A BIZOTTSÁG 590/2010/EU RENDELETE

(2010. július 5.)

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 létrehozta az Európai Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 2111/2005/EK rendelet [2] II. fejezetében említett közösségi listáját.

(2) A 2111/2005/EK rendelet 4. cikkének (3) bekezdésével összhangban bizonyos tagállamok a közösségi lista frissítésének összefüggésében fontos információkat bocsátottak a Bizottság rendelkezésére. Harmadik országok is fontos tájékoztatást nyújtottak. Ennek alapján kívánatos a közösségi lista naprakésszé 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 a rájuk vonatkozó, Európai Unión belüli működési tilalom elrendeléséről vagy a közösségi listán szereplő valamely légi fuvarozó tekintetében elrendelt működési tilalom módosításáról szóló döntés alapjául szolgálnak.

(4) A Bizottság lehetőséget biztosított az érintett légi fuvarozóknak, hogy betekintést nyerjenek a tagállamok által átadott dokumentumokba, hogy írásos megjegyzéseket nyújtsanak be, és hogy 10 munkanapon belül szóbeli beszámolót tartsanak a Bizottságnak és a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló, 1991. december 16-i 3922/91/EGK tanácsi rendelettel [3] létrehozott repülésbiztonsági bizottságnak.

(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 projektekről. Értesült a polgári légiközlekedési hatóságok adminisztratív és technikai képességének javítását célzó további technikai segítségnyújtás és együttműködés iránti kérelmekről; mindez az alkalmazandó nemzetközi előírásoknak való esetleges meg nem felelés kiküszöbölését szolgálná.

(7) A repülésbiztonsági bizottságot az EASA és a tagállamok azokról a jogérvényesítési intézkedésekről is tájékoztatták, amelyek azt szolgálják, hogy az Európai Unióban lajstromozott és harmadik országok polgári légiközlekedési hatóságainak engedélyével rendelkező légi fuvarozók által üzemeltetett légi járművek folyamatos légialkalmassága és karbantartása biztosítva legyen.

(8) A 474/2006/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.

Az Európai Unió légi fuvarozói

(9) Az egyes európai uniós légi fuvarozók légi járművein végzett SAFA földi ellenőrzések, valamint az említett légi fuvarozók nemzeti légiközlekedési hatóságai által bizonyos területeken folytatott vizsgálatok és ellenőrzések eredményei alapján néhány tagállam jogérvényesítési intézkedéseket hozott. Ezek a tagállamok a Bizottságot és a repülésbiztonsági bizottságot az alábbi intézkedésekről tájékoztatták: az Egyesült Királyság illetékes hatóságai 2010. április 6-án visszavonták a Trans Euro Air Limited légi fuvarozó üzembentartási engedélyét, és 2010. április 12-én felfüggesztették az MK Airlines üzembentartási engedélyét; Spanyolország illetékes hatóságai 2010. június 9-én felfüggesztették a Baleares Link Express légi fuvarozó üzembentartási engedélyét és működési engedélyét; Szlovákia illetékes hatóságai 2009. december 11-én visszavonták a Seagle Air légi fuvarozó működési engedélyét, 2010 május 3-án pedig az Air Slovakia működési engedélyét.

[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.

Air Algérie

(10) Az Air Algérie által 2009 januárja óta az EU viszonylatában üzemeltetett légi járműveken végzett SAFA-vizsgálatok eredményeinek elemzése alapján a Bizottság 2009. december 7-én és 2010. február 5-én egyeztetést kezdeményezett Algéria illetékes hatóságaival az áru fedélzeti biztonságát, a légi járművek légialkalmasságát és műveleteit, valamint a repülőszemélyzet engedélyeit érintően megállapított problémák elhárítása céljából.

(11) 2010. március 15-én kelt válaszukban Algéria illetékes hatóságai tájékoztatást nyújtottak a földi ellenőrzések során feltárt meg nem felelések kezelése érdekében hozott intézkedésekről.

(12) A Bizottság 2010. május 6-án további tájékoztatást kért. Az illetékes hatóságok 2010. május 27-én további tájékoztatással szolgáltak. Az Algéria illetékes hatóságai, a légi fuvarozó, Franciaország illetékes hatóságai és az EASA részvételével tartott 2010. június 9-i találkozót követően Algéria illetékes hatóságai kötelezettséget vállaltak arra, hogy a repülésbiztonsági bizottság ülését megelőzően kiegészítő információkat bocsátanak rendelkezésre, beleértve a szóban forgó hatóságoknak az Air Algérie vonatkozásában elvégzett felügyeleti tevékenységeinek jegyzékét is. Az információkat 2010. június 18-án megküldték. Az említett hatóságok vállalták azt is, hogy hamarosan megküldik a részletes korrekciós intézkedési tervet az ellenőrzés folyamatának és lezárásának menetrendjével együtt. Ezzel párhuzamosan a légi fuvarozó kérésére Franciaország illetékes hatóságai az EU SAFA-programja keretében figyelemfelhívó kampányt és tanfolyamokat indítanak.

(13) A légi fuvarozó biztonsági teljesítményének folyamatos nyomon követése érdekében a Bizottság felkérte Algéria illetékes hatóságait, hogy nyújtsák be a folyamatos légialkalmasság, a karbantartás és az üzemeltetés területén az Air Algérie vonatkozásában végzett felügyeleti tevékenységükről – köztük a benyújtandó korrekciós intézkedési terv végrehajtásának ellenőrzéséről – szóló havi jelentéseket is. A Bizottság támogatja Algéria illetékes hatóságait az alkalmazandó biztonsági előírások betartatását célzó erőfeszítéseikben.

(14) Eközben a tagállamoknak ellenőrizniük kell a releváns biztonsági előírások betartásának hatékonyságát oly módon, hogy a légi fuvarozó légi járműveit a 351/2008/EK rendelet értelmében kiemelt földi ellenőrzéseknek vetik alá, biztosítva ezzel az Air Algérie tekintetében végzett ellenőrzések számának megnövekedését annak érdekében, hogy a repülésbiztonsági bizottság 2010 novemberében tartandó következő üléséig elegendő tényanyag gyűljön össze az eset újraértékeléséhez.

Air Bangladesh

(15) A Bizottság tájékoztatta a repülésbiztonsági bizottságot a 2009. májusában lezárult ICAO USOAP-auditot követően az EASA által a Bangladesi Népi Köztársaságban teljesített technikai segítségnyújtási misszió eredményeiről. Az ICAO USOAP-audit jelentős biztonsági hiányosságokat tárt fel a légi járművek üzemeltetése, valamint a bangladesi polgári légiközlekedési hatóság (CAAB) általi engedélyezése és felügyelete területén. A misszió során észlelték, hogy a CAAB egyértelmű erőfeszítéseket tett a korrekciós intézkedési terv teljes körű végrehajtására, és erős elkötelezettséget mutatott az ICAO-audit során feltárt biztonsági problémák megoldása iránt. A Bizottság üdvözli e biztató intézkedéseket, és továbbra is szorosan nyomon kívánja követni azt az előrehaladást, amelyet a CAAB a korrekciós intézkedési terv végrehajtása terén a jelenlegi hiányosságok – szükségtelen késedelem nélküli – kezelése érdekében tesz.

(16) A misszió során a CAAB arról tájékoztatta a küldöttséget, hogy a B747-269B típusú, S2-ADT lajstromjelű légi járművet törölték a bangladesi lajstromból, valamint hogy az Air Bangladesh üzemeltető megszűnt. Erről a tényről a CAAB 2010. május 16-án hivatalosan is értesítette a Bizottságot.

(17) Tekintettel a fentiekre, a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy a fenti légi fuvarozót törölni kell a B. mellékletből.

Blue Wing Airlines

(18) A tagállamok által elvégzett földi ellenőrzésekre vonatkozó jelentésekben szereplő újabb keletű sorozatos balesetek és hiányosságok hitelesen bizonyították, hogy a Suriname-ban engedélyezett Blue Wing Airlines légi fuvarozó esetében komoly hiányosságok állnak fenn.

(19) A Blue Wing Airlines részese volt a 2008. április 3-i balesetnek, amelyben tizenkilencen haltak meg, valamint a sérülésekkel járó 2009. október 15-i balesetnek; a legutóbbi, nyolc halálos áldozatot követelő baleset 2010. május 15-én történt. A szóban forgó légi fuvarozó elmúlt két év során bekövetkezett balesetei súlyos biztonsági aggályokat vetnek fel, miközben a légi fuvarozó képtelen volt levonni az előző balesetek tanulságait, hiszen még csak hivatalos balesetkivizsgálási jelentést sem adott ki.

(20) Ráadásul, amint azt a francia illetékes hatóságoknak a SAFA-program keretében végzett közelmúltbeli földi ellenőrzései [1] során feltárt hiányosságok hitelesen bizonyították, a Chicagói Egyezmény különös biztonsági előírásai tekintetében súlyos meg nem felelések tapasztalhatók.

[1] DGAC/F-2010-818.

(21) Franciaország illetékes hatóságai (DGAC) felkérték a suriname-i illetékes hatóságokat és a Blue Wing Airlines légi fuvarozót, hogy a légi fuvarozó működésére vonatkozóan adják meg a szükséges biztonsági garanciákat. Mivel sem a suriname-i hatóságok, sem a Blue Wing Airlines válasza nem tette lehetővé a balesetek és a földi ellenőrzések során feltárt hiányosságok alapvető okának megállapítását, illetve azok újbóli előfordulásának megelőzését, a DGAC rendkívüli intézkedések meghozataláról határozott, betiltva 2010. június 1-jei hatállyal a Blue Wing Airlines mindennemű tevékenységét Franciaország területén. A 473/2006/EK rendelet 6. cikkének megfelelően a DGAC haladéktalanul értesítette erről a Bizottságot.

(22) A Bizottság azonnal egyeztetéseket kezdeményezett Suriname illetékes hatóságaival és a Blue Wing Airlines légi fuvarozóval annak érdekében, hogy a repülésbiztonsági bizottság ülésén elfogadásra kerülhessen a Franciaország által hozott intézkedés Európai Unióra való kiterjesztésével kapcsolatos sürgős határozat. A Bizottság és a tagállamok 2010. június 25-én hallgatták meg a Blue Wing Airlines légi fuvarozót és a felügyeletét ellátó illetékes hatóságot. A suriname-i illetékes hatóságok és a Blue Wing Airlines válaszai nem tették lehetővé sem a balesetek, sem a földi ellenőrzések során feltárt hiányosságok alapvető okának megállapítását, illetve azok újbóli előfordulásának megelőzését.

(23) Tekintettel az EU-ban korábban már működési tilalom alá tartozó légi fuvarozó korábbi teljesítményére [1], [2], a légi fuvarozó gyakorlatában előforduló balesetek számára és súlyosságára, a feltárt biztonsági hiányosságokra és azok újbóli előfordulására, a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy a kérdéses légi fuvarozónak az EU viszonylatában történő további működése súlyos biztonsági kockázattal jár, mely nem szüntethető meg kielégítő módon a 2111/2005/EK rendelet 6. cikke szerinti tagállami intézkedések megtételével, ezért a Blue Wing Airlines légi fuvarozót fel kell venni az „A” mellékletbe.

Albánia légi fuvarozói

(24) Albánia illetékes hatóságainak a repülésbiztonsági bizottság 2010. márciusi ülésén tartott beszámolóját követően és a 273/2010/EK rendelet [3] rendelkezésinek értelmében a Bizottság az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) támogatásával tovább folytatta az intenzív konzultációt az albán illetékes hatóságokkal az Albániában 2010 januárjában végzett átfogó szabványosítási vizsgálatot követő előrehaladás figyelemmel kísérése érdekében. Az említett vizsgálat 2010. március 7-én kiadott zárójelentése minden ellenőrzött területen jelentős, haladéktalanul pótlandó hiányosságokat tárt fel.

(25) Az EASA tájékoztatása szerint a DGCA átfogó intézkedési tervet mutatott be, melyet 2010. április 29-én megfelelőnek találtak és elfogadtak. A terv 2011 végéig szakaszosan végrehajtandó javító intézkedéseket irányoz elő, köztük olyanokat, amelyek a biztonsági hiányosságok azonnali kezelését szolgálják.

(26) Ezen túlmenően Olaszország illetékes hatóságai – az albán illetékes hatóságokkal karöltve – átfogó együttműködési projekt megvalósítását tervezik, mely 2010 szeptemberében kezdődik, és célja a szóban forgó hatóságok támogatása műszaki és adminisztratív kapacitásaik kiépítése terén.

(27) Az albán hatóságok és az EASA – az olasz illetékes hatóságok bevonásával – 2010. május 28-án tartott egyeztetésükön megerősítették, hogy az intézkedési terv végrehajtása folyamatban van, és a tervezett ütemben zajlik. Az intézkedések első sorozata, mely a korábbiakhoz képest jelentős rendszerszintű változásokkal járt, már le is zárult: megalakult és 2010 májusában megkezdte működését a független albán polgári légiközlekedési hatóság (ACAA); az újonnan alapított szervezet visszavont minden, az ágazatban korábban engedélyezett eltérést, és világossá tette a vállalkozások számára, hogy amennyiben 2010 júniusáig nem felelnek meg a hatályos jogi előírásoknak, jogérvényesítési intézkedéseket foganatosít, például a már kiadott engedélyek felfüggesztését, korlátozását vagy visszavonását. A repülésbiztonsági bizottság felkérte az ACAA-t, hogy tegyen jelentést a légi fuvarozói engedélyek újbóli kiadásáról.

(28) A repülésbiztonsági bizottság 2010. június 21-én meghallgatta az ACAA-t, amely megerősítette, hogy a Belle Air és az Albanian Airlines 2010 júniusában az alkalmazandó biztonsági előírásokkal összhangban megfelelő új engedélyt kapott. Az ACAA továbbá jelezte, hogy a Star Airways üzembentartási engedélyét felfüggesztette. Ezen kívül az ACAA ígéretet tett arra, hogy újabb értesítésig tartózkodni fog további üzembentartási engedélyek kibocsátásától.

(29) Az ACAA-t felszólították, hogy tegye meg a szükséges intézkedéseket az EASA-val közösen meghatározott intézkedési terv hatékony és tervszerű végrehajtására, elsősorban az azonosított hiányosságok megoldása érdekében, amelyek késedelmes korrekciója biztonsági aggályokkal járna. Felkérték továbbá a kapacitásépítési folyamat felgyorsítására és az Albániában engedélyezett légi fuvarozók biztonsági felügyeletének az alkalmazandó biztonsági előírásokkal összhangban történő biztosítására, valamint a szükséges jogérvényesítési intézkedések megtételére.

(30) Az ACAA vállalta, hogy rendszeres időközönként jelentést tesz a korrekciós intézkedési terv végrehajtása terén elért haladásról. A Bizottság az EASA segítségével és a tagállamok támogatásával folytatni kívánja az ACAA által hozott intézkedések hatékonyságának és az Albániában engedélyezett légi fuvarozók biztonsági teljesítményének nyomon követését.

[1] A 2006. június 20-i 910/2006/EK rendelet (20)–(22) preambulumbekezdése, HL L 168., 2006.6.21., 17. o.

[2] A 2007. november 28-i 1400/2007/EK rendelet (7)–(8) preambulumbekezdése, HL L 311., 2007.11.29., 12. o.

[3] A 2010. március 30-i 273/2010/EK rendelet 55–58. preambulumbekezdése, HL L 84., 2010.3.31., 30. o.

A Kambodzsai Királyság légi fuvarozói

(31) Kambodzsa illetékes hatóságai (SSCA) tájékoztatást adtak az ICAO által az egyetemes biztonságfelügyeleti ellenőrző program keretében 2007-ben végzett audit során azonosított hiányosságok orvoslását szolgáló korrekciós intézkedési terv végrehajtása terén tett haladásról.

(32) Az ICAO által koordinált, 2009. október 26–29-i hitelesítési misszió (ICVM) megerősítette, hogy történt bizonyos előrelépés, ugyanis az ICAO-előírások hatékony végrehajtása tekintetében mért hiányossági arány a 2007-es 71 %-ról 2009 októberéig 58 %-ra csökkent. Ugyanakkor a misszió szükségesnek tartja valamennyi korrekciós intézkedés hatékony végrehajtásának folytatását, különösen az SSCA szervezeti kérdései és kapacitásbővítése terén.

(33) Az SSCA jelentette, hogy a többi, Kambodzsában engedélyezett légi fuvarozók üzembentartási engedélyét felfüggesztették vagy visszavonták. Többek között nem újították meg a Helicopter Cambodia 2009. október 15-én lejárt üzembentartási engedélyét; a Sokha Airlines üzembentartási engedélyét 2009. október 27-én visszavonták; az Angkor Airways és a PMT Air üzembentartási engedélyét 2010. április 21-én szintén visszavonták. Következésképpen az ICAO a Kambodzsai Királyságban engedélyezett légi fuvarozók tekintetében semmisnek tekinti a jelentős biztonsági hiányosságokkal kapcsolatos megállapítását ([1]).

(34) Az SSCA arról is tájékoztatott, hogy a Siem Reap International Airways, amelynek üzembentartási engedélyét felfüggesztették, 2009 januárjától újraengedélyezési eljárásban vesz részt. Az SSCA közölte, hogy a szóban forgó légi fuvarozónak további 4 hónapot biztosítottak az eljárás befejezéséhez, melynek elmulasztása esetén üzembentartási engedélyét visszavonják. Tekintettel a Siem Reap International Airways helyzetének bizonytalanságára, a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy ez a fuvarozó továbbra is az A. mellékletben marad.

(35) A Bizottság tudomásul veszi az SSCA által hozott jogérvényesítési intézkedéseket, valamint az ICAO által azonosított hiányosságok kezelését célzó korrekciós intézkedési terv végrehajtása terén tett előrelépést, és kész a Kambodzsai Királyság illetékes hatóságainak kapacitásépítését célzott technikai segítségnyújtás révén támogatni.

A Kongói Demokratikus Köztársaság légi fuvarozói

(36) A Kongói Demokratikus Köztársaságban engedélyezett valamennyi légi fuvarozó működési tilalom alá tartozik az EU-ban, és az A. mellékletben szerepel. A Bizottságot arról értesítették, hogy a Kongói Demokratikus Köztársaság illetékes hatóságai üzembentartási engedélyt adtak ki a Congo Express légi fuvarozó részére. A Bizottság konzultációt kezdeményezett a Kongói Demokratikus Köztársaság illetékes hatóságaival az említett értesülés megerősítését várva. A szóban forgó hatóságok azonban nem válaszoltak.

