

## A BIZOTTSÁG 273/2010/EU RENDELETE

(2010. március 30.)

## 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<sup>(1)</sup> európai parlamenti és tanácsi rendeletre és különösen annak 4. cikkére,

mivel:

- (1) A 2006. március 22-i 474/2006/EK bizottsági rendelet<sup>(2)</sup> létrehozta az Európai 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 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 Európai Unión belüli működési tilalom alkalmazásáról vagy egy, a közösségi listában szereplő légi fuvarozóra alkalmazott működési tilalom módosításáról szóló döntés alapjául szolgálnak.
- (4) A Bizottság lehetőséget biztosított az érintett légi fuvarozóknak, hogy betekintést nyerjenek a tagállamok által átadott dokumentációkba, írásos megjegyzéseket nyújtsanak be, és hogy 10 munkanapon belül szóbeli beszámolót tartsanak a Bizottság és a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló, 1991. december 16-i 3922/91/EGK rendelettel<sup>(3)</sup> létrehozott repülésbiztonsági bizottság számára.
- (5) A Bizottság – és különleges esetben egy-egy tagállam – konzultált az érintett légi fuvarozók szabályozási felügyeletéért felelős hatóságokkal.
- (6) A repülésbiztonsági bizottság meghallgatta az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) és a Bizottság beszámolóját a 2111/2005/EK rendelet által érintett országokban végrehajtott technikai segítségnyújtási

projektekéről. Értesült a további technikai segítségnyújtás, illetve a polgári légiközlekedési hatóságok adminisztratív és technikai képességének javítását célzó további együttműködés iránti kérelmekről, amely hozzájárulna a nemzetközi előírásoknak való esetleges meg nem felelés kiküszöböléséhez.

- (7) A repülésbiztonsági bizottságot az EASA és a tagállamok azokról a végrehajtási intézkedésekről is tájékoztatták, amelyek azt szolgálják, hogy az Európai Unióban lajstromozott és harmadik országok polgári légiközlekedési hatóságainak engedélyével rendelkező légi fuvarozók által üzemeltetett légi járműveknek biztosítva legyen a folyamatos légialkalmassága és karbantartása.
- (8) A 474/2006/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.

## Az Európai Unió légi fuvarozói

- (9) Bizonyos európai uniós légi fuvarozók légi járművein végzett SAFA földi ellenőrzések, valamint azok nemzeti légiközlekedési hatóságai által bizonyos területeken folytatott vizsgálatok és ellenőrzések eredményei alapján egyes tagállamok végrehajtási intézkedéseket hoztak. Ezek a tagállamok a Bizottságot és a repülésbiztonsági bizottságot az alábbi intézkedésekről tájékoztatták: Spanyolország illetékes hatóságai 2010. március 12-én elindították a Balears Link Express légi fuvarozó üzemeltetési engedélyének felfüggesztését célzó eljárást és 2010. január 12-én felfüggesztették az Euro Continental üzemeltetési engedélyét; Németország illetékes hatóságai 2010. január 28-án felfüggesztették a Regional Air Express üzemeltetési engedélyét; az Egyesült Királyság illetékes hatóságai tájékoztatást küldtek arról, hogy 2009. december 8-án felfüggesztették a Trans Euro Air Limited légi fuvarozó üzemeltetési engedélyét; Szlovákia illetékes hatóságai írásban küldtek tájékoztatást arról, hogy 2010. március 1-jén felfüggesztették az Air Slovakia üzemeltetési engedélyét.
- (10) Végezetül Lettország illetékes hatóságai arról tájékoztatták a repülésbiztonsági bizottságot, hogy az Aviation Company Inversija légi fuvarozó által üzemeltetett IL-76 típusú légi jármű működésének biztonságával és folyamatos légialkalmasságával kapcsolatban felmerült komoly aggályokat követően 2010. február 26-án úgy döntöttek, hogy a légi járművet törlik az Aviation Company Inversija légi fuvarozó üzemeltetési engedélyéből, és hogy az üzemeltetési engedélyt 2010. március 16-án felfüggesztették.

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

**Air Koryo**

- (11) Az 1543/2006/EK rendelet alapján a Bizottság részletes információkat szerzett be azokról az intézkedésekről, melyeket a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság az Air Koryo szabályozási felügyeletéért felelős illetékes hatósága (GACA), illetve az Air Koryo hoztak a 474/2006/EK rendeletben megnevezett biztonsági hiányosságok megszüntetése érdekében.
- (12) 2008 decemberében a Bizottság felvette a kapcsolatot a GACA-val és kérte az Air Koryo korrekciós intézkedési tervének benyújtását, mely igazolja, hogy a légi fuvarozónak az Európai Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listájának A mellékletébe történt bejegyzése előtt végrehajtott földi ellenőrzések során feltárt komoly biztonsági hiányosságokat orvosolták. A Bizottság továbbá azt igazoló lényeges információkat is kért, hogy a GACA az Air Koryo felett az ICAO-előírásokkal összhangban megfelelő felügyeletet gyakorolt.
- (13) 2009 júniusában a GACA hivatalos válaszában a kért információkra vonatkozó átfogó tájékoztatást tartalmazó dokumentumcsomagot nyújtott be. Ezt követően a Bizottság és a GACA többször is információkat cseréltek, mely lehetővé tette a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság jelenlegi légiközlekedés-biztonsági helyzetének tisztázását.
- (14) A GACA által rendelkezésre bocsátott dokumentumok, valamint a Bizottság és a KNDK közötti megbeszélések arról tanúskodtak, hogy a Tupoljev Tu 204-300 légi járműre vonatkozóan az Air Koryo bizonyítani képes, hogy a légi járművet a nemzetközi biztonsági előírásoknak teljes mértékben megfelelően tudja üzemeltetni, a folyamatos légialkalmasságot és üzemeltetést is beleértve, valamint hogy a GACA képes a légi fuvarozó felügyeletét a nemzetközi előírásokkal összhangban ellátni.
- (15) Az Air Koryo flottájában található valamennyi más típusú légi járműre vonatkozóan a GACA megerősítette, hogy azok nem tettek eleget teljes mértékben a légi járművek felszerelésére – nevezetesen az EGPWS-berendezésre – vonatkozó nemzetközi előírásoknak, és a GACA ezekre a típusokra vonatkozóan nem engedélyezte, hogy az európai légtérben repülési műveleteket hajtsanak végre.
- (16) A GACA az egész időszak során gyorsan és együttműködően reagált a Bizottság tájékoztatásra irányuló kéréseire. Az Air Koryo 2010. március 18-án beszámolót tartott a repülésbiztonsági bizottság előtt, amely megerősítette a vállalaton belül tapasztalható kedvező fejleményeket.
- (17) A fentiekből következően a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy az Air Koryo számára kizárólag a Tupoljev Tu-204-300 típusú, P-632 és P-633 lajstromjelű két légi járműre vonatkozóan indokolt engedélyezni az Európai Unióba irányuló működési korlátozások

nélküli működést. Mivel azonban a flotta további része nem felel meg az ICAO vonatkozó előírásainak, azoknak az Európai Unióba irányuló működtetése mindaddig tilos, amíg teljes mértékben eleget nem tesznek az említett előírásoknak. Ezért a közös kritériumok alapján megállapításra került, hogy az Air Koryo légi fuvarozót fel kell venni a B. mellékletbe. A társaság csak a két, Tupoljev Tu-204 típusú légi járművel végezhet légi fuvarozói tevékenységet az Európai Unió területén.

**Szváziföld légi fuvarozói**

- (18) Sváziföld illetékes hatóságai 2009. december 17-én írásos beadvánnyal szolgáltatott bizonyítékot a következő légi fuvarozók üzemeltetési és működési engedélyének visszavonásáról: Aero Africa (PTY) Ltd, Jet Africa (PTY) Ltd, Royal Swazi National Airways, Scan Air Charter Ltd, és Swazi Express Airways. A szóban forgó légi fuvarozók 2009. december 8-tól beszüntették tevékenységüket.
- (19) Tekintettel a fentiekre, a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy a fent említett, Sváziföld által kiadott engedéllyel rendelkező légi fuvarozókat el kell távolítani az A. mellékletből.

