériai illetékes hatóságok arra vonatkozó kötelezettségvállalását, hogy átfogó okfeltáró elemzést készítenek, hogy megalapozott korrekciós intézkedési tervet mutatnak be, és hogy közlik az összes vonatkozó információt az algériai illetékes hatóságok, illetve az Air Algérie fenntartható megoldást célzó intézkedéseiről. 2010. október 20-án az algériai illetékes hatóságok megküldték a Bizottságnak az általuk jóváhagyott korrekciós intézkedési tervet.
- (57) Az Air Algérie 2010. november 10-én egy továbbfejlesztett korrekciós intézkedési tervet nyújtott be a repülésbiztonsági bizottságnak. A bizottság elismerte a légi fuvarozónak a feltárt biztonsági hiányosságok felszámolása érdekében tett erőfeszítéseit, és sürgette az algériai illetékes hatóságokat, hogy a vonatkozó biztonsági szabványok betartatása érdekében bővítsék felügyeleti tevékenységeiket. A repülésbiztonsági bizottsággal tartott találkozó során az algériai illetékes hatóságok kifejezték azon igényüket, hogy kapacitásaikat egy együttműködési projekt révén erősítsék tovább. Az algériai illetékes hatóságok támogatására, hogy még több erőfeszítést tegyenek a feladatvégző képességük javítása érdekében, az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség vezetésével 2011 februárjában technikai segítségnyújtási misszióra fog sor kerülni.
- (58) A tagállamok mindeközben a 351/2008/EK rendelet alapján továbbra is szorosan figyelemmel fogják követni az Air Algérie teljesítményét, hogy a repülésbiztonsági bizottság következő ülésére alapot teremtsenek az eset újraértékeléséhez.
- A Kongói Köztársaság légi fuvarozói**
- (59) Az 1144/2009/EK rendelet ⁽¹⁾ alapján a Kongói Demokratikus Köztársaságban engedélyezett valamennyi légi fuvarozóra működési tilalom vonatkozik az Unión belül; a szóban forgó légi fuvarozók szerepelnek az A. mellékletben.
- (60) A Bizottság tájékoztatta a repülésbiztonsági bizottságot az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség 2010. februári, Kongói Köztársaságban megvalósított technikai segítségnyújtási missziójának eredményeiről. A misszióra a 2008 novemberében lezárult ICAO USOAP-auditot követően került sor. Az ICAO USOAP-audit súlyos biztonsági kockázatot állapított meg a légijármű-üzemeltetés, illetve a Kongói Köztársaság polgári légiközlekedési hatósága (ANAC) által gyakorolt légijármű-engedélyezés és -felügyelet terén, és kiemelkedően magasnak találta az elhagyott biztonsági szabványok arányát (76,89 %). A súlyos biztonsági kockázat kérdése jelenleg megoldatlan. A technikai segítségnyújtási misszió során észrevehető volt, hogy az ANAC minden szinten egyértelműen törekedett a korrekciós intézkedési terv megvalósítására, és erős elkötelezettséget mutatott az ICAO-audit során feltárt biztonsági problémák megoldása iránt. A Bizottság üdvözli a biztató fejleményeket, és a jelenlegi hiányosságok szükségtelen késedelem nélküli kezelése érdekében továbbra is szorosan figyelemmel fogja követni az ANAC-nak a korrekciós intézkedési terv végrehajtása terén elért eredményeit.
- (61) Az ANAC által engedélyezett Equafight Service légi fuvarozó meghallgatást kért a repülésbiztonsági bizottságtól, amelyre 2010. november 10-én sor is került. A légi fuvarozó bemutatta tevékenységeit, és beszámolt az intézkedési terve megvalósításában elért eredményeiről.
- (62) Az ANAC által engedélyezett Trans Air Congo légi fuvarozó meghallgatást kért a repülésbiztonsági bizottságtól, amelyre 2010. november 10-én sor is került. A légi fuvarozó bemutatta tevékenységeit, és beszámolt az intézkedési terve megvalósításában elért eredményeiről.
- (63) A repülésbiztonsági bizottság tudomásul vette az elért haladásról benyújtott jelentést. A légi fuvarozók beszámolóiból azonban nem derült ki, hogy az ICAO vonatkozó biztonsági szabványait jelenleg betartják-e. Tekintve, hogy még nem történt meg az ICAO által feltárt súlyos biztonsági kockázatot megfelelően kiküszöbölő korrekciós intézkedések eredményes végrehajtása, és egyelőre nincs jelentős előrehaladás az ICAO-audit során megfogalmazott észrevételek lezárásában, a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy a Kongói Köztársaság illetékes hatóságai jelenleg nem képesek a szabályozási felügyeletük alá tartozó valamennyi légi fuvarozó tekintetében végrehajtani és betartatni a vonatkozó biztonsági előírásokat. Következésképp a hatóságok által engedélyezett összes légi fuvarozót szerepeltetni kell az A. mellékletben.
- (64) A Bizottság továbbra is aktív konzultációt fog folytatni a Kongói Köztársaság illetékes hatóságaival a légiközlekedés biztonságának javítását célzó intézkedéseikről, és készen áll arra, hogy 2011-ben a polgári légiközlekedés területén újabb technikai segítségnyújtási missziót hajtson végre a hatóságok igazgatási és technikai kapacitásainak kiépítése érdekében.