(37) Mivel nem áll rendelkezésre bizonyíték arról, hogy a Kongói Demokratikus Köztársaság illetékes hatóságainak kapacitása változott volna az ebben az államban engedélyezett légi fuvarozók felügyeletének – az alkalmazandó biztonsági előírásoknak megfelelő – biztosítása tekintetében, a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy a Congo Expresst fel kell venni az A. mellékletbe.

A Gaboni Köztársaság légi fuvarozói

(38) A Bizottság kérésére az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) 2010. január 11–15-én technikai segítségnyújtási missziót teljesített a Gaboni Köztársaságban. A látogatás nyomon, 2010. április 6-án kiadott jelentés megállapítja, hogy Gabon illetékes hatóságai (ANAC) az ICAO által az egyetemes biztonságfelügyeleti ellenőrző program keretében 2007 májusában elvégzett audit során azonosított hiányosságok elhárításán dolgoznak. Ugyanakkor a jelentés szükségesnek tartja az ANAC kapacitásépítésének – megfelelő költségvetési feltételek mellett történő – folytatását, további képesített ellenőrök felvételét és kiképzését, valamint a Gaboni Köztársaságban engedélyezett légi fuvarozók szigorú és folyamatos felügyeletének biztosítását. A jelentés tartalmaz egy, az ANAC közreműködésével összeállított útitervet is az ICAO-megállapítások kezeléséhez szükséges, hasznos korrekciós intézkedések részleteivel. Az útiterv szerint 2011 eleje előtt nem várható a szükséges intézkedések befejezése.

(39) Gabon illetékes hatóságai (ANAC) a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatásukat kérték a megtett előrelépés ismertetése céljából; erre 2010. június 21-én került sor. Az ANAC arról tájékoztatott, hogy jelenleg folyamatban van a jogalkotási keret felülvizsgálata; ennek során megreformálják a polgári légiközlekedési törvényt, melynek elfogadása 2010. december 31-ig várható; ezen kívül folyamatos kidolgozás alatt áll a 2011-ig fokozatosan hatályba lépő átfogó gaboni légiközlekedési szabályozás. Az ANAC beszámolt kapacitásépítésének további előrehaladásáról: újabb ellenőröket vett fel, melyek közül 7 hamarosan képesítést szerezhet. Ezen kívül az ANAC a légi fuvarozók felügyelete és az érvényes biztonsági előírások (RACAM) végrehajtása terén is előrelépésről számolt be; ennek bizonyítéka az SCD Aviation üzembentartási engedélyének 2009. október 16-i hatállyal történő felfüggesztése, az Air Service, a Gabon Airlines, a National Regional Transport és az SN2AG légi fuvarozókhoz intézett figyelmeztetések, valamint az Allegiance és Sky Gabon légi fuvarozók részére kiszabott bírságok. Az azonosított hiányosságok száma és egyes hiányosságok jellege arra utal, hogy – amennyiben a légi fuvarozók elmulasztják az alkalmazandó biztonsági előírások végrehajtását – további jogérvényesítési intézkedések szükségesek.

([1]) A 2008. november 14-i 1131/2008/EK rendelet (12) preambulumbekezdése, HL L 306., 2009.11.15., 48. o.

(40) A Gabonban engedélyezett Afrijet Business Services a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte a Falcon 900B típusú, TR-AFR lajstromjelű légi járműre kiszabott jelenlegi korlátozások feloldása céljából, és írásbeli beadványokat nyújtott be az ügyhöz kapcsolodóan. A szóban forgó légi fuvarozó biztosítékot adott arra nézve, hogy az említett légi járművet az alkalmazandó biztonsági előírások betartásával üzemelteti, amit az ANAC meg is erősített. Következésképpen a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy az Afrijet Business Services légi fuvarozónak a Falcon 900B típusú, TR-AFR lajstromjelű légi járművel végrehajtott műveletei tekintetében nem indokolt a korlátozás fenntartása, ezért ez a légi jármű a légi fuvarozó által az EU viszonylatában üzemeltetett többi, a B. mellékletben szereplő légi jármű közé sorolható.

(41) A Bizottsághoz mindeddig nem nyújtottak be a korrekciós intézkedések teljes körű végrehajtására vonatkozó bizonyítékot a közösségi listán szereplő légi fuvarozók vagy e légi fuvarozók szabályozási felügyeletéért felelős hatóságok részéről. Ezért a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy e légi fuvarozók továbbra is vagy működési tilalom (A. melléklet), vagy működési korlátozások alá tartoznak (B. melléklet).

(42) A Bizottság üdvözli az ICAO által azonosított hiányosságok kezelését célzó korrekciós intézkedési terv végrehajtása terén tett haladást, és – amint a jogalkotási keret elkészül – kész Gabon illetékes hatóságainak kapacitásépítését támogatni, ideértve a helyszínen végzett hitelesítési missziót is.

Az Indonéz Köztársaság légi fuvarozói

(43) Indonézia illetékes hatóságai (DGCA) jelentős előrelépésről számoltak be az ICAO által az egyetemes biztonságfelügyeleti ellenőrző program keretében 2007 februárjában elvégzett audit során azonosított problémák elhárítása terén. Az ICAO által koordinált, 2009. augusztusi hitelesítési misszió (ICVM) megerősítette, hogy jelentős előrelépés történt: az ICAO-előírások hatékony végrehajtása tekintetében vizsgált hiányossági arány 20%-ra csökkent. A DGCA 2010. március 19-én a korrekciós intézkedések lezárultáról tett jelentést az ICAO-nak.

(44) A DGCA beszámolt felügyeleti kapacitása növekedéséről, azaz a költségvetési lehetőségek 2009. és a 2010. évi bővüléséről, 25 további légijármű-üzemeltetési ellenőr és 8 utastér-biztonsági ellenőr felvételéről; mindez kiegészült az ICAO, valamint az ausztrál és a holland légiközlekedési hatóságok technikai segítségnyújtásával, amely révén lehetővé vált a polgári légiközlekedés-biztonsági jogszabályok (CASR) naprakésszé tétele, valamint további légi fuvarozók felügyeletének megerősítése.

