A BIZOTTSÁG 390/2011/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2011. április 19.)

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 474/2006/EK bizottsági rendelet [2] létrehozta az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 2111/2005/EK rendelet II. fejezetében említett közösségi listáját.

(2) A 2111/2005/EK rendelet 4. cikkének (3) bekezdésével összhangban bizonyos tagállamok a közösségi lista frissítésével összefüggésében fontos információkat bocsátottak a Bizottság rendelkezésére, továbbá harmadik országok is fontos tájékoztatást nyújtottak. Ennek alapján kívánatos a közösségi lista 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 alapján az Unión belül működési tilalmat szabott ki rájuk, illetve amelyek alapján – a közösségi listán szereplő légi fuvarozók esetében – módosította a rájuk vonatkozó működési tilalom feltételeit.

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

(5) A Bizottság – és különleges esetben egy-egy tagállam – konzultációt folytatott az érintett légi fuvarozók szabályozási felügyeletéért felelős hatóságokkal.

(6) A repülésbiztonsági bizottság meghallgatta az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) és a Bizottság beszámolóját a 2111/2005/EK rendelet által érintett országokban megvalósított technikai segítségnyújtási projektekről. A bizottság nyugtázta azokat a további technikai segítségnyújtási és együttműködési kérelmeket, amelyek célja a polgári légiközlekedési hatóságok adminisztratív és technikai kapacitásainak javítása az alkalmazandó nemzetközi előírásoknak való esetleges meg nem felelés kiküszöbölése érdekében.

(7) A repülésbiztonsági bizottság értesült továbbá arról is, hogy az EASA és a tagállamok milyen jogérvényesítési intézkedések révén gondoskodtak azoknak az uniós lajstromjelű légi járműveknek a folyamatos légialkalmasságáról és karbantartásáról, amelyek üzemeltetését harmadik országbeli polgári légiközlekedési hatóságok által engedélyezett légi fuvarozók végzik.

(8) A repülésbiztonsági bizottság meghallgatta az EASA beszámolóját is a külföldi légi járművek biztonsági értékelését célzó uniós SAFA-program keretében végrehajtott földi ellenőrzések során tett megállapítások osztályozásáról és támogatta az ügynökség javaslatát, amely az ICAO által a pilóták számára előírt angolnyelv-ismereti követelményeknek (English Language Proficiency, ELP) való meg nem felelések új osztályozására irányul az ELP-normáknak való teljes körű megfelelés további késedelem nélküli biztosítása érdekében. E javaslattal összhangban abban az esetben, ha nincs ELP-megfelelés, de az engedélyező állam a megfelelés elérésére vonatkozó cselekvési tervet nyújtott be az ICAO-hoz, 2-es kategóriájú megállapítást kell rögzíteni. 3-as kategóriájú megállapítást kell rögzíteni továbbá abban az esetben, ha nincs ELP-megfelelés, és az engedélyező állam nem nyújtott be cselekvési tervet az ICAO-nak vagy teljes megfelelést jelentett be, az e követelménynek való tényleges megfelelés nélkül. Végül általános megjegyzést (G kategória) kell rögzíteni, ha a formális ELP-megfelelést annak ellenére tanúsítani lehet, hogy a földi ellenőrzési folyamat során a tényleges kommunikáció nehézségekbe ütközik a pilóták angolnyelv-ismeretének egyértelmű hiánya miatt. A repülésbiztonsági bizottság egyetértett abban, hogy ezeket a javaslatokat összehangolt módon próbálja alkalmazni. Az EASA jelezte, hogy hamarosan közzéteszi az erre vonatkozó útmutató anyagokat.

(9) A repülésbiztonsági bizottság jóváhagyta az ügynökség azon javaslatát is, hogy a tagállamok hozzanak létre funkcionális kapcsolatot a vonatkozó léginavigációs szolgáltatókkal annak érdekében, hogy azok jelenteni tudják a légi személyzettel folytatott kommunikációban a pilóták nem kielégítő angoltudásából fakadó nehézségeket. A repülésbiztonsági bizottság végül felkérte az

[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.

EASA-t, hogy a bizottság következő ülésén tegyen jelentést a pilótákra vonatkozó ELP-követelmények végrehajtására vonatkozó SAFA-eredményekről, valamint a javasolt osztályozás végrehajtásáról.

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

Európai uniós légi fuvarozók

(11) Az uniós fuvarozók bizonyos repülőgépein végzett SAFA földi ellenőrzések adatainak, valamint a fuvarozók nemzeti légiközlekedési hatóságai által végzett területspecifikus ellenőrzések és vizsgálatok eredményeinek az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség által végzett elemzése nyomán egyes tagállamok végrehajtási intézkedéseket hoztak. Ezek a tagállamok a Bizottságot és a repülésbiztonsági bizottságot az alábbi intézkedésekről tájékoztatták: Ciprus 2010. november 26-án az Eurocypria Airlines légi fuvarozó üzembentartási engedélyének (AOC) felfüggesztése mellett döntött, miután a légi fuvarozó beszüntette műveleteit és nem rendelkezett elegendő pénzügyi forrással a biztonságos körülmények között történő működéshez; Olaszország úgy döntött, hogy 2010. október 24-én felfüggeszti a Livingston és 2011. március 11-én az ItaliAirlines légi fuvarozók légi szállítási engedélyét; Litvánia úgy döntött, hogy 2010. november 11-én visszavonja a Star 1 légi fuvarozó üzembentartási engedélyét; Franciaország a Blue Line légi fuvarozó felszámolása, és működési engedélyének azt követő felfüggesztése után úgy döntött, hogy 2010. október 6-án felfüggeszti a légi fuvarozó üzembentartási engedélyét; Franciaország továbbá úgy döntött, hogy 2010. szeptember 16-án nem újítja meg a Strategic Airlines légi fuvarozó üzembentartási engedélyét. Görögország úgy döntött, hogy 2010 novemberében visszavonja a Hellas Jet üzembentartási engedélyét, 2011 januárjában felfüggesztette az Athens Airways üzembentartási engedélyét, a Hellenic Imperial Airways légi fuvarozót pedig fokozott felügyelet alá helyezte. Svédország úgy döntött, hogy 2010. december 31-én nem újítja meg a Viking Airlines AB légi fuvarozó üzembentartási engedélyét, az Egyesült Királyság pedig fokozta felügyeleti tevékenységét a Jet2.com, az Oasis és a Titan Airways légi fuvarozók esetében.

Portugália

(12) Bizonyos, Portugáliában engedélyezett légi fuvarozók helyzetének a repülésbiztonsági bizottság 2010 novemberében tartott ülésén ([1]) történt felülvizsgálata nyomán az illetékes portugál hatóságok (INAC) tájékoztatást nyújtottak a Luzair és a White légi fuvarozók kibővített biztonsági felügyeletének eredményeiről. A Luzair vonatkozásában az INAC jelentette, hogy a flottában bekövetkezett változást követően a Luzair üzembentartási engedélyét 2011. február 11-én felfüggesztették. A White tekintetében az INAC arról számolt be, hogy 29 ellenőrzést hajtott végre a működés, továbbá 5-öt a légialkalmasság területén, és ezek nem tártak fel jelentős hiányosságokat. Ezen túlmenően az EASA jelentette, hogy a légi fuvarozókat 2010 novemberében ellenőrizte, és egyik vizsgálat sem tárt fel jelentős hiányosságokat. A társaság, üzletpolitikájának megváltozásával összefüggésben két, A–320 típusú repülőgépet – a CS-TQO és CS-TQK lajstromjelűt – 2010. november 12-én, illetve 2011. február 22-én kivont a forgalomból.

Németország

(13) A SAFA-ellenőrzés adatainak az EASA általi elemzését, valamint azt követően, hogy a SAFA-ellenőrzések megnövekedett számú német légi fuvarozónál tártak fel ellenőrzésenként több mint egy jelentős hiányosságot, a Bizottság hivatalos egyeztetésekbe kezdett az illetékes németországi hatóságokkal (Luftfahrtbundesamt – LBA) és 2011. március 10-én találkozót tartott azokkal.

(14) Az e légi fuvarozók teljesítményére vonatkozó, okfeltáró elemzés különös gyengeségeket tárt fel e fuvarozók felügyelete tekintetében, amelyre az EASA által 2009. május 26. és 29. között a működés területén végzett szabványosítási vizsgálat közvetlen bizonyítékkal is szolgált, és egyúttal arra is rámutatott, hogy az LBA-nál nem áll rendelkezésre kellő létszámú szakképzett személyzet, ami ezáltal befolyásolja Németország azon képességét, hogy folyamatos felügyeletet gyakoroljon, továbbá korlátozza az LBA azon képességét, hogy szükség szerint növelje a felügyelet szintjét.

(15) A Németországban engedélyezett Bin Air légi fuvarozó sajátos helyzetét a március 10-én tartott találkozón vitatták meg, amelyen a légi fuvarozó részt vett és az általa a SAFA-ellenőrzések során feltárt, megerősített biztonsági hiányosságok orvoslására tett intézkedéseit bemutató beszámolót tartott. Az illetékes németországi hatóságok értesítették továbbá a Bizottságot az ACH Hamburg GmbH légi fuvarozó üzembentartási engedélyének felfüggesztéséről.

(16) Németország megerősítette a repülésbiztonsági bizottság felé, hogy az ACH Hamburg GmbH üzembentartási engedélye továbbra is fel van függesztve és a helyzetet 2011 májusában fogják felülvizsgálni. Amennyiben a légi fuvarozó részéről addig nem történik előrelépés, az üzembentartási engedély visszavonásra kerül. Németország azt is bejelentette, hogy a Bin Air légi fuvarozóra vonatkozó felügyeleti tevékenység intenzívebbé vált, a D-IJJJ lajstromjelű, Cessna C–550 típusú légi járművet törölték az Advance Air Luftfahrtgesellschaft légi fuvarozó üzembentartási engedélyéből, és az LBA fokozta a többi olyan légi fuvarozó felügyeletét, amelyek esetében a földi ellenőrzések elégtelen eredményei biztonsági hiányosságokra világítottak rá. Az LBA kijelentette, hogy egyértelműen e légi fuvarozók tudtára adta, hogy amennyiben nem javítanak a helyzeten, fel lesz függesztve az üzembentartási engedélyük.

