A BIZOTTSÁG 298/2009/EK RENDELETE

(2009. április 8.)

a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

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

mivel:

(1) A 2006. március 22-i 474/2006/EK bizottsági rendelet létrehozta a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 2111/2005/EK rendelet [2] II. fejezetében említett közösségi listáját.

(2) A 2111/2005/EK rendelet 4. cikkének (3) bekezdésével összhangban bizonyos tagállamok a közösségi lista frissítésének összefüggésében fontos információkról tájékoztatták a Bizottságot. Harmadik országok is fontos információkat közöltek. Ennek alapján a közösségi listát frissíteni kell.

(3) A Bizottság közvetlenül – vagy ha ez nem bizonyult lehetségesnek, a szabályozási felügyeletükért felelős hatóságokon keresztül – értesítette az összes érintett légi fuvarozót, megjelölve azon legfőbb tényeket és megfontolásokat, amelyek a rájuk vonatkozó, Közösségen belüli működési tilalom alkalmazásáról vagy egy, a közösségi listában szereplő légi fuvarozóra alkalmazott működési tilalom módosításáról szóló határozat alapjául szolgálnak.

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

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

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

Közösségi fuvarozók

(7) Az egyes közösségi légi fuvarozók repülőgépein végzett SAFA földi ellenőrzések, valamint a nemzeti légiközlekedési hatóságok által bizonyos területeken folytatott vizsgálatok és ellenőrzések eredményei alapján néhány tagállam végrehajtási intézkedéseket hozott. Ezek a tagállamok a Bizottságot és a repülésbiztonsági bizottságot az alábbi intézkedésekről tájékoztatták: Svédország illetékes hatóságai visszavonták a Nordic Regional légi fuvarozó üzemben tartási engedélyét és felfüggesztették a Fly Excellent és az Aero Syncro légi fuvarozók üzemben tartási engedélyét; Spanyolország illetékes hatóságai visszavonták a Bravo Airlines légi fuvarozó üzemben tartási engedélyét és működési engedélyét; Portugália illetékes hatóságai megszüntették a Luzair légi fuvarozó üzemben tartási engedélyének felfüggesztését 2009. január 22-én, miután megbizonyosodott arról, hogy a légi fuvarozó végrehajtotta a korrekciós intézkedéseket; Görögország illetékes hatóságai megszüntették a Hellenic Imperial Airways légi fuvarozó üzemben tartási engedélyének felfüggesztését 2008. december 18-án, miután megbizonyosodott arról, hogy a légi fuvarozó végrehajtotta a korrekciós intézkedéseket, és a Euroair Ltd légi fuvarozó üzemben tartási engedélyét a fuvarozó saját kérésére 2009. január 28-án felfüggesztették azt követően, hogy annak légialkalmasság-irányító szervezetként való működésre jogosító bizonyítványa felfüggesztésre került.

A Kazah Köztársaság légi fuvarozói

Starline KZ

(8) Hiteles módon bizonyítást nyert, hogy a Kazahsztánban engedélyezett Starline KZ esetében komoly biztonsági hiányosságok tapasztalhatók. A hiányosságokat Bulgária, valamint az Európai Polgári Repülési Konferencia (ECAC) más tagállamai a SAFA-program alapján végzett földi ellenőrzések során tárták fel [4]. Az előírásoknak való ismétlődő meg nem felelés általános biztonsági hiányosságokra utal az üzemeltetés és karbantartás terén.

[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.
[4] DGCATR-2007-357, DGCATR-2007-359, DGCATR-2008-166, BUL-2008-8, BUL-2008-9.

(9) A Starline KZ nem válaszolt kielégítően és időben a bolgár polgári légiközlekedési hatóság által az üzemeltetés biztonsági vonatkozásait érintően feltett kérdésekre; ez kommunikációs hibára utal, amely az említett tagállam által kezdeményezett levélváltás során a válaszadás elmaradásával keletkezett. A Starline KZ képtelennek bizonyult a biztonsági hiányosságok kezelésére. Az említett hiányosságokat nem sikerült megszüntetnie.

(10) Tekintettel az említett hiányosságokra, a Bizottság 2009. január 27-én konzultációba kezdett Kazahsztán illetékes hatóságaival, melynek során komoly aggodalmának adott hangot a Starline KZ műveleteinek biztonságosságát illetően, és a 2111/2005/EK rendelet 7. cikke alapján felvilágosítást kért azokkal az intézkedésekkel kapcsolatban, amelyeket az illetékes hatóságok, valamint a fuvarozó a hiányosságok megszüntetése érdekében hoztak.

(11) Az említett hatóságok nem válaszoltak kielégítően és időben a Bizottság által a Startline KZ biztonsági felügyeletét érintően feltett kérdésekre, mivel a kijelölt határidőn belül a Bizottság nem kapta meg a kért információkat, különösen a légi fuvarozó üzemben tartási engedélyét az összes hozzá tartozó működési előírással, követelménnyel és korlátozással együtt.

(12) A Starline KZ a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, amelyre 2009. március 24-én került sor. A meghallgatás során mégsem szolgáltatott elégséges bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a korrekciós intézkedéseket kielégítő módon végrehajtotta. A meghallgatás során a kazahsztáni illetékes hatóságok ismertették a Bizottsággal 2009. februári döntésüket, amely szerint a Startline KZ műveleteit az Európán kívüli légtérre korlátozzák.

(13) Tekintettel a fentiekre, a közös követelmények alapján megállapítást nyert, hogy a Startline KZ nem felel meg a vonatkozó biztonsági előírásoknak, ezért be kell jegyezni az A. mellékletbe.

East Wing

(14) Hiteles módon bizonyítást nyert, hogy a Kazahsztánban engedélyezett East Wing esetében komoly biztonsági hiányosságok tapasztalhatók. A hiányosságokat Franciaország és Románia a SAFA-program alapján végzett földi ellenőrzések során tárta fel [1]. E vizsgálati eredmények többszöri előfordulása általános biztonsági hiányosságokra utal.

(15) Az East Wing nem válaszolt kielégítően a francia polgári légiközlekedési hatóság által az üzemeltetés biztonsági vonatkozásait érintően feltett kérdésekre; ez kommunikációs hibára utal, amely az említett tagállam által kezdeményezett levélváltás során a válaszadás elmaradásával keletkezett. Az East Wing képtelennek bizonyult a biztonsági hiányosságok kezelésére. A szóban forgó hiányosságokat nem sikerült megszüntetnie.

(16) Tekintettel az említett hiányosságokra, a Bizottság konzultációba kezdett Kazahsztán illetékes hatóságaival, melynek során komoly aggodalmának adott hangot a East Wing műveleteinek biztonságosságát illetően, és felvilágosítást kért azokkal az intézkedésekkel kapcsolatban, amelyeket az illetékes hatóságok, valamint a fuvarozó a hiányosságok megszüntetése érdekében hoztak.

(17) Bizonyítást nyert, hogy az East Wing műveleteket vett át a GST Aero légi fuvarozótól, amelyet 2006. március 22-én bejegyeztek az A. mellékletbe [2], majd törölték onnan, miután Kazahsztán illetékes hatóságai 2007 márciusában az üzemben tartási engedély visszavonásáról tájékoztatták a Bizottságot [3].

(18) A kazahsztáni illetékes hatóságok közölték 2009. februári 4-i döntésüket, amely szerint az East Wing műveleteit az Európán kívüli légtérre korlátozták. Az említett hatóságok ugyanakkor nem válaszoltak kielégítően és időben a Bizottság által az East Wing biztonsági felügyeletét érintően feltett kérdésekre, és elmulasztottak megfelelő bizonyítékot szolgáltatni a légi fuvarozó üzemben tartási engedélyével, valamint az összes hozzá tartozó működési előírással, követelménnyel és korlátozással kapcsolatban.

(19) Az East Wing a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, amelyre 2009. március 24-én került sor. A meghallgatás során mégsem szolgáltatott elégséges bizonyítékot arra, hogy a korrekciós intézkedéseket kielégítő módon végrehajtotta, ráadásul arra is fény derült, hogy a légi fuvarozó nem volt tudatában annak, hogy műveleteit az európai légtéren kívülre korlátozták. Tekintettel a fentiekre, a közös követelmények alapján megállapítást nyert, hogy az East Wing nem felel meg a vonatkozó biztonsági előírásoknak, ezért be kell jegyezni az A. mellékletbe.

ATMA Airlines

(20) Hiteles módon bizonyítást nyert, hogy a Kazahsztánban engedélyezett ATMA Airlines esetében komoly biztonsági hiányosságok tapasztalhatók. A hiányosságokra Németország, Norvégia és Törökország derített fényt a SAFA-program alapján végzett földi ellenőrzések során [4]. E vizsgálati eredmények többszöri előfordulása általános biztonsági hiányosságokra utal.