**Bellview Airlines**

- (20) Franciaország illetékes hatóságai és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) által elvégzett vizsgálatok eredményei hitelesen bizonyították, hogy a Nigériában engedélyezett Bellview Airlines légi fuvarozó esetében komoly biztonsági hiányosságok tapasztalhatók.
- (21) Franciaország illetékes hatósága (DGAC) arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a fent említett légi fuvarozó flottája két Boeing 737-200 típusú, Franciaországban F-GHXX, illetve F-GHXL jellel lajstromba vett légi járműből áll, amelyek légialkalmassági bizonyítványa 2008 májusában, illetve augusztusában lejárt. Következésképpen az említett légi járművek már nincsenek repülésre alkalmas állapotban.
- (22) Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy az EASA 145. része szerinti, EASA.145.0172 számú, az említett szervezet részére kiadott jóváhagyást megoldatlan – a biztonsági előírások hatékonyságát csökkentő és a repülésbiztonságot komolyan veszélyeztető – biztonsági hiányosságok miatt, 2009. május 8-án azonnali hatállyal felfüggesztette, valamint fontolóra veszi a jóváhagyás visszavonását.
- (23) Bizonyítást nyert, hogy a Nigériában engedélyezett Bellview Airlines műveleteket vett át a Sierra Leonében engedélyezett Bellview Airlines légi fuvarozótól, amelyet 2006. március 22-én bejegyeztek az A. mellékletbe <sup>(1)</sup>, majd 2008. november 14-én töröltek onnan <sup>(2)</sup>, miután Sierra Leone illetékes hatóságai az üzemeltetési engedély visszavonásáról tájékoztatták a Bizottságot.

<sup>(1)</sup> A 2006. március 22-i 474/2006/EK rendelet 75–86. preambulumbekzdése, HL L 84., 2006.3.23., 19–21. o.

<sup>(2)</sup> A 2008. november 14-i 1131/2008/EK rendelet 21. preambulumbekzdése, HL L 306., 2008.11.15., 49. o.

- (24) A Boeing B737-200, 5N-BFN jellel lajstromba vett légi jármű 2005. október 22-én Lagosban halálos kimenetelű balesetet szenvedett, amelyben a légi jármű teljesen megsemmisült, és 117-en életüket veszítették. Nigéria illetékes hatóságai elmulasztottak a balesetről részletesen beszámolni és balesetkivizsgálási jelentést sem adtak ki.
- (25) Tekintettel az említett hiányosságokra, a Bizottság konzultációba kezdett Nigéria illetékes hatóságaival, melynek során komoly aggodalmának adott hangot a Bellview Airlines műveleteinek biztonságosságát és légi-alkalmasságát illetően, és felvilágosítást kért a helyzettel és azokkal az intézkedésekkel kapcsolatban, amelyeket a hatóságok, valamint a légi fuvarozó az azonosított hiányosságok felszámolására hoztak.
- (26) Nigéria illetékes hatóságai 2010. február 19-én jelezték, hogy az üzemeltető rendelkezik üzemeltetési engedéllyel, de felfüggesztette működését, azonban elmulasztottak a légi fuvarozó engedélyeinek és légi járműveinek helyzetére vonatkozó bizonyítékot benyújtani.
- (27) A Bellview Airlines a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, amelyre 2010. március 18-án került sor Nigéria illetékes hatóságának (NCAA) részvételével. A Bellview Airlines 2010. április 22-ig érvényes üzemeltetési engedélyt mutatott be, említést téve arról, hogy ezt az üzemeltetési engedélyt a benne említett összes légi jármű üzemén kívül helyezését követően felfüggesztették. Az NCAA megállapította, hogy az alkalmazandó nigériai előírás szerint az említett üzemeltetési engedély érvényessége 2009. december 4-én, az utolsó légi jármű működésének befejezte után 60 nappal lejárt, de elmulasztottak bizonyítékot bemutatni arról, hogy az üzemeltetési engedélyt a megfelelő módon felfüggesztették vagy visszavonták. Következésképpen az NCAA-t felkérték, hogy sürgősen nyújtsa be írásos igazolást a következőkről: a) a Bellview Airlines üzemeltetési engedélyének felfüggesztéséről vagy visszavonásáról szóló közigazgatási határozat; b) igazolás arról, hogy a társaságnak a nigériai polgári légiközlekedési hatóság általi (új) engedélyeztetése folyamatban van; c) a nigériai polgári légiközlekedési hatóság hivatalos kötelezettségvállalása arra vonatkozóan, hogy az üzemeltetési engedély kiadása előtt értesíti a Bizottságot az (új) engedélyezési vizsgálat eredményeiről.
- (28) Nigéria illetékes hatóságai ezeket az információkat 2010. március 25-én benyújtották. Ezért a közös kritériumok alapján megállapításra került, hogy egyelőre nincs szükség további intézkedésre.

### Egyiptom légi fuvarozói

- (29) Az 1144/2009/EK rendeletnek <sup>(1)</sup> megfelelően Egyiptom illetékes hatóságai 2009. november és december, valamint 2010. januárjának és februárjának vonatkozásában négy havi jelentést nyújtottak be a terv általuk ellenőrzött végrehajtásának bemutatására. Az Egypt Air légi járműveinek földi ellenőrzéséről szóló jelentések kézhezvételén túl 2009. november 18-án benyújtották a folyamatos légi-alkalmassággal, a repülési és a földi műveletekkel kapcsolatban elvégzett vizsgálatról szóló jelentést is.
- (30) Egyiptom illetékes hatóságai ezenkívül vállalták, hogy további információkat nyújtanak be az Egypt Air légi járműveinek 2008, 2009 és 2010 folyamán végzett földi ellenőrzések során feltárt hiányosságok kielégítő felszámolásáról. Ebből a célból levélben értesítették azokat a tagállamokat, amelyek földi ellenőrzést végeztek az Egypt Air légi járművein. A feltárt hiányosságok lezárására irányuló eljárás folyamatban van és indokolt azt rendszeresen ellenőrizni.
- (31) Az 1144/2009/EK rendelettel <sup>(2)</sup> összhangban az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség a tagállamok illetékes hatóságainak segítségével 2010. február 21. és 25. között ellenőrző látogatást tett. A látogatás során az Egyiptom polgári légiközlekedési hatósága (ECAA) által végzett felügyeletet általában és részletesen is értékelték a korrekciós intézkedési terv végrehajtása és az Egypt Airnek a hiányosságok megszüntetése érdekében tett folyamatos erőfeszítései tekintetében. Az értékelő látogatás megbizonyította, hogy az ECAA képes teljesíteni az ICAO-előírások alapján fennálló kötelezettségeit azon üzemeltetők felügyeletére vonatkozóan, amelyek számára üzemeltetési engedélyt ad ki, és azonosította a fejlesztésre szoruló területeket, különös tekintettel az ECAA által végzett felügyeleti tevékenység és a személyzet engedélyező személyzet képzése során azonosított hiányosságok nyomán követését célul kitűző következetes rendszer kialakítására.
- (32) Az értékelő látogatás során bebizonyosodott, hogy a korrekciós intézkedési terv Egypt Air általi végrehajtása folyamatban van. Összességében nem találtak példát az ICAO-előírások súlyos megsértésére. A Bizottság elismeri a fuvarozónak a biztonsági helyzet orvoslása érdekében tett erőfeszítéseit. Figyelembe véve azonban a korrekciós intézkedési terv hatókörét és terjedelmét, illetve azt, hogy a korábban azonosított számos biztonsági hiányosságra fenntartható/tartós megoldást kell találni, a Bizottság felkéri Egyiptom illetékes hatóságait, hogy a korrekciós intézkedési terv végrehajtásának ellenőrzéséről továbbra is havi gyakorisággal küldjenek jelentést, beleértve az értékelő látogatás során azonosított hiányosságok kezelésére irányuló korrekciós intézkedéseket, valamint hogy szolgáljanak tájékoztatással az ECAA-nak a folyamatos légi-alkalmasság, a karbantartás és az üzemeltetés területén e légi fuvarozó vonatkozásában végzett felügyeleti tevékenységéről.
- (33) A tagállamok továbbra is ellenőrizni fogják, hogy az Egypt Air ténylegesen megfelel-e a vonatkozó biztonsági előírásoknak, és e célból a légi fuvarozó légi járműveit előbbre sorolt földi ellenőrzéseknek fogják alávetni a 351/2008/EK rendelet alapján.
- (34) Az értékelő látogatás számos más egyiptomi légi fuvarozóra is kiterjedt. Két légi fuvarozó, az AlMasria Universal Airlines és a Midwest Airlines esetében állapítottak meg jelentős biztonsági problémákat.