⁽¹⁾ HL L 312., 2009.11.27., 16. o.

Kirgizisztán légi fuvarozói

- (65) A kirgiz illetékes hatóságok meghallgatást kértek a repülésbiztonsági bizottságtól, amelyre 2010. november 10-én sor is került. A hatóságok beszámoltak róla, hogy a légiközlekedési ágazatban 2006 óta zajló, a légi biztonság javítását célzó széleskörű reform jól halad. Az illetékes hatóságok különösen a kapacitásfejlesztés területén értek el eredményeket annak köszönhetően, hogy még több képzett ellenőrt vettek fel és fognak még felvenni a következő hónapokban. Jelenleg zajlik az állami légiközlekedési jogszabályok felülvizsgálata, hogy 2011 novemberére a szabályok összhangba kerüljenek a nemzetközi biztonsági szabványokkal.
- (66) Kirgizisztán illetékes hatóságai beszámoltak róla, hogy a CAAS légi fuvarozónak új üzemeltetési engedélyt állítottak ki. A közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy a CAAS fuvarozót fel kell venni az A. mellékletbe.
- (67) Kirgizisztán illetékes hatóságai arról is beszámoltak, hogy három légi fuvarozó, az Itek Air, a TransAero és az Asian Air üzemeltetési engedélyt felfüggesztették. Bejelentették továbbá jogérvényesítési intézkedések foganatosítását a következő fuvarozókkal szemben: Golden Rules Airlines, Kyrghyzstan Airline, Max Avia és Tenir Airlines. Azt azonban nem erősítették meg, hogy ezeknek a fuvarozóknak a működési vagy üzemeltetési engedélyt visszavonták volna. Következésképpen a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy ezeket a fuvarozókat továbbra is szerepeltetni kell az A. mellékletben.
- (68) Mivel a Bizottsághoz mindeddig nem érkeztek be dokumentumok arról, hogy a Kirgizisztánban engedélyezett légi fuvarozók, illetve a légi fuvarozók jogszabályi felügyeletéért felelős hatóságok maradéktalanul végrehajtották volna a megfelelő kiigazító intézkedéseket, ezért a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy a fuvarozókat továbbra is szerepeltetni kell az A. mellékletben.
- (69) A Bizottság arra biztatja a kirgiz illetékes hatóságokat, hogy tegyenek további erőfeszítéseket az ICAO által az általános biztonságfelügyelet-ellenőrző program (USOAP) keretében 2009 áprilisában elvégzett audit során azonosított meg nem felelési problémák megoldása érdekében. Az Európai Bizottság az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség segédletével, valamint a tagállamok támogatásával készen áll arra, hogy amint az ICAO-nak benyújtott intézkedési terv megvalósítása megfelelően előrehaladott stádiumba kerül, helyszíni értékelést végezzen. A helyszíni értékelés azt vizsgálja, hogy az illetékes hatóságok és a felügyeletük alá tartozó vállalkozások eleget tettek-e az alkalmazandó biztonsági követelményeknek.

Gabon légi fuvarozói

- (70) Gabon illetékes hatóságai (ANAC) 2010. október 26-án konzultációt tartottak a Bizottsággal, az Európai Repülés-

biztonsági Ügynökséggel és a francia illetékes hatóságokkal, hogy beszámoljanak az addig elért eredményekről. Az ANAC bejelentette, hogy megkezdte a jogszabályi keret felülvizsgálatát, amelynek részeként sor kerül a polgári légiközlekedési szabályzat reformjára, beleértve a következő intézkedéseket is: a) az ANAC újrászervezése, ezt várhatóan 2010. december 31-ig hagyják jóvá; b) átfogó gaboni légiforgalmi jogszabályok (RAG) fokozatos kidolgozása, ezek 2011-ig fokozatosan lépnek hatályba. Az ANAC további ellenőrök felvételének köszönhetően további előrehaladásról számolt be a kapacitásfejlesztés területén. Az ANAC eredményekről számolt be továbbá a légi fuvarozók felügyeletével és a jelenlegi biztonsági előírások (RACAM) betartásával kapcsolatban is, amire tanúbizonyság az Air Services légi fuvarozó üzemeltetési engedélyének 2010. július 30-i felfüggesztése, illetve az Allegiance légi fuvarozó üzemeltetési engedélyének 2010. augusztus 22. és szeptember 2. közötti időszakos felfüggesztése.

- (71) Az ANAC azonban nem erősítette meg, hogy az Allegiance légi fuvarozó üzemeltetési engedélyének visszaállítását megelőzően sor került volna a megfelelő kiigazító intézkedésekre. A feltárt hiányosságok száma és egyes hiányosságok jellege arra utal, hogy – amennyiben a Gabonban engedélyezett légi fuvarozók mellőzik a vonatkozó biztonsági szabványok alkalmazását – további jogérvényesítési intézkedések szükségesek.
- (72) Mivel a Bizottsághoz mindeddig nem érkeztek be dokumentumok arról, hogy a közösségi listán szereplő légi fuvarozók, illetve az ezen légi fuvarozók jogszabályi felügyeletéért felelős hatóságok maradéktalanul végrehajtották volna a megfelelő kiigazító intézkedéseket, ezért a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy ezeket a légi fuvarozókat továbbra is működési tilalom (A. melléklet) vagy adott esetben működéskorlátozás (B. melléklet) alá kell helyezni.
- (73) Az ANAC bejelentette, hogy 2010. szeptember 25-én új üzemeltetési engedélyt bocsátott ki az Afric Aviation légi fuvarozó számára, de nem bizonyította, hogy a fuvarozó engedélyezése és felügyelete maradéktalanul megfelel a vonatkozó nemzetközi biztonsági szabványoknak. A közös kritériumok alapján ezért megállapítást nyert, hogy az Afric Aviation fuvarozót szerepeltetni kell az A. mellékletben.
- (74) A tagállamok a SAFA program keretében végzett fokozott földi ellenőrzések révén továbbra is figyelemmel fogják követni a Gabonban engedélyezett légi fuvarozók teljesítményét, hogy megfigyeljék, mennyire tartósan felelnek meg a légi fuvarozók tevékenységei, illetve az általuk végzett karbantartás az alkalmazandó biztonsági szabványoknak. Amennyiben a földi ellenőrzések biztonsági hiányosságokat tárnak fel, a Bizottság a repülésbiztonsági bizottság következő ülésén kénytelen lesz felülvizsgálni az ezen fuvarozókra vonatkozó intézkedéseket.

A Fülöp-szigeteki Köztársaság légi fuvarozói

- (75) A Bizottság az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség, valamint a német és spanyol illetékes hatóságok támogatásával 2010 októberében biztonságértékelési szemlélt tartott a Fülöp-szigeteken, hogy felmérje, milyen eredményeket értek el a fülöp-szigeteki illetékes hatóságok (CAAP), illetve egyes, a felügyeletük alá tartozó légi fuvarozók a 273/2010/EU rendeletben szereplő biztonsági hiányosságok orvoslását célzó intézkedések megvalósításában.
- (76) A szemlétről készített jelentésből kiderül, hogy a Fülöp-szigetek polgári légiközlekedési hatósága 2010 áprilisa óta az új főigazgató vezetésével több nagyra törő reformot hajtott végre a Fülöp-szigeteki Köztársaságban működő polgári repülésfelügyeleti rendszerben. A meghozott intézkedések egyértelműen a helyes irányba mutatnak, és eredményes és tartós bevezetésük nagy előrelépést fog jelenteni a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által előírt biztonsági szabványoknak való megfelelés terén. Az intézkedések elsősorban az alábbiakat foglalják magukban: a) a jelenlegi végrehajtási szabályok és előírások átdolgozása polgári légiközlekedési alaptörvénnyé; b) a jelenlegi polgári légiközlekedési rendelkezések teljes felülvizsgálata; c) a kibővített engedélyezési követelményeknek megfelelően nagyszámú személyzet kinevezése; d) további átfogó képzési programok nyújtása a felvett alkalmazottaknak; e) a létesítmények korszerűsítése és megfelelő informatikai rendszerek beszerzése a jóváhagyások és engedélyek ellenőrzéséhez; f) azon légi fuvarozók engedélyezése, amelyek ugyan kereskedelmi tevékenységet folytatnak, de a hatályos polgári légiközlekedési jogszabály szerint még nincsenek engedélyezve; g) a tevékenységek minden részletére kiterjedő, átfogó felügyeleti tervek kidolgozása; végül h) az esetleg feltárt biztonsági hiányosságok felszámolása.
- (77) A jelentés ugyanakkor kiemeli, hogy a CAAP elkötelezettsége és a 2010 áprilisa óta tett erőfeszítések ellenére a nagyra törő reformokat nem lehetett néhány hónap alatt végrehajtani, elsősorban a CAAP befolyásán kívül eső hosszadalmas fülöp-szigeteki munkaerő-felvételi és -kinevezési eljárás, illetve a megfelelő erőforrások ebből fakadó korlátozottsága miatt. Úgy tűnik, több időre van szükség a folyamat fenntarthatóvá tételéhez és az eredmények egyértelművé válásához. Noha a CAAP tett lépéseket annak érdekében, hogy felszámolja az ICAO által 2009-ben az összes szerződő államnak bejelentett súlyos biztonsági kockázatot, az eddig elért eredmények nem voltak elegendőek a súlyos biztonsági kockázat lezárásához. Ugyanez történt az FAA által 2007-ben megfogalmazott meg nem felelési megállapítások esetében is: a CAAP által hozott kiigazító intézkedések mindezülig nem voltak annyira eredményesek, hogy a US FAA elismerje a nemzetközi biztonsági szabványoknak való megfelelést (1. kategória). A fentiek figyelembevételével megállapítást nyert, hogy jelenleg a Fülöp-szigeteki Köztársaságban engedélyezett összes légi fuvarozót szerepeltetni kell az A. mellékletben.
- (78) A Bizottság felkéri a Fülöp-szigeteket, hogy – különösen az ICAO által bejelentett súlyos biztonsági kockázat felszámolása során – tartsa be a nemzetközi közösség felé vállalt kötelezettségeire megszabott határidőket. Ennek megvalósulásához elengedhetetlen, hogy a CAAP továbbra is rendelkezzen a szükséges cselekvési szabadsággal, és az engedélyezési követelményeknek megfelelő számú személyzet kinevezéséről gondoskodva alkalmas helyzetbe kerüljön a nemzetközi közösséggel szembeni kötelességei eredményes teljesítéséhez, valamint az alkalmazandó biztonsági szabványoknak megfelelő alapos felügyelet biztosításához. A fülöp-szigeteki kormány CAAP-nak nyújtott támogatása nélkülözhetetlen e célok megvalósításához.

Az Orosz Föderáció légi fuvarozói

- (79) Az 590/2010/EU rendelet elfogadását követően az Orosz Föderáció illetékes hatósági tájékoztatták a Bizottságot, hogy 2010. augusztus 11-én az általuk végzett felügyeleti tevékenységek kielégítő eredményei alapján megszüntették a YAK Service légi fuvarozóra vonatkozó összes korábbi működési korlátozást. A Bizottság azonban kérése ellenére nem kapta kézhez sem a kiigazító intézkedések helyes végrehajtását igazoló összes felügyeleti tevékenység eredményét, sem a légi fuvarozó nemzetközi járatokat teljesítő légi járművein felszerelt berendezések ICAO-szabványok szerinti engedélyezésének eredményeit.
- (80) A Bizottság az Unió területére járatokat működtető légi fuvarozók járművein végzett folyamatos földi vizsgálatok eredményein alapuló teljesítményellenőrzés keretében 2010. október 11-én tájékoztatta az Orosz Föderáció illetékes hatóságait az előző tizenkét hónapban az orosz légi járműveken végzett ellenőrzések eredményeiről.
- (81) Az eredményekből kiderült, hogy egyes orosz légi fuvarozóknál, bár az ellenőrzések száma korlátozott volt, a feltárt hiányosságok aránya az utóbbi 2 évben rendszeresen meghaladta az ellenőrzésenkénti két súlyos és/vagy jelentős hiányosságot. Az eredmények azt mutatták, hogy amennyiben ezek a légi fuvarozók maradéktalanul megakarnak felelni a nemzetközi biztonsági szabványoknak, javító intézkedéseket kell hozniuk. 2010. október 18-án a Bizottság és az Orosz Föderáció illetékes hatóságai megbeszéléseket folytattak Moszkvában az orosz légi fuvarozók biztonsági teljesítményéről. A megbeszélések során az Orosz Föderáció illetékes hatóságai vállalták, hogy a Bizottság rendelkezésére bocsátják a következő információkat: a) a 2010. szeptember 2-án kért, Yak Service-szel kapcsolatos dokumentumok (a kiigazító intézkedések helyes végrehajtását igazoló felügyeleti tevékenységeknek, illetve a légitársaság nemzetközi járatokat teljesítő repülőgépein már felszerelt berendezések ICAO-szabványok szerinti engedélyezésének az eredményei;

- továbbá a légitársaság új, a működési korlátozások visszavonását követően kiadott üzemeltetési engedélye a működési feltételekkel együtt, mindez angol nyelven); b) az orosz hatóságok felügyeleti tevékenységeinek eredményei azokra az orosz légi fuvarozókra vonatkozóan, amelyek SAFA földi ellenőrzéseiről a Bizottság jelentéseket és elemzéseket továbbított. A találkozó során az Orosz Föderáció illetékes hatóságai azt is bejelentették, hogy továbbítani fogják a Bizottságnak az Orosz Föderációba repülő uniós fuvarozók légi járművein végzett földi ellenőrzésekről készített jelentéseket és teljesítményelemzéseket (légiesemények, arányszámítási módszerek stb.).
- (82) A találkozót követően az Orosz Föderáció illetékes hatóságai október 25-én a YAK Service légitársaságról olyan adatokat továbbítottak, amelyek szerint bizonyos, a YAK Service által üzemeltetett légi járműveken felszerelt berendezéseket az Államközi Légiközlekedési Bizottság (MAK) újból engedélyezett. A repülésbiztonsági bizottság 2010. november 10-i ülésén azonban az Orosz Föderáció illetékes hatóságai nem tudták igazolni, hogy a YAK Service által üzemeltetett összes légi jármű a nemzetközi kereskedelmi légiszállításhoz szükséges, ICAO által előírt üzemképes berendezésekkel van felszerelve. A légi fuvarozó üzemeltetési engedélyében RA-87648, illetve RA-88308 lajstromjellel feltüntetett két légi jármű ezért az Unióban nem üzemelhet. A tagállamok továbbra is ellenőrizni fogják, hogy a Yak Service ténylegesen megfelel-e az alkalmazandó biztonsági szabványoknak, és e célból a légi fuvarozó légi járműveit a 351/2008/EK rendelet alapján előbbre sorolt földi ellenőrzéseknek fogják alávetni.
- (83) A repülésbiztonsági bizottság ülésén az Orosz Föderáció illetékes hatóságai a Bizottság kérése ellenére nem közölték adatokat az Orosz Föderációban engedélyezett különböző légi fuvarozókkal kapcsolatos felügyeleti tevékenységeik eredményeiről.
- (84) Az Orosz Föderáció illetékes hatóságai a repülésbiztonsági bizottság ülésén azt is megerősítették, hogy az alábbi légi járművek nem rendelkeznek az ICAO által előírt berendezésekkel, és ezért továbbra sem vehetnek részt a nemzetközi kereskedelmi légiszállításban.
- a) Aircompany Yakutia: 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: Tupolev TU-154M: a korábban az Atlant Soyuz által üzemeltetett RA-85672-es, illetve RA-85682-es légi járművet az Orosz Föderációban engedélyezett más légi fuvarozók üzemeltetik.
- c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 és RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88300 és RA-88186; Yak-40K: RA-21505, RA-98109 és RA-8830; Yak-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: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 és RA-85457.
- e) Krasnoyarsky Airlines: a TU-154M típusú, RA-85672 lajstromjelű, korábban a Krasnoyarsky Airlines üzemeltetési engedélyében szereplő és 2009-ben onnan eltávolított légi járművet jelenleg az Atlant Soyuz üzemelteti; az ezzel megegyező típusú, RA-85682 lajstromjelű légi járművet jelenleg egy másik, az Orosz Föderációban engedélyezett légi fuvarozó üzemelteti.
- f) Kuban Airlines: Jakovlev Jak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538, és RA-42541; az ezekkel megegyező típusú, RA-42526 lajstromjelű légi jármű jelenleg anyagi okok miatt nem üzemel.
- g) Orenburg Airlines: Tupolev 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: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 és RA-85690.
- i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: az RA-42374, az RA-42433 és az RA-42347 lajstromjelű légi járművet egy másik orosz fuvarozó üzemelteti; Tupolev TU-134A: RA-65970, RA-65691, RA-65973, RA-65065 és RA-65102; Antonov AN-24RV: RA-46625 és RA-47818, amelyeket jelenleg egy másik orosz fuvarozó üzemeltet.
- j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (az RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 és RA-85432 légi járműveket jelenleg pénzügyi okokból nem üzemeltetik).

k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; valamennyi (24) 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-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 és RA-65977; az RA-65143 és az RA-65916 lajstromjelű légi járműveket egy másik orosz fuvarozó üzemelteti; valamennyi (1) TU-134B: RA-65726; valamennyi (10) Yakovlev Yak-40: RA-87348 (jelenleg pénzügyi okokból nem üzemeltetik), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 és RA-88280; az ezekkel megegyező típusú RA-87292 és RA-88244 lajstromjelű légi járműveket szanálták; 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 és RA-87348) légi járműveket jelenleg anyagi okokból nem üzemeltetik; az RA-46267, az RA-47289, valamint az AN-24RV típusú (RA-46509, RA-46519 és RA-47800) légi járműveket egy másik orosz fuvarozó üzemelteti.

l) Oroszország (STC Russia): Tupolev TU-134: az RA-65979, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 és RA-65555 lajstromjelű légi járműveket egy másik orosz fuvarozó üzemelteti; Ilyushin IL-18: az RA-75454 lajstromjelű légi járművet egy másik orosz fuvarozó üzemelteti; Yakovlev Yak-40: az RA-87203, RA-87968, RA-87971 és RA-88200 lajstromjelű légi járműveket egy másik orosz fuvarozó üzemelteti.

m) Russair: a Tupolev TU-134A3 típusú, RA 65124 lajstromjelű légi jármű; a TU-154 típusú, RA-65124 lajstromjelű légi jármű.

(85) A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság tudomásul vette az Orosz Föderáció illetékes hatósága által tartott beszámolót és az általa megadott információkat, és további technikai konzultációkat fog tartani az illetékes hatósággal annak érdekében, hogy támogassa a SAFA

földi ellenőrzések során feltárt biztonsági meg nem felelési problémák tartós felszámolását. A tagállamok mindenképpen továbbra is ellenőrizni fogják, hogy az orosz légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó biztonsági előírásoknak, és e célból a légi fuvarozók légi járműveit a 351/2008/EK rendelet alapján előbbre sorolt földi ellenőrzéseknek fogják alávetni, valamint a Bizottság is szorosan figyelemmel fogja követni a légi fuvarozók intézkedéseit.

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

- (86) A 2010. szeptember 6-án frissített közösségi listán szereplő más légi fuvarozók vagy e légi fuvarozók szabályozási felügyeletéért felelős hatóságok a Bizottság kifejezett kérése ellenére mindeddig nem nyújtottak be bizonyítékot a megfelelő javító intézkedések teljes körű végrehajtására vonatkozóan. Ezért a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy a szóban forgó légi fuvarozók továbbra is vagy működési tilalom (A. melléklet), vagy működési korlátozások alá tartoznak (B. melléklet).
- (87) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a repülésbiztonsági bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 474/2006/EK rendelet az alábbiak szerint 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

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

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

Kelt Brüsszelben, 2010. november 22-én.