(17) A képzett személyzet hiányát illetően Németország arról tájékoztatta a repülésbiztonsági bizottságot, hogy 2011-ben nem várható a helyzet javulása. Az LBA humán erőforrásainak értékelése azonban folyamatban van és

([1]) Az 1071/2010/EU rendelet (13) preambulumbekezdése, HL L 306., 2010.11.23., 45. o.

várhatóan 2011 tavaszán fejeződik be, ezért 2012-től kezdve a személyzeti helyzet javulására számítanak.

(18) A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság tudomásul vette a Németország illetékes hatóságai által a bizonyos légi fuvarozóknál feltárt biztonsági hiányosságok megszüntetésére vonatkozó erőfeszítéseket, valamint az LBA-n belüli humánerőforrás-hiány kezelésére folyamatban lévő intézkedéseket. A Bizottság azonban a Szerződés által ráruházott végrehajtási hatáskör sérelme nélkül hangsúlyozta, hogy ha a Németországban engedélyezett légi fuvarozók teljesítményének javítására irányuló, fent említett intézkedések hatástalanok maradnak, a feltárt biztonsági kockázatok megfelelő ellenőrzésének biztosításához intézkedésre lesz szükség.

Spanyolország

(19) A SAFA-ellenőrzés adatainak az EASA általi elemzését, valamint azt követően, hogy a SAFA-ellenőrzések megnövekedett számú spanyol légi fuvarozónál tártak fel ellenőrzésenként több mint egy jelentős hiányosságot, a Bizottság hivatalos egyeztetésekbe kezdett az illetékes spanyolországi hatóságokkal (AESA) és 2011. március 14-én találkozót tartott azokkal.

(20) A Spanyolországban engedélyezett Flightline légi fuvarozó sajátos helyzetét e találkozón vitatták meg, amelyen a légi fuvarozó részt vett és beszámolót tartott az általa a SAFA ellenőrzések során feltárt biztonsági hiányosságok orvoslására tett intézkedésekről. A légi fuvarozó részletezte továbbá az EC-ITP lajstromjelű, Fairchild Metro 3 típusú légi jármű balesetét követően tett intézkedéseket. A Flightline kifejtette, hogy az engedéllyel nem rendelkező, Air Lada nevű társasággal üzleti megállapodást kötött két Fairchild Metro 3 típusú – az EC-GPS és az EC-ITP lajstromjelű – légi jármű az Air Lada által biztosított pilótákkal történő üzemeltetése tárgyában. A Bizottság felhívta a Flightline figyelmét, hogy ugyanezen légi járműveket korábban a szintén Spanyolországban engedélyezett Eurocontinental légi fuvarozó üzembentartási engedélyével üzemeltették, és hogy a SAFA-ellenőrzések eredménye, valamint az e légi járművek üzemeltetése kapcsán felmerült jelentős biztonsági események alapján az AESA felfüggesztette az Eurocontinental üzembentartási engedélyét.

(21) A Flightline kijelentette, hogy a pilóták átestek minden szükséges típusátképzésen, és a Flightline a repülőgépek működését a Man-szigeten tartott minőség-ellenőrzéseknek vetette alá. A Bizottság a légi fuvarozó korrektív intézkedési tervével kapcsolatos további információk, valamint a Fairchild Metro 3 működésére vonatkozó belső vizsgálati jelentések másolatainak benyújtását kérte. Az információk március 22-i kézhezvételét követően a Bizottság felkérte a Flightline légi fuvarozót, hogy tartson beszámolókat a repülésbiztonsági bizottságnak.

(22) A 2011. március 14-i találkozón az AESA tájékoztatta a Bizottságot, hogy a Fairchild Metro 3 repülőgépek üzemeltetésének megakadályozása érdekében a Flightline üzembentartási engedélyének korlátozása mellett döntött, továbbá hogy elindította az üzembentartási engedély felfüggesztésére irányuló folyamatot.

(23) A Bizottság felkérte az AESA-t, hogy nyújtson további felvilágosítást az azon négy másik, Spanyolországban engedélyezett légi fuvarozót érintő jogérvényesítési intézkedéssel kapcsolatban, amelyek esetében az EASA elégtelen SAFA-eredményeket állapított meg. Az AESA ezt követően, 2011. március 28-án arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy az Air Taxi és Charter International, valamint a TAGZorex legújabb vizsgálatai során jelentős biztonsági hiányosságokat tártak fel és ezért kezdeményezték mindkét légi fuvarozó üzembentartási engedélyének felfüggesztését. A Jetnova légi fuvarozó vonatkozásában az AESA a légi fuvarozó válaszát várja az AESA egyes megállapításaival kapcsolatban, és amennyiben ezek nem lesznek megfelelőek, úgy kezdeményezni fogja a felfüggesztési eljárást. Az Aeronova, a Tag Aviation és az Alba Star légi fuvarozókat az AESA továbbra is felügyelet alatt tartja, de véleménye szerint ebben a szakaszban nincs szükség különleges szabályozási intézkedésre. A Flightline légi fuvarozót a repülésbiztonsági bizottság 2011. április 5-én hallgatta meg. Arról tájékoztatták a bizottságot, hogy a Flightline-járatok működésének fokozott felügyeletére felülvizsgált eljárásokat vezettek be, különösen a telephelyéről működő járatok esetében, módosították üzemeltetési kézikönyvüket az alternatív repülőterek használatáról szóló útmutatás felvétele érdekében, módosították képzési programjukat a pilótáknak a működési eljárásokról szóló ismereteinek elmélyítése céljából, és felülvizsgálták a pilóták kiválasztási eljárását.

(24) Spanyolország arról tájékoztatta a repülésbiztonsági bizottságot, hogy a Flightline-ra vonatkozó vizsgálatok során feltárt hiányosságokat követően az AESA 2011. március 14-én eljárást kezdeményezett a Flightline üzemeltetési engedélyének felfüggesztésére, valamint elővigyázatossági intézkedéseket vezetett be a közvetlen biztonsági aggályok kezelésére. Az AESA megerősítette, hogy a Flightline ezt követően intézkedett a közvetlen biztonsági probléma kezeléséről és korrekciós intézkedési tervet is előterjesztett, amelyet az AESA értékelt.

(25) A Spanyolország illetékes hatóságai által a Flightline és más spanyol légi fuvarozók azonosított biztonsági hiányosságainak megszüntetésére hozott intézkedésekre tekintettel a jelenlegi értékelés szerint nincs szükség további intézkedésekre. A Bizottság azonban hangsúlyozta, hogy ha a Spanyolországban engedélyezett légi fuvarozók teljesítményének javítására irányuló, fent említett intézkedések hatástalanok maradnak, a feltárt biztonsági kockázatok megfelelő ellenőrzésének biztosításához intézkedésre lesz szükség. A Bizottság az EASA-val együttműködésben mindeközben továbbra is nyomon követi a spanyol légi fuvarozók biztonsági teljesítményét.

Angola légi fuvarozói

(26) Az INAVIC arról számolt be, hogy az ICAO legutóbbi, 2010. januári helyszínen végzett missziója során feltárt, fennmaradó hiányosságok megoldása terén további előrelépést ért el. Kiemelendő, hogy az INAVIC folytatja az angolai repülésbiztonsági előírások az ICAO-előírások legutóbbi módosításainak megfelelően történő naprakésszé tételét, kapacitásának bővítését, további előrelépést

tesz a légi fuvarozók e szabályozásokkal összhangban történő, újbóli engedélyezése terén, valamint tovább erősíti a felügyeleti programját.

(27) A TAAG Angolan Airlines felügyelete tekintetében az INAVIC megerősítette a Bizottsághoz 2011. március 3-án benyújtott információkat, miszerint két, a TAAG által üzemeltetett, B–777 típusú repülőgép 2010 decemberében Portugáliában és Angolában két súlyos balesetben volt érintett, amelyek során a kár nem csak a hajtóműre korlátozódott. Az illetékes portugál hatóságok által végzett vizsgálat előzetes eredményei után ebben a szakaszban úgy tűnt, hogy mind a légi fuvarozó, mind az illetékes hatóságok megtették a szükséges intézkedéseket a gyártó vonatkozásában feltárt okok kezelése, valamint annak érdekében, hogy azok a jövőben ne fordulhassanak elő ismét. A légi fuvarozó immár egy, a gyártóval kapcsolatot tartva megvalósított, kibővített felügyeleti program mellett ismét üzemeltet járatokat, beleértve az Unióba is.

(28) 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, ami ahhoz vezetett, hogy az INAVIC megfelelő végrehajtási intézkedéseket hozott. A következő hat légi fuvarozóról állapították meg, hogy nem felelnek meg az angolai repülésbiztonsági előírásoknak: AIR GEMINI, SERVISAIR, ALADA, RUI & CONCEICAO, PHA és SAL. Az INAVIC különösen arról szolgáltatott bizonyítékot, hogy ezek üzembentartási engedélye lejárt, nem került megújításra vagy azt visszavonták. Következésképpen a közös kritériumok alapján e fuvarozókat el kell távolítani az A. mellékletből.

(29) Az INAVIC jelezte továbbá, hogy két légi fuvarozó – az ANGOLA AIR SERVICES és a GIRA GLOBO – üzembentartási engedélyét felfüggesztették. A közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy e fuvarozókat az engedélyezési folyamat 2011. április 15-ig történő, megfelelő befejezéséhez szükséges technikai kapacitás igazolásáig továbbra is szerepeltetni kell az A. mellékletben.

(30) Az INAVIC jelezte, hogy az angolai repülésbiztonsági előírásoknak megfelelően újból engedélyezte a következő öt légi fuvarozót: 2010 decemberében a SONAIR Air Services, 2011. január 31-én az AIR26, 2011. február 15-én a HELI-MALONGO Aviation Services of Angola, az AEROJET, az AIRJET és a HELIANG nevű társaságot. Azonban jelenleg nem áll rendelkezésre igazolt bizonyíték arról, hogy ezen új üzembentartási engedélyek kiállítását megelőzően kielégítő vizsgálatokat végeztek volna, sem arról, hogy az ICAO által az angolai légi fuvarozók engedélyezésével kapcsolatban megállapított, jelentős biztonsági problémát ténylegesen orvosolni tudták-e. Következésképpen a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy e fuvarozókat továbbra is szerepeltetni kell az A. mellékletben.

(31) Az INAVIC ezenkívül jelezte, hogy 2011. január 31-én engedélyezett egy új légi fuvarozót, a FLY540-t. Azonban nem áll rendelkezésre igazolt bizonyíték arról, hogy ezen új üzembentartási engedély kiállítását megelőzően kielégítő vizsgálatokat végeztek volna, sem arról, hogy az ICAO által az angolai légi fuvarozók engedélyezésével kapcsolatban megállapított, jelentős biztonsági problémát ténylegesen orvosolni tudták-e. Következésképpen a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy e fuvarozót fel kell venni az A. mellékletbe.

(32) Végül az INAVIC jelentette, hogy négy légi fuvarozó – a DIEXIM, az AIRNAVE, a GUICANGO és a MAVEWA – esetén még folyamatban van az újbóli engedélyezés. Az újbóli engedélyezési folyamat – amelynek befejezését 2010 végére várták – 2011. április 15-ig tolódott ki, amely az INAVIC közlése szerint az az időpont, ameddig e fuvarozók beszüntetik működésüket, amennyiben az angolai repülésbiztonsági előírásoknak megfelelően nem történik meg újbóli engedélyezésük. A közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy e folyamat lezárásáig e légi fuvarozókat, továbbá az INAVIC szabályozási felelőssége alá tartozó egyéb légi fuvarozókat továbbra is szerepeltetni kell az A. mellékletben.

(33) A Bizottság arra ösztönzi az INAVIC-ot, hogy következetesen zárja le az angolai légi fuvarozók újbóli engedélyezését, és kellően vegye figyelembe az ennek során azonosított potenciális biztonsági problémákat. A Bizottság az INAVIC-ot továbbá az ICAO-val való teljes körű együttműködésre ösztönzi annak érdekében, hogy a korrekciós intézkedési terv végrehajtása terén elért előrelépéseket hitelesítsék, ideértve adott esetben és a lehetőségekhez mérten a helyszínen végzett hitelesítési misszió (ICVM) általi hitelesítést is.

Kambodzsa légi fuvarozói

(34) A Kambodzsai Királyság helyzetéről szóló legutóbbi jelentésüket követően [1] az illetékes kambodzsai hatóságok (SSCA) közölték, hogy az ICAO ellenőrzései során feltárt hiányosságok kezelése érdekében tett jogérvényesítési intézkedések a Kambodzsai Királyság területén engedélyezett légi fuvarozók részére az ICAO ellenőrzésének időpontjában kiállított összes üzembentartási engedély visszavonásához vezettek.

(35) Megerősítették különösen, hogy a Siem Reap International Airways üzembentartási engedélyét 2010. október 10-én visszavonták. A közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy e légi fuvarozót el kell távolítani az A. mellékletből.

(36) Az EASA jelentést tett a 2011 januárjában a Kambodzsai Királyság illetékes hatóságai kapacitásépítésének támogatása érdekében végrehajtott technikai segítségnyújtási misszióról. Az EASA megerősítette, hogy Kambodzsa illetékes hatóságai igen jelentős előrehaladást értek el az ICAO által feltárt hiányosságok orvoslása terén. Ez magában foglalja különösen a légi közlekedéssel kapcsolatos jogszabályok és a vállalkozások kezdeti és folyamatos felügyeletére irányuló belső eljárások teljes átalakítását, amely előkészíti a nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelő felügyelet megvalósítását. A Bizottság elismeri az SSCA által a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés érdekében tett jelentős erőfeszítéseket, továbbá elismeri az e tekintetben tett jogérvényesítési intézkedések fontosságát.

[1] A 2010. július 5-i 590/2010/EU rendelet, HL L 170., 2010.7.6., 12. o.

A Kongói Demokratikus Köztársaság légi fuvarozói

(37) A Kongói Demokratikus Köztársaságban engedélyezett valamennyi légi fuvarozó működési tilalom alá tartozik az Unióban, és az A. mellékletben szerepel. Hiteles módon bizonyítást nyert, hogy a Kongói Demokratikus Köztársaság illetékes hatóságai 2011. január 7-én üzembentartási engedélyt állítottak ki a Korongo Airlines légi fuvarozó részére.

(38) A Bizottság egyeztetésekbe kezdett a Kongói Demokratikus Köztársaság illetékes hatóságaival annak érdekében, hogy tisztázza e légi fuvarozó helyzetét, valamint felügyeletének körülményeit. A Kongói Demokratikus Köztársaság illetékes hatóságai nem válaszoltak.

(39) 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 Korongo Airlines fuvarozót fel kell venni az A. mellékletbe.

Grúzia légi fuvarozói

(40) A SAFA földi ellenőrzései [1] igazoltan bizonyították, hogy bizonyos, Grúziában engedélyezett légi fuvarozók járművei különböző jelentős hiányosságokat mutatnak fel. Grúzia illetékes hatóságai (United Transport Administration – UTA) információkat nyújtottak be az említett és más légi fuvarozók üzembentartási engedélye tekintetben tett jogérvényesítési intézkedésekkel kapcsolatban. Ezen információk alapján a következő üzembentartási engedélyeket vonták vissza: LTD Eurex Airline és JSC Tam Air: 2010. november 24.; LTD Sky Way és LTD Sakaviaservice: 2010. november 29.; LTD Jav Avia: 2011. január 18.; LTD Carre Aviation Georgia: 2011. február 8..; LTD Air Batumi: 2011. március 17.; LTD Air Iberia: 2011. április 4. Az LTD Sun Way üzembentartási engedélye 2011. február 3-án lejárt, és nem került megújításra.

(41) Igazolt bizonyítékok állnak rendelkezésre arról, hogy számos grúz légi fuvarozónak balesetei és repülőeseményei voltak. Ide tartozik a Sun Way által üzemeltetett 4L-GNI lajstromjelű, Iljusin–76TD típusú légi jármű 2010. november 28-án Karacsiban (Pakisztán) történt balesete, valamint a Georgian Airways által üzemeltetett 4L-GAE lajstromjelű, Canadair CL–600 típusú légi járműnek a közelmúltban, 2011. április 4-én Kinshasában (Kongói Demokratikus Köztársaság) történt balesete. Bizonyítást nyert az is, hogy biztonsági problémák állnak fenn olyan, Grúziában engedélyezett légi járművekkel kapcsolatban, amelyeket az Európai Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozókkal rendelkező országokból importáltak.

(42) A Bizottság, tekintettel a fent említett bizonyítékokra, 2011. március 22-én találkozót tartott Grúzia illetékes hatóságaival. Az UTA 2011. március 22-én, 25-én, 28-án és 29-én kiegészítő dokumentációt nyújtott be. A dokumentáció jelezte, hogy 2011. április 15-től új, független Polgári Légiközlekedési Ügynökség fog működni, és hogy számos légi járművet töröltek a lajstromból [2] a 2011. január 1-jén hatálya lépett, „A grúz polgári légi járművek állami nyilvántartásának és a légi alkalmassági bizonyítvány kibocsátásának szabályai" című dokumentum felülvizsgálatának következményeként.

(43) Az UTA 2011. április 5-én szóbeli beszámolót tartott a repülésbiztonsági bizottság előtt. A beszámoló keretében az UTA megerősítette, hogy számos üzembentartási engedélyt visszavont, és hogy 79 légi járműből 29-et töröltek az állami nyilvántartásból. Az UTA továbbá tájékoztatott a 2007-es ICAO-USOAP-ellenőrzés eredményeként végrehajtott korrekciós intézkedésekről, és a légi közlekedéssel kapcsolatos jogszabályoknak az uniós vívmányokkal való, a közös légtérről szóló megállapodásból eredő harmonizációját felölelő reformprogramot mutatott be. Ezeket az erőfeszítéseket számos kezdeményezés támogatja, például egy twinning program, és az Európa–Kaukázus–Ázsia közlekedési folyosó (TRACECA) program keretében az UTA-nak nyújtott technikai segítségnyújtás.

(44) A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság tudomásul vette az UTA által elért haladást, valamint az átlátható tájékoztatásra és a hiányosságok megszüntetésének érdekében folytatott szoros együttműködésre való hajlandóságát, és a közeljövőben tervezett további reformokat. A Bizottság továbbra is szorosan együtt fog működni Grúzia illetékes hatóságaival a polgári légiközlekedés biztonsági rendszerének korszerűsítésére tett erőfeszítések tekintetében.

[1] A SAFA-ellenőrzések száma: AESA-E-2010-255; AESA-E-2010-328; BCAA-2010-134; CAA-NL-2010-20; DGAC/F-2010-1024; DGAC/F-2010-1708; MOTLUX-2010-19.

[2] A következő légi járműveket törölték a lajstromból a 2010. augusztus 13. és 2011. március 28. közötti időszakban: a Sky Way által üzemeltett két, 4L-GLU, illetve 4L-FFD lajstromjelű AN–12 és négy, 4L-FFG, 4L-GLP, 4L-GLX, 4L-FFE lajstromjelű IL–76; a Saqaviaservice által üzemeltett két, 4L-GLR, illetve 4L-GLK lajstromjelű IL–76 és két, 4L-GLT, illetve 4L-GLN lajstromjelű AN–12; a Sun Way által üzemeltetett három, 4L-GLM, 4L-MGC és 4L-MGM lajstromjelű IL–76; az Air West által üzemeltetett, 4L-AWA lajstromjelű IL–76; az Air Victor Georgia által üzemeltetett három, 4L-IRA, 4L-HUS és 4L-VAL lajstromjelű AN–12; a Transaviaservice által üzemeltetett, 4L-PAS lajstromjelű AN–12; az Aviaservice által üzemeltetett, 4L-GGG lajstromjelű AS–350B3; a Georgian Aviation University által üzemeltetett, 4L-28001 lajstromjelű AN–28; a Tam Air által üzemeltetett, 4L-AAK lajstromjelű YAK–40; a Georgia Airways által üzemeltetett, 4L-TGM lajstromjelű B–737; a Jav Avia által üzemeltetett, 4L-JAV lajstromjelű AN–26; a Fly Adjara által üzemeltetett, 4L-BKN lajstromjelű AN–12; a Carre Aviation Georgia által üzemeltetett két, 4L-GST és 4L-GSS lajstromjelű AN–26; az Eurex Airlines által üzemeltetett, 4L-KMK lajstromjelű B–747; a Georgian International Airlines által üzemeltetett 4L-EUI lajstromjelű SAAB–340, valamint a Tisheti által üzemeltetett 4L-BGA lajstromjelű MI–8T.