<sup>(1)</sup> HL L 312., 2009.11.27., 16. o.

<sup>(2)</sup> HL L 312., 2009.11.27., 16. o.

- (35) Az AlMasria Universal Airlines esetében a légi jármű-üzemeltetés és a képzések területén jelentős hiányosságokat állapítottak meg, különös tekintettel bizonyos üzemeltetési vezetők képesítéseire és tudására. Ez a tényező flottabővítés esetén különös jelentőséggel bírna.
- (36) 2010. márciusi 3-i keltezésű levélben arra kérték fel az AlMasria Universal Airlines légi fuvarozót, hogy a repülésbiztonsági bizottság előtt tegye meg észrevételeit. Az AlMasria 2010. március 17-én beszámolót tartott a repülésbiztonsági bizottság előtt, melyben ismertették az értékelő látogatás során azonosított hiányosságok kezelésére hozott korrekciós intézkedéseiket. Tekintettel a vállalat tervezett flottabővítésére, a Bizottság a korrekciós intézkedési terv végrehajtásának ellenőrzéséről szóló havi jelentések megküldését kéri Egyiptom illetékes hatóságaitól valamint hogy szolgáljanak tájékoztatással az ECAA-nak a folyamatos légi alkalmasság, a karbantartás és az üzemeltetés területén e légi fuvarozó vonatkozásában végzett felügyeleti tevékenységéről.
- (37) A tagállamok ellenőrizni fogják, hogy az AlMasria ténylegesen megfelel-e a vonatkozó biztonsági előírásoknak, és e célból a légi fuvarozó légi járműveit előbbre sorolt földi ellenőrzéseknek fogják alávetni a 351/2008/EK rendelet alapján.
- (38) A Midwest Airlines esetében Olaszország illetékes hatóságai egy Midwest Airlines légi járaton komoly biztonsági hiányosságok igazolt bizonyítékait azonosították a tömeg- és súlypontellenőrzés tekintetében. Ez a bizonyíték ahhoz vezetett, hogy Olaszország megtagadta az üzemeltetőtől a légi járat üzemeltetésére vonatkozó engedélyt<sup>(1)</sup>. Az értékelő látogatás során továbbá az üzemeltetés és a karbantartás irányítása, az üzemeltetés ellenőrzése, a személyzet képzése valamint a folyamatos légi alkalmasság-irányítás területén is a biztonságra kiható jelentős hiányosságokat állapítottak meg. Ennek eredményeként a közös kritériumok alapján megállapításra került, hogy az említett légi fuvarozó nem képes biztosítani az ICAO-előírásoknak megfelelő üzemeltetést és karbantartást. Egyiptom polgári légiközlekedési hatósága a látogatás alatt azt a tájékoztatást adta, hogy intézkedtek a Midwest Airlines működésszűnésének felfüggesztéséről.
- (39) 2010. márciusi 3-i keltezésű levélben arra kérték fel a Midwest Airlines légi fuvarozót, hogy a repülésbiztonsági bizottság előtt tegye meg észrevételeit. Egyiptom illetékes hatóságai 2010. március 15-én bizonyítékot szolgáltattak arról, hogy a Midwest Airlines üzemeltetési engedélyt 2010. február 28-i hatállyal visszavonták.
- (40) Az ECAA intézkedésére tekintettel további intézkedésre nincs szükség. Az ECAA-t felkérték, hogy tájékoztassa a Bizottságot az újraengedélyezés folyamatáról és eredmé-

nyéről, mielőtt kibocsátják az üzemeltetési engedélyt az említett vállalatnak.

### Iran Air

- (41) A 715/2008/EK rendeletnek megfelelően a tagállamok az Európai Unió repülőterein leszálló Iran Air légi járművek rendszeres földi ellenőrzésén keresztül továbbra is ellenőrizték, hogy a légi fuvarozó ténylegesen megfelel-e a vonatkozó biztonsági előírásoknak. 2009-ben Ausztria, Franciaország, Németország, Svédország, Olaszország és az Egyesült Királyság számolt be ilyen ellenőrzésekről. Az ellenőrzések eredményei azt mutatták, hogy az év folyamán jelentősen romlott a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés.
- (42) A Bizottság tájékoztatást kért az illetékes hatóságoktól és a vállalatától annak ellenőrzése céljából, hogy a feltárt hiányosságokat miként szüntetik meg. Az Iran Air légi fuvarozó 2010 februárjában cselekvési tervet nyújtott be, amelyben elismerték az előző cselekvési tervben szereplő hibákat, megállapították az okokat és különleges intézkedéseket rendeltek el az azonosított hiányosságok kezelésére.
- (43) Az Iran Air szabályozási felügyeletéért felelős illetékes iráni hatóság (CAO-IRI) által benyújtott információ azonban jelezte, hogy nem tudták igazolni, a SAFA program keretében végzett ellenőrzések során azonosított hiányosságok orvoslására szolgáló hatékony intézkedések végrehajtását. Ezen túlmenően a CAO-IRI nem tudta bizonyítani, hogy megfelelő intézkedéseket hozott az Iránban lajstromozott és a CAO-IRI által engedélyezett légi fuvarozók által üzemeltetett légi járművek magas baleseti rátájának javítása érdekében.
- (44) A CAO-IRI által 2010 februárjában benyújtott dokumentumok továbbá arról tanúskodnak, hogy az Iran Air érintő felügyeleti tevékenység a karbantartás és repülésellenőrzés területén hiányos, valamint nincs hatékony rendszer a jelentős biztonsági hiányosságok megszüntetésére. A CAO-IRI által a balesetekről és váratlan eseményekről benyújtott adatok továbbá az Iran Air légi járműveit érintő súlyos esetek jelentős számát jelezték a megelőző 11 hónapban, amelyeknek több mint fele a Fokker 100 típusú légi járművel volt kapcsolatos. A dokumentáció azonban nem szolgáltattott bizonyítékot arra nézve, hogy a CAO-IRI nyomkövetési tevékenységet folytatott volna.
- (45) 2010 márciusában a CAO-IRI tájékoztatást nyújtott be, melyben igazolta, hogy vizsgálatot végeztek az Iran Airnek a karbantartási követelményeknek való megfeleléséről, de a ténymegállapítások azt mutatták, hogy a motorellenőrzést és a légi fuvarozó minőségügyi rendszere teljesítményét illetően problémák tapasztalhatók.

<sup>(1)</sup> Az olasz polgári légiközlekedési hatóság (ENAC) 2010. február 5-én tájékoztatta a Midwest Airlinet az említett biztonsági hiányosságokról, amelyek aztán a repülési engedély visszavonásához vezettek.

(46) A repülésbiztonsági bizottság 2010. március 17-i ülésén a légi fuvarozó az előírások való megfelelés romlását, de ugyanakkor igazolta, hogy karbantartás-ellenőrzési központot és karbantartási felülvizsgálati tanácsot hoztak létre a légialkalmassági kérdések kezelésére, a vállalat összes részlegére vonatkozóan javították a biztonsági képzést, megerősítették a biztonság- és minőségbiztosítási osztály tevékenységét, és a vállalat részlegeiben biztonsági bizottságokat állítottak fel. Elkezdtek a vállalat felépítésének átfogó felülvizsgálatát is abból a célból, hogy fokozzák a vállalat biztonságos üzemeltetésre vonatkozó alkalmasságát. Az Iran Airt illetően 2010 februárjában elvégzett földi ellenőrzések eredményei határozott javulást mutatnak a légi fuvarozó teljesítményében.