a Bizottság részéről,
az elnök nevében,
Siim KALLAS
alelnök

A. MELLÉKLET

AZON LÉGI FUVAROZÓK LISTÁJA, AMELYEK TELJES MŰKÖDÉSE TILALOM TÁRGYÁT KÉPEZI AZ EURÓPAI UNIÓN BELÜL ⁽¹⁾

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Ghánai Köztársaság
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Kambodzsai Királyság
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	ismeretlen	VRB	Ruandai Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Afganisztánban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Afgán Iszlám Köztársaság
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afgán Iszlám Köztársaság
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afgán Iszlám Köztársaság
PAMIR AIRLINES	ismeretlen	PIR	Afgán Iszlám Köztársaság
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Afgán Iszlám Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Angolában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, a B. mellékletbe felvett TAAG Angola Airlines kivételével, beleértve a következőket:			Angolai Köztársaság
AEROJET	015	ismeretlen	Angolai Köztársaság
AIR26	004	DCD	Angolai Köztársaság
AIR GEMINI	002	GLL	Angolai Köztársaság
AIR GICANGO	009	ismeretlen	Angolai Köztársaság
AIR JET	003	MBC	Angolai Köztársaság
AIR NAVE	017	ismeretlen	Angolai Köztársaság
ALADA	005	RAD	Angolai Köztársaság
ANGOLA AIR SERVICES	006	ismeretlen	Angolai Köztársaság
DIEXIM	007	ismeretlen	Angolai Köztársaság
GIRA GLOBO	008	GGL	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
SERVISAIR	018	ismeretlen	Angolai Köztársaság
SONAIR	014	SOR	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 üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
A szabályozási felügyeletért Beninben felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Benini Köztársaság
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS	AEB	Benini Köztársaság
AFRICA AIRWAYS	ismeretlen	AFF	Benini Köztársaság
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTATP-PR/DEA/ SCS	nincs adat	Benini Köztársaság
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTT- PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Benini Köztársaság
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/ MDCTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS.	LTL	Benini Köztársaság
COTAIR	PEA No 015/ MDCTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS.	COB	Benini Köztársaság
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/ MDCTT-PR/DEA/SCS	BNR	Benini Köztársaság
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/ MDCTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS	TNB	Benini Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kongói Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Kongói Köztársaság
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Kongói Köztársaság
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Kongói Köztársaság
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	ismeretlen	Kongói Köztársaság
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	ismeretlen	Kongói Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kongói Demokratikus Köztársaságban (KDK) felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/ 09	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 TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/ 08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/ 08	BUL	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	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)
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)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/2009	EXY	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)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	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)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Minisztériumi engedélyezés (78/205. rendelet)	LCG	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SAFE AIR COMPANYY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	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)
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 Dzsibutiban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Dzsibuti
DAALLO AIRLINES	ismeretlen	DAO	Dzsibuti
A szabályozási felügyeletért Egyenlítői-Guineában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Egyenlítői-Guinea
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 hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó a Garuda Indonesia, az Airfast Indonesia, a Mandala Airlines, az Ekspres Transportasi Antarbenua, az Indonesia Air Asia és a Metro Batavia, kivételével, beleértve a következőket:			Indonéz Köztársaság
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	ismeretlen	Indonéz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
ASCO NUSA AIR	135-022	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
ASI PUDJIASTUTI	135-028	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
AVIATAR 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	DRZ	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 TRANSPORT	135-034	IDA	Indonéz Köztársaság
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
KAL STAR	121-037	KLS	Indonéz Köztársaság
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonéz Köztársaság
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Indonéz Köztársaság
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonéz Köztársaság
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
MEGANTARA	121-025	MKE	Indonéz Köztársaság
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	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	SAE	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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
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
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonéz Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Kazahsztánban felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó az Air Astana kivételével, beleértve a következőket:			Kazah Köztársaság
AERO AIR COMPANY	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Kazah Köztársaság
AIR COMPANY 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	AKS	Kazah Köztársaság
ALMATY AVIATION	ismeretlen	LMT	Kazah Köztársaság
ARKHABAY	ismeretlen	KEK	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
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Kazah Köztársaság
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Kazah Köztársaság
AVIA-JAYNAR	ismeretlen	SAP	Kazah Köztársaság
BEYBARS AIRCOMPANY	ismeretlen	BBS	Kazah Köztársaság
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	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
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Kazah Köztársaság
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	ismeretlen	KZE	Kazah Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Kazah Köztársaság
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	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
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Kazah Köztársaság
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Kazah Köztársaság
KAZAIRWEST	ismeretlen	KAW	Kazah Köztársaság
KAZAVIA	ismeretlen	KKA	Kazah Köztársaság
KAZAVIASPAS	ismeretlen	KZS	Kazah Köztársaság
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Kazah Köztársaság
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Kazah Köztársaság
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Kazah Köztársaság
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	ismeretlen	KOV	Kazah Köztársaság
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
PRIME AVIATION	ismeretlen	PKZ	Kazah Köztársaság
SAMAL AIR	ismeretlen	SAV	Kazah Köztársaság
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Kazah Köztársaság
SEMEYAVIA	ismeretlen	SMK	Kazah Köztársaság
SCAT	AK-0350-08	VSV	Kazah Köztársaság
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Kazah Köztársaság
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Kazah Köztársaság
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Kazah Köztársaság
ZHETYSU AIRCOMPANY	ismeretlen	JTU	Kazah Köztársaság
ZHERSU AVIA	ismeretlen	RZU	Kazah Köztársaság
ZHEZKAZGANAIR	ismeretlen	KZH	Kazah Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kirgiz Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Kirgiz Köztársaság
AIR MANAS	17	MBB	Kirgiz Köztársaság
ASIAN AIR	36	AAZ	Kirgiz Köztársaság
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgiz Köztársaság
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Kirgiz Köztársaság
CAAS	13	CBK	Kirgiz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgiz Köztársaság
DAMES	20	DAM	Kirgiz Köztársaság
EASTOK AVIA	15	EEA	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
KYRGYZSTAN AIRLINE	ismeretlen	KGA	Kirgiz Köztársaság
MAX AVIA	33	MAI	Kirgiz Köztársaság
S GROUP AVIATION	6	SGL	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	VAC	Kirgiz Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Libériában felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó.			Libéria
A szabályozási felügyeletért a Gaboni Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, a B. mellékletbe felvett Gabon Airlines, Afrijet és SN2AG kivételével, beleértve a következőket:			Gaboni Köztársaság
AFRIC AVIATION		ismeretlen	Gaboni Köztársaság
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/ DSA	RVS	Gaboni Köztársaság
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/ DSA	LGE	Gaboni Köztársaság
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/ DSA	NRG	Gaboni Köztársaság
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/ DSA	SCY	Gaboni Köztársaság
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/ DSA	SKG	Gaboni Köztársaság
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/ DSA	ismeretlen	Gaboni Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Mauritániai Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Mauritániai Köztársaság
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Mauritániai Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
A Fülöp-szigetek szabályozási felügyeletért felelős hatósága által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Fülöp-szigeteki Köztársaság
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AVIATOUR'S FLYN INC.	200910	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
BEACON	ismeretlen	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Fülöp-szigeteki Köztársaság
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
CM AERO	4AN2000001	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
CORPORATE AIR	ismeretlen	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
HUMA CORPORATION	2009014	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
LION AIR, INCORPORATED	2009019	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
OMNI AVIATION CORP.	2010033	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Fülöp-szigeteki Köztársaság
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Fülöp-szigeteki Köztársaság
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	Fülöp-szigeteki Köztársaság
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	Fülöp-szigeteki Köztársaság
WORLD AVIATION, CORP.	ismeretlen	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
WCC AVIATION COMPANY	2009015	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
YOKOTA AVIATION, INC.	ismeretlen	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ZENITH AIR, INC.	2009012	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	RIT	Fülöp-szigeteki Köztársaság
A szabályozási felügyeletért São Tomé és Príncipeben felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			São Tomé és Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ismeretlen	São Tomé és Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé és Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé és Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	ismeretlen	São Tomé és Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé és Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	ismeretlen	São Tomé és Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé és Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé és Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	ismeretlen	São Tomé és Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé és Príncipe

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
A szabályozási felügyeletért Sierra Leonében felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	ismeretlen	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	ismeretlen	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	ismeretlen	ismeretlen	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	ismeretlen	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	ismeretlen	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	ismeretlen	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	ismeretlen	ismeretlen	Sierra Leone
A szabályozási felügyeletért Szudánban felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Szudáni Köztársaság
SUDAN AIRWAYS	ismeretlen	SUD	Szudáni Köztársaság
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Szudáni Köztársaság
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Szudáni Köztársaság
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Szudáni Köztársaság
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Szudáni Köztársaság
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Szudáni Köztársaság
ALMAJARA AVIATION	ismeretlen	MJA	Szudáni Köztársaság
BADER AIRLINES	035	BDR	Szudáni Köztársaság
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Szudáni Köztársaság
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Szudáni Köztársaság
GREEN FLAG AVIATION	017	ismeretlen	Szudáni Köztársaság
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Szudáni Köztársaság
NOVA AIRLINES	001	NOV	Szudáni Köztársaság
TARCO AIRLINES	056	ismeretlen	Szudáni Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Sváziföldön felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Szvázföld
SWAZILAND AIRLINK	ismeretlen	SZL	Szvázföld
A szabályozási felügyeletért Zambiában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

B. MELLÉKLET

AZON LÉGI FUVAROZÓK LISTÁJA, AMELYEK MŰKÖDÉSE MŰKÖDÉSI KORLÁTOZÁS TÁRGYÁT KÉPEZI AZ EURÓPAI UNIÓN BELÜL ⁽¹⁾

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma	ICAO szerinti légitársasági kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam	A korlátozás alá eső légi jármű típusa	A korlátozás alá eső légi jármű típusa, lajstromjele és – ha ismert – gyártási sorszáma	Lajstromozó ország
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	KNDK	A teljes flotta, kivéve: 2 Tu-204 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: P-632, P-633	KNDK
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA		Gaboni Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 2 Falcon 50 típusú légi jármű; 2 Falcon 900 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Gaboni Köztársaság
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 (Holland Királyság)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Ghánai Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 2 DC8-63F típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: 9G-TOP és 9G-RAC	Ghánai Köztársaság
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore-szigetek	A teljes flotta, kivéve: LET 410 UVP	A teljes flotta, kivéve: D6-CAM (851336)	Comore-szigetek
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/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

⁽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.

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma	ICAO szerinti légitársasági kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam	A korlátozás alá eső légi jármű típusa	A korlátozás alá eső légi jármű típusa, lajstromjele és – ha ismert – gyártási sorszama	Lajstromozó ország
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Iráni Iszlám Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 14 A300 típusú, 8 A310 típusú és 1 B737 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Iráni Iszlám Köztársaság
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gaboni Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 1 Challenger CL 601 típusú légi jármű; 1 HS-125-800 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: TR-AAG, ZS-AFG	Gaboni Köztársaság; Dél-afrikai Köztársaság
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolai Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 3 Boeing B-777 típusú és 4 Boeing B-737-700 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Angolai Köztársaság
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ukrajna	A teljes flotta, kivéve: 1 MD-83 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: UR-CFF	Ukrajna

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

⁽²⁾ Az Air Astana az Európai Unió belüli jelenlegi működéséhez csak a külön megnevezett légi járműveket veheti igénybe.

⁽³⁾ A Gabon Airlines az Európai Közösségen belüli jelenlegi működéséhez csak a külön megnevezett légi járműveket veheti igénybe.

⁽⁴⁾ Az Iran Air az Európai Unióban az 590/2010/EU rendelet (HL L 170., 2010.6.7., 15. o.) (69) preambulumbekzdésében említett feltételek betartása mellett üzemeltethet egyes meghatározott légi járműveket.