(45) Indonézia illetékes hatóságai (DGCA) a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatásukat kérték az alábbi három légi fuvarozóra kiszabott jelenlegi korlátozások feloldása céljából: Indonesia Air Asia, Metro Batavia és Lion Air; a hatóságok 2010. június 22-én benyújtották a kapcsolódó dokumentumokat, illetve szóbeli beszámolót tartottak.

(46) Az Indonesia Air Asia, valamint a DGCA beszámolója megerősítette, hogy a szóban forgó légi fuvarozó engedélyét a CASR-rel összhangban 2009. szeptember 30-án újból kiadták, és a DGCA ellátja a légi fuvarozó megfelelő felügyeletét. A DGCA beszámolója megerősítette, hogy a légi fuvarozó teljes körűen betartja az alkalmazandó biztonsági előírásokat. Következésképpen a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy az Indonesia Air Asia légi fuvarozót törölni kell az A. mellékletből.

(47) A Metro Batavia, valamint a DGCA beszámolója megerősítette, hogy a szóban forgó légi fuvarozó engedélyét a CASR-rel összhangban 2009. szeptember 30-án újból kiadták, és a DGCA ellátja a légi fuvarozó megfelelő felügyeletét. A DGCA beszámolója megerősítette, hogy a légi fuvarozó teljes körűen betartja az alkalmazandó biztonsági előírásokat. Következésképpen a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy a Metro Batavia légi fuvarozót törölni kell az A. mellékletből.

(48) A Lion Air beszámolója során kiderült, hogy ennek a légi fuvarozónak, amely jelenleg 50 légi járművet üzemeltet, 2004 óta 2 balesete és 2 súlyos repülőeseménye volt. A szóban forgó légi fuvarozó azonban elmulasztott mind rendelkezésre bocsátani kellő mennyiségű információt ezekről a balesetekről és repülőeseményekről, valamint azok okairól, mind pedig igazolni, hogy megtette a megfelelő intézkedéseket azok újbóli előfordulásának megakadályozására, különös tekintettel a légijármű-állomány elkövetkező években várható jelentős bővülésére. Ráadásul nem lehetett megállapítani, hogy a DGCA megfelelően látja el az üzemeltetési felügyeletet, a 2009-ben és 2010-ben végzett több mint 100 légijármű-üzemeltetési ellenőrzés alkalmával ugyanis például egyetlen ténymegállapításra sem került sor. Következésképpen a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy a Lion Air légi fuvarozó továbbra is az A. mellékletben marad.

(49) A közösségi listán szereplő többi légi fuvarozó mindeddig nem nyújtott be a Bizottsághoz bizonyítékot a korrekciós intézkedések teljes körű végrehajtására vonatkozóan. Ezért a közös követelmények alapján megállapítást nyert, hogy e légi fuvarozók továbbra is működési tilalom alá tartoznak (A. melléklet).

(50) A Bizottság támogatja Indonézia illetékes hatóságainak erőfeszítéseit és üdvözli a biztonsági hiányosságok tartós kezelése terén megtett előrelépést.

A Fülöp-szigetek légi fuvarozói

(51) A 273/2010/EK rendelet ([1]) értelmében a Bizottság folytatta az intenzív egyeztetést a Fülöp-szigetek illetékes hatóságaival (CAAP) az általuk vállalt, a fülöp-szigeteki légiközlekedési biztonság javítását és az alkalmazandó biztonsági előírások betartatását célzó intézkedésekről.

(52) A Fülöp-szigetek illetékes hatóságai (CAAP) számos intézkedés megkezdéséről számoltak be, többek között a következőkről: a jelenlegi végrehajtási szabályok és rendeletek újraalkotása várhatóan 2010 végéig; a CAAP további kapacitásépítése a jelenleg az ICAO technikai segítségnyújtási projektjében dolgozó képesített ellenőrök átirányításával, várhatóan 2010 végi befejezéssel, valamint további személyzet felvétele; valamennyi légi fuvarozó újraauditálása és újraengedélyezése, beleértve a 2010 márciusa előtt a CAAP által már engedélyezetteket is; folyamatos felügyeletre vonatkozó tervek kidolgozása valamennyi légi fuvarozóra nézve; jogérvényesítési intézkedések megerősítése azonosított biztonsági hiányosságok esetén.

(53) A CAAP arról tájékoztatott, hogy 2010. március 19-én felfüggesztette – a műveleteit a fülöp-szigeteki illetékes hatóságok megfelelő engedélye nélkül folytató – Pacific East Asia Cargo Airlines (PEAC) üzembentartási engedélyét.

(54) A CAAP által 2010. március 16-án engedélyezett Interisland Airlines Inc. légi fuvarozónak 2010. április 21-én halálos áldozatot követelő balesete volt az üzembentartási engedélyében szereplő Antonov 12BP típusú, UP-AN216 lajstromjelű légi jármű részvételével. Az ügyet a balesetet követően kivizsgáló CAAP 2010. április 23-án az Interisland Airlines Inc. üzembentartási engedélyének visszavonásáról döntött; a légi fuvarozó ennek következtében leállította valamennyi műveletét. A közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy az Interisland Airlines Inc. légi fuvarozót törölni kell az A. mellékletből.

(55) A Philippines Airlines – elért eredményeinek ismertetése céljából – a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, melyre 2010. június 22-én került sor. A légi fuvarozó megerősítette, hogy teljesítette a CAAP által végzett átfogó újraengedélyeztetési auditot, megfelelően lezárt minden korrekciós intézkedést, és számára 2010. június 17-én új üzembentartási engedélyt bocsátottak ki. Ugyanakkor azzal, hogy az újraengedélyeztetési eljárás csak a közelmúltban zárult le, és a megfelelő bizonyítékokat későn nyújtották be, lehetetlenné vált a tervezett helyszíni ellenőrzés elvégzése.

(56) A Cebu Pacific Airlines – elért eredményeinek bemutatása céljából – a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, melyre 2010. június 22-én került sor. A szóban forgó légi fuvarozó megerősítette, hogy teljesítette a CAAP által végzett átfogó újraengedélyeztetési auditot, és hogy folyamatban vannak a szükséges korrekciós intézkedések, noha közülük több még nem zárult le; ennek ellenére 2010. június 7-én korlátozott üzemeltetési feltételeket tartalmazó új üzembentartási engedélyt adtak ki részére, melynek hatálya nem terjed ki veszélyes áruk szállítására és a II. kategóriájú precíziós megközelítésre az ATR-72-es légi járművek tekintetében. Ugyanakkor azzal, hogy a megfelelő bizonyítékokat későn nyújtották be, valamint a nyitva maradt kérdések miatt lehetetlenné vált a tervezett helyszíni ellenőrzés elvégzése.