(45) A tagállamoknak a 351/2008/EK bizottsági rendelettel [1] összhangban fokozniuk kell a Grúziában engedélyezett légi fuvarozók légi járművein folytatott, a vonatkozó biztonsági előírásoknak való tényleges megfelelésüket vizsgáló földi ellenőrzések intenzitását annak érdekében, hogy azok a repülésbiztonsági bizottság következő ülésén ezen eset újbóli értékelésének alapjául szolgálhassanak.

Indonézia légi fuvarozói

(46) Az 590/2010/EK rendelet [2] értelmében a Bizottság folytatta az intenzív egyeztetést Indonézia illetékes hatóságaival az általuk vállalt, az indonéziai légiközlekedési biztonság javítását és az alkalmazandó biztonsági előírások betartatását célzó intézkedésekről.

(47) Indonézia illetékes hatóságai (DGCA) 2011. március 11-én videokonferencián vettek részt a Bizottsággal, és közölték, hogy a Wing Air kivételével az Indonéziában engedélyezett valamennyi légi fuvarozó újbóli engedélyezésen esett át. A DGCA közölte továbbá, hogy az Indonéziában üzemeltetett légijármű-flottának mindössze 9 %-át nem szerelték még fel az ICAO által előírt berendezésekkel, hogy a DGCA az üzemeltetést 2011 végéig megengedő mentességet vezetett be, továbbá hogy az ezen időponton túl fel nem szerelt légi járműveket üzemen kívül helyezik.

(48) A repülésbiztonsági bizottság tudomásul veszi ezeket a fejleményeket, és arra ösztönzi Indonézia illetékes hatóságait, hogy folytassák a szabályozási felelősségük alá tartozó légi fuvarozók feletti felügyelet fokozására tett erőfeszítéseiket.

(49) A DGCA kérte a kizárólag teherszállítással foglalkozó Cardig Air, Republic Express, Asia Link és Air Maleo légi fuvarozók listáról történő eltávolítását, és igazoló dokumentumokat nyújtott be, amelyek azt bizonyítják, hogy e légi fuvarozók tevékenysége kizárólag teherszállításra korlátozódik és kizárt az utasok szállítása, valamint az illetékes hatóságok megtették az arra vonatkozó megfelelő, fokozott intézkedéseket, hogy üzembentartási engedélyük korlátozott legyen, és kizárja az Európai Unióba irányuló és onnan kiinduló közlekedést.

(50) Következésképpen a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy a Cardig Air, a Republic Express, az Asia Link és az Air Maleo légi fuvarozókat el kell távolítani az A. mellékletből.

Izrael légi fuvarozói

Sun D'Or

(51) Miután az EASA által a 2008 óta az Izraelben engedélyezett Sun D'Or légi fuvarozó által az Unióba közlekedtetett légi járműveken végrehajtott földi ellenőrzések eredményein végzett elemzés súlyos, ismétlődő meg nem feleléseket tárt fel a nemzetközi biztonsági előírások tekintetében, a Bizottság hivatalos egyeztetésekbe kezdett Izrael illetékes hatóságaival, és 2010. március 16-án meghallgatta a légi fuvarozót. Az egyeztetések során megállapítást nyert, hogy a légi fuvarozót az illetékes izraeli hatóságok nem engedélyezték megfelelően, mivel az annak ellenére rendelkezett továbbra is üzembentartási engedéllyel, hogy nem volt képes bizonyítani, hogy biztosította a felelőssége alatt üzemeltetett, repülésre alkalmas légi járművek biztonságos üzemeltetését (társaságon kívüli karbantartás- és működés-ellenőrzés). Ezen túlmenően a társaság nem tudta bizonyítani, hogy megfelelő orvosló és korrektív intézkedéseket foganatosított volna annak érdekében, hogy fenntartható megoldásokkal szolgáljon a SAFA földi ellenőrzések során felmerült különböző hiányosságokra. Az egyeztetések során így nem nyert bizonyítást, hogy a fuvarozó megfelel a vonatkozó biztonsági előírásoknak.

(52) A Bizottsággal, az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséggel és a légi fuvarozóval folytatott további megbeszéléseket követően Izrael illetékes hatóságai úgy döntöttek, hogy 2011. április 1-jei hatállyal visszavonják a Sun D'Or üzembentartási engedélyét. Döntésüket követően valamennyi légi jármű egy másik izraeli légi fuvarozó üzembentartási engedélye alá került, és a Sun D'Or a továbbiakban csak repülőjegy-értékesítői tevékenységet folytatott.

(53) Izrael illetékes hatóságait felkérték, hogy tartsanak e légi fuvarozó felügyeletére vonatkozó beszámolókat a repülésbiztonsági bizottság ülésén, amelyre 2011. április 6-án került sor. Beszámolójuk során kijelentették, hogy a Sun D'Or légi fuvarozó nem áll (újra)engedélyezés alatt. Beszámolójukban Izrael illetékes hatóságai tájékoztattak továbbá a felügyeleti kapacitásuk fokozására és Izrael biztonsági rendszerének korszerűsítésére tett átfogó erőfeszítéseikről.

(54) Következésképpen a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy további intézkedésre nincs szükség.

Israir

(55) Miután az EASA által a 2008 óta az Izraelben engedélyezett Israir légi fuvarozó által az Unióba közlekedtetett légi járműveken végrehajtott földi ellenőrzések eredményein végzett elemzés súlyos, ismétlődő meg nem feleléseket tárt fel a nemzetközi biztonsági előírások tekintetében, a Bizottság hivatalos egyeztetésekbe kezdett Izrael illetékes hatóságaival, és 2010. március 16-án meghallgatta a légi fuvarozót. Az egyeztetések során megállapítást nyert, hogy a légi fuvarozó több, a vonatkozó biztonsági előírásoknak történő fenntartható megfelelés biztosítására kidolgozott strukturális intézkedést vezetett be. A légi fuvarozó egy biztonsági irányítási rendszeren alapuló biztonsági politika tényleges bevezetése érdekében változtatásokat hajtott végre a vezetőség (tisztviselők) tekintetében. Eltávolította flottájából azon 3, Airbus A–320 típusú (4X-ABH, 4X-ABD és 4X-ABF lajstromjelű) légi járművet, amelyek kapcsán a SAFA földi ellenőrzések során a súlyos hiányosságok többsége felmerült. Végül kibővítette a szakképzett személyzet képzését annak biztosítása érdekében, hogy a felszállás előtti vizsgálatokat megfelelően elvégezzék; felülvizsgálta belső működési eljárásait, továbbá új minőségbiztosítási rendszert és minőségbiztosítási ellenőrzési rendszert vezetett be; teljes egészében felülvizsgálta a földi műveletekre

[1] HL L 109., 2008.4.19., 7. o.
[2] HL L 170., 2010.7.6., 9. o.

vonatkozó kézikönyvét és karbantartási kézikönyvét, valamint bevezette a korszerű műveletirányítási központra vonatkozó kézikönyvét.

(56) E változásokat figyelembe véve és Izrael illetékes hatóságainak a repülésbiztonsági bizottságban 2011. április 6-án tartott beszámolója alapján megállapítást nyert, hogy a légi fuvarozó képes teljesítménye folyamatos javítására. A tagállamok továbbra is ellenőrizni fogják, hogy az Israir 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.

Kazahsztán légi fuvarozói

(57) Kazahsztán illetékes hatóságai tájékoztatták a Bizottságot, hogy a légiközlekedési ágazatban 2009 óta zajló, a légi biztonság javítását célzó széles körű reform jól halad. Az új polgári légiközlekedési törvény 2010. júliusi elfogadását követően több mint 100 egyedi légiközlekedési szabályozás kidolgozása van folyamatban, és azok többségét már el is fogadták. Az illetékes hatóságok eredményeket értek el továbbá a kapacitásfejlesztés területén, annak köszönhetően, hogy további képzett ellenőröket vettek fel és fognak még felvenni a következő hónapokban.

(58) Kazahsztán illetékes hatóságai közölték, továbbra is fokozott intézkedéseket tesznek. Konkrét tájékoztatást küldtek arról, hogy a következő légi fuvarozók üzembentartási engedélyét visszavonták: Air Flamingo; Almaty Aviation; Atyrau Aye Zholy; Arkhabay; Asia Continental Avialines; Centr Pankh; Kazavia National Airlines; Kokhshetau Airlines; Orlan 2000; Zherzu Avia.

(59) A kazah illetékes hatóságok kijelentették és bizonyítékokkal is alátámasztották, hogy e légi fuvarozók már nem vesznek részt kereskedelmi légi fuvarozásban, és többé nem rendelkeznek erre vonatkozó, érvényes működési engedéllyel. Ezek tehát már nem minősülnek a 2111/2005/EK rendelet 2. cikkének a) bekezdése szerinti légi fuvarozónak. Következésképpen a közös kritériumok alapján ezt a tíz légi fuvarozót törölni kell az A. mellékletből.

(60) Kazahsztán illetékes hatóságai arról is tájékoztatást adtak, hogy felülvizsgálták a KazAirWest légi fuvarozó esetét, amelynek üzembentartási engedélyét előzőleg visszavonták, majd új üzembentartási engedélyt bocsátottak ki a számára. A közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy e légi fuvarozót továbbra is az A. mellékletben kell tartani.

(61) A Bizottság támogatja a polgári légiközlekedési rendszer kazah illetékes hatóságok által végrehajtott, nagyra törő reformját és felkéri a hatóságokat, hogy kitartóan folytassák erőfeszítéseiket az ICAO-val közösen elfogadott korrekciós intézkedési terv megvalósítása érdekében, különös tekintettel a továbbra is megoldatlan, fontos biztonsági problémákra és az illetékességi körükbe tartozó összes fuvarozó működésének újbóli engedélyezésére. A Bizottság készen áll arra, hogy az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség és a tagállamok támogatásával a megfelelő időben helyszíni értékelést szervezzen az intézkedési terv végrehajtása terén elért előrehaladás ellenőrzésére.

Kirgizisztán légi fuvarozói

(62) Kirgizisztán illetékes hatóságai arról számoltak be, hogy az alábbi négy légi fuvarozó üzembentartási engedélyét 2009 és 2010 folyamán visszavonták, és az ICAO visszavonta azok ICAO szerinti azonosító kódját: Golden Rules Airlines (GRS), Max Avia (MAI), Tenir Airlines (TEB) és Sky Gate International (SGD). Következésképpen a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy ezeket a fuvarozókat el kell távolítani az A. mellékletből.

(63) Kirgizisztán illetékes hatóságai arról is beszámoltak, hogy három további légi fuvarozó – az Itek Air, a Trast Aero és az Asian Air – üzembentartási engedélye lejárt, azonban erre vonatkozóan nem nyújtottak be bizonyítékot. Következésképpen a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy e fuvarozókat továbbra is szerepeltetni kell az A. mellékletben.

(64) Mivel a Bizottsághoz mindeddig nem érkeztek be arra vonatkozó dokumentumok, hogy a többi, Kirgizisztánban engedélyezett légi fuvarozó, illetve az e légi fuvarozók jogszabályi felügyeletéért felelős hatóságok maradéktalanul végrehajtották volna a megfelelő kiigazító intézkedéseket, a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy ezeket a fuvarozókat továbbra is szerepeltetni kell az A. mellékletben.

(65) A Bizottság arra biztatja a kirgiz illetékes hatóságokat, hogy tegyenek további erőfeszítéseket az ICAO által az általános biztonságfelügyelet-ellenőrző program (USOAP) keretében 2009 áprilisában elvégzett ellenőrzés során feltárt meg nem felelési problémák megoldása érdekében. Az Európai Bizottság az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség segédletével, valamint a tagállamok támogatásával készen áll arra, hogy amint az ICAO-nak benyújtott intézkedési terv megvalósítása megfelelően előrehaladott stádiumba kerül, helyszíni értékelést végezzen. A helyszíni értékelés azt vizsgálná, hogy az illetékes hatóságok és a felügyeletük alá tartozó vállalkozások eleget tettek-e az alkalmazandó biztonsági követelményeknek.

Air Madagascar

(66) A Madagaszkáron engedélyezett Air Madagascar vonatkozásában számos biztonsági hiányosság nyert bizonyítást. Ezeket a hiányosságokat Franciaország illetékes hatóságai azonosították a SAFA-program keretében végzett földi ellenőrzések során. A B-767 típusú légi járművek esetén kapott eredmények észrevehetően rosszabbak, mint a légi fuvarozó más légi járműveinél tapasztaltak. Az egyes SAFA-vizsgálatok során feltárt problémák száma, a biztonsági hiányosságok ismétlődő jellege, valamint az, hogy a helyzet 2010 óta romlik, súlyos biztonsági problémára utal.

(67) Az ICAO 2008 februárjában egyetemes biztonságfelügyeleti ellenőrzést hajtott végre és számos jelentős, Madagaszkár polgári légiközlekedési hatóságainak a légi biztonsági felügyelet megfelelő ellátására vonatkozó képességével kapcsolatos biztonsági hiányosságról tett jelentést.

(68) Tekintettel a SAFA-vizsgálatokra és az ICAO vizsgálati jelentésében foglalt eredményekre, a Bizottság 2011. február 28-án hivatalos egyeztetésbe kezdett Madagaszkár illetékes hatóságaival, amelynek során komoly aggodalmának adott hangot az Air Madagascar műveleteinek biztonságosságát illetően, valamint a 2111/2005/EK rendelet 7. cikke alapján sürgette a fuvarozót és annak illetékes hatóságait, hogy tegyenek lépéseket az ICAO megállapításaira történő válaszadás és a SAFA által feltárt biztonsági hiányosságok megfelelő orvoslása érdekében.

(69) A Bizottság 2011. március 16-án találkozott Madagaszkár polgári légiközlekedési hatóságaival és az Air Madagascar képviselőivel annak érdekében, hogy bizonyosságot szerezzen arról, hogy mindkettő intézkedéseket tett a SAFA-vizsgálatok során felmerült biztonsági hiányosságok orvoslására, vagy legalábbis megfelelő intézkedéseket tett a feltárt biztonsági kockázatok enyhítése érdekében. Sajnálatos módon az e találkozó során közölt információk nem bizonyították, hogy a társaság a biztonsági hiányosságok vonatkozásában átfogó okfeltáró elemzést végzett volna, valamint megalapozott korrekciós és megelőzési intézkedési tervet hajtott volna végre, továbbá hogy a hatóságok a megfelelő biztonsági felügyeleti programot működtetett volna. Következésképpen Madagaszkár polgári légiközlekedési hatóságait és az Air Madagascart felkérték, hogy a repülésbiztonsági bizottság 2011. áprilisi ülésén tisztázza a helyzetet.

(70) A repülésbiztonsági bizottság 2011 április 5-én meghallgatta az Air Madagascart és Madagaszkár illetékes hatóságait. Az Air Madagascar bemutatta megalapozott okfeltáró elemzésen nyugvó, továbbfejlesztett korrekciós és megelőzési intézkedési tervét, de nem nyújtottak be bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy ezeknek az intézkedéseknek van-e már eredménye.

(71) A bizottság üdvözölte a légi fuvarozó részéről történt biztató lépéseket, azonban aggályait fejezte ki az Air Madagascar által üzemeltetett valamennyi légi jármű folyamatos légi alkalmassága területén továbbra is állandóan fennálló komoly hiányosságokkal kapcsolatban. A légi fuvarozó elismerte Boeing B-767 típusú légi járművével kapcsolatos hiányosságokat. A fuvarozó kijelentette, hogy véleménye szerint flottájának fennmaradó részére vonatkozóan a jelenleg hatályos intézkedések alkalmasak a biztonsági kockázatok csökkentésére az alacsonyabb repülési gyakoriság és/vagy e légi járművek kora miatt.

(72) A bizottság elismerte a légi fuvarozónak a SAFA-ellenőrzések során feltárt biztonsági hiányosságokat illetően fenntartható megoldások létrehozása érdekében tett erőfeszítéseit, sürgette a madagaszkári illetékes hatóságokat, hogy fokozzák felügyeleti tevékenységüket annak biztosítása érdekében, hogy az üzemeltető korrekciós és megelőzési intézkedési tervét szükségtelen késedelem nélkül, hatékonyan hajtsa végre.

(73) Figyelembe véve az Air Madagascar által üzemeltetett B–767 típusú légi járművek földi ellenőrzései során feltárt nagyszámú és ismétlődő biztonsági hiányosságot, valamint a társaság arra való alkalmatlanságát, hogy mind ez idáig megfelelő korrekciós és megelőzési intézkedési tervet hajtson végre, továbbá a madagaszkári illetékes hatóságok által az e légi fuvarozó működésére vonatkozó, megfelelő biztonsági felügyelet ellátásának hiányát, a repülésbiztonsági bizottság véleményét követően a Bizottság úgy véli, hogy e légi fuvarozónak a Boeing B–767 típusú légi járművével az Unióba irányuló működését meg kell tiltani. Ennek megfelelően a közös kritériumok alapján az Air Madagascar légi fuvarozót fel kell venni a B. mellékletbe, működése pedig korlátozások alá esik valamennyi, Boeing B–767 típusú légi jármű kizárása érdekében. A légi fuvarozó a B. melléklettel összhangban az üzembentartási engedélyében szereplő más típusú légi járművekkel azonban üzemeltethet járatokat az Unióba.

(74) A tagállamok továbbra is ellenőrizni fogják, hogy az Air Madagascar 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.

Mozambik légi fuvarozói

(75) Az ICAO által 2010. januárban az egyetemes biztonságfelügyeleti ellenőrzés (USOAP) keretében végzett vizsgálat eredményei hitelesen bizonyították, hogy a Mozambikban engedélyezett légi fuvarozók biztonsági felügyeletéért felelős illetékes hatóság nem képes a vonatkozó biztonsági előírások végrehajtására és betartatására. Ez a vizsgálat nagyszámú jelentős hiányosságot állapított meg, amelyek arra engednek következtetni, hogy a mozambiki polgári légiközlekedési hatóságok alkalmatlanok biztonságfelügyeleti hatáskörük gyakorlására. Az ICAO zárójelentése kibocsátásának időpontjában az ICAO-előírások több mint 77 %-át nem alkalmazták eredményesen. Bizonyos, létfontosságú szempontok, például a szakképzett műszaki személyzet biztosítása tekintetében az ICAO-előírások több mint 98 %-át nem alkalmazták eredményesen. A biztonsági problémák megoldása vonatkozásában az ICAO-előírások több mint 93 %-át nem alkalmazták eredményesen.

(76) Mozambik USOAP-ellenőrzését követően az ICAO a Chicagói Egyezmény részes felének számító valamennyi államot értesítette arról, hogy a Mozambikban engedélyezett fuvarozók biztonsági felügyeletét érintő, jelentős biztonsági hiányosságot tárt fel [1], amely alapján a Mozambikban az üzembentartási engedélyek kiállításával kapcsolatban alkalmazott engedélyezési eljárás nem veszi figyelembe az ICAO 6. mellékletének alkalmazandó rendelkezéseit. Kiemelendő, hogy a Mozambikban működő 15 légitársaság – köztük a nemzetközi légitársaságok is – a mai napig a korábbi, immár hatályon kívül helyezett szabályozások szerint kiállított üzembentartási engedélyek szerint folytatják tevékenységüket. Mozambik illetékes hatóságai (IACM) az üzembentartási engedélyek kiállítását megelőzően nem értékeltek minden, az engedélyezési folyamathoz kapcsolódó egyedi szempontot, az

[1] ICAO OPS/01. ténymegállapítás.

IACM pedig nem képes biztosítani, hogy a 15 üzembentartási engedélyes mindegyike megfeleljen a 6. melléklet és a nemzeti szabályozások rendelkezéseinek, mielőtt nemzetközi légijármű-üzemeltetési tevékenységeket folytatna. Ezen túlmenően az IACM több mint két éve nem végzett ellenőrző vizsgálatokat a légitársaságokra vonatkozóan.

(77) Bizonyítást nyert, hogy a mozambiki illetékes hatóságok nem képesek kellő hatékonysággal orvosolni az ICAO által feltárt meg nem felelési problémákat; erre utal az a tény, hogy az ICAO az e hatóságok által az ICAO által feltárt megnemfelelési problémák orvoslása érdekében előterjesztett korrektív intézkedési tervek jelentős részét nem tartotta elfogadhatónak. Ez különösen érvényes az ICAO által megállapított, továbbra is fennálló jelentős biztonsági problémákra. Mozambik illetékes hatóságai továbbá arról számoltak be, hogy a korrekciós intézkedési tervek végrehajtása késedelmet szenved.

(78) Tekintettel az ICAO USOAP-ellenőrzésének eredményeire, a Bizottság 2010 márciusában egyeztetésekbe kezdett Mozambik illetékes hatóságaival (IACM), amelynek során komoly aggodalmának adott hangot az országban engedélyezett légi fuvarozók műveleteinek biztonságosságát illetően, és felvilágosítást kért azokkal az intézkedésekkel kapcsolatban, amelyeket az illetékes hatóságok az ICAO által azonosított vizsgálati eredményeire válaszul hoztak.

(79) Az IACM 2010 áprilisa ás 2011 áprilisa között dokumentációt nyújtott be, 2011. április 6-án pedig beszámolót tartott a repülésbiztonsági bizottságnak. Az IACM jelezte, hogy a fent említett korrekciós intézkedési terv az ICAO-hoz történt benyújtása után elkezdték annak végrehajtását. Konkrétan arról adtak tájékoztatást, hogy az IACM függetlenségének és felügyeleti kapacitásának jelentős erősítésére irányuló reform folyamatban van, és a megfelelően képzett ellenőrök tényleges felvételéig külső szakértőkkel kötöttek szerződést a felügyeleti tevékenységek támogatására. A repülésbiztonsági bizottság véleménye szerint azonban az IACM nem szolgáltatott bizonyítékot arra nézvést, hogy az IACM mint egyedüli szerv elég kapacitással rendelkezik-e jelenleg valamennyi, Mozambikban engedélyezett légi fuvarozó felügyeletének elvégzéséhez. Arról számoltak be, hogy Mozambikban 13 légi fuvarozó van engedélyezve, és az említett szakértők segítségével 2010-ben ezek közül 8-at, melyek közé három, nemzetközi járatok működtetésében érintett légi fuvarozó – a Mozambique Airlines, a Mozambique Express és a Trans Airways – tartozik, a mozambiki polgári légiközlekedési rendelkezésekkel összhangban újból engedélyezni tudtak. A repülésbiztonsági bizottság véleménye szerint azonban az IACM nem szolgáltatott arra vonatkozó bizonyítékot, hogy ezek a fuvarozók a vonatkozó biztonsági előírásoknak megfelelő, folyamatos felügyelet alatt állnának. Végül megerősítették, hogy öt olyan légi fuvarozó, amelyek állításuk szerint kizárólag belföldön üzemel, a mai napig a korábbi, immár hatályon kívül helyezett szabályozások szerint kiállított üzembentartási engedélyek szerint folytatja tevékenységét, ezeket az engedélyeket azonban nem az IACM adta ki. Továbbá az ICAO által e tekintetben közölt, jelentős biztonsági probléma mindmáig megoldatlan.

(80) A Mozambique Airlines (LAM) 2011. április 6-án írásbeli információkat nyújtott be és beszámolót tartott a repülésbiztonsági bizottságnak. A LAM megerősítette, hogy engedélyét a mozambiki polgári légiközlekedési rendelkezésekkel összhangban, 2010. április 6-án újból kiadták. Ezt az április 5-én lejárt üzembentartási engedélyt azonban az IACM 2011. április 6-án megújította, azzal a korlátozással, hogy a III. kategóriájú, rossz látási viszonyok melletti megközelítések ki vannak zárva, mivel megerősítést nyert, hogy a fuvarozónak ilyen megközelítések végrehajtására nem volt engedélye. A Mozambique Express (MEX) 2011. április 6-án írásbeli információkat nyújtott be és beszámolót tartott a repülésbiztonsági bizottságnak. A MEX megerősítette, hogy engedélyét a mozambiki polgári légiközlekedési rendelkezésekkel összhangban, 2010. április 6-án újból kiadták, noha négy, Embraer 120 típusú légi jármű E-GPWS (TAWS) nélkül üzemel.

(81) A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság elismeri a mozambiki polgári légiközlekedési rendszer reformja érdekében tett erőfeszítéseket, valamint az ICAO jelentésében szereplő biztonsági hiányosságok kezelésére tett első lépéseket. A közös kritériumok alapján azonban megállapítást nyert, hogy az ICAO által feltárt hiányosságok és különösen a jelentős biztonsági aggodalmak orvoslására irányuló, megfelelő korrektív intézkedések tényleges végrehajtásáig ebben a szakaszban Mozambik illetékes hatóságai nem képesek a szabályozási felügyeletük alá tartozó valamennyi légi fuvarozó tekintetében végrehajtani és betartatni a vonatkozó biztonsági előírásokat. Következésképp a Mozambikban engedélyezett összes légi fuvarozót működési tilalom alá kell helyezni és fel kell venni az A. mellékletbe.

(82) Portugália illetékes hatóságai bejelentették, hogy technikai támogatást nyújtanak Mozambik illetékes hatóságainak, és ezt már meg is kezdték. Ez a technikai segítségnyújtás különösen a képzett személyzet oktatására és a felügyeleti tevékenység területének eljárásaira terjed ki.

(83) A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság arra ösztönzi Mozambikot, hogy folytassa a teljes körű együttműködést az ICAO-val az ICAO által feltárt hiányosságok orvoslására szolgáló, megfelelő korrekciós intézkedési terv hitelesítése, és a végrehajtásában elért haladásnak egy a megfelelő időben, a helyszínen végzett hitelesítési misszió (ICVM) általi hitelesítése érdekében. Az Európai Bizottság az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség, valamint a tagállamok támogatásával készen áll arra, hogy e tekintetben szükség esetén technikai segítséget nyújtson.

(84) A Bizottság a repülésbiztonsági bizottság véleményét követően készen áll arra, hogy az ICAO-nak benyújtott intézkedési terv megvalósításának megfelelően előrehaladásáról szóló, ellenőrzött bizonyítékok alapján újból értékelje a helyzetet.

Az Orosz Föderáció légi fuvarozói

(85) A Bizottság 2010 decemberében az Orosz Föderációban tett látogatását követően az Orosz Föderáció illetékes hatóságai információkat nyújtottak be bizonyos orosz légi fuvarozók üzembentartási engedélyeivel kapcsolatban, amelyek esetében a SAFA földi ellenőrzéseinek eredményei ellenőrzésenként különböző jelentős hiányosságokra mutattak rá. Ezen túlmenően az e hatóságokkal március 8-án tartott egyeztetés során az Orosz Föderáció illetékes hatóságai vállalták, hogy a következő információkat nyújtják be a Bizottsághoz: a) az orosz hatóságok által az azonosított orosz légi fuvarozók tekintetében végzett felügyeleti tevékenységek eredményeire vonatkozó információk; b) a SAFA földi ellenőrzések során feltárt problémák megoldása érdekében e légi fuvarozók által tett korrektív intézkedések végrehajtására vonatkozó információk; valamint c) azon légi járművek üzembentartási engedélyeinek jegyzéke, amelyek az Európai Unióba repülnek.

(86) Az Orosz Föderáció illetékes hatóságai által átadott üzembentartási engedélyek alapján az alábbi, bizonyos légi fuvarozók üzembentartási engedélyében szereplő légi járművek nem felelnek meg jelenleg az ICAO előírásainak; a repülésbiztonsági bizottság sürgeti a Bizottságot, hogy törekedjen e légi járművek nemzetközi működésének az Orosz Föderáció illetékes hatóságaival történő tisztázására:

a) Aircompany Yakutia: az RA-41250 lajstromjelű, Antonov AN–140 típusú légi jármű; az RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360 és RA-47363 lajstromjelű, AN–24RV típusú légi járművek; az RA-26660 lajstromjelű, AN–26 típusú légi jármű, az RA-85007, RA-85707 és RA-85794 lajstromjelű, Tupolev TU–154M típusú légi járművek;

b) Atlant Soyuz: a korábban az Atlant Soyuz által üzemeltetett, RA-85672 és RA-85682 lajstromjelű, Tupolev TU–154M típusú légi járműveket jelenleg más, az Orosz Föderációban engedélyezett légi fuvarozók üzemeltetik;

c) Gazpromavia: az RA-85625 és RA-85774 lajstromjelű, Tupolev TU–154M típusú légi járművek; az RA-87511, RA-88300 és RA-88186 lajstromjelű, Yakovlev Yak–40 típusú légi járművek; az RA-21505, RA-98109 és RA-8830 lajstromjelű, Yak–40K típusú légi járművek; az RA-42437 lajstromjelű, Yak–42D típusú légi jármű; 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: az RA-85494 és RA-85457 lajstromjelű, Tupolev TU–154B típusú légi járművek;