(47) Figyelembe véve a SAFA-eredmények legutóbbi jelentős javulását, valamint hogy az Iran Air elismerte, hogy szükség van a javításra és azokat a lépéseket, melyeket az azonosított biztonsági hiányosságok kezelésére hoztak, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Fokker 100 típusú légi jármű baleseteinek magas száma miatt e légi járműveknek az Európai Unióba irányuló működtetését fel kell függeszteni. Az Iran Air flottájába tartozó más típusú légi járművek (a CAO/IRI 2010. március 10-i előterjesztése) –pl. Boeing 747, Airbus A300, A310 és A320 – működtetésének a jelenlegi szint (gyakoriság és rendeltetési helyek) fölé növelését mindaddig nem engedélyezik, amíg a Bizottság meg nem állapítja, hogy egyértelmű bizonyíték áll rendelkezésre arra vonatkozóan, hogy a feltárt biztonsági hiányosságokat hatékonyan orvosolták.

(48) Ezért a közös kritériumok alapján megállapításra került, hogy a légi fuvarozót fel kell venni a B. mellékletbe és az Európai Unióba irányuló működtetését csak akkor engedélyezik, ha működése a jelenleg használt légi járművekkel szigorúan a jelenlegi szintre (gyakoriság és rendeltetési helyek) korlátozódik. Továbbá a Fokker 100-flotának az Európai Unióba irányuló működtetése tilos.

(49) A Bizottság továbbra is szigorúan ellenőrzi az Iran Air teljesítményét. A tagállamok ellenőrizni fogják, hogy e légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó biztonsági követelményeknek, és e célból ezen légi fuvarozók légi járműveit előbbre sorolt, fokozott földi ellenőrzéseknek fogják alávetni a 351/2008/EK rendelet alapján. A Bizottság – a tagállamokkal és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséggel együttműködve – a repülésbiztonsági bizottság következő ülése előtt elvégzett helyszíni látogatás keretében kívánja ellenőrizni a CAO-IRI és az Iran Airt által bejelentett intézkedések kielégítő végrehajtását.

### Szudán légi fuvarozói

(50) A szudáni szabályozási felügyeletért felelős hatóság (SCAA) bebizonyította alkalmatlanságát a 2006 novemberében Szudánban elvégzett ICAO-USOAP-ellenőrzés során tett jelentős megállapítások kezelésére. Az SCAA 2008 márciusában arról értesítette a Bizottságot, hogy a működtetési, a légialkalmassági és személyzeti engedélyek területén tapasztalt minden nagyobb és jelentős hiányosságot kiküszöböltek vagy kezelnek. 2009 decemberében az SCAA arról értesítette a Bizottságot, hogy az USOAP-ellenőrzés során megállapított hiányosságok 70%-át az ICAO ajánlásainak megfelelően kijavították.

(51) Az SCAA által 2009 decemberében és 2010 márciusában a Bizottsághoz benyújtott információk ugyanakkor azt jelezték, hogy a hiányosságok jelentős részét nem orvosolták, vagy a hiányosságok kiküszöbölésére meghozott intézkedések nem voltak hatékonyak, különös tekintettel a szakképzett légi jármű-üzemeltetési ellenőrökre és annak biztosítására, hogy az üzemeltető rendelkezzen jóváhagyott képzési kézikönyvvel.

(52) Továbbá röviddel a Boeing 707 (lajstromszám: ST-AKW) halálos kimenetelű balesetét megelőzően az SCAA 2009 októberében az Azza Air Transportot érintő ellenőrzése megállapította, hogy a légi fuvarozó a képzés területén nem hajtott végre jelentős biztonsági intézkedéseket, amely egyúttal az ICAO-ellenőrzés során feltárt lényeges hiányosság volt. Az SCAA megerősítette, hogy az üzemeltetési engedélyt annak első, 1996-ban történt kiadása óta megújította.

(53) 2009. december 10-én az SCAA arról is tájékoztatta a Bizottságot, hogy az Air West Company Ltd üzemeltetési engedélyt visszaadta, ezért az Air West Company Ltd már nem a Szudáni Köztársaság bejegyzett üzemeltetési engedéllyel rendelkező fuvarozója. Következésképpen tekintettel arra, hogy az üzemeltető elveszítette üzemeltetési engedélyét és ebből adódóan működési engedélye sem tekinthető érvényesnek, ezért a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy az Air West Ltd többé nem minősül „légi fuvarozónak”.

(54) Az USOAP-ellenőrzést követő korrekciós intézkedésének végrehajtásában tapasztalható előrelépés hiányában, és mivel az SCAA elmulasztotta biztosítani a bejelentett korrekciós intézkedések hatékony végrehajtását, a közös kritériumok alapján megállapításra került, hogy az SCAA nem tudta igazolni, hogy a vonatkozó biztonsági követelményeket képes végrehajtani és betartatni, ennek következtében valamennyi, a Szudáni Köztársaságban engedélyezett légi fuvarozó működési tilalom tárgyát képezi és az A. mellékletbe sorolandó.

**Albánia légi fuvarozói**

- (55) Az Albanian Airlines MAK helyzetének 2009 novemberében történt vizsgálatát követően, valamint az 1144/2009/EK rendelet <sup>(1)</sup> rendelkezéseinek megfelelően az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséget felkérték, hogy Albániában átfogó szabványosítási vizsgálatot végezzen, melyre 2010 januárjában került sor. Ezen ellenőrzés 2010. március 7-én kiadott zárójelentése minden ellenőrzött területen komoly hiányosságokat tárt fel: 13 megfeleléségi problémát jelentettek a légialkalmasság területén, ebből 6 a biztonsággal kapcsolatos; 13 megfeleléségi problémát jelentettek a szakszolgálati engedélykés és az egészségügyi alkalmasság területén, ebből 3 a biztonsággal kapcsolatos; 9 megfeleléségi problémát jelentettek a légi üzemeltetés területén, melyek közül 6 a biztonsággal kapcsolatos. Továbbá a két üzemeltetési engedéllyel rendelkező egyikének üzemeltetési engedélyével kapcsolatban közvetlen biztonsági veszélyt tártak fel, amelyet a DGCA azonnali korrekciós intézkedéssel a látogatás alatt kiküszöbölt.
- (56) Albánia illetékes hatóságát (DGCA) felkérték, hogy tegyen jelentést a repülésbiztonsági bizottság ülésén, melyre 2010. március 18-án került sor.
- (57) A repülésbiztonsági bizottság tudomásul vette, hogy Albánia illetékes hatósága (DGCA) már benyújtott egy cselekvési tervet az EASA-nak. A DGCA-t felkérték, hogy gondoskodjon arról, hogy ez a cselekvési terv elfogadható legyen az EASA számára, és tegye meg a szükséges intézkedéseket a cselekvési terv hatékony végrehajtására, elsősorban az EASA által azonosított hiányosságok megoldása érdekében, amelyek késedelmes kijavítása biztonsági aggályokat eredményezne.
- (58) Tekintettel az albániai biztonsági hiányosságok sürgős orvoslásának szükségességére és a DGCA átfogó és hatékony intézkedéseinek hiányára, a Bizottság kénytelen lesz gyakorolni az Európai Közösség és tagállamai, az Albán Köztársaság, Bosznia és Hercegovina, Bulgária, Horvátország, Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság, az Izlandi Köztársaság, a Montenegrói Köztársaság, a Norvég Királyság, Románia, a Szerb Köztársaság és az Egyesült Nemzetek Ideiglenes Koszovói Közigazgatási Missziója között európai közös légtér létrehozásáról szóló többoldali megállapodás (ECAA-megállapodás) értelmében fennálló kötelezettségeit a 2111/2005/EK rendelet intézkedéseinek sérelme nélkül.