(57) A Fülöp-szigeteken engedélyezett fuvarozók és légi járművek biztonsági felügyeletét érintő jelentős biztonsági hiányosságok ([2]), amelyekről a Fülöp-szigeteken 2009 októberében végzett USOAP-auditot követően az ICAO értesítette a Chicagói Egyezmény részes felének számító valamennyi államot, megoldatlanok maradtak. A CAAP arról tájékozatott, hogy a szervezet által azonosított hiányosságok orvoslását célzó átfogó intézkedési tervet küldött az ICAO részére. Ugyanakkor a CAAP elmulasztott jelentést tenni erről a korrekciós intézkedési tervről, valamint a tervre vonatkozó ICAO-értékelésről. A CAAP arról is beszámolt, hogy a Fülöp-szigetek 2010 negyedik negyedéve előtt nem fogja tudni kérelmezni jelenlegi besorolása felülvizsgálatát az USA szövetségi légiközlekedési hatóságánál.

(58) A Bizottság elismeri az illetékes hatóságok által a Fülöp-szigetek polgári légiközlekedés rendszerének megreformálása érdekében tett erőfeszítéseket. Az USA szövetségi légiközlekedési hatósága és az ICAO által azonosított hiányosságok kiküszöbölését célzó megfelelő korrekciós intézkedések tényleges végrehajtásáig azonban a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Fülöp-szigetek illetékes hatóságai továbbra sem képesek a szabályozási felügyelete alá tartozó valamennyi légi fuvarozó tekintetében hatékonyan végrehajtani és betartatni a vonatkozó biztonsági előírásokat. A közös kritériumok alapján ezért megállapítást nyert, hogy az Interisland Airlines Inc. kivételével a Fülöp-szigeteken engedélyezett valamennyi légi fuvarozó továbbra is az A. mellékletben marad.

(59) A Bizottság továbbra is kész támogatni a Fülöp-szigetek erőfeszítéseit a tagállamok és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség részvételével, az ICAO-val szoros együttműködésben – lehetőleg a repülésbiztonsági bizottság következő ülése előtt – végzett értékelési szemle révén, melyen a CAAP által elért előrelépést ellenőriznék, beleértve az üzemeltetők biztonsági teljesítményét is.

([1]) A 2010. március 30-i 273/2010/EU rendelet (74)–(87) preambulumbekezdése, HL L 84., 2010.3.31., 33. o.

([2]) ICAO OPS/01. ténymegállapítás.

Iran Air

(60) A 273/2010/EK rendelet [1] értelmében a Bizottság az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség segítségével és a tagállamok támogatásával biztonsági értékelési szemlét végzett az Iráni Iszlám Köztársaságban 2010. május 29. és június 3. között annak érdekében, hogy ellenőrizze az illetékes hatóságok (CAO-IRI) és az Iran Air által bejelentett intézkedések kielégítő végrehajtását.

(61) A szemle során a CAO-IRI bizonyítani tudta, hogy a légi üzemeltetés területén a 8335. számú ICAO-dokumentum (az üzemeltetési felügyelet, az engedélyezés és a folyamatos ellenőrzés eljárási kézikönyve) szellemének megfelelő felügyeleti rendszert alkalmaz. Ezenkívül a hatóság azzal, hogy elfogadott egy háromszintű besorolási rendszert, amely lehetővé teszi a sürgős biztonsági ügyek késedelem nélküli kezelését, kijavította egy előzőleg feltárt hiányosságát az auditot követő eljárások során. Bizonyította azt is, hogy intézkedéseket hozott az iráni légi fuvarozókat, különösen az Iran Airt érintő biztonsági problémák kezelésére.

(62) A légialkalmasság és karbantartás terén azonban több hiányosságra is fény derült az Iran Air CAO-IRI általi felügyeletével kapcsolatban, köztük a karbantartási program és a minimálisan szükséges felszerelések listája részletes felülvizsgálatának elmaradására, amelynek következtében feltáratlanul maradtak a légi fuvarozó által elkövetett hibák.

(63) Ráadásul a CAO-IRI nem állította össze az Iran Airnél előforduló repülőesemények összefoglaló listáját, ezért nem is tudta felmérni a szóban forgó légi fuvarozó teljes biztonsági teljesítményét. Azt azonban igazolta, hogy részletesen kivizsgálta az összes számottevő repülőeseményt, majd ajánlásokat tett.

(64) Az ellenőrző szemle megállapította, hogy a CAO-IRI szilárdan elkötelezett a korszerű biztonságirányítási technikák alkalmazása iránt, valamint hogy az elmúlt hat hónapban jelentős haladást ért el. A küldöttség figyelmét az sem kerülte el, hogy a CAO-IRI nyílt, kooperatív és konstruktív megközelítést alkalmaz az eljárásai során feltárt hiányosságok kezelésében.

(65) Az Iran Air esetében a jelentés a karbantartás és a légialkalmasság-irányítás jelentős hiányosságaira mutatott rá. Különösen a karbantartási program tartalmazott alapvető hibákat: a programban jelentős hiányok mutatkoztak az Airbus A-320 típusú légi járművek és a Boeing 447-200 típusú teherszállító légi járművek biztonsági berendezései tekintetében. Ezenkívül az Airbus A-320 típusú légi járművek karbantartási rendszere nem biztosította, hogy a később esedékessé váló munkálatokat a kijelölt ütemezésben végezzék. Ráadásul az Airbus A-320 típusú légi járműveken nem hajtottak végre repülésiadat-monitoringot, és a többi típus tekintetében is igen alacsony volt az adatgyűjtési arány. A jelentés megállapította továbbá, hogy a társaság elmulasztott foglalkozni a légi járművei folyamatos légialkalmasságát érintő alapvető ügyekkel. Ez különösen az Airbus A320 és a Boeing 727 és 747 típusok légialkalmasság-irányítása terén vált nyilvánvalóvá.