e) Krasnoyarsky Airlines: a korábban a Krasnoyarsky Airlines 2009-ben visszavont üzembentartási engedélyében szereplő, RA-85672 lajstromjelű, TU–154M típusú légi járművet jelenleg az Atlant Soyuz üzemelteti; az ezzel megegyező típusú, RA-85682 lajstromjelű légi járművet egy másik, az Orosz Föderációban engedélyezett légi fuvarozó üzemelteti;

f) Kuban Airlines: az RA-42331, RA-42350, RA-42538 és RA-42541 lajstromjelű, Yakovlev Yak–42 típusú légi járművek;

g) Orenburg Airlines: az RA-856 02 lajstromjelű, Tupolev TU–154B típusú légi jármű; 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) Moscovia Airlines: az RA-12193 és RA-12194 lajstromjelű, Antonov AN–12 típusú légi járművek;

i) Tatarstan Airlines: a RA-42374 és RA-42433 lajstromjelű, Yakovlev Yak–42D típusú légi járművek;

j) Ural Airlines: az RA-85508 lajstromjelű, Tupolev TU–154B típusú légi jármű (az RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 és RA-85432 lajstromjelű légi járműveket jelenleg pénzügyi okokból nem üzemeltetik);

k) UTAir: az RA-85733, RA-85755, RA-85806 lajstromjelű, Tupolev TU–154M típusú légi járművek; valamennyi (24) TU–134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, és RA-65977; az RA-65143 és az RA-65916 lajstromjelű légi járművet egy másik orosz fuvarozó üzemelteti; valamennyi (1) TU–134B: RA-65726; valamennyi (10) Yakovlev Yak–40 típusú légi jármű: RA-87348 (jelenleg pénzügyi okokból nem üzemeltetik), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 és RA-88280; az ezekkel megegyező típusú, RA-87292 és RA-88244 lajstromjelű légi járműveket szanálták; valamennyi Mil–26 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi Mil–10 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi Mil–8 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi AS–355 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi BO–105 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); az RA-46388 és RA-87348 lajstromjelű, AN–24B típusú légi járműveket anyagi okokból nem üzemeltetik; az RA-46267 és az RA-47289 lajstromjelű, valamint az AN–24RV típusú, RA-46509, RA-46519 és RA-47800 lajstromjelű légi járműveket egy másik orosz fuvarozó üzemelteti;

l) Rossija (STC Russia): a Tupolev TU–134 típusú, RA-65979 lajstromjelű légi jármű, az RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 és RA-65555 lajstromjelű légi járműveket egy másik orosz fuvarozó üzemelteti; az RA-75454 lajstromjelű, Iljusin IL–18 típusú légi járművet egy másik orosz fuvarozó üzemelteti; az RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 és RA-88200 lajstromjelű, Yakovlev Yak–40 típusú légi járműveket egy másik orosz fuvarozó üzemelteti;

m) Russair: az RA 65124, RA-65908, RA-65087, RA-65790, RA-65576, RA-65102, RA-6550 és RA-65691 lajstromjelű, Tupolev TU–134A típusú légi járművek;

n) Kosmos: az RA-65805, RA-65010, RA-65097, RA-65566 lajstromjelű, Tupolev TU–134-A3 típusú légi jármű; az RA-65574 lajstromjelű, TU–134-B típusú légi jármű;

o) The 224th-Flight Unit State Airlines: az RA-76638 és RA-78750 lajstromjelű, Iljusin IL–76MD típusú légi járművek;

p) Daghestan Airlines: az RA-65569 lajstromjelű, Tupolev TU–134B típusú légi jármű;

q) Kogalymavia: az A-65943, RA-65045, RA-65943, RA65944 és RA-65944 lajstromjelű, Tupolev TU–134A3 típusú légi járművek; az RA-85522 lajstromjelű, Tupolev TU–154B2 típusú légi jármű.

(87) A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság tudomásul veszi az Orosz Föderáció illetékes hatósága által benyújtott dokumentumokat és további technikai egyeztetéseket fog tartani az illetékes hatóságokkal annak érdekében, hogy támogassa a feltárt biztonsági meg nem felelési problémák tartós felszámolását.

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

Ukrainian Mediterranean Airlines

(89) Az Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) légi fuvarozó meghallgatást kért a repülésbiztonsági bizottságtól és előzetes írásbeli információkat nyújtott be. A fuvarozó közölte, hogy flottamegújítási terve eredményeként DC–9 51 típusú légi járműveket a továbbiakban nem üzemeltet. A légi fuvarozó arról is tájékoztatást küldött, hogy 2011 januárjában az ukrán polgári légiközlekedési hatóság (UKR SAA) újból engedélyezte, és kétéves érvényességi időre szóló üzembentartási engedélyt állított ki részére.

(90) Az UMAir továbbá olyan dokumentumokat is benyújtott, amelyek azt hivatottak bizonyítani, hogy a 2009 májusában és októberében az Unió részéről tett látogatásokból eredő összes korrektív intézkedést lezártak. Továbbá dokumentumokat nyújtott be az UKR SAA felügyeleti tevékenysége során feltárt problémák kezelésére vonatkozó korrekciós intézkedési terv végrehajtásának előrehaladásáról. Benyújtott továbbá egy 2010. szeptember 21-én Bejrútban bekövetkezett, súlyos balesetre vonatkozó vizsgálati jelentést. E jelentés szerint az UR-CBY lajstromjelű, DC–9-51 típusú légi jármű által röviddel a felszállást követően végrehajtott kényszerleszállás oka a hajtómű feltehetően egy madárral történő ütközés okozta leállása volt. A jelentésből azonban kiderült az is, hogy az UMAir üzemeltetési kézikönyve nem tért ki egy kritikus, üzemképtelen hajtómű esetén alkalmazandó eljárásra.

(91) Mivel a légi fuvarozó által üzemeltetett UR-CHN légi járművön az Európai Unióban 2011. február 28-án végzett földi ellenőrzésről készült jelentés [1] súlyos hiányosságokra hívta fel a figyelmet, a Bizottság további információkat kért a légi fuvarozótól. E kérelemre válaszul a légi fuvarozó az UR-CHN lajstromjelű, MD83 típusú légi jármű működési előírására és légi alkalmassági bizonyítványára vonatkozó dokumentumokat nyújtott be, amelyek azt igazolták, hogy azt az ICAO által kötelezően előírt berendezésekkel szerelték fel.

(92) A légi fuvarozót 2011. március 25-ére technikai jellegű találkozóra hívták meg a nyitott kérdések tisztázására. E találkozón és azt követően a légi fuvarozó részletesen beszámolt a belső ellenőrzések, a vizsgálatok és földi ellenőrzések eredményeiről és az azoknak megfelelően hozott korrekciós intézkedésekről, továbbá jelezte, hogy jelenlegi üzemeltetési kézikönyve valamennyi szükséges normál, rendkívüli és vészhelyzeti eljárást tartalmazza, és gondoskodik a szimulátorokon végzett továbbképzésekről.

(93) Az UKR SAA a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, melyre 2011. április 6-án került sor, és ahol bemutatta az ellenőrzési, a hitelesítési és a biztonsági felügyelete alatt álló légi fuvarozóknak, közte az UMAirnek a korrekciós intézkedések végrehajtásáról szóló jelentéstételi folyamatát. Az UKR SAA megerősítette, hogy az UMAir a 2009 májusában és októberében az Unió részéről tett látogatások során feltárt valamennyi problémát orvosolta. Az UKR SAA azt is kijelentette, hogy továbbra is eleget tesz lajstromozás szerinti és üzemeltető székhelye szerinti államként fennálló kötelezettségeinek az UMAir teljes bérleti (wet leasing) műveleteinek vonatkozásában.

(94) A repülésbiztonsági bizottság üdvözölte az UMAir által a nemzetközi biztonsági előírások végrehajtásában elért eredményeit és a DC–9-51 légi jármű műveleteinek felfüggesztését, valamint az UKR SAA által tett nyilatkozatokat, és úgy vélte, hogy e légi fuvarozó működését nem kell többé korlátozásoknak alávetni. Ennélfogva a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy az Ukrainian Mediterranean Airlines (UM Air) fuvarozót törölni kell a B. mellékletből.

(95) A tagállamok továbbra is ellenőrizni fogják, hogy az UMAir 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.

[1] SCAA-2011-30.

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

(96) A 2010. november 22-én frissített közösségi listán szereplő más légi fuvarozók vagy e légi fuvarozók szabályozási felügyeletéért felelős hatóságok a Bizottság kifejezett kérése ellenére mindeddig nem nyújtottak be bizonyítékot a megfelelő javító intézkedések teljes körű végrehajtására vonatkozóan. Ezért a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy a szóban forgó légi fuvarozók továbbra is vagy működési tilalom (A. melléklet), vagy működési korlátozások alá tartoznak (B. melléklet).

(97) 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, 2011. április 19-én.

a Bizottság részéről,
az elnök nevében,
Siim KALLAS
alelnök

A. MELLÉKLET

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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Ghánai Köztársaság
Silverback Cargo Freighters	ismeretlen	VRB	Ruandai Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Afganisztánban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Afgán Iszlám Köztársaság**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afgán Iszlám Köztársaság
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afgán Iszlám Köztársaság
PAMIR AIRLINES	ismeretlen	PIR	Afgán Iszlám Köztársaság
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Afgán Iszlám Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Angolában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, a B. mellékletbe felvett TAAG Angola Airlines kivételével, beleértve a következőket:			**Angolai Köztársaság**
AEROJET	AO 008-01/11	ismeretlen	Angolai Köztársaság
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Angolai Köztársaság
Air Gicango	009	ismeretlen	Angolai Köztársaság
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Angolai Köztársaság
AIR NAVE	017	ismeretlen	Angolai Köztársaság
ANGOLA AIR SERVICES	006	ismeretlen	Angolai Köztársaság
Diexim	007	ismeretlen	Angolai Köztársaság
FLY540	AO 004-01 FLYA	ismeretlen	Angolai Köztársaság
GIRA GLOBO	008	GGL	Angolai Köztársaság
HELIANG	010	ismeretlen	Angolai Köztársaság
HELIMALONGO	AO 005-01/11	ismeretlen	Angolai Köztársaság
MAVEWA	016	ismeretlen	Angolai Köztársaság
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Angolai Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Beninben felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Benini Köztársaság**
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Benini Köztársaság
AFRICA AIRWAYS	ismeretlen	AFF	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 üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
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.	BGL	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 hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Kongói Köztársaság**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Kongói Köztársaság
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Kongói Köztársaság
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	ismeretlen	Kongói Köztársaság
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	ismeretlen	Kongói Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kongói Demokratikus Köztársaságban (KDK) felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)**
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	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)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	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)

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
A szabályozási felügyeletért Dzsibutiban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőt:			**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 TransportE 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
DABI AIR NUSANTARA	135-030	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonéz Köztársaság
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Indonéz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonéz Köztársaság
EASTINDO	135-038	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonéz Köztársaság
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Indonéz Köztársaság
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
KAL STAR	121-037	KLS	Indonéz Köztársaság
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonéz Köztársaság
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Indonéz Köztársaság
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonéz Köztársaság
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
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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonéz Köztársaság
UNINDO	135-040	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonéz Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Kazahsztánban felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó az Air Astana kivételével, beleértve a következőket:			**Kazah Köztársaság**
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	Kazah Köztársaság
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Kazah Köztársaság
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Kazah Köztársaság
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Kazah Köztársaság
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0345-08	CID	Kazah Köztársaság
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Kazah Köztársaság
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Kazah Köztársaság
AVIA-JAYNAR/avia-zhaynar	AK-0435-10	SAP	Kazah Köztársaság
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Kazah Köztársaság
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Kazah Köztársaság
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Kazah Köztársaság
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Kazah Köztársaság
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Kazah Köztársaság
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Kazah Köztársaság
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Kazah Köztársaság
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Kazah Köztársaság
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Kazah Köztársaság
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Kazah Köztársaság
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Kazah Köztársaság
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Kazah Köztársaság
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	Kazah Köztársaság
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Kazah Köztársaság
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Kazah Köztársaság
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Kazah Köztársaság
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Kazah Köztársaság
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Kazah Köztársaság
MEGA Airlines	AK-0424-10	MGK	Kazah Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Kazah Köztársaság
Prime aviation	AK-0393-09	PKZ	Kazah Köztársaság
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Kazah Köztársaság
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Kazah Köztársaság
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Kazah Köztársaság
SCAT	AK-0420-10	VSV	Kazah Köztársaság
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Kazah Köztársaság
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Kazah Köztársaság
UST-KAMENOGORSK/AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Kazah Köztársaság
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Kazah Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kirgiz Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Kirgiz Köztársaság**
AIR MANAS	17	MBB	Kirgiz Köztársaság
ASIAN AIR	36	AZZ	Kirgiz Köztársaság
Avia Traffic Company	23	AVJ	Kirgiz Köztársaság
AEROSTAN (EX Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	Kirgiz Köztársaság
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgiz Köztársaság
Click Airways	11	CGK	Kirgiz Köztársaság
DAMES	20	DAM	Kirgiz Köztársaság
EASTOK AVIA	15	EEA	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
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgiz Köztársaság
Sky Way air	21	SAB	Kirgiz Köztársaság
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgiz Köztársaság
VALOR AIR	07	VAC	Kirgiz Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Libériában felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó.			**Libéria**
A szabályozási felügyeletért a Gaboni Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, a B. mellékletbe felvett Gabon Airlines, Afrijet és SN2AG kivételével, beleértve a következőket:			**Gaboni Köztársaság**

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	ismeretlen	Gaboni Köztársaság
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Gaboni Köztársaság
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gaboni Köztársaság
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gaboni Köztársaság
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Gaboni Köztársaság
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gaboni Köztársaság
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	ismeretlen	Gaboni Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Mauritániai Iszlám Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőt:			**Mauritániai Iszlám Köztársaság**
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Mauritániai Iszlám Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Mozambiki Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Mozambiki Köztársaság**
Mozambique Airlines – linhas aereas de moçambique	MOZ-01/2010	LAM	Mozambiki Köztársaság
Mozambique Express/MEX	02 of 2010	MXE	Mozambiki Köztársaság
Trans Airways/KAYA AIRLINES	03 of 2010	ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
Helicopteros Capital	ismeretlen	ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
CFA Mozambique	ismeretlen	ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
Unique Air Charter	ismeretlen	ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
Aerovisao de Mozambique	ismeretlen	ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
Safari Air	ismeretlen	ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
ETA Air Charter LDA	04 of 2010	ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
Emilio Air Charter LDA	05 of 2010	ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
CFM-TTA SA	07 of 2010	ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
Aero-Servicos SARL	08 of 2010	ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
VR Cropsprayers LDA	06 of 2010	ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
A Fülöp-szigetek szabályozási felügyeletért felelős hatósága által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Fülöp-szigeteki Köztársaság**
Aerowurks Aerial SprAying Services	2010030	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Air Philippines Corporation	2009006	GAP	Fülöp-szigeteki Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Airtrack Agricultural Corporation	2010027	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Asia Aircraft Overseas Philippines Inc.	4AN9800036	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Aviation Technology Innovators, Inc.	4AN2007005	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AVIATOUR'S 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	CEB	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Chemtrad Aviation Corporation	2009018	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
CM aero	4AN2000001	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Corporate Air	ismeretlen	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Cyclone airways	4AN9900008	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Far East Aviation Services	2009013	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
F.F. Cruz and Company, Inc.	2009017	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Huma Corporation	2009014	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Inaec Aviation Corp.	4AN2002004	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Island Aviation	2009009	SOY	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Lion Air, Incorporated	2009019	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Macro asia air taxi services	2010029	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Mindanao Rainbow Agricultural Development Services	2009016	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Omni aviation corp.	2010033	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Pacific East Asia Cargo Airlines, Inc.	4AS9800006	PEC	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Pacific Airways Corporation	4AN9700007	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Pacific Alliance Corporation	4AN2006001	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Philippine Airlines	2009001	PAL	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Philippine Agricultural aviation corp.	4AN9800015	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Royal air charter services Inc.	2010024	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Royal Star Aviation, Inc.	2010021	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Southstar aviation company, inc.	4AN9800037	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Spirit of Manila Airlines Corporation	2009008	MNP	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Subic international air charter	4AN9900010	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Subic seaplane, inc.	4AN2000002	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Topflite airways, inc.	4AN9900012	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Transglobal Airways Corporation	2009007	TCU	Fülöp-szigeteki Köztársaság
World aviation, corp.	ismeretlen	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
WcC Aviation Company	2009015	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
YOkota aviation, inc.	ismeretlen	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ZenitH Air, Inc.	2009012	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
Zest Airways Incorporated	2009003	RIT	Fülöp-szigeteki Köztársaság
A szabályozási felügyeletért São Tomé és Príncipében felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**São Tomé és Príncipe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ismeretlen	São Tomé és Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé és Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé és Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	ismeretlen	São Tomé és Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé és Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	ismeretlen	São Tomé és Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé és Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé és Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	ismeretlen	São Tomé és Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé és Príncipe
A 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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
TEEBAH AIRWAYS	ismeretlen	ismeretlen	Sierra Leone
A szabályozási felügyeletért Szudánban felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Szudáni Köztársaság**
Sudan Airways	ismeretlen	SUD	Szudáni Köztársaság
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Szudáni Köztársaság
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Szudáni Köztársaság
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Szudáni Köztársaság
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Szudáni Köztársaság
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Szudáni Köztársaság
ALMAJARA AVIATION	ismeretlen	MJA	Szudáni Köztársaság
BADER AIRLINES	035	BDR	Szudáni Köztársaság
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Szudáni Köztársaság
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Szudáni Köztársaság
GREEN FLAG AVIATION	017	ismeretlen	Szudáni Köztársaság
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Szudáni Köztársaság
NOVA AIRLINES	001	NOV	Szudáni Köztársaság
TARCO AIRLINES	056	ismeretlen	Szudáni Köztársaság
A**szabályozási felügyeletért Szváziföldön felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőt:**			**Szváziföld**
SWAZILAND AIRLINK	ismeretlen	SZL	Szváziföld
A szabályozási felügyeletért Zambiában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőt:			**Zambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

B. MELLÉKLET

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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma	ICAO szerinti légitársasági kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam	A korlátozás alá eső légi jármű típusa	A korlátozás alá eső légi jármű típusa, lajstromjele és – ha ismert – gyártási sorszáma	Lajstromozó ország
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DPRK	A teljes flotta, kivéve: 2 Tu–204 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	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 B–767 típusú légi jármű, 4 B–757 típusú légi jármű, 10 A–319/320/321 típusú légi jármű, 5 Fokker–50 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Holland Királyság)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LtD	AOC 017	ALE	Ghánai Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 2 DC8–63F típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: 9G-TOP és 9G-RAC	Ghánai Köztársaság
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaszkár	A teljes flotta, kivéve: 2 Boeing B–737-300, 2 ATR–72-500, 1 ATR–42-320 és 3 DHC–6-300 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Madagaszkári Köztársaság
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore-szigetek	A teljes flotta, kivéve: LET–410 UVP	A teljes flotta, kivéve: D6-CAM (851336)	Comore-szigetek
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Gaboni Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 1 Boeing B–767-200 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: TR-LHP	Gaboni Köztársaság

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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzembentartási engedély (AOC) száma	ICAO szerinti légitársasági kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam	A korlátozás alá eső légi jármű típusa	A korlátozás alá eső légi jármű típusa, lajstromjele és – ha ismert – gyártási sorszáma	Lajstromozó ország
IRAN AIR ([4])	FS100	IRA	Iráni Iszlám Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 14 A–300 típusú, 8 A–310 típusú és 1 B–737 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Iráni Iszlám Köztársaság
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gaboni Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 1 Challenger CL–601 típusú légi jármű, 1 HS–125-800 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: TR-AAG, ZS-AFG	Gaboni Köztársaság; Dél-afrikai Köztársaság
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolai Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 3 Boeing B–777 típusú és 4 Boeing B–737-700 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Angolai Köztársaság

([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 Unióban az 590/2010/EU rendelet (HL L 170., 2010.7.6., 15. o.) (69) preambulumbekezdésében említett feltételek betartása mellett üzemeltethet egyes meghatározott légi járműveket.