**Angola légi fuvarozói***TAAG Angolan Airlines*

- (59) A TAAG Angolan Airlines Portugáliában kizárólag a Boeing 777-200 típusú, D2-TED, D2-TEE, D2-TEF

lajstromjelű, valamint négy, a Boeing B-737-700 típusú, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH és D2-TBJ lajstromjelű légi járművel és az 1144/2009/EK rendelet <sup>(2)</sup> (88) preambulumbekzdése szerinti feltételek mellett üzemeltethet járatokat. A Bizottság felkérte Angola illetékes hatóságát (INAVIC), hogy szolgáltatson információkat a TAAG Angolan Airlines légi fuvarozó felügyeletéről, különösen a Portugáliába irányuló járatok fokozott felügyeletéről és azok eredményeiről.

- (60) Az INAVIC arról tájékoztatta a repülésbiztonsági bizottságot, hogy fokozottan megerősítette a TAAG Angolan Airlines folyamatos felügyeletét. 2009-ben a légi fuvarozóra vonatkozóan 34 tervezett ellenőrzést végeztek el. Továbbá a légi fuvarozó minden, Európába irányuló repülése előtt rendszeres földi ellenőrzéseket végeztek.
- (61) A TAAG Angolan Airlines a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, hogy beszámolhasson aktuális helyzetéről, amelyre 2010. március 18-án került sor. A légi fuvarozó arról számolt be, hogy 2009 decemberében visszakapta IATA-tagságát, és átfogó tájékoztatást nyújtott a Bizottságnak, melyben igazolta Lisszabonba üzemeltetett járatainak magas biztonsági teljesítményét. Ez utóbbi alapján kérte, hogy megkapja az engedélyt járatok működtetésére Európa többi részére vonatkozóan is.
- (62) Portugália illetékes hatósága (INAC) benyújtotta értékelését a TAAG Angolan Airlines vonatkozásában attól az időszaktól kezdve elvégzett földi ellenőrzéseinek eredményeiről, hogy a légi fuvarozó újra üzemeltet járatokat Lisszabonba. Az INAC jelentése szerint mintegy 200 ilyen ellenőrzést végeztek, amióta a TAAG 2009. augusztus 1-jétől újra üzemelteti járatait. Az INAC megerősítette, hogy ezek nem vetettek fel biztonsági aggályokat, és hogy az INAC teljes mértékben elégedett a TAAG Angolan Airlines Lisszabonba és Lisszabonból működtetett járataival, és módjában áll javasolni működésének kiterjesztését Európa többi részére is.
- (63) A légi fuvarozó azt is bejelentette, hogy beruház Boeing B737-200-as flottája felszerelésének korszerűsítésébe annak érdekében, hogy azt a nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelően EGPWS, ELT406 és RVSM felszereltséggel, hajózószemélyzeti fülkeajtóval, digitális fedélzeti adatrögzítővel és digitális fedélzeti időjárási radarberendezéssel lássa el, azonban ez még folyamatban van, még nem fejezték be a teljes flottára vonatkozóan. A légi fuvarozó azt is jelentette, hogy különös tekintettel annak alacsony megbízhatóságú működésére, szándékában áll kivonni a forgalomból a Boeing B747-300 típusú légi járművet.

<sup>(1)</sup> A 2009. november 26-i 1144/2009/EK rendelet 10–16. preambulumbekzdése, HL L 312., 2009.11.27., 17. o.

<sup>(2)</sup> HL L 312., 2009.11.27., 24. o.

(64) Következésképpen a közös kritériumok alapján és figyelembe véve a (62) bekezdés ajánlását, valamint az e légi fuvarozó légi járműveit érintő földi ellenőrzések pozitív eredményeit, megállapításra került, hogy a TAAG légi fuvarozót továbbra is a B. mellékletben kell tartani a három, Boeing B777 típusú, D2-TED, D2-TEE és D2-TEF lajstromjelű légi járművel és a négy, Boeing B737-700 típusú, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH és D2-TBJ lajstromjelű légi járművel, valamint hogy e légi járművek működtetésének Lisszabonra való korlátozását fel kell oldani. E légi fuvarozó Európai Unióba irányuló működését azonban megfelelően ellenőrizni kell abból a szempontból, hogy az ténylegesen megfelel-e a vonatkozó biztonsági követelményeknek, és e célból e légi fuvarozó légi járműveit előbbre sorolt földi ellenőrzéseknek fogják alávetni a 351/2008/EK rendelet alapján.

*Angola légi fuvarozóinak általános biztonsági felügyelete*

(65) Az INAVIC arról számolt be, hogy az EU legutóbbi biztonsági értékelést végző, 2009 júniusi látogatása után még fennálló problémák megoldása terén további előrelépést ért el. Az INAVIC az ICAO-szabványok legutóbbi módosításaira tekintettel naprakésszé tette az angolai repülésbiztonsági előírásokat, megerősítette felügyeleti programját és felvett két további képzett légi jármű-üzemeltetési ellenőrt.

(66) Az INAVIC továbbá az angolai légi fuvarozók újbóli engedélyezése terén elért előrehaladásról is beszámolt. A folyamatnak a tervek szerint 2010 végéig le kell zárulnia. Az INAVIC jelezte, hogy ettől az időponttól kezdve minden olyan légi fuvarozónak be kell szüntetnie működését, amelyet nem engedélyeztek újból az angolai repülésbiztonsági előírásoknak megfelelően. A TAAG Angolan Airlines légi fuvarozón kívül azonban más fuvarozó egyelőre nem kapott új engedélyt.

(67) Az INAVIC beszámolt arról, hogy az engedély újbóli kiadására irányuló eljárás során a bizonyos légi fuvarozókra vonatkozó felügyeleti tevékenységek biztonsági aggályokat és a hatályban lévő biztonsági előírások be nem tartását tárták fel, mely ahhoz vezetett, hogy az INAVIC megfelelő végrehajtási intézkedéseket hozott. Következésképpen az Air Gemini üzemeltetési engedélyét 2009 decemberében, a PHA és a SAL üzemeltetési engedélyét pedig 2010 februárjában visszavonták. A Giraglobo, a Mavewa és az Airnave üzemeltetési engedélyét 2010 februárjában felfüggesztették. Az INAVIC azonban az említett engedélyek visszavonására vonatkozó bizonyítékot elmulasztotta benyújtani.

(68) A Bizottság arra ösztönzi az INAVIC-ot, hogy következetesen folytassa az angolai légi fuvarozók újbóli engedélyezését, és kellően vegye figyelembe az ennek során azonosított potenciális biztonsági problémákat. A közös kritériumok alapján megállapításra került, hogy az INAVIC szabályozási felelőssége alá tartozó egyéb légi fuvarozóknak – Aerojet, Air26, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira

Globo, Heliang, Helimalongo, Mavewa, Rui & Conceicao, Servisair és Sonair, valamint Air Gemini, PHA, SAL – az A. mellékletben kell maradniuk.

**Az Orosz Föderáció légi fuvarozói**

(69) Az Orosz Föderáció illetékes hatóságai 2010. február 19-én arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy módosították azt a 2008. április 25-i határozatukat, amellyel 13 orosz légi fuvarozó üzemeltetési engedélyében szereplő különböző légi járműveket kizárták az Európai Unióba irányuló üzemeltetésből. A szóban forgó légi járművek az ICAO-előírások értelmében nem voltak a nemzetközi járatok üzemeltetéséhez megfelelően felszerelve (nem rendelkeztek TAWS/E-GPWS berendezésekkel), és/vagy légialkalmassági bizonyítványuk lejárt és/vagy azok megújítására nem került sor.

(70) Az új határozat értelmében a következő légi járműveket kizárták az Európai Unióba irányuló, azon belüli és onnan történő közlekedésből:

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: Tupoljev TU-154M: RA-85672 és RA-85682.

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) Krasnoyarsky Airlines: A TU-154M típusú (RA-85682), korábban a Krasnoyarsky Airlines üzemeltetési engedélyében szereplő és 2009-ben onnan eltávolított 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.

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-85508 (a RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 és RA-85432 légi járműveket jelenleg pénzügyi okokból nem üzemeltetik).
- k) UTAir: Tupoljev TU-154M: 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-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) Jakovlev Jak-40: RA-87348 (jelenleg pénzügyi okokból nem üzemeltetik), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 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, a 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) Rosszija (STC Russia): Tupoljev TU-134: RA-65979, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 és RA-65555 lajstromjelű légi járműveket egy másik orosz fuvarozó üzemelteti. A TU-214: RA-64504 és RA-64505 lajstromjelű légi járműveket egy másik orosz fuvarozó üzemelteti; Az Iljusin IL-18: RA-75454 és RA-75464 lajstromjelű légi járműveket egy másik orosz fuvarozó üzemelteti; Jakovlev Jak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, és RA-88200 lajstromjelű légi járműveket egy másik orosz fuvarozó üzemelteti.

### Yemenia Yemen Airways

- (71) Az 1144/2009/EK rendelet alapján az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) és a tagállamok 2009 decemberében helyszíni ellenőrző látogatást tettek Jemenben a Yemenia biztonsági helyzetének ellenőrzése és annak értékelése céljából, hogy az ténylegesen megfelel-e a nemzetközi biztonsági előírásoknak, és hogy a CAMA képes-e Jemenben ellátni a polgári légi közlekedés biztonsági felügyeletét.
- (72) Az értékelő látogatás bizonyította, hogy a CAMA képes ellátni a Yemenia Yemen Airways hatékony felügyeletét, és így a fuvarozók, amelyeknek üzemeltetési engedélyt ad ki, képesek az ICAO-előírásoknak megfelelő biztonságos üzemeltetés fenntartására; továbbá hogy a Yemenia Yemen Airways működésének ellenőrzése és felügyelete megfelelő annak biztosításához, hogy működése összhangban legyen az üzemeltetési engedélyében foglalt követelményekkel.
- (73) Az értékelő látogatás eredményeire tekintettel e szakaszban további intézkedésre nincs szükség. A Bizottság továbbra is szigorúan ellenőrzi e légi fuvarozó teljesítményét és arra ösztönzi a jemeni hatóságokat, hogy folytassák a Yemenia Yemen Airways 626-os járata 2009. június 30-i balesetének vizsgálata keretében tett erőfeszítéseiket. A tagállamok 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.

### A Fülöp-szigeteki Köztársaság légi fuvarozói

- (74) Az ICAO által az egyetemes biztonságfelügyeleti ellenőrzés (USOAP) keretében 2009 októberében végzett vizsgálat eredményei, valamint az a tény, hogy az Amerikai Egyesült Államok illetékes hatóságai egyre alacsonyabb kategóriába sorolják a Fülöp-szigeteket, hitelesen bizonyították, hogy a Fülöp-szigeteken engedélyezett légi fuvarozók felügyeletéért felelős illetékes hatóságok nem képesek kielégítő mértékben a biztonsági hiányosságok kezelésére és nincs kielégítő bizonyíték a Fülöp-szigeteki Köztársaságban engedélyezett légi fuvarozók részéről az alkalmazandó ICAO biztonsági szabványoknak és ajánlott gyakorlatoknak való megfelelésre.
- (75) A Fülöp-szigetek 2009 októberében elvégzett USOAP-ellenőrzését követően az ICAO a Chicagói Egyezmény részes felének számító valamennyi államot értesítette arról, hogy a Fülöp-szigeteki Köztársaságban nyilvántartásba vett fuvarozók és légi járművek biztonsági felügyeletét érintő jelentős biztonsági hiányosságot tárt fel<sup>(1)</sup>, mely szerint a Fülöp-szigeteken 47 légi fuvarozó, beleértve a nemzetközi légi fuvarozókat is, olyan üzemeltetési engedéllyel működik, amelyeket időközben hatályukat veszített hatósági utasításoknak megfelelően bocsátottak ki. A Fülöp-szigetek illetékes hatóságai nem dolgoztak ki végrehajtási vagy átmeneti tervet a fennmaradó légi fuvarozóknak az említett hatósági utasítások helyébe lépő polgári légiközlekedésre vonatkozó szabályoknak megfelelő engedélyezésével kapcsolatban. A Fülöp-szigetek illetékes hatóságai továbbá már több mint egy éve nem végeztek ellenőrző vizsgálatokat a légi fuvarozókra vonatkozóan. A szóban forgó hatóságok által javasolt korrekciós intézkedési terveket az ICAO nem tartotta elfogadhatónak e továbbra is fennálló, súlyos biztonsági probléma megoldására.

(1) ICAO OPS/01. ténymegállapítás.



- (76) Az Egyesült Államok közlekedési minisztériumához tartozó Szövetségi Légiközlekedési Felügyelet (FAA) az IASA-programban továbbra is a 2. biztonsági kategóriába sorolja az országot annak jelzéséért, hogy a Fülöp-szigeteki Köztársaság nem tartja be az ICAO által meghatározott nemzetközi biztonsági előírásokat.
- (77) Az ICAO által közzétett súlyos biztonsági probléma arról tanúskodik, hogy a Fülöp-szigetek illetékes hatóságai által a Bizottságnak 2008. október 13-án beterjesztett korrekciós intézkedési tervet<sup>(1)</sup> – melyet 2009. március 31-ig kellett volna végrehajtaniuk – nem teljesítették és a Fülöp-szigetek illetékes hatóságai nem tudták időben végrehajtani az említett cselekvési tervet.
- (78) Tekintettel az ICAO által közzétett súlyos biztonsági problémára, a Bizottság konzultációt folytatott a Fülöp-szigetek illetékes hatóságaival, melynek során komoly aggodalmának adott hangot az ebben az államban engedélyezett légi fuvarozók műveleteinek biztonságát illetően, és felvilágosítást kért azokkal az intézkedésekkel kapcsolatban, amelyeket az állam illetékes hatóságai az azonosított biztonsági hiányosságok felszámolására hoztak.
- (79) A Fülöp-szigetek illetékes hatósága (CAAP) 2010. január és március között dokumentumokat nyújtott be, de elmulasztotta rendelkezésre bocsátani az összes kért információt és különösen annak igazolását, hogy a biztonsági hiányosságokat megfelelően kezelték.
- (80) A CAAP-ot a repülésbiztonsági bizottság 2010. március 18-án hallgatta meg, és az megerősítette, hogy 20 légi fuvarozó újraengedélyezéséig vagy legkésőbb 2010. december 1-ig továbbra is időközben hatályukat veszített hatósági utasításoknak megfelelően kiállított üzemeltetési engedéllyel működik. Ezek a légi fuvarozók a következők: Aerowurks Aerial Spraying Services, Airtrack Agricultural Corp., Asia Aircraft Overseas, Philippines Inc., Aviation Technology Innovators Inc., Bendice Transport Management Inc., Canadian Helicopter Philippines Inc., CM Aero, Cyclone Airways, INAEC Aviation Corp., Macro Asia Air Taxi Services, Omni Aviation, Corp., Philippine Agricultural Aviation Corp., Royal Air Charter Services Inc., Royal Star Aviation Inc., Southstar Aviation Company, Subic International Air Charter Inc., Subic Seaplane Inc.. Továbbá megerősítették, hogy e légi fuvarozók jelentős része időleges mentességről szóló előírások alapján lejárt üzemeltetési engedéllyel továbbra is üzemel. A Pacific East Asia Cargo Airlines Inc. légi fuvarozó továbbra is részt vesz a nemzetközi teherszállításban a Boeing B727 típusú nagy légi járművel, noha az időközben hatályukat veszített hatósági utasításoknak megfelelően 2008. március 31-én kiállított üzemeltetési engedélye – egy 2009. december 16-án kiállított, legfeljebb 90 napra szóló, 2010. március 16-án hatályát veszítő mentességi kedvezmény alapján – 2009. március 30-án lejárt. A CAAP nem tudta igazolni, hogy az említett üzemeltető 2010. március 18-án valóban beszüntette-e működését.
- (81) A CAAP jelentése alapján a következő kilenc üzemeltetési engedély lejárt, illetve nem újították meg: Beacon, Coroprate Air, Frontier Aviation Corp., Mora Air Service Inc., Pacific Airways Corp., Pacific Alliance Corp., Topflite Airways Inc., World Aviation Corp. és Yakota Aviation Corp. Azonban elmulasztott bizonyítékot szolgáltatni arról, hogy e légi fuvarozók üzemeltetési engedélyét visszavonta, következésképpen az említett fuvarozók már nem léteznek.
- (82) A CAAP jelezte, hogy 2009 elején engedély újbóli kiadására irányuló eljárást indított, és hogy a 2008-ban életbe lépett polgári légiközlekedésre vonatkozó szabályoknak megfelelően 21 légi fuvarozót már újra engedélyeztek. Ezek a légi fuvarozók a következők: Air Philippines Corp., Aviatour's Fly'n Inc., Cebu Pacific Air, Chemtrad Aviation Corp., Far East Aviation Services, F.F. Cruz & Company Inc., Huma Corp., Interisland Airlines Inc., Island Aviation, Lion Air Inc., Mindanao Rainbow Agricultural Development Services, Misibis Aviation and Development Corp., Philippine Airlines, South East Asian Airlines Inc., Spirit of Manila Airlines Corp., TransGlobal Airways Corp., WCC Aviation Company, Zenith Air Inc., Zest Airways Inc. A CAAP azonban elmulasztotta igazolni az említett, az engedély újbóli kiadására irányuló eljárás megbízhatóságát. A CAAP nem tudta rendelkezésre bocsátani az összes említett fuvarozó teljes engedélyét, mivel a bemutatott üzemeltetési engedélyek alapján a következő újraengedélyezett fuvarozók számát és lajstromjelét nem lehetett azonosítani: Zest Airways Inc., Lion Air, Inc., Aviatour's Fly'n Inc., Misibis Aviation és Development Corp. A CAAP elmulasztott továbbá benyújtani az újraengedélyezést megelőző vizsgálatot vagy annak bizonyítékát, hogy az újraengedélyezés előtt elvégezték a fuvarozók működésének és karbantartásának kielégítő vizsgálatát annak érdekében, hogy igazolják a jóváhagyott kézikönyvek hatékony végrehajtását és e fuvarozók működésének és karbantartásának az alkalmazandó biztonsági előírásoknak való megfelelését. A CAAP továbbá nem tudta bizonyítani, hogy az újraengedélyezett fuvarozókat megfelelő engedélyezés utáni felügyelet alá vetik, mivel a légialkalmasságra és az engedélyezésre vonatkozó 2010-es felügyeleti terveikben nem szerepel a tervezett tevékenységek időpontja.
- (83) A Philippine Airlines a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, amelyre 2010. március 18-án került sor. A légi fuvarozó bemutatta tevékenységét és az üzemeltetési engedélyének 2009. október 9-i kiállítását megelőző újraengedélyezési folyamatot, amely megállapította, hogy megfelel a 2008-ban hatályba lépett polgári légiközlekedésre vonatkozó szabályoknak. A fuvarozó bemutatta az újraengedélyezést megelőzően elvégzett ellenőrzéseket és megerősítette, hogy azok középpontjában az új kézikönyvek és folyamatok felülvizsgálata és

<sup>(1)</sup> A 2008. november 14-i 1131/2008/EK rendelet 16. preambulumbekézése, HL L 306., 2008.11.15., 49. o.

jóváhagyása állt. A fuvarozó jelezte azt is, hogy az újraengedélyezés előtt a CAAP nem végezte el átfogó helyszíni vizsgálatát és azt is, hogy működését a CAAP nem vizsgálta, mely vizsgálatra később fog sor kerülni. A Philippines Airlines kijelentette, hogy nem üzemeltet járatokat az EU-ba és jelezte, hogy a Fülöp-szigeteknek az USA Szövetségi Légügyi Hatósága (FAA) általi alacsonyabb kategóriába sorolását követően az Egyesült Államokba irányuló működése korlátozás alá esik, és hogy a légi fuvarozó számára nem engedélyezett sem további járatok működtetése, sem az, hogy a jelenleg működő járatain más légi járműveket használjon.

(84) A Cebu Pacific Airlines a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, amelyre 2010. március 18-án került sor. A légi fuvarozó bemutatta tevékenységét és az üzembentartási engedélyének 2009. november 25-i kiállítását megelőző újraengedélyezési folyamatot, amely megállapította, hogy megfelel a 2008-ban hatályba lépett polgári légiközlekedésre vonatkozó szabályoknak. A fuvarozó bemutatta az újraengedélyezést megelőzően elvégzett ellenőrzéseket és megerősítette, hogy a kapott engedély magában foglalja a veszélyes anyagok szállításának újbóli jóváhagyását, noha ezt a témát a CAAP nem vizsgálta meg. A fuvarozó azonban kijelentette, hogy önkéntes alapon nem él ezzel a jóváhagyással. A Cebu Pacific kijelentette, hogy a Fülöp-szigeteknek az USA Szövetségi Légügyi Hatósága (FAA) általi alacsonyabb kategóriába sorolását követően nem működtethet járatokat az Egyesült Államokba. A fuvarozó továbbá jelezte, hogy nem áll szándékában járatokat működtetni az EU-ba.

(85) A Bizottság elismeri a két légi fuvarozó által a biztonságos működés érdekében elkezdett legutóbbi erőfeszítéseket és méltányolja azt is, hogy a biztonság javítása érdekében belső intézkedéseket hoztak. A Bizottság kész a tagállamok és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség részvételével látogatást tenni ezeknél a fuvarozóknál, hogy ellenőrizze a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelésüket.

(86) A Bizottság elismeri a Fülöp-szigeteki Köztársaság polgári repülés rendszerének megreformálása érdekében az illetékes hatóságok által elindított legutóbbi erőfeszítéseket, valamint az FAA és az ICAO jelentéseiben szereplő biztonsági hiányosságok kiküszöbölése érdekében tett lépéseket. A közös kritériumok alapján és az ICAO által felfedett súlyos biztonsági problémák kiküszöbölését célzó megfelelő korrekciós intézkedések tényleges végrehajtásáig azonban a Bizottság úgy ítéli meg, hogy Fülöp-szigeteki Köztársaság illetékes hatósága jelenleg nem képes a szabályozási felügyelete alá tartozó valamennyi

légi fuvarozó tekintetében végrehajtani és betartatni a vonatkozó biztonsági előírásokat. Ezért az összes, a Fülöp-szigeteken bejegyzett légi fuvarozóra működési tilalom vonatkozik és azokat fel kell venni az A. mellékletbe.

(87) A Bizottság azonban úgy ítéli meg, hogy a CAAP vezetésében történt legújabb változások, valamint az új vezetés azonnali konkrét intézkedései, beleértve 23 képzett ellenőr felvételét és az ICAO jelentős technikai segítségnyújtásának igénybevételét, bizonyítja a Fülöp-szigeteki Köztársaság hajlandóságát, hogy az FAA és az ICAO által azonosított biztonsági hiányosságokat gyorsan kezelje és lehetővé tegye e hiányosságok sikeres megszüntetését. A Bizottság az üzemeltetők biztonsági teljesítményére kiterjedő értékelő látogatás révén kész támogatni a Fülöp-szigetek abbéli erőfeszítéseit, hogy kiküszöböljék az azonosított komoly biztonsági hiányosságokat.

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

(88) A Bizottság kifejezett kérése ellenére mindeddig nem érkezett a megfelelő korrekciós intézkedések teljes körű végrehajtására vonatkozó bizonyíték a 2009. november 26-án frissített közösségi listán szereplő más légi fuvarozók vagy e légi fuvarozók szabályozási felügyeletéért felelős hatóságok részéről. Ezért a közös kritériumok alapján megállapításra került, hogy e légi fuvarozók továbbra is vagy működési tilalom tárgyát képezik (A. melléklet), vagy működési korlátozások alá tartoznak (B. melléklet).

(89) 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*

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, 2006. március 30-án.

*a Bizottság részéről,  
az elnök nevében,  
Siim KALLAS  
alelnöke*

---

## A MELLÉKLET

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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganisztán
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Kambodzsai Királyság
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	ismeretlen	VRB	Ruandai Köztársaság
<b>A szabályozási felügyeletért Angolában felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, a B. mellékletbe felvett TAAG Angola Airlines kivételével, beleértve a következőket:</b>			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

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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársasággkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
<b>A szabályozási felügyeletért Beninben felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>		—	Benini Köztársaság
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	ismeretlen	Benini Köztársaság
AFRICA AIRWAYS	ismeretlen	AFF	Benini Köztársaság
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	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.	LTL	Benini Köztársaság
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Benini Köztársaság
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Benini Köztársaság
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Benini Köztársaság
<b>A szabályozási felügyeletért a Kongói Köztársaságban felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>			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
<b>A szabályozási felügyeletért a Kongói Demokratikus Köztársaságban (KDK) felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>		—	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)
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)

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
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)
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 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)
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 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
<b>A szabályozási felügyeletért Dzsibuti-ban felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>			Dzsibuti
DAALLO AIRLINES	ismeretlen	DAO	Dzsibuti
<b>A szabályozási felügyeletért Egyenlítői-Guineában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>			Egyenlítői Guinea
CRONOS AIRLINES	ismeretlen	ismeretlen	Egyenlítői Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	ismeretlen	CEL	Egyenlítői Guinea
EGAMS	ismeretlen	EGM	Egyenlítői Guinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Egyenlítői Guinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n/a	Egyenlítői Guinea
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Egyenlítői Guinea
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Egyenlítői Guinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	ismeretlen	ismeretlen	Egyenlítői Guinea
UTAGE – UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Egyenlítői Guinea
<b>A szabályozási felügyeletért Indonéziában felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó a Garuda Indonesia, az Airfast Indonesia, a Mandala Airlines, és az Ekspres Transportasi Antarbenua kivételével, beleértve a következőket:</b>			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	DRZ	Indonéz Köztársaság
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	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
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
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
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
MEGANTARA	121-025	MKE	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	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



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
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
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonéz Köztársaság
<b>A szabályozási felügyeletért Kazahsztánban felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, a B. mellékletbe felvett Air Astana kivételével, beleértve a következőket:</b>			Kazah Köztársaság
AERO AIR COMPANYY	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
AEROPRAKT KZ	ismeretlen	APK	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	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
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

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
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	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
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Kazah Köztársaság
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	ismeretlen	KZE	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
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	ismeretlen	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
NAVIGATOR	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	ismeretlen	KOV	Kazah Köztársaság
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
PRIME AVIATION	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
SALEM AIRCOMPANY	ismeretlen	KKS	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
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
SKYSERVICE	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
TYAN SHAN	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Kazah Köztársaság
ZHETYSU AIRCOMPANY	ismeretlen	JTU	Kazah Köztársaság
ZHERSU AVIA	ismeretlen	RZU	Kazah Köztársaság
ZHEZKAZGANAIR	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
<b>A szabályozási felügyeletért a Kirgiz Köztársaságban felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>			Kirgiz Köztársaság
AIR MANAS	17	MBB	Kirgiz Köztársaság
ASIAN AIR	ismeretlen	AAZ	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	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
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

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
TENIR AIRLINES	26	TEB	Kirgiz Köztársaság
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgiz Köztársaság
VALOR AIR	07	VAC	Kirgiz Köztársaság
<b>A szabályozási felügyeletért Libériában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó</b>		—	Libéria
<b>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:</b>			Gaboni Köztársaság
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	AGB	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
<b>A Fülöp-szigetek szabályozási felügyeletért felelős hatósága által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>			Fülöp-szigeteki Köztársaság
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	4AN2008003	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AIR WOLF AVIATION INC:	200911	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	4AN2005003	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

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
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
CEBU PACIFIC AIR	2009002	ismeretlen	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	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
INTERISLAND AIRLINES, INC.	2010023	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
LION AIR, INCORPORATED	2009019	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	4AN9800035	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.	4AN2002002	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	ismeretlen	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	ismeretlen	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	4AN2003003	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ROYAL STAR AVIATION, INC.	4AN9800029	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	ismeretlen	Fülöp-szigeteki 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 légitársaságg kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	ismeretlen	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	ismeretlen	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	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
<b>A szabályozási felügyeletért São Tomé és Príncipeben felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>	—	—	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
<b>A szabályozási felügyeletért Sierra Leonében felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	ismeretlen	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	ismeretlen	DTY	Sierra Leone

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
HEAVYLIFT CARGO	ismeretlen	ismeretlen	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	ismeretlen	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	ismeretlen	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	ismeretlen	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	ismeretlen	ismeretlen	Sierra Leone
<b>A szabályozási felügyeletért Szudánban felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó</b>			Szudáni Köztársaság
SUDAN AIRWAYS	ismeretlen		Szudáni Köztársaság
SUN AIR COMPANY	ismeretlen		Szudáni Köztársaság
MARSLAND COMPANY	ismeretlen		Szudáni Köztársaság
ATTICO AIRLINES	ismeretlen		Szudáni Köztársaság
FOURTY EIGHT AVIATION	ismeretlen		Szudáni Köztársaság
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	ismeretlen		Szudáni Köztársaság
ALMAJARA AVIATION	ismeretlen		Szudáni Köztársaság
BADER AIRLINES	ismeretlen		Szudáni Köztársaság
ALFA AIRLINES	ismeretlen		Szudáni Köztársaság
AZZA TRANSPORT COMPANY	ismeretlen		Szudáni Köztársaság
GREEN FLAG AVIATION	ismeretlen		Szudáni Köztársaság
ALMAJAL AVIATION SERVICE	ismeretlen		Szudáni Köztársaság
<b>A szabályozási felügyeletért Sváziföldön felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>	—	—	Sváziföld
SWAZILAND AIRLINK	ismeretlen	SZL	Sváziföld
<b>A szabályozási felügyeletért Zambiában felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

## B. MELLÉKLET

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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben-tartási engedély (AOC) száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam	A korlátozás alá eső légi jármű típusa	A légi jármű típusa Lajstromjel és – ha ismert – gyártási sorszám	Lajstromozó ország
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01		KNDK	A teljes flotta, kivéve: 1 Tu 204 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: P-632, P-633	KNDK
AFRIJET <sup>(1)</sup>	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 <sup>(2)</sup>	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)
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 (851336)	Comore-szigetek
GABON AIRLINES <sup>(3)</sup>	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
IRAN AIR <sup>(4)</sup>	FS100	IRA	Iráni Iszlám Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 14 A300 típusú légi jármű, 4 A310 típusú légi jármű, 9 B747 típusú légi jármű, 1 B737 típusú légi jármű, 6 A320 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBZ EP-ICE EP-ICF	Iráni Iszlám Köztársaság

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



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 légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam	A korlátozás alá eső légi jármű típusa	A légi jármű típusa Lajstromjel és – ha ismert – gyártási sorszám	Lajstromozó ország
					EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-IAA EP-IAB EP-IBC EP-IBD EP-IAG EP-IAH EP-IAI EP-IAM EP-ICD EP-AGA EP-IEA EP-IEB EP-IED EP-IEE EP-IEF EP-IEG	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gaboni Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 1 Chal-lenger típusú légi jármű; CL601 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 légi jármű; 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: egy MD-83 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: UR-CFF	Ukrajna

(<sup>1</sup>) Az Afrijet az Európai Közösségen belüli jelenlegi működéséhez csak a külön megnevezett légi járműveket veheti igénybe.

(<sup>2</sup>) Az Air Astana az Európai Közösségen belüli jelenlegi működéséhez csak a külön megnevezett légi járműveket veheti igénybe.

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

(<sup>4</sup>) Az Iran Air az Európai Unióba az e rendelet (48) és (49) preambulumbekzdésében említett feltételek betartása mellett üzemeltethet egyes meghatározott légi járműveket.