(66) Ugyanakkor a jelentés megállapítja, hogy érezhetően javult az Iran Air minőségbiztosítási rendszere és biztonságirányítási folyamata, mindenekelőtt az útvonal-orientált biztonsági audit alkalmazása és a biztonsági főtanács létrehozása révén, melynek elnöke a minőségbiztosítási igazgató, és feladata az operatív részlegekben folytatott, a biztonsági előírások végrehajtásával kapcsolatos tevékenységek összehangolása és felügyelete. A jelentés kitér még a feltárt biztonsági hiányosságok kezelését szolgáló nyílt és kooperatív megközelítésre, valamint a szóban forgó légi fuvarozónak a korszerű biztonságirányítási technikák alkalmazása iránti készségére.

(67) Az Iran Air beszámolót tartott a repülésbiztonsági bizottság előtt, valamint részletesen ismertette a helyszíni szemle során észlelt hiányosságok kezelésére hozott korrekciós intézkedéseket.

(68) Az elmúlt 14 hónapban a tagállamok által a SAFA-program keretében végzett földi ellenőrzések eredményei folyamatos teljesítményjavulást mutatnak; ezzel együtt az A-320 típusú légi járművekre vonatkozó eredmények érzékelhetően gyengébbek, mint a légi fuvarozó más légi járműveire vonatkozók.

(69) A folyamatos légialkalmasságot és a karbantartást érintő bizonyított mulasztások következtében és a SAFA-ellenőrzések eredményeinek ismeretében a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy nem szabad engedélyezni a légi fuvarozó üzembentartási engedélyében szereplő valamennyi A-320 típusú, Boeing B-727-100 és B-747-100 típusú, Boeing B-747-200 és Boeing B-747-SP típusú légi jármű Európai Unióba irányuló műveleteit, ennek megfelelően ezeket a légi járműveket fel kell venni a B. listára. A légi fuvarozó üzemeltethet járatokat az Európai Unióba, feltéve, hogy műveletei a B. mellékletben szereplő légi járművekkel szigorúan a jelenlegi szintre korlátozódnak (gyakoriság és rendeltetési helyek).

(70) A Bizottság továbbra is szigorúan nyomon követi az Iran Air teljesítményét. Figyelembe véve azonban az iráni illetékes hatóságok által gyakorolt felügyelet jelenlegi helyzetét, a repülésbiztonsági bizottság felkéri a Bizottságot, hogy folytasson intenzívebb egyeztetést az említett hatóságokkal az azonosított biztonsági hiányosságokra való tartós megoldás érdekében; a Bizottság pedig felkéri a CAO-IRI-t, hogy a korrekciós intézkedési terv végrehajtásának ellenőrzéséről továbbra is havi gyakorisággal küldjön jelentést, valamint hogy szolgáljon tájékoztatással az általa az Iran Air légi fuvarozó vonatkozásában a folyamatos légialkalmasság, a karbantartás és az üzemeltetés területén végzett valamennyi felügyeleti tevékenységről.

[1] A 2010. március 30-i 273/2010/EK rendelet (49) preambulumbekezdése, HL L 84., 2010.3.31., 29. o.

(71) A tagállamok továbbra is ellenőrizni fogják, hogy az Iran Air 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.

Az Orosz Föderáció légi fuvarozói

(72) Az Orosz Föderáció illetékes hatóságai tájékoztatták a repülésbiztonsági bizottság 2010. júniusi 22-i ülését, hogy miután május 6-án tájékoztatást kaptak a Bizottságtól a földi ellenőrzések során feltárt, a biztonságot befolyásoló hiányosságok megnövekedett számáról, intézkedéssorozatot hajtottak végre bizonyos légi fuvarozók felügyeletének megerősítésére.

(73) Arról tájékoztattak különösen, hogy 2010. május 18-i hatállyal nem engedélyezik a YAK Service légi fuvarozó részére az Európai Polgári Repülési Konferencia (ECAC) államaiba irányuló műveleteket. Amennyiben ezt a határozatot nem hajtják végre, a Bizottság fenntartja magának a jogot, hogy a 2111/2006/EK rendelettel összhangban megfelelő intézkedéseket hozzon a szóban forgó légi fuvarozó vonatkozásában.

(74) Ahogy a 474/2006/EK rendelet korábbi naprakésszé tételeinek alkalmával is, az Orosz Föderáció illetékes hatóságai arról tájékoztatták a repülésbiztonsági bizottságot, hogy a nyilvántartásukban szereplő légi járművek légialkalmassága folyamatos felügyeletének keretében módosították 2008. április 25-i határozatukat, és 13 orosz légi fuvarozó esetében letiltották az üzembentartási engedélyekben szereplő légi járművek Európai Unióba irányuló műveleteit. A szóban forgó légi járművek az ICAO-előírások értelmében nem voltak megfelelően felszerelve ahhoz, hogy nemzetközi viszonylatban műveletet végezzenek (nem rendelkeztek TAWS/E-GPWS berendezésekkel), és/vagy légialkalmassági bizonyítványuk lejárt és/vagy nem került megújításra. Ennek megfelelően a repülésbiztonsági bizottság megkapta az oroszországi üzembentartási engedélyek alapján üzemeltetett összes légi jármű, és a hozzájuk tartozó berendezések jegyzékét. Ezen információk szerint a következő légi járművek kerültek kizárásra az Európai Unió területén végzett, oda irányuló vagy onnan kiinduló műveletekből amiatt, hogy nem voltak felszerelve az ICAO-egyezmény 6. mellékletében előírt berendezésekkel:

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; AN-24-RB: RA-46470, RA-46496, RA-46510, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360 és RA-47363.

b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: mind az RA-85672-es, mind a 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 és RA-88186; Yak-40K: RA-21505, RA-98109 és RA-88300; 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-85494 és RA-85457.

e) Krasnoyarsky Airlines: a TU-154M típusú, RA-85682 lajstromjelű, korábban a Krasnoyarsky Airlines üzembentartási engedélyében szereplő és 2009-ben onnan eltávolított légi járművet jelenleg egy másik, az Orosz Föderációban engedélyezett légi fuvarozó üzemelteti.

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 és RA-42541.

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 – nincs légi jármű.

i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; valamennyi Tupolev TU-134A, köztük: RA-65065 és RA-65102; valamennyi Antonov AN-24RV, köztük: RA-46625 és RA-47818; az AN24RV típusú, RA-46625 és RA-47818 lajstromjelű légi járműveket jelenleg egy másik orosz fuvarozó üzemelteti.

j) Ural Airlines: Tupolev 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: Tupolev 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) Yakovlev Yak-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 légi járműveket (RA-46388, RA-46267, RA-47289) és az AN-24RV típusú légi járműveket (RA-46509, RA-46519, RA-47800) egy másik orosz fuvarozó üzemelteti.

l) Rossija (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.

(75) A Bizottsággal és a tagállamokkal való együttműködés elősegítése érdekében a repülésbiztonsági bizottság felkérte az Orosz Föderáció illetékes hatóságait, hogy jelöljenek ki kapcsolattartási pontot, amelynek segítségével mindenkor kommunikálhatnak a repülésbiztonsági bizottság tagjaival az orosz légi fuvarozóknak az EU repülőterein, illetve az EU légi fuvarozóinak az Orosz Föderáció repülőterein végzett földi ellenőrzéseivel kapcsolatos eredményekről; továbbá felkérte őket, hogy a biztonsági adatok cseréje révén törekedjenek nagyobb átláthatóságra.

(76) A megerősített együttműködés keretében, valamint az alkalmazandó biztonsági előírásoknak meg nem felelő légi fuvarozó és légi járművek kizárását célzó intézkedések megfelelő végrehajtása és a jogbiztonság érdekében megegyezés született továbbá arról, hogy az Orosz Föderáció illetékes hatóságai a repülésbiztonsági bizottság a következő ülése előtt a Bizottsággal és a tagállamokkal közösen felülvizsgálják az Európai Bizottság és a szóban forgó hatóságok 2008. április 24-i közös határozatát. A repülésbiztonsági bizottság következő ülésére előirányozta az elért haladás értékelését, és adott esetben felkéri a Bizottságot, hogy ismertesse a 2111/2005/EK rendeletben meghatározott, szükséges intézkedéseket.

(77) Ezzel párhuzamosan a tagállamoknak folytatniuk kell a releváns biztonsági előírások hatékony betartására vonatkozó ellenőrzést oly módon, hogy a légi fuvarozó légi járműveit a 351/2008/EK rendelet értelmében előbbre sorolt földi ellenőrzéseknek vetik alá, biztosítva ezzel az orosz légi fuvarozók tekintetében végzett ellenőrzések számának növekedését annak érdekében, hogy a repülésbiztonsági bizottság 2010 novemberében tartandó legközelebbi üléséig elegendő tényanyag gyűljön össze a szóban forgó légi fuvarozók teljesítményének újraértékeléséhez.

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

(78) A 2010. március 30-án frissített európai uniós 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).

(79) 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. július 5-én.

a Bizottság részéről,
az elnök nevében,
Dacian CIOLOŞ
a Bizottság tagja

A. MELLÉKLET

AZON LÉGI FUVAROZÓK LISTÁJA, AMELYEK TELJES MŰKÖDÉSE TILALOM TÁRGYÁT KÉPEZI AZ EU-BAN [1]

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganisztán
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Kambodzsai Királyság
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	ismeretlen	VRB	Ruandai Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Angolában felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi 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
A szabályozási felügyeletért Beninben felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:		—	Benini Köztársaság
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	ismeretlen	Benini Köztársaság

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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
AFRICA AIRWAYS	ismeretlen	AFF	Benini Köztársaság
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	nincs adat	Benini Köztársaság
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	ismeretlen	Benini Köztársaság
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	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
A szabályozási felügyeletért a Kongói Köztársaságban felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi 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)
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	IKCS	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 száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
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 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)

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
A szabályozási felügyeletért Dzsibutiban felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi 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
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
EASTINDO	135-038	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonéz Köztársaság
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Indonéz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
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
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
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 légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
A szabályozási felügyeletért Kazahsztánban felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, a B. mellékletbe felvett Air Astana kivételével, beleértve a következőket:			Kazah Köztársaság
AERO AIR COMPANY	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
AEROPRAKT KZ	ismeretlen	APK	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
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Kazah Köztársaság
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Kazah Köztársaság
AVIA-JAYNAR	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
BEYBARS AIRCOMPANY	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Kazah Köztársaság
BERKUT 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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
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
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
A szabályozási felügyeletért a Kirgiz Köztársaságban felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Kirgiz Köztársaság
AIR MANAS	17	MBB	Kirgiz Köztársaság
ASIAN AIR	ismeretlen	AAZ	Kirgiz Köztársaság
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgiz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
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
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 hatóság által engedélyezett összes 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
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 Fülöp-szigetek szabályozási felügyeletért felelős hatósága által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AVIATOUR'S FLY'N 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	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
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
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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
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
A szabályozási felügyeletért São Tomé és Príncipében felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi 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 szabályozási felügyeletért Sierra Leonéban 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			Szudáni Köztársaság
SUDAN AIRWAYS	ismeretlen		Szudáni Köztársaság
SUN AIR COMPANY	ismeretlen		Szudáni Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
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
A szabályozási felügyeletért Szváziföldön felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:	—	—	Szváziföld
SWAZILAND AIRLINK	ismeretlen	SZL	Szváziföld
A szabályozási felügyeletért Zambiában felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi 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 EU-BAN [1]

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben-tartási engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam	A korlátozás alá eső légi jármű típusa	Lajstromjel és – ha ismert – gyártási sorszám	Lajstromozó ország
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01		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)
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
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	Iráni Iszlám 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 üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben-tartási engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam	A korlátozás alá eső légi jármű típusa	Lajstromjel és – ha ismert – gyártási sorszám	Lajstromozó ország
					EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	
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 Unión belüli jelenlegi működéséhez csak a külön megnevezett légi járműveket veheti igénybe.
([2]) Az Air Astana az Európai Unión belüli jelenlegi működéséhez csak a külön megnevezett légi járműveket veheti igénybe.
([3]) A Gabon Airlines az Európai Unión belüli jelenlegi működéséhez csak a külön megnevezett légi járműveket veheti igénybe.
([4]) Az Iran Air az Európai Unióba az e rendelet (69) preambulumbekezdésében említett feltételek betartása mellett üzemeltethet egyes meghatározott légi járműveket.