(21) Az ATMA Airlines nem válaszolt kielégítően a németországi és norvégiai polgári légiközlekedési hatóság által az üzemeltetés biztonsági vonatkozásait érintően feltett kérdésekre; ez kommunikációs hibára utal, amely az említett tagállamok által kezdeményezett levélváltás során a válaszadás elmaradásával keletkezett. Az ATMA Airlines képtelennek bizonyult a biztonsági hiányosságok kezelésére. A szóban forgó hiányosságokat nem sikerült megszüntetnie.

[1] DGAC/F-2007-2509; RCAARO-2008-36; RCAARO-2008-54.

[2] A 2006. március 22-i 474/2006/EK rendelet 38–43. preambulumbekezdése, HL L 84., 2006.3.23., 14. o.

[3] A 2007. március 5-i 235/2007/EK rendelet 17. preambulumbekezdése, HL L 66., 2007.3.6., 3. o.

[4] LBA/D-2008-13, CAA-N-2007-137, DGCATR-2008-25.

(22) Tekintettel az említett hiányosságokra, a Bizottság konzultációba kezdett Kazahsztán illetékes hatóságaival, melynek során komoly aggodalmának adott hangot az ATMA Airlines műveleteinek biztonságosságát illetően, és felvilágosítást kért azokkal az intézkedésekkel kapcsolatban, amelyeket az illetékes hatóságok, valamint a fuvarozó a hiányosságok felszámolására hozott.

(23) A kazahsztáni illetékes hatóságok közölték 2009. februári 4-i döntésüket, amely szerint az ATMA Airlines műveleteit az Európán kívüli légtérre korlátozták. Az említett hatóságok ugyanakkor nem válaszoltak kielégítően és időben a Bizottság által az ATMA Airlines biztonsági felügyeletét érintően feltett kérdésekre, és elmulasztottak megfelelő bizonyítékot szolgáltatni a légi fuvarozó üzemben tartási engedélyével, valamint az összes hozzá tartozó működési előírással, követelménnyel és korlátozással kapcsolatban.

(24) Az ATMA Airlines a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, amelyre 2009. március 24-én került sor. A meghallgatás során mégsem tudta megfelelően bizonyítani, hogy a korrekciós intézkedéseket kielégítő módon végrehajtotta.

(25) Tekintettel a fentiekre, a közös követelmények alapján megállapítást nyert, hogy az ATMA Airlines nem felel meg a vonatkozó biztonsági előírásoknak, ezért be kell jegyezni az A. mellékletbe.

Berkut Air

(26) Hiteles módon bizonyítást nyert, hogy a Kazahsztánban engedélyezett Berkut Air esetében komoly biztonsági hiányosságok tapasztalhatók. A hiányosságokat Németország és Románia a SAFA-program alapján végzett földi ellenőrzések során tárta fel [1]. E vizsgálati eredmények többszöri előfordulása általános biztonsági hiányosságokra utal.

(27) A Berkut Air nem válaszolt kielégítően és időben a román polgári légiközlekedési hatóság által az üzemeltetés biztonsági vonatkozásait érintően feltett kérdésekre; ez kommunikációs hibára utal, amely az említett hatóság által kezdeményezett levélváltás során a válaszadás elmaradásával keletkezett. A Berkut Air Airlines képtelennek bizonyult a biztonsági hiányosságok kezelésére. A szóban forgó hiányosságokat nem sikerült megszüntetnie.

(28) Tekintettel az említett hiányosságokra, a Bizottság konzultációba kezdett Kazahsztán illetékes hatóságaival, melynek során komoly aggodalmának adott hangot a Berkut Air műveleteinek biztonságosságát illetően, és felvilágosítást kért azokkal az intézkedésekkel kapcsolatban, amelyeket az illetékes hatóságok a hiányosságok felszámolására hoztak.

(29) A kazahsztáni illetékes hatóságok közölték, hogy 2009 februárjában felfüggesztették a BEK Air (korábban Berkut Air) üzemben tartási engedélyét. Az említett hatóságok ugyanakkor nem válaszoltak kielégítően és időben a Bizottság által a Berkut Air biztonsági felügyeletét érintően feltett kérdésekre, és a kért írásos dokumentáció bemutatását elmulasztva nem tudták igazolni az intézkedések végrehajtását.

(30) Tekintettel a fentiekre, a közös követelmények alapján megállapítást nyert, hogy a Berkut Air nem felel meg a vonatkozó biztonsági előírásoknak, ezért be kell jegyezni az A. mellékletbe.

Air Company Kokshetau

(31) Hiteles módon bizonyítást nyert, hogy a Kazahsztánban engedélyezett Air Company Kokshetau esetében komoly biztonsági hiányosságok tapasztalhatók. A hiányosságokat Olaszország a SAFA-program alapján végzett földi ellenőrzések során tárta fel [2]. Az említett hiányosságok az IL-62 típusú légi járműveket érintik, amelyek nincsenek felszerelve a következőkkel: TAWS (E-GPWS), biztonsági öv, gyorsan felvehető oxigénmaszk az FL 250 feletti repülésekhez, valamint a menekülési útvonal megvilágítására szolgáló megfelelő rendszer.

(32) Az Air Company Kokshetau nem válaszolt kielégítően és időben az olasz polgári légiközlekedési hatóság által az üzemeltetés biztonsági vonatkozásait érintően feltett kérdésekre; ez kommunikációs hibára utal, amely az említett tagállam által kezdeményezett levélváltás során a válaszadás elmaradásával keletkezett. Az Air Company Kokshetau képtelennek bizonyult a biztonsági hiányosságok kezelésére. A szóban forgó hiányosságokat nem sikerült megszüntetnie.

(33) Tekintettel az említett hiányosságokra, a Bizottság konzultációba kezdett Kazahsztán illetékes hatóságaival, melynek során komoly aggodalmának adott hangot az Air Company Kokshetau műveleteinek biztonságosságát illetően, és felvilágosítást kért azokkal az intézkedésekkel kapcsolatban, amelyeket az illetékes hatóságok a hiányosságok felszámolására hoztak.

(34) A kazahsztáni illetékes hatóságok ismertették a Bizottsággal 2009. február 13-i döntésüket, amely szerint az Air Company Kokshetau üzemben tartási engedélyéből törlik az IL-62M típusú, 1138234 és 1748445 sorozatszámú légi járműveket. Közölték továbbá, hogy szándékukban áll csőd miatt visszavonni a szóban forgó légi fuvarozó üzemben tartási engedélyét március 24-én. Az említett hatóságok ugyanakkor nem adtak kielégítő tájékoztatást a Bizottság megkeresésére az üzemben tartási engedély visszavonását igazoló dokumentumokról.

[1] RCAARO-2008-35, RCAARO-2008-37, RCAARO-2008-75.

[2] ENAC-IT-2007-785.

(35) Tekintettel a fentiekre, a közös követelmények alapján megállapítást nyert, hogy az Air Company Kokshetau nem felel meg a vonatkozó biztonsági előírásoknak, ezért be kell jegyezni az A. mellékletbe.

Sayat Air

(36) Hiteles módon bizonyítást nyert, hogy a Kazahsztánban engedélyezett Sayat Air esetében komoly biztonsági hiányosságok tapasztalhatók. A hiányosságokat az egyik ECAC-tagállam a SAFA-program alapján végzett földi ellenőrzések során tárta fel ([1]). Az említett hiányosságok az IL-62 típusú légi járműveket érintik, amelyek nincsenek felszerelve a következőkkel: a) TAWS (E-GPWS), b) gyorsan felvehető oxigénmaszk a személyzet részére, c) mentőmellények, d) valamint a menekülési útvonal megvilágítására szolgáló megfelelő rendszer. Ezenkívül a légi járművek fedélzetén nem volt vészhelyzeti ellenőrző lista, kétévesnél frissebb NAV-adatbázis és karbantartási igazolás.

(37) A Sayat Air képtelennek bizonyult a biztonsági hiányosságok kezelésére. Az említett hiányosságokat nem sikerült megszüntetnie.

(38) Az illetékes kazah hatóságok nem válaszoltak kielégítően és időben a Bizottság által a Sayat Air biztonsági felügyeletét érintően feltett kérdésekre; ez kommunikációs hibára utal (különösen a légi fuvarozó üzemben tartási engedélyével és az összes hozzá tartozó működési előírással, követelménnyel és korlátozással kapcsolatos kommunikáció terén), mely a Bizottság által kezdeményezett levélváltás során a válaszadás elmaradásával keletkezett.

(39) Az illetékes kazah hatóságok nem tudták bizonyítani, hogy a Chicagói Egyezményben vállalt kötelezettségeikkel összhangban megfelelő felügyeletet gyakoroltak a szóban forgó fuvarozó fölött.

(40) Tekintettel a fentiekre, a közös követelmények alapján megállapítást nyert, hogy a Sayat Air nem felel meg a vonatkozó biztonsági előírásoknak, ezért be kell jegyezni az A. mellékletbe.

Scat

(41) Hiteles módon bizonyítást nyert, hogy a Kazahsztánban engedélyezett Scat esetében komoly biztonsági hiányosságok tapasztalhatók. Különösen a Yak-42 típusú, UP-Y4205 lajstromjelű légi jármű nincs felszerelve az ICAO-előírás ellenére a következővel: TAWS (E-GPWS). A hiányosságokat az egyik ECAC-tagállam a SAFA-program alapján végzett földi ellenőrzések során tárta fel ([2]).

(42) Tekintettel az említett hiányosságokra, a Bizottság konzultációba kezdett Kazahsztán illetékes hatóságaival, melynek során komoly aggodalmának adott hangot a Scat műveleteinek biztonságosságát illetően, és felvilágosítást kért azokkal az intézkedésekkel kapcsolatban, amelyeket az illetékes hatóságok a hiányosságok megszüntetése érdekében hoztak.

(43) A kazahsztáni illetékes hatóságok bizonyítékot szolgáltattak azzal kapcsolatban, hogy törölték a lajstromból a Yak-42 típusú, UP-Y4205 lajstromjelű légi járművet.

(44) A Scat a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, amelyre 2009. március 24-én került sor. A meghallgatás során megerősítette, hogy az említett légi jármű már nem végez műveleteket.

(45) Erre figyelemmel a Bizottság úgy látja, hogy nincs szükség további intézkedésre a szóban forgó légi fuvarozót érintően.

A Kazah Köztársaság légi fuvarozóinak általános biztonsági felügyelete

(46) A Bizottság felhívta Kazahsztán illetékes hatóságainak figyelmét arra, hogy a Kazahsztánban engedélyezett légi fuvarozók teljesítménye a földi ellenőrzések eredményeinek fényében még mindig aggodalomra ad okot. Felkérte Kazahsztán illetékes hatóságait, hogy adjanak felvilágosítást ezzel kapcsolatban, és adott esetben hozzák meg a szükséges intézkedéseket.

(47) A kazahsztáni illetékes hatóságok tájékoztatást nyújtottak egy sor olyan végrehajtási intézkedésről, amely több kazah légi fuvarozót is érintett. A szóban forgó hatóságok közölték különösen 2009. februári 4-i döntésüket, amely szerint az Investavia, a Skybus és az Aytirau Aye Zholy műveleteit az Európán kívüli légtérre korlátozták. A Bizottság sürgős konzultációba kíván kezdeni a kazahsztáni hatóságokkal és kezdeményezni fogja a 2111/2005/EK rendelet 7. cikke szerinti eljárás megkezdését az említett légi fuvarozókra vonatkozóan.

(48) A Bizottság nyomatékosan felszólítja Kazahsztán illetékes hatóságait, hogy fokozzák erőfeszítéseiket a polgári légiközlekedési rendszer megújítása érdekében, és erősítsék meg országukban az engedélyezett légi fuvarozók biztonsági felügyeletét. A Bizottság folytatni kívánja a konzultációkat ezekkel a hatóságokkal, hogy felmérhesse a kazah légi fuvarozók helyzetét, és kész arra, hogy a tagállamokkal együtt megvizsgálja a hatóságok által időben szolgáltatott valamennyi releváns bizonyítékot.

Orient Thai Airlines és One Two Go Airlines

(49) A One Two Go légitársaság OG 269-es járatának 2007. szeptember 16-i phuketi katasztrófáját követően, amelyben az MD-80 típusú légi jármű megsemmisült, 90 személy, köztük számos európai illetőségű utas pedig életét veszítette, a Bizottság konzultációba kezdett az említett légi fuvarozó biztonsági felügyeletéért felelős thaiföldi illetékes hatóságokkal.

([1]) SDAT-2007-36.
([2]) GDCA-2008-10.

(50) A 2111/2005/EK rendelet 7. cikke értelmében a Bizottság 2009. március 5-én levelet küldött az érintett légi fuvarozóknak.

(51) A thaiföldi illetékes hatóság (a thai polgári légiközlekedési főigazgatóság) arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a katasztrófa utáni vizsgálatokból kiderült, hogy mind az Orient Thai, mind leányvállalata, a One Two Go megsértette a légiközlekedési törvényt mindenekelőtt azzal, hogy a szóban forgó társaságok kilenc pilótájának szakmai vizsgáját meghamisította. Következésképpen a thai polgári légiközlekedési főigazgatóság felfüggesztette a One Two Go és az Orient Thai MD-80 típusú légi járművekkel végzett műveleteit, és e társaságokat számos korrekciós intézkedés megtételére kötelezte.

(52) A thai polgári légiközlekedési főigazgatóság tájékoztatta a Bizottságot arról is, hogy 2008. november 25-i döntése értelmében reaktiválta a One Two Go üzemben tartási engedélyét. Anyavállalatának, az Orient Thainak már 2008. október 7-én engedélyezte az MD-80 típusú légi járművekkel végzett műveletek újraindítását.

(53) 2009. március 10. és 13. között európai szakértők egy csoportja repülési műveleti és hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyeket vizsgáló tényfeltáró látogatást tett a Thaiföldi Királyságba, hogy ellenőrizze, mennyiben hajtják végre a légi fuvarozók az előzőleg a thai polgári légiközlekedési főigazgatóság által azonosított biztonsági hiányosságok megszüntetését célzó korrekciós intézkedéseket. A szemle során megállapítást nyert, hogy a One Two Go társaság nem végez repülési műveleteket, hanem értékesíti a ténylegesen az Orient Thai által teljes kölcsönbérleti (wet-leasing) megállapodás keretében végzett repüléseket, ahol a One Two Go a bérbevevő és az Orient Thai a bérbeadó. Az Orient Thai biztosítja a One Two Go számára a légi járműveket és a teljes személyzetet, valamint gondoskodik a karbantartásról és megköti a szükséges biztosításokat. Az Orient Thai – One Two Go nevében végzett – műveleteiben részt vevő személyzet valamennyi tagja az Orient Thai alkalmazásában áll.

(54) A tényfeltáró látogatásról szóló jelentésből az is kiderül, hogy mind az Orient Thai, mind a thai polgári légiközlekedési főigazgatóság korrekciós intézkedéseket tett a korábban feltárt biztonsági hiányosságok felszámolására. A Bizottság szorosan nyomon fogja követni az Orient Thai biztonsági helyzetét. E célból a thai polgári légiközlekedési főigazgatóság köteles legfeljebb két hónapon belül minden olyan szükséges információt a Bizottság rendelkezésére bocsátani, amely az említett intézkedések hatékonyságára vonatkozik.

(55) 2009. március 19-én a thai polgári légiközlekedési főigazgatóság arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a One Two Go 2009 júliusától saját repülési műveletek végrehajtását tervezi. Ugyanakkor az EU szakértői csoportjának jelentése rámutat arra, hogy a thai polgári légiközlekedési főigazgatóság a One Two Go részére üzemben tartási engedélyt adott ki annak ellenére, hogy nem volt abban a helyzetben, hogy megfelelően megítélhesse, képes-e a társaság biztonságos repülési műveletek végrehajtására, mivel a szóban forgó légi fuvarozó a mai napig sem nyújtotta be azokat a részletes igazoló dokumentumokat, amelyek rendelkezésre bocsátására őt az ICAO-előírásokat végrehajtó thaiföldi rendelkezések kötelezik. Ezenkívül 2009. március 29-én a thai polgári légiközlekedési főigazgatóság bejelentette azt a szándékát, hogy visszavonja a One Two Go üzemben tartási engedélyét. A szóban forgó légi fuvarozó ettől függetlenül működési engedélye alapján továbbra is bérelne menetrendszerinti járatokat az Orient Thaitól.

(56) Tekintettel a fentiekre, a közös követelmények alapján a Bizottság megállapította, hogy a One Two Go nem felel meg a vonatkozó biztonsági előírásoknak. A légi fuvarozóra működési tilalomnak kell vonatkoznia, ezért be kell jegyezni az A. mellékletbe.

A Benini Köztársaság légi fuvarozói

(57) Az ICAO által az egyetemes biztonságfelügyeleti ellenőrzés (USOAP) keretében 2007 márciusában végzett vizsgálat eredményei hitelesen bizonyították, hogy a Beninben engedélyezett légi fuvarozók felügyeletéért felelős illetékes hatóságok nem képesek a biztonsági hiányosságok kezelésére. A vizsgálat nagyszámú jelentős hiányosságot állapított meg, amelyek arra engednek következtetni, hogy a benini polgári repülési hatóságok alkalmatlanok biztonságfelügyeleti hatáskörük gyakorlására. Az ICAO által végzett vizsgálat időpontjában az ICAO-előírások 80,22 %-a nem került végrehajtásra. Egyes kritikus tényezőket, például a szakképzett műszaki személyzet alkalmazását érintően az ICAO-előírások több mint 98 %-a nem teljesült. A biztonsági problémák megoldása terén az ICAO-előírások több mint 93 %-a nem került hatékonyan végrehajtásra.

(58) Bizonyítást nyert, hogy a benini illetékes hatóságok nem képesek kellő hatékonysággal orvosolni az ICAO által feltárt problémákat. Erre utal az a tény, hogy az ICAO 2007 decemberi zárójelentésében megállapítja, hogy a szóban forgó hatóságok által javasolt vagy végrehajtott korrekciós intézkedések jelentős része ténylegesen nem kezeli a hiányosságokat. Különösen a légi műveletek terén a Benin által javasolt intézkedések 50 %-át az ICAO nem tekintette maradéktalanul elfogadhatónak.

(59) Tekintettel az ICAO zárójelentésére, a Bizottság konzultációba kezdett Benin illetékes hatóságaival, melynek során komoly aggodalmának adott hangot az engedélyezett benini légi fuvarozók műveleteinek biztonságosságát illetően, és felvilágosítást kért azokkal az intézkedésekkel kapcsolatban, amelyeket a benini illetékes hatóságok egyrészt az ICAO vizsgálati eredményekre, másrészt a korrekciós intézkedések elfogadhatóságával kapcsolatos megállapításokra válaszul hoztak.

(60) A repülésbiztonsági bizottság előtti 2009. március 25-i meghallgatás során a benini illetékes hatóságok közölték, hogy a korrekciós intézkedések végrehajtását – amit eredetileg 2008-ra irányoztak elő – 2009 augusztusára/-decemberére halasztották.

(61) A benini illetékes hatóságok által bemutatott dokumentáció bizonyítja, hogy azok az üzemben tartási engedélyek, amelyeket a Beninben engedélyezett légi fuvarozóknak adtak ki, nem felelnek meg az nemzetközi ICAO-előírásoknak, ami alátámasztja azt a tényt, hogy az ICAO-vizsgálat által feltárt hiányosságokat mindeddig nem kezelték hatékonyan. Az Aero Benin, az Africa Airways, a Benin Golf Air, a Benin Littoral Airways, a Cotair, a Royal Air és a Trans Air Benin üzemben tartási engedélyének és az összes hozzá tartozó működési előírásnak a vizsgálata komoly gondokat tárt fel. Az Africa Airways üzemben tartási engedélye nem került benyújtásra. A többi üzemben tartási engedélyben nincsenek feltüntetve azok az érvényes rendelkezések, amelyek alapján az engedélyezés megtörtént. Az engedélyek hatálya kiterjed az egész világra, noha a benini illetékes hatóságok állítása szerint az engedélyek hatálya csupán Beninre és/vagy alterületére terjed ki. Az Aero Benin, a Benin Golf Air, a Benin Littoral Airways, a Cotair és a Trans Air Benin üzemeltetési előírásai továbbá a jelek szerint csupán a látvarepülési szabályokra (VFR) korlátozódnak, amelyek nem elegendőek az Európán belüli biztonságos közlekedéshez. Az engedélyek nem tartalmazzák az európai légtérben való navigáláshoz szükséges RVSM, RNAV és RNP különleges jogosítványokat. Benin illetékes hatóságai jelezték, hogy az üzemben tartási engedély érvényességét hat hónapra korlátozták, és szándékukban áll a helyzet mielőbbi tisztázása. A Bizottság véleménye szerint mindaddig, amíg ezeknek a légi fuvarozóknak a várható újraengedélyezése az ICAO-előírásokkal teljes összhangban meg nem történik, őket a közös kritériumok alapján működési tilalom alá kell vonni és be kell jegyezni az A. mellékletbe.

(62) Az Alafia Jet a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte; 2009. március 24-én lehetőséget kapott a repülésbiztonsági bizottság előtti szóbeli megnyilatkozásra, illetve műveleteiről írásos dokumentációt adott át. Meghallgatása során a légi fuvarozó közölte, hogy az Európai Unióba irányuló műveletei felkérésre végrehajtott sürgősségi egészségügyi ellátásra korlátozódnak, valamint egy sor olyan intézkedésről tájékoztatta a bizottságot, amelyek a Franciaország által a SAFA-program alapján végzett földi ellenőrzések során feltárt hiányosságok megszüntetésére irányultak ([1]). Ugyanakkor a Közösségbe irányuló műveleteket végző légi járművek földi ellenőrzései során feltárt jelentős biztonsági hiányosságok gyakorisága arra utal, hogy általános biztonsági hiányosságokról van szó, melyek kihatással vannak a kérdéses légi fuvarozó műveleteire. A társaság által a mai napig hozott intézkedések nem szüntették meg ezeket a hiányosságokat.

(63) Figyelembe véve az Alafia Jet által üzemeltetett légi járművek földi ellenőrzések során feltárt nagyszámú és ismétlődő biztonsági hiányosságait, valamint a benini illetékes hatóságok arra való alkalmatlanságát, hogy ellássák a Beninben engedélyezett légi fuvarozók megfelelő felügyeletét, a Bizottság úgy látja, hogy a továbbiakban nem engedélyezhetők az Alafia Jet Közösségbe irányuló műveletei. A közös kritériumok alapján ezért úgy ítéli, hogy az Alafia Jet légi fuvarozót fel kell venni az A. mellékletbe.

(64) A Bizottság teljes mértékben támogatja a benini illetékes hatóságok által a benini légi fuvarozók biztonsági felügyeletének javítására tett erőfeszítéseket, és úgy véli, hogy a Világbank által bejelentett és a Benini Köztársaság javára előirányzott tetemes mértékű támogatás révén jelentős előrelépés érhető el az ICAO-előírások teljesítésének irányában.

A Gaboni Köztársaság légi fuvarozói

Gabon Airlines

(65) A Gabon Airlines engedélyt kapott arra, hogy 2008 júliusától műveleteket hajtson végre az EU-ban Boeing 767-200 típusú, TR-LHP lajstromjelű légi járművével a 715/2008/EK rendelet ([2]) (15) preambulumbekezdése szerinti feltételek mellett.

(66) Azóta hitelesen bizonyított tény, hogy a Gabonban engedélyezett Gabon Airlines esetében biztonsági hiányosságok tapasztalhatók. A hiányosságokat Franciaország a SAFA-program alapján végzett földi ellenőrzések során tárta fel ([3]).

(67) A Gabon Airlines ugyanakkor kielégítően és időben válaszolt a francia polgári légiközlekedési hatóság által az üzemeltetés biztonsági vonatkozásait érintően feltett kérdésekre.

(68) A Gabon Airlines a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, amelyre 2009. március 25-én került sor. A Bizottság tudomásul vette, hogy a gaboni illetékes hatóságok a Gabon Airlines-t újraengedélyezés céljából vizsgálat alá vonták, és ennek során feltártak bizonyos meg nem felelést, amelynek felszámolása a meghallgatás időpontjáig nem került kielégítő módon bizonyításra. A gaboni illetékes hatóságok közölték, hogy a szóban forgó légi járművet alapkarbantartás miatt eltiltották a műveletektől, valamint hogy szándékukban áll ellenőrizni a megállapított hiányosságok felszámolásának kielégítő voltát, mielőtt a TR-LHP lajstromjelű légi járművet újra üzembe helyezik.

(69) Figyelemmel a fentiekre, a Bizottság a közös kritériumok alapján úgy ítéli, hogy a Gabon Airlines maradjon továbbra is a B. mellékletben, melyet a TR-LHP lajstromjelű légi jármű helyzetének tükrében módosítani kell, biztosítva a Közösségbe irányuló műveletek jelenlegi szintjének megmaradását.

Afrijet

(70) A Gabonban engedélyezett Afrijet engedélyt kapott arra, hogy 2008 júliusától Közösségbe irányuló műveleteket hajtson végre Falcon 50 típusú, TR-LGV és TR-LGY lajstromjelű, valamint Falcon 900 típusú, TR-AFJ lajstromjelű légi járművével a 715/2008/EK rendelet (15) preambulumbekezdése szerinti feltételek mellett ([4]).

([1]) DGAC/F-2008-2143, DGAC/F-2009-368, DGAC/F-2009-434, DGAC/F-2009-582.

([2]) A 2008. július 24-i 715/2008/EK rendelet, HL L 197., 2008.7.25., 36. o.

([3]) DGAC/F-2008-1757, DGAC/F-2008-2126, DGAC/F-2008-2127, DGAC/F-2008-2451, DGAC/F-2009-140, DGAC/F-2009-161.

([4]) A 2008. július 24-i 715/2008/EK rendelet, HL L 197., 2008.7.25., 36. o.

(71) Azóta komoly biztonsági hiányosságok hiteles bizonyítékai állnak rendelkezésre az Afrijet tekintetében. A hiányosságokat Franciaország a SAFA-program alapján végzett földi ellenőrzések során tárta fel [1].

(72) Az Afrijet ugyanakkor kielégítően és időben válaszolt a francia polgári légiközlekedési hatóság által az üzemeltetés biztonsági vonatkozásait érintően feltett kérdésekre.

(73) A Bizottság tudomásul vette, hogy 2009 januárjában a gaboni illetékes hatóságok az Afrijetet újraengedélyezés céljából vizsgálat alá vonták. Azt követően, hogy megbizonyosodtak a vizsgálat által feltárt összes hiányosság felszámolásának tényéről, 2009 februárjában a légi fuvarozó újra üzemben tartási engedélyt kapott, amely egy Falcon 900 típusú, TR-AFJ lajstromjelű második légi járműre is vonatkozik.

(74) Tekintettel a fentiekre, a Bizottság a közös kritériumok alapján úgy ítéli, hogy az Afrijet maradjon továbbra is a B. mellékletben, melyet az üzemben tartási engedély módosulása miatt módosítani kell, biztosítva a Közösségbe irányuló műveletek jelenlegi szintjének megmaradását.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

(75) Az SN2AG a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, amelyre 2009. március 25-én került sor. A Bizottság tudomásul vette a fuvarozó által a nemzetközi előírásoknak való megfelelés érdekében végrehajtott további átszervezést és számos korrekciós intézkedést. Tudomásul vette a Bizottság azt is, hogy 2009 februárjában a gaboni illetékes hatóságok az SN2AG-t újraengedélyezés céljából vizsgálat alá vonták Azt követően, hogy ellenőrzés útján megállapítást nyert a vizsgálat által feltárt összes hiányosság felszámolásának ténye, 2009 februárjában a légi fuvarozó újra üzemben tartási engedélyt kapott.

(76) Hiteles módon bizonyítást nyert, hogy az ICAO egyes biztonsági előírásai még nem teljesültek. A légi fuvarozó például a meghallgatás idején Fokker 28-0100 (Fokker 100) típusú légi járművei tekintetében még nem hajtotta végre hatékonyan az előírt repülésiadat-monitoringot.

(77) Hiteles bizonyítékok vannak az átláthatóság hiányára, valamint arra vonatkozóan, hogy az SN2AG nem válaszolt időben a Bizottság kérdéseire. Noha az SN2AG azt állította, hogy a SAFA program keretében végzett földi ellenőrzések nem mutattak ki komoly hiányosságokat, valójában Franciaország a SAFA-program alapján végzett földi ellenőrzések során több hiányosságot is feltárt [2].

(78) Következésképpen a közös kritériumok alapján az SN2AG légi fuvarozó továbbra is az A. mellékletben marad.

(79) Ennek ellenére a Bizottság a szóban forgó légi fuvarozó helyzetét kész újra megvizsgálni olyan új fejlemények fényében, amelyek kellőképpen bizonyítják, hogy megtörtént a biztonsági hiányosságok kezelése.

Gabon légi fuvarozóinak általános biztonsági felügyelete

(80) A Bizottság tudomásul veszi, hogy a Gaboni Köztársaság által 2008 júliusában létrehozott új gaboni illetékes hatóság („Agence Nationale de l'Aviation Civile", a továbbiakban: ANAC) 2009. január 23-án megkezdte működését. Az ANAC, amely egyelőre még a kiépítési szakaszban jár, jelenleg a kellő mértékű pénzügyi forrás biztosításán és a megfelelően képzett műszaki személyzet felvételén fáradozik annak érdekében, hogy feladatkörét az ICAO előírásoknak megfelelően hatékonyan elláthassa.

(81) A Bizottság felhívta Gabon illetékes hatóságainak figyelmét arra, hogy a hatóságok intenzívebb felülvizsgálati tevékenysége ellenére a Gabonban engedélyezett légi fuvarozók teljesítménye a földi ellenőrzések eredményeinek fényében még mindig aggodalomra ad okot. Gabon illetékes hatóságait felkérték, hogy adjanak felvilágosítást ezzel kapcsolatban, és adott esetben hozzák meg a szükséges intézkedéseket.

(82) A Bizottság szorgalmazza a gaboni illetékes hatóságok azon erőfeszítéseit, amelyek a polgári légiközlekedési rendszer megújítására irányulnak, különösen azt a folyamatban lévő újraengedélyezési eljárást, amely valamennyi légitársaságra vonatkozik és az ICAO biztonsági szabványoknak való teljes körű megfelelés biztosítására hivatott. A Bizottság kész megfontolni, hogy a sikeresen lezárt folyamatot megfelelő időben a helyszínen ellenőrizze.

Ukrajna légi fuvarozói

Motor Sich JSC Airlines

(83) Hiteles módon bizonyítást nyert, hogy az Ukrajnában engedélyezett Motor Sich esetében komoly biztonsági hiányosságok tapasztalhatók. A hiányosságokat Franciaország és az egyik ECAC-tagállam (Törökország) a SAFA-program alapján végzett földi ellenőrzések során tárta fel [3]. E vizsgálati eredmények többszöri előfordulása általános biztonsági hiányosságokra utal.

(84) Törökország illetékes hatóságai úgy döntöttek, hogy 2008. november 27-én haladéktalanul működési tilalom alá vonják a szóban forgó légi fuvarozót.

(85) A török polgári légiközlekedési hatóságok megkeresésére a Motor Sich közölte döntését, mely szerint leállítja az AN-24 típusú légi járművek Törökországba irányuló műveleteit. Ez meg is történt.

[1] DGAC/F-2008-564, DGATR-2008-572.
[2] DGAC/F-2007-1325, DGAC/F-2008-174.
[3] DGAC/F-2008-564, DGCATR-2008-512.

(86) A Motor Sich időben válaszolt a francia polgári légiközlekedési hatóság megkeresésére, megadva, mely korrekciós intézkedéseket hozott a társaság a Franciaország által 2008. március 12-én elvégzett földi ellenőrzéseket követően. Ez a válasz azonban nem volt kielégítő, mivel a légi fuvarozó nem nyújtotta be hozzá az állítások hitelességét igazoló okiratokat.

(87) A Bizottság azt a tájékoztatást kapta Törökország illetékes hatóságaitól, hogy az üzemben tartó soron kívüli ellenőrzését követően az ukrán illetékes hatóságok az említett üzemben tartó üzemben tartási engedélyének megvonásáról döntöttek. Ugyanezek a hatóságok később – az AN-24 típusú légi járművekre vonatkozó bizonyos korlátozások mellett – engedélyezték a Motor Sich Ukrajnába irányuló műveleteinek folytatását.

(88) Ukrajna illetékes hatóságai 2009. március 16-án válaszoltak a Bizottság által a Motor Sich biztonsági felügyeletét érintően feltett kérdésekre. Állításuk szerint a légi fuvarozó üzemben tartási engedélye január 22-én visszavonásra került, a légi fuvarozó által elvégzett korrekciós intézkedések lezárultát követően azonban az Állami Légiközlekedési Hivatal – az AN-24 típusú légi járműveivel végzett műveletek kivételével – engedélyezte a műveletek folytatását. Az illetékes hatóságok azonban sem a korlátozott üzemben tartási engedély kibocsátásának időpontját nem közölték, sem a társaság ellenőrzését igazoló azon okiratokat nem nyújtották be, amelyek bizonyíthatták volna, hogy a vonatkozó biztonsági követelmények a flotta egészére nézve teljesültek. Az Állami Légiközlekedési Hivatal levélbeli értesítése szerint a szóban forgó hatóságok végül megújították az üzemben tartási engedélyt, és engedélyezték az AN-24-esekkel folytatott műveleteket, miután az elvégzett ellenőrzések kedvező eredménnyel zárultak, és beigazolódott, hogy a légi fuvarozó felszámolta a kérdéses légi járművekkel kapcsolatos hiányosságokat.

(89) A levélbeli értesítés szerinti tájékoztatást a Bizottság nem tekinti elfogadható válasznak, mivel az nincs összhangban az ukrán illetékes hatóságok 2009. február 2-án elküldött válaszával, amelynek értelmében a Motor Sich Airlines üzemben tartási engedélyét 2008. november 8-án adták ki 2010. november 8-i lejárattal, a műveleti előírásokat pedig 2008. december 23-án adták ki 2010. november 8-i lejárattal.

(90) A Motor Sich a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, amelyre 2009. március 24-én került sor. A repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatáson a Motor Sich bebizonyította alkalmatlanságát a feltárt hiányosságok kezelésére: Közösségbe irányuló műveleteit ugyanis az átláthatóság hiánya és a kommunikáció elégtelensége jellemzi.

(91) Tekintettel a fentiekre a Bizottság úgy véli, hogy az ukrán illetékes hatóságok bebizonyították alkalmatlanságukat a légi fuvarozó műveleteinek áttekintésére, és ezzel elmulasztják a Chicagói Egyezményben vállalt kötelezettségeik teljesítését.

(92) A közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy a Motor Sich nem volt képes meghozni a vonatkozó biztonsági követelményekhez való alkalmazkodáshoz szükséges valamennyi intézkedést, ezért az A. mellékletbe kerül bejegyzésre.

Ukraine Cargo Airways

(93) Az Ukraine Cargo Airways (UCA) a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, amelyre 2009. március 24-én került sor.

(94) A társaság által a Bizottsághoz 2009. március 16-án benyújtott dokumentáció alapján bizonyítható, hogy az említett társaság intézkedéseket hozott Közösségbe irányuló műveleteket végző légi járműveivel kapcsolatos előzőleg feltárt hiányosságok orvoslására. A társaság által közölt információk szerint az Ukrán Állami Légiközlekedési Hivatal 2008 novemberében ellenőrzést hajtott végre az UCA-nál. Az ellenőrzést követően a társaság üzemben tartási engedélyét két éves időtartamra (2010 novemberéig) megújították. Ugyanakkor a szóban forgó légi fuvarozó üzemben tartási engedélyének megújítását megelőzően a Bizottság semmiféle tájékoztatást nem kapott az ukrán illetékes hatóságoktól a végrehajtott ellenőrzésről vagy annak eredményéről.

(95) A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatáson a légi fuvarozó kijelentette, hogy írásbeli megerősítést kapott különböző tagállamoktól arra nézve, hogy a szóban forgó tagállamok ellenőrző hatóságai által feltárt biztonsági hiányosságokat az UCA megfelelően orvosolta. Azonban az UCA állításait az érintett tagállamok nem erősítették meg, egy tagállam kivételével (ahol az üzemben tartási engedélyből törölt AN-12 típusú légi jármű által végzett műveletekről volt szó).

(96) A Bizottság véleménye szerint helyszíni szemlére van szükség annak teljes körű megítéléséhez, hogy képes-e a légi fuvarozó egy megfelelő korrekciós intézkedési terv kidolgozására és annak hatékony végrehajtására. Sajnálatos módon az ukrán illetékes hatóságok együttműködésének hiánya miatt erre a szemlére nem kerülhetett sor a repülésbiztonsági bizottság 2009. március 24-i ülése előtt. A repülésbiztonsági bizottság 2009. március 24-i ülése során az Ukrán Állami Légiközlekedési Hivatal kifejezte készségét a Bizottság és a tagállamok képviselőinek fogadására. A tervezett látogatás alkalmával gyűjtött bizonyítékok fényében a Bizottság módosítani fogja a légi fuvarozóra vonatkozó működési tilalmat.

(97) A Bizottság a közös kritériumok alapján úgy ítéli, hogy a kérdéses légi fuvarozó egyelőre nem törölhető az A. mellékletből.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(98) Az Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, amelyre 2009. március 24-én került sor.

(99) A társaság által a Bizottsághoz 2008. október 16-án benyújtott dokumentáció alapján bizonyítható, hogy az említett társaság intézkedéseket hozott Közösségbe irányuló műveleteket végző légi járműveivel kapcsolatos, előzőleg feltárt hiányosságok orvoslására.

(100) 2008. november 5-i, Bizottságnak küldött levelükben az ukrán illetékes hatóságok azt állították, hogy a légi fuvarozó üzemben tartási engedélyét meghosszabbították 2008. december 15-ig, a kétéves időszakra (2010. december 15-ig) szóló megújításra vonatkozó eljárás lezárultáig. A levelükhöz csatolt dokumentum az UMAir részére a 2008. október 31-i ellenőrzést követően kiadott engedélyt tartalmazza. Azonban sem a légi fuvarozó, sem az ukrán illetékes hatóságok nem nyújtották be az üzemben tartási engedély kibocsátásához szükséges ellenőrzési jelentést.

(101) A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatáson a légi fuvarozó kijelentette, hogy végrehajtotta a szükséges intézkedéseket azon biztonsági hiányosságok megszüntetések érdekében, amelyek 2007 szeptemberében a működési tilalom elrendeléséhez vezettek.

(102) A Bizottság véleménye szerint helyszíni szemlére van szükség annak teljes körű megítéléséhez, hogy képes-e a légi fuvarozó egy megfelelő korrekciós intézkedési terv kidolgozására és annak hatékony végrehajtására. Sajnálatos módon az ukrán illetékes hatóságok együttműködésének hiánya miatt erre a szemlére nem kerülhetett sor a repülésbiztonsági bizottság 2009. március 24-i ülése előtt. A repülésbiztonsági bizottság 2009. március 24-i ülése során az Ukrán Állami Légiközlekedési Hivatal kifejezte készségét a Bizottság és a tagállamok képviselőinek fogadására. A látogatás alkalmával gyűjtött bizonyítékok fényében a Bizottság módosítani fogja a légi fuvarozóra vonatkozó működési tilalmat.

(103) A Bizottság a közös kritériumok alapján úgy ítéli, hogy a szóban forgó légi fuvarozó egyelőre nem törölhető az A. mellékletből.

Ukrajna légi fuvarozóinak általános biztonsági felügyelete

(104) A Bizottság felhívta Ukrajna illetékes hatóságainak figyelmét arra, hogy a hatóságok intenzívebb felülvizsgálati tevékenysége ellenére az Ukrajnában engedélyezett légi fuvarozók teljesítménye a földi ellenőrzések eredményeinek fényében még mindig aggodalomra ad okot. 2008 novemberi ülésén a repülésbiztonsági bizottság felkérte az ukrán illetékes hatóságokat, hogy szolgáljanak felvilágosítással és tegyék meg a szükséges intézkedéseket. A szóban forgó hatóságok késznek mutatkoztak arra, hogy alávessék magukat a Bizottság és a tagállamok által együttesen szervezett biztonsági szemlének. Az Ukrán Állami Légiközlekedési Hivatal mégsem küldte el a Bizottságnak a korrekciós intézkedési terv végrehajtásáról szóló azon időközi jelentést, amelyet a biztonsági felügyeleti gyakorlat javítása és megszilárdítása érdekében Ukrajnának a 715/2008/EK rendelet [1] alapján háromhavonta be kell nyújtania.

(105) A szemle előkészítése során az illetékes hatóságok együttműködési készségük hiányáról tettek tanúbizonyságot: nem küldték meg a légi alkalmassággal kapcsolatban kért dokumentációt és elutasították a szemle Bizottság által javasolt programját. Ennek következtében a Bizottság lemondani kényszerült a 2009. február 9–13-ra előirányzott biztonsági szemlét.

(106) A Bizottság tudomásul veszi az ukrán illetékes hatóságok kijelentését, amely szerint egyetértenek a Bizottság, a tagállamok és a EASA közös látogatásával, és megerősítik készségüket egy ilyen biztonsági szemle sikeres megrendezésére, bizonyítva ezzel alkalmasságukat valamennyi, Ukrajnában engedélyezett légi fuvarozó biztonsági felügyeletére az érvényes ICAO-előírások szellemében.

Bangkok Airways

(107) 2009. március 10. és 13. között európai szakértők egy csoportja tényfeltáró kiküldetésen vett részt a Thaiföldi Királyságban, hogy tényszerű adatokat gyűjtsenek a Bangkok Airways műveleti előírásainak jelenlegi biztonsági szintjéről, valamint a thaiföldi polgári légiközlekedési minisztérium által a légi fuvarozók körében végzett felügyeleti tevékenységről. A kiküldetés célja különösen annak megállapítása volt, hogy üzemelteti-e a légi fuvarozó valamely, a 2008. november 14-i 1131/2008/EK bizottsági rendelet [2] alapján az A. mellékletbe bejegyzett légi járművét a Siem Reap Airways International társaság a Kambodzsai Királyság illetékes hatóságai által kiadott működési engedély alapján.

(108) A jelentés szerint jelenleg a műveletek feletti tényleges ellenőrzést a légi fuvarozó gyakorolja, és a személyzet tagjai rendelkeznek a thaiföldi illetékes hatóságok által kiadott megfelelő engedéllyel. A jelentésből az is kiderül, hogy a thaiföldi polgári légiközlekedési minisztérium megfelelő felügyeleti tevékenységet folytat a szóban forgó fuvarozót érintően. Ezért a Bizottság úgy ítéli, hogy a közös kritériumok alapján egyelőre nincs szükség további intézkedésre.

Kambodzsa légi fuvarozói

(109) Kambodzsa illetékes hatóságai arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy előrehaladást értek el azon intézkedési terv végrehajtása terén, amely az ICAO által a legutóbbi USOAP-jelentésben azonosított, különösen a repülési műveleteket érintő hiányosságok megszüntetésére hivatott. A cél annak biztosítása, hogy a kambodzsai légi fuvarozók biztonsági felügyelete megfeleljen az ICAO-előírásoknak.

[1] HL L 197., 2008.7.25., 36. o.
[2] HL L 306., 2008.11.15., 47. o.

(110) Kambodzsa illetékes hatóságai a következő légi fuvarozók üzemben tartási engedélyének felfüggesztéséről értesítették a Bizottságot: Siem Reap Airways International (2008 decembere) és Cambodia Angkor Airways (2009 februárja). Megerősítették továbbá, hogy a Helicopter Cambodia és a Sokha Airlines kivételével valamennyi társaság üzemben tartási engedélyét visszavonták vagy felfüggesztették.

(111) Siem Reap Airways International kérelmezte üzemben tartási engedélye felfüggesztésének megszüntetését. Mivel azonban a kambodzsai illetékes hatóságok nyilatkozata szerint még nem zárult le az alkalmazandó rendelkezéseknek való megfelelés értékelése, a szóban forgó légi fuvarozónak továbbra is az A. mellékletben kell maradnia.

A Kongói Demokratikus Köztársaság légi fuvarozói

(112) A Kongói Demokratikus Köztársaság polgári repülési hatóságának főigazgatója 2009. március 4-i levelében arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy egyes, az 1131/2008/EK bizottsági rendelet A. mellékletében bejegyzett légitársaságok beszüntették műveleteiket, és üzemben tartási engedély a következő légi fuvarozók részére került kiadásra: Air Katanga, Busy Bee Congo, Entreprise World Airways (EWA), Gilembe Air Soutenance (Gisair), Kin Avia és Swala Aviation. A műveleteiket folytató fuvarozókat üzemben tartási engedélyük megújítása céljából értékelni fogják.

(113) Tekintettel a fentiekre, a közösségi lista A. mellékletét ennek megfelelően célszerű volna frissíteni, hogy bejegyzésre kerülhessenek azok a légi fuvarozók, amelyeknek a Kongói Demokratikus Köztársaság illetékes hatóságai üzemben tartási engedélyt adtak ki. Azonban mivel nem kerültek benyújtásra a műveleteket beszüntető légi fuvarozók üzemben tartási engedélyeinek visszavonásával, törlésével vagy visszaadásával kapcsolatos bizonyítékok, egyik szóban forgó légi fuvarozót sem lehet törölni a közösségi listáról.

(114) Ezenkívül a Kongói Demokratikus Köztársaság polgári repülési hatóságának főigazgatója levelében arra kérte a Bizottságot, hogy a Hewa Bora légitársaságot iktassa át az A. mellékletből a B. mellékletbe, lehetővé téve ezzel a kérdéses légi fuvarozó számára, hogy újrakezdhesse műveleteit a Kinshasa–Brüsszel útvonalon Boeing 767 típusú, 9Q-CJD lajstromjelű légi járművével. Mivel azonban nem kerültek benyújtásra arra vonatkozó bizonyítékok, hogy az üzemben tartó és a szabályozási és biztonsági felügyeletért felelős hatóság betartja a vonatkozó biztonsági előírásokat, egyelőre nem lehet döntés hozni, aminek következtében a Hewa Bora Airwaysnek az A. mellékletben kell maradnia.

Az Angolai Köztársaság légi fuvarozói

(115) Angola illetékes hatóságai időközi jelentést kívántak tenni a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság előtt annak a korrekciós intézkedési tervnek a végrehajtásáról, amelyet az ICAO által az egyetemes biztonságfelügyeleti ellenőrzés (USOAP) keretében feltárt biztonsági hiányosságok kezelésére dolgoztak ki. 2009. március 26-án Angola illetékes hatóságai jelentéstételükben kitértek különösen az elsődleges és a polgári légiközlekedésre vonatkozó jogszabályok módosulására, a hatóságok szervezeti, strukturális és személyzeti kérdéseire, valamint a személyi, szakképzési, légi műveleti és légi alkalmassági engedélyekkel kapcsolatos szabványok kibocsátására. Ehhez kapcsolódóan már megkezdték az Angolában honos valamennyi légi fuvarozót érintő újraengedélyezési folyamatot. Ezen túlmenően az angolai illetékes hatóságok beszámoltak a balesetek és váratlan események kivizsgálására vonatkozó szabályozás megváltozásáról.

(116) Az angolai illetékes hatóságok közölték továbbá, hogy folytatódik a TAAG társaság jelentős átalakítása mind műveleti és igazgatási, mind minőségbiztosítási, mind pedig költségracionalizálási szempontból.

(117) A Bizottság tudomásul veszi az angolai illetékes hatóságok időközi jelentését, és a repülésbiztonsági bizottság következő ülésén meg kívánja vizsgálni az Angolában engedélyezett légi fuvarozók helyzetét.

Az Indonéz Köztársaság légi fuvarozói

(118) Az új légiközlekedési törvény 2009. január 12-i elfogadását követően Indonézia illetékes hatóságai megküldték a Bizottságnak az alkalmazandó polgári repülési biztonsági szabályzatot és útmutató dokumentumokat, valamint a korrekciós intézkedési terv végrehajtásának aktuális helyzetére vonatkozó azon részletes jelentést, amelyet az ICAO által az egyetemes biztonságfelügyeleti ellenőrzés (USOAP) keretében feltárt biztonsági hiányosságok kezelésére dolgoztak ki.

(119) Az indonéz polgári légiközlekedési főigazgatóság kérésére európai szakértők egy csoportja 2009. február 23. és 27. között tényfeltáró látogatáson vett részt Indonéziában. Ennek keretében a csoport négy légi fuvarozót is felkeresett annak megvizsgálására, hogy az indonéz polgári légiközlekedési főigazgatóság képes-e ellátni a biztonsági felügyeletet a vonatkozó előírásokkal összhangban.

(120) A látogatásról szóló jelentés számottevő javulásról számol be a polgári légiközlekedési főigazgatóságnál a szervezeti felépítés és a személyi állomány összetétele tekintetében, amely vélhetően hozzájárul ahhoz, hogy a szóban forgó hatóság megfelelően lássa el szabályozási és felügyeleti feladatait. A jelentésből ugyanakkor az is kitűnik, hogy e kedvező fejlemény ellenére a felügyeleti intézkedéseket egyelőre nem hozzák meg maradéktalanul. A felügyeleti intézkedések jelenlegi rendszere nem teszi lehetővé a polgári légiközlekedési főigazgatóság által valamely indonéz légi fuvarozónál észlelt problémák nyomon követését. A jelek szerint különösen a polgári légiközlekedési főigazgatóság nincs abban a helyzetben, hogy meghatározza egy-egy probléma lezárásának céldátumát, tényleges dátumát és elhalasztásának mértékét. Ebből következően a polgári légiközlekedési főigazgatóság által az indonéziai légi fuvarozók tekintetében végzett felügyeleti tevékenység hatékonyságának jelenlegi szintje egyelőre kívánni valót hagy maga után és jobbításra szorul.

(121) A Bizottság tudomásul veszi a Chicagói Egyezmény 6. mellékletétől való azon eltéréseket, melyeket Indonézia 2009. február 20-án közölt az ICAO-val. Ezek közé tartozik számos, a 6. melléklettel kapcsolatos ICAO-előírás végrehajtásának elmulasztása, amelynek egyes esetekben közvetlen kihatása van az indonéziai légi fuvarozók műveleteinek biztonságosságára. A Bizottság ugyanakkor azt is tudomásul veszi, hogy az európai szakértői csoport által felkeresett légi fuvarozók (néhány kivétellel, melyek csak különleges légi járműveket érintenek) önkéntes vállalás alapján az ICAO-előírásoknak megfelelően vannak berendezésekkel ellátva.

(122) A Bizottság a közös kritériumok alapján úgy ítéli, hogy a polgári légiközlekedési főigazgatóság által végzett felügyeleti tevékenység hatékonyságának jelenlegi szintje nem teszi lehetővé, hogy az Indonéziában engedélyezett légi fuvarozók a vonatkozó biztonsági előírásokat megfelelően végrehajtsák és betartsák. Következésképpen egyelőre egyetlen indonéz légi fuvarozó sem törölhető a közösségi listáról. A Bizottság szoros összeköttetésben marad Indonézia illetékes hatóságaival és a repülésbiztonsági bizottság következő ülésén újraértékeli a felügyeleti tevékenység hatékonyságát.

(123) Indonézia illetékes hatóságai egy frissített listát is eljuttattak a Bizottsághoz az üzemben tartási engedéllyel rendelkező légi fuvarozókról. Az Indonéziában engedélyezett légi fuvarozók jelenleg a következők: Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Mandala Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Nusantara, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Airlines, Ekspress Transportasi Antar Benua, Manunggal Air Service, Megantara Airlines, Linus Airways, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Cardig Air, Travel Ekspress Aviation Service, Republic Expres Airlines, KAL Star, Airfast Indonesia, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Transwisata Prima Aviation, Asco Nusa Air, Atlas Delta Satya, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air, Balai Kalibrasi Penerbangan, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara, és Eastindo. A Bizottság listáját ennek megfelelően frissíteni kell, és e légi fuvarozókat be kell jegyezni az A. mellékletbe.

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

(124) A Bizottság kifejezett kérése ellenére mindeddig nem érkezett a megfelelő korrekciós intézkedések teljes körű végrehajtására vonatkozó bizonyíték a 2008. november 14-én frissített közösségi listán szereplő más légi fuvarozók vagy e fuvarozók szabályozási felügyeletéért felelős hatóságok részéről. Ezért a közös követelmények alapján megállapítást nyert, hogy a szóban forgó légi fuvarozók továbbra is vagy működési tilalom (A. melléklet) vagy működési korlátozások hatálya alá tartoznak (B. melléklet).

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

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 474/2006/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. Az A. melléklet helyébe e rendelet A. melléklete lép.

2. A B. melléklet helyébe e rendelet B. melléklete 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, 2009. április 8-án.

a Bizottság részéről

Antonio TAJANI

a Bizottság tagja

A MELLÉKLET

AZON LÉGI FUVAROZÓK LISTÁJA, AMELYEK TELJES MŰKÖDÉSE TILALOM TÁRGYÁT KÉPEZI A KÖZÖSSÉGEN BELÜL [1]

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Kazah Köztársaság
Air Koryo	Ismeretlen	KOR	Koreai Népi Demokratikus Köztársaság (KNDK)
Air West Co. Ltd	004/A	AWZ	Szudáni Köztársaság
Ariana Afghan Airlines	009	AFG	Afgán Iszlám Köztársaság
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Kazah Köztársaság
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT	Kazah Köztársaság
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Kazah Köztársaság
MOTOR SICH	025	MSI	Ukrajna
ONE TWO GO AIRLINES COMPANY LIMITED	15/2549	OTG	Thaiföldi Királyság
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Kazah Köztársaság
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Kambodzsai Királyság
Silverback Cargo Freighters	Ismeretlen	VRB	Ruandai Köztársaság
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Kazah Köztársaság
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukrajna
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukrajna
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukrajna
Az szabályozási felügyeletért Angolában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Angolai Köztársaság
AEROJET	Ismeretlen	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
AIR26	Ismeretlen	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
AIR GEMINI	02/2008	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
Air Gicango	Ismeretlen	Ismeretlen	Angolai Köztársaság

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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
AIR JET	Ismeretlen	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
AIR NAVE	Ismeretlen	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
ALADA	Ismeretlen	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
ANGOLA AIR SERVICES	Ismeretlen	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
Diexim	Ismeretlen	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
GIRA GLOBO	Ismeretlen	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
HELIANG	Ismeretlen	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
HELIMALONGO	11/2008	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
MAVEWA	Ismeretlen	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
RUI & CONCEICAO	Ismeretlen	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
SAL	Ismeretlen	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
SONAIR	14/2008	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolai Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Beninben felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Benini Köztársaság
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Ismeretlen	Benini Köztársaság
AFRICA AIRWAYS	Ismeretlen	Ismeretlen	Benini Köztársaság
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	IGA	Benini Köztársaság
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Ismeretlen	Benini Köztársaság
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	Benini Köztársaság
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Ismeretlen	Benini Köztársaság
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	Ismeretlen	Benini Köztársaság
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Benini Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
A szabályozási felügyeletért a Kongói Demokratikus Köztársaságban (KDK) felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
Africa One	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Ministerial signature (ordonnance No. 78/205)	LCG	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
Thom's airways	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
A szabályozási felügyeletért Egyenlítői-Guineában felelős hatóság által engedélyezett 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	n/a	Egyenlítői-Guinea
GETRA – Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	739	GET	Egyenlítői-Guinea
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Egyenlítői-Guinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Ismeretlen	Ismeretlen	Egyenlítői-Guinea
UTAGE – Union de Transport Aereo de Guinea Ecuatorial	737	UTG	Egyenlítői-Guinea
A szabályozási felügyeletért Indonéziában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Indonéz Köztársaság
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonéz Köztársaság
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
ATLAS DELTA SATYA	135-023	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
CARDIG AIR	121-013	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
DABI AIR	135-030	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonéz Köztársaság
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonéz Köztársaság
EASTINDO	135-038	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
EKSPRESS TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonéz Köztársaság
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonéz Köztársaság
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonéz Köztársaság
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonéz Köztársaság
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
KAL STAR	121-037	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonéz Köztársaság
KURA-KURA AVIATION	135-016	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Indonéz Köztársaság
LINUS AIRWAYS	121-029	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonéz Köztársaság
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Indonéz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonéz Köztársaság
MIMIKA AIR	135-007	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
NYAMAN AIR	135-042	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonéz Köztársaság
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
PURA WISATA BARUNA	135-025	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
REPUBLIC EKSPRESS	121-040	RPH	Indonéz Köztársaság
RIAU AIRLINES	121-017	RIU	Indonéz Köztársaság
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	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 EKSPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonéz Köztársaság
TRAVIRA UTAMA	135-009	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonéz Köztársaság
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonéz Köztársaság
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonéz 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
Avia Traffic Company	23	AVJ	Kirgiz Köztársaság
AEROSTAN (EX Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	Kirgiz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
Click Airways	11	CGK	Kirgiz Köztársaság
DAMES	20	DAM	Kirgiz Köztársaság
EASTOK AVIA	15	Ismeretlen	Kirgiz Köztársaság
Golden Rule Airlines	22	GRS	Kirgiz Köztársaság
ITEK Air	04	IKA	Kirgiz Köztársaság
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgiz Köztársaság
Kyrgyzstan	03	LYN	Kirgiz Köztársaság
MAX Avia	33	MAI	Kirgiz Köztársaság
S GROUP AVIATION	6	Ismeretlen	Kirgiz Köztársaság
Sky Gate International Aviation	14	SGD	Kirgiz Köztársaság
Sky Way air	21	SAB	Kirgiz Köztársaság
Tenir Airlines	26	TEB	Kirgiz Köztársaság
Trast Aero	05	TSJ	Kirgiz Köztársaság
VALOR AIR	07	Ismeretlen	Kirgiz Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Libériában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó			Liberia
A szabályozási felügyeletért a Gaboni Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó a Gabon Airlines és az Afrijet kivételével, beleértve a következőket:			Gaboni Köztársaság
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Ismeretlen	Gaboni Köztársaság
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Gaboni Köztársaság
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	NRT	Gaboni Köztársaság
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gaboni Köztársaság
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Ismeretlen	Gaboni Köztársaság
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Gaboni Köztársaság
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Ismeretlen	Gaboni Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
A szabályozási felügyeletért Sierra Leonéban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Sierra Leone
AIR RUM, Ltd	Ismeretlen	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Ismeretlen	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Ismeretlen	Ismeretlen	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Ismeretlen	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Ismeretlen	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Ismeretlen	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Ismeretlen	Ismeretlen	Sierra Leone
A szabályozási felügyeletért Szváziföldön felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Szváziföld
AERO AFRICA (PTY) LTD	Ismeretlen	RFC	Szváziföld
Jet Africa Swaziland	Ismeretlen	OSW	Szváziföld
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Ismeretlen	RSN	Szváziföld
SCAN AIR CHARTER, Ltd	Ismeretlen	Ismeretlen	Szváziföld
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Ismeretlen	SWX	Szváziföld
SWAZILAND AIRLINK	Ismeretlen	SZL	Szváziföld

B. MELLÉKLET

AZON LÉGI FUVAROZÓK JEGYZÉKE, AMELYEK MŰKÖDÉSE MŰKÖDÉSI KORLÁTOZÁS TÁRGYÁT KÉPEZI A KÖZÖSSÉGEN BELÜL [1]

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország	A légi jármű típusa	Lajstromjel és – ha ismert – gyártási sorszám	Lajstromozó ország
AFRIJET [1]	CTA 0002/MTAC/ANAC-G/DSA		Gaboni Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 2 Falcon 50 típusú légi jármű; 1 Falcon 900 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Gaboni Köztársaság
Air Bangladesh	17	BGD	Banglades	B747-269B	S2-ADT	Banglades
Air Service Comores	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore-szigetek	A teljes flotta, kivéve: LET 410 UVP	A teljes flotta, kivéve: D6-CAM (851336)	Comore-szigetek
GABON AIRLINES [2]	CTA 0001/MTAC/ANAC	GBK	Gaboni Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 1 Boeing B-767-200 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: TR-LHP	Gaboni Köztársaság

[1] Az Afrijet esetében az Európai Közösségen belül kizárólag a jelenlegi működéseivel kapcsolatosan említett légi jármű használata engedélyezett.
[2] A Gabon Airlines esetében az Európai Közösségen belül kizárólag a jelenlegi működéseivel kapcsolatosan említett légi jármű használata engedélyezett.

[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.