A BIZOTTSÁG 1144/2009/EK RENDELETE

(2009. november 26.)

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

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

(3) A Bizottság közvetlenül – vagy ha ez nem bizonyult lehetségesnek, a szabályozási felügyeletükért felelős hatóságokon keresztül – értesítette az összes érintett légi fuvarozót, megjelölve azon legfőbb tényeket és megfontolásokat, amelyek a rájuk vonatkozó, 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 repülésbiztonsági bizottság meghallgatta az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) és a Bizottság beszámolóját a 2111/2005/EK rendelet által érintett országokban végrehajtott technikai segítségnyújtási projektekről. Értesült a további technikai segítségnyújtás, illetve a polgári légiközlekedési hatóságok adminisztratív és technikai képességének javítását célzó további együttműködés iránti kérelmekről, amely hozzájárulna a nemzetközi előírásoknak való estleges meg nem felelés kiküszöböléséhez.

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

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

Közösségi fuvarozók

(9) Bizonyos közösségi légi fuvarozók légi járművein végzett SAFA földi ellenőrzések, valamint azok nemzeti légiközlekedési hatóságai által bizonyos területeken folytatott vizsgálatok és ellenőrzések eredményei alapján egyes tagállamok végrehajtási intézkedéseket hoztak. Ezek a tagállamok a Bizottságot és a repülésbiztonsági bizottságot az alábbi intézkedésekről tájékoztatták: Litvánia illetékes hatóságai visszavonták a FLYLAL Lithuanian Airlines légi fuvarozó üzemben tartási engedélyét, Spanyolország illetékes hatóságai pedig 2009. október 30-án az Euro Continental légi fuvarozó üzemben tartási engedélyének felfüggesztését célzó eljárást indítottak.

[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.

Albanian Airlines MAK

(10) Hiteles módon bizonyítást nyert, hogy az Albániában engedélyezett Albanian Airlines MAK esetében komoly biztonsági hiányosságok tapasztalhatók. A hiányosságokat Franciaország, Németország, Olaszország, valamint az Európai Polgári Repülési Konferencia (ECAC) más tagállamai a SAFA-program alapján végzett földi ellenőrzések során tárták fel [1]. E hiányosságok elsősorban az MD-82 típusú légi járműveket érintik.

(11) Az Albanian Airlines MAK kielégítően és időben válaszolt a francia, a német és az olasz polgári légiközlekedési hatóságnak a biztonsági hiányosságok kezelése érdekében bevezetett korrekciós intézkedésekkel kapcsolatos megkeresésére.

(12) Albánia illetékes hatóságai (DGCA) megerősítették azonban, hogy a SAFA-ellenőrzések során azonosított hiányosságok az Albanian Airlines MAK műveleteinek és minőségi rendszerének általános hiányosságaira utalnak. A DGCA részletesen kivizsgálta, hogy a légi fuvarozó megfelel-e az alkalmazandó biztonsági előírásoknak, a vizsgálatot követően pedig a légi fuvarozó működésének korlátozásáról és a légi fuvarozót érintő strukturális változtatások előírásáról döntött. A DGCA arról tájékoztatta a repülésbiztonsági bizottságot, hogy a flottát 3-ról 2 légi járműre csökkentették, és a ZA-ASA lajstromjelű, MD-82 típusú légi járművet törölték az Albanian Airlines üzemben tartási engedélyéből és 2009. október 1-jén a lajstromból is eltávolították. Ezen túlmenően a DGCA október 23-án a légi fuvarozó műveleteit az akkori szintre és rendeltetési helyekre korlátozta, és előírta a légi fuvarozó számára, hogy azonnali hatállyal váltsa le a vállalat vezetőségét és erősítse meg minőség- és biztonságirányítási rendszerét.

(13) A DGCA november 11-én beszámolót tartott a repülésbiztonsági bizottság előtt, amely megerősítette, hogy az említett korrekciós intézkedéseket végrehajtották és azok alkalmasak az azonosított biztonsági hiányosságok hatékony kezelésére.

(14) Albánia illetékes hatóságai tanúsították, hogy lépések történtek az Albanian Airlines MAK biztonsági felügyeletének biztosítása érdekében.

(15) Albánia illetékes hatóságait felkérik a 787/2007/EK rendelet [2] (32) preambulumbekezdésében említett intézkedési terv végrehajtásának felgyorsítására, valamint emlékeztetik őket ugyanennek a rendeletnek a (33) preambulumbekezdésében említett azon kötelezettségvállalásukra, hogy a szerkezetátalakítási program kielégítő lezárásáig nem bocsátanak ki további üzemben tartási engedélyeket. A fentiek alapján Albániát felkérik a DGCA kapacitásépítési folyamatának felgyorsítására annak biztosítása érdekében, hogy az Albániában engedélyezett légi fuvarozók folyamatos felügyelete fenntartható módon és az alkalmazandó biztonsági előírásokkal összhangban valósuljon meg.

(16) Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség 2010 elején Albániában szabványosítási vizsgálatot fog végezni annak ellenőrzésére, hogy az illetékes hatóságok és az azok felügyelete mellett működő vállalkozások végrehajtják-e az alkalmazandó biztonsági követelményeket.

Egypt Air

(17) A 619/2009/EK rendeletnek [3] megfelelően és a korrekciós intézkedési terv 2009. júniusi előterjesztését követően Egyiptom illetékes hatóságai 2009 júliusa, augusztusa, szeptembere és októbere vonatkozásában négy külön havi jelentést nyújtottak be a terv általuk ellenőrzött végrehajtásának bemutatására. Az Egypt Air légi járműveinek földi ellenőrzéséről szóló jelentések kézhezvételét követően felkérték Egyiptom illetékes hatóságait a légi fuvarozó tekintetében elvégzett karbantartási, folyamatos légialkalmassági és légijármű-üzemeltetési ellenőrzésről szóló jelentés benyújtására. Egyiptom illetékes hatóságai november 10-én benyújtották az Egypt Air 2009 októberében elvégzett alapellenőrzéséről szóló jelentést, amelynek alapján sor került a légi fuvarozó üzemben tartási engedélyének megújítására. A folyamatos légialkalmassággal, a repülési és a földi műveletekkel kapcsolatban elvégzett auditról szóló jelentést azonban nem nyújtották be. A benyújtott dokumentumok azt támasztják alá, hogy a légi fuvarozó jelentős előrehaladást ért el, ugyanakkor a karbantartás, a gépészet és az üzemeltetés területén indokolt a további javítás szorgalmazása.

(18) Egyiptom illetékes hatóságai ezenkívül információkat nyújtottak be az Egypt Air légi járművein 2008-ban és 2009-ben végzett földi ellenőrzések során feltárt hiányosságok kielégítő felszámolásáról. Ebből a célból levélben értesítették azokat a tagállamokat, amelyek a 2008. január 1. és 2009. szeptember 30. közötti időszakban földi ellenőrzést végeztek az Egypt Air légi járművein. A feltárt hiányosságok lezárására irányuló eljárás folyamatban van és indokolt azt rendszeresen ellenőrizni.

(19) A repülésbiztonsági bizottság elismeri a fuvarozónak a biztonsági helyzet orvoslása érdekében tett erőfeszítéseit, valamint a fuvarozó és az illetékes egyiptomi hatóságok példás együttműködési készségét. Figyelembe véve azonban a korrekciós intézkedési terv hatókörét és terjedelmét, illetve azt, hogy a korábban azonosított biztonsági hiányosságokra fenntartható megoldást kell találni, Egyiptom illetékes hatóságait felkérik, hogy a korrekciós intézkedési terv végrehajtásának ellenőrzéséről és a SAFA-ellenőrzések során feltárt hiányosságok lezárásáról továbbra is havi gyakorisággal küldjön jelentést, az Egypt Air vonatozásában általa elvégzett bármely más ellenőrzésről szóló egyéb jelentések mellett.

[1] DGAC/F-2009-541, -798, LBA/D-2008-805, LBA/D-2009-8, -921, ENAC-IT-2008-602, -750, -648, ENAC-IT-2009-126, -198, -359, -374, -451, -597, -686, -730, DGCATR-2008-519, -347, DGCATR-2009-445, -559.

[2] HL L 175., 2007.7.5., 12. o.

[3] HL L 182., 2009.7.15., 4. o.

(20) A korrekciós intézkedési terv végrehajtásának befejezését követően Egyiptom illetékes hatóságai záró ellenőrzést végeznek és annak eredményeit az esetleges ajánlásokkal együtt közlik a Bizottsággal. A Bizottság fenntartja magának a jogot a korrekciós intézkedések légi fuvarozó általi végrehajtásának ellenőrzésére, amelyre az Európai Repülésbiztonsági Ügynökségnek a tagállamok bevonásával végrehajtott ellenőrző látogatása során fog sor kerülni. Ezalatt a tagállamoknak továbbra is gondoskodniuk kell arról, hogy az Egypt Air vonatkozásában több ellenőrzés történjen és a repülésbiztonsági bizottság legközelebbi üléséig elegendő tényanyag gyűljön össze az eset újraértékeléséhez.

Yemenia Yemen Airways

(21) A 715/2008/EK és az 1131/2008/EK rendeletnek [1] megfelelően a tagállamok a közösségi repülőtereken leszálló Yemenia légi járművek rendszeres földi ellenőrzésén keresztül továbbra is ellenőrizni fogják, hogy a légi fuvarozó ténylegesen megfelel-e a vonatkozó biztonsági előírásoknak. 2009-ben Franciaország, Németország, Olaszország és az Egyesült Királyság számolt be ilyen ellenőrzésekről. A Bizottság olyan dokumentumokat kapott kézhez, amelyek alátámasztják, hogy a légi fuvarozó megfelelő módon és a kellő időben megtette a lépéseket az ellenőrzések során feltárt hiányosságok orvoslása érdekében.

(22) A 619/2009/EK rendelet elfogadását követően a Jemeni Köztársaság illetékes hatóságai, valamint a Yemenia Yemen Airways fuvarozó kiegészítő információkat juttatott el a Bizottsághoz a korrekciós intézkedési tervnek a karbantartás és az üzemeltetés területén történő végrehajtásáról.

(23) A Jemeni Köztársaság illetékes hatóságai tájékoztatták a Bizottságot a Yemenia karbantartási infrastruktúrája vonatkozásában azt követően elvégzett ellenőrzésekről, hogy a Yemenia karbantartó szervezetekre vonatkozó EASA.145.0177. számú jóváhagyása felfüggesztésre került. Az ellenőrzés során azt vizsgálták, hogy a Yemenia megfelel-e a jemeni YCAR-145 előírásnak. A Jemeni Köztársaság illetékes hatóságai továbbították a Yemenia 2009. szeptember 15-i keltezésű felülvizsgált korrekciós intézkedési tervét azt követően, hogy a Polgári Légiközlekedési és Meteorológiai Hatóság (CAMA) ellenőrizte, hogy a Yemenia karbantartó szervezete megfelel-e a nemzeti követelményeknek (YCAR-145), illetve továbbította a CAMA által 2009. szeptember 20-án végzett nyomonkövető ellenőrzés eredményeit is. Mindkét dokumentumból az derül ki, hogy valamennyi hiányosságot sikerült megszüntetni. Ezen túlmenően a CAMA a hiányosságok megszüntetésével kapcsolatban külön igazoló dokumentumokat is benyújtott a repülésbiztonsági bizottság 2009. november 10-i ülésén.

(24) Ezen túlmenően a repülésbiztonsági bizottságot tájékoztatták arról, hogy a jelenlegi állás szerint az EASA és Franciaország illetékes hatóságai kedvezőnek ítélik a korrekciós intézkedések Yemenia általi végrehajtását ahhoz, hogy az visszakaphassa európai karbantartási jóváhagyását.

(25) A Yemenia által a különböző ellenőrzések során azonosított biztonsági hiányosságok kiküszöbölése érdekében tett erőfeszítések elismerésre kerülnek. Tudomásul vesszük, hogy a CAMA által elvégzett vonatkozó értékelés szerint a Yemenia a karbantartás területén végrehajtotta a korrekciós intézkedéseket. Az EASA és a tagállamok a lehetőségekhez mérten a lehető leghamarabb helyszíni ellenőrző látogatást tesznek Jemenben a Yemenia biztonsági helyzetének ellenőrzése és annak értékelése céljából, hogy az ténylegesen megfelel-e a nemzetközi biztonsági előírásoknak, valamint annak értékelése céljából, hogy a CAMA képes-e Jemenben ellátni a polgári légiközlekedés biztonsági felügyeletét.

(26) A tagállamok rendszeresen ellenőrizni fogják, hogy a Yemenia 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. A repülésbiztonsági bizottság következő ülésén felülvizsgálja az esetet.

A Kongói Demokratikus Köztársaság légi fuvarozói

(27) A Kongói Demokratikus Köztársaság a következő légi fuvarozók működési engedélyének visszavonásáról értesítette a Bizottságot: Virunga Air Charter, Air Navette, Air Beni, Air Boyoma, Butembo Airlines, Sun Air services, Rwakabika Bushi Express, Aigle Aviation, Kivu Air, Comair, Free Airlines, Great Lake Business Company, Air Infini, Bel Glob Airlines, Safari Logistics, Tembo Air Services, Katanga Airways, Cargo Bull, Africa One, Malila Airlift, Transport Aérien Congolais (TRACO), El Sam Airlift, Thom's Airways, Piva Airlines, Espace Aviation Service. A szóban forgó légi fuvarozók 2009. július 30-tól beszüntették tevékenységüket.

(28) Ezen túlmenően a Kongói Demokratikus Köztársaság illetékes hatóságai olyan légi fuvarozók működési engedélyének visszavonásáról küldtek értesítést, amelyek vonatkozásában a Bizottság korábban nem kapott olyan értelmű értesítést, hogy a szóban forgó légi fuvarozók működési engedéllyel rendelkeznének: Air Fox, Trans Kasai Air, Wetrafa, Adala Airways, Executive Aviation, Flight Express, Katana Airways, Showa Air Cargo, Gloria Airways, Soft Trans Air, Lomami Aviation, Pegassus Aviation, African Trading and Transport, Brooks Trading. A szóban forgó légi fuvarozók 2009. július 30-tól beszüntették tevékenységüket.

(29) Tekintettel a fentiekre, a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy a fent említett, a Kongói Demokratikus Köztársaság által kiadott engedéllyel rendelkező légi fuvarozókat el kell távolítani az A. mellékletből.

[1] HL L 197., 2008.7.25., 39. o. és HL L 306., 2008.11.15., 49. o.

Dzsibuti légi fuvarozói

(30) Az ICAO által az egyetemes biztonságfelügyeleti ellenőrzés (USOAP) keretében 2008 márciusában végzett vizsgálat eredményei hitelesen bizonyították, hogy a Dzsibutiban engedélyezett légi fuvarozók felügyeletéért felelős illetékes hatóságok nem képesek a biztonsági hiányosságok kezelésére. A vizsgálat során nagy számban tártak fel jelentős hiányosságokat, ami arra enged következtetni, hogy a dzsibuti polgári repülési hatóságok alkalmatlanok biztonságfelügyeleti hatáskörük gyakorlására. Az ICAO által végzett vizsgálat időpontjában az ICAO-előírások több mint 96 %-a nem került végrehajtásra.

(31) Bizonyítást nyert, hogy a dzsibuti illetékes hatóságok nem képesek kellő hatékonysággal orvosolni az ICAO által feltárt problémákat. Erre utal az a tény, ahogy az ICAO 2009 februári zárójelentésében megállapítja, hogy a szóban forgó hatóságok által javasolt vagy végrehajtott korrekciós intézkedések igen jelentős része ténylegesen nem kezeli a hiányosságokat. Különösen a légi műveletek terén a Dzsibuti által javasolt intézkedések több mint kétharmadát az ICAO nem tekintette maradéktalanul elfogadhatónak.

(32) Ezen túlmenően az ICAO a Chicagói Egyezmény részes felének számító valamennyi államot súlyos biztonsági problémák fennállásáról értesítette, mivel Dzsibuti nem hozott létre megbízható rendszert azoknak a légi fuvarozóknak a felügyeletére, amelyek számára Dzsibuti illetékes hatóságai üzemben tartási engedélyt (AOC) bocsátottak ki, és ennek a helyzetnek az orvoslására sem dolgozott ki elfogadható intézkedési tervet.

(33) Tekintettel a fentiekre, a Bizottság konzultációt indított Dzsibuti illetékes hatóságaival, melynek során komoly aggodalmának adott hangot az ebben az államban engedélyezett légi fuvarozók műveleteinek biztonságosságát illetően, és felvilágosítást kért azokkal az intézkedésekkel kapcsolatban, amelyeket a dzsibuti illetékes hatóságok egyrészt az ICAO vizsgálati eredményekre, másrészt a korrekciós intézkedések elfogadhatóságával kapcsolatos megállapításokra válaszul hoztak.

(34) Dzsibuti illetékes hatóságai (DACM) arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy az ICAO által feltárt hiányosságok kiküszöbölésére irányuló intézkedési terv végrehajtása késik, és a hiányosságok közül csak kevés tekinthető megoldottnak. A DACM nem bocsátott rendelkezésre részleteket a megkezdett intézkedésekkel kapcsolatban és a kapcsolódó hiányosságok kielégítő kiküszöbölésével kapcsolatban sem nyújtott be bizonyítékokat. A DACM nem válaszolt az ICAO azon észrevételeire sem, amelyben az ICAO kétségbe vonja a 34 intézkedésnek a hiányosságok kiküszöbölésére való alkalmasságát.

(35) A DACM megerősítette, hogy 2002-ben és 2007-ben két halálos kimenetelű baleset következett be, amelyekben Let 410 és Antonov 26 típusú légi járművek voltak érintettek. Ugyanakkor az említett hatóságok nem közöltek információkat sem a légi járműveket ért baleset kivizsgálásáról, sem pedig az említett balesetek kiváltó okainak megszüntetésére irányuló intézkedéseikről.

(36) A DACM arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy 2009. július 30-án bevonták a Djibouti Airlines üzemben tartási engedélyét és a légitársaság az említett időpontban felfüggesztette tevékenységeit. Arról is tájékoztatást küldtek továbbá, hogy szeptember 15-én bevonták a Daallo Airlines üzemben tartási engedélyét. A Daallo Airlines ugyanakkor még mindig rendelkezik működési engedéllyel és használja a Comore-szigeteken lajstromozott DC9 típusú, az Örményországban lajstromozott Antonov 24 típusú, valamint a Kazahsztánban lajstromozott Iljusin 18 típusú légi járműveket. Az említett légi járművek tényleges üzemben tartóinak kilétéről azonban nem küldtek információkat. Dzsibuti illetékes hatóságai nem bizonyították, hogy képesek hatékonyan ellátni a Dzsibutiban engedélyezett légi fuvarozók biztonsági felügyeletével kapcsolatos feladatokat.

(37) A fentiek figyelembe vételével és a közös kritériumok alapján a Dzsibutiban engedélyezett valamennyi légi fuvarozót fel kell venni az A. mellékletbe.

A Kongói Köztársaság légi fuvarozói

(38) 2008 novemberében az ICAO USOAP ellenőrzést végzett a Kongói Köztársaságban. A következő ténymegállapítás alapján súlyos biztonsági probléma fennállásáról szóló értesítést tettek közzé: „*Az ANAC (Nemzeti Polgári Légiközlekedési Ügynökség) kibocsátott néhány üzemben tartási engedélyt anélkül, hogy előzetesen kidolgozta és bevezette volna az üzemben tartók engedélyezésével és folyamatos felügyeletével kapcsolatos folyamatot. Következésképpen ezeket az üzemben tartási engedélyeket anélkül bocsátották ki, hogy az ANAC biztosította volna, hogy az üzemben tartók megfelelnek a Chicagói Egyezmény 6. mellékletében szereplő előírásoknak vagy az ICAO 8335. számú dokumentumában foglalt rendelkezéseknek. Ráadásul egyes üzemben tartók ideiglenes működési engedéllyel és üzemben tartási engedély nélkül végzik tevékenységeiket.*” A súlyos biztonsági probléma fennállásáról szóló értesítés még mindig hatályban van.

(39) Az említett ICAO ellenőrzés alatt 63 hiányosságot tártak fel, amelyek a nemzetközi biztonsági előírások tényleges végrehajtásának hiányára utalnak. A Kongói Köztársaság ezt követően korrekciós intézkedési tervet nyújtott be. Az ICAO azonban a javasolt korrekciós intézkedések több mint egyharmadát nem fogadta el.

(40) 2009. augusztus 26-án a Kongói Köztársaságban engedélyezett Aero Fret Business légi fuvarozó által üzemeltetett egyik teherszállító repülőgép Brazzaville repülőterétől nem messze balesetet szenvedett és a légi jármű mind a hat utasa életét vesztette. Az esemény bekövetkezésének helye szerinti államként a Kongói Köztársaság felel a kiváltó okok feltárására irányuló és az ilyen balesetek megismétlődésének elkerülését lehetővé tevő biztonsági vizsgálatnak a Chicagói Egyezmény 13. mellékletében szereplő rendelkezéseknek megfelelő elvégzéséért. Az ICAO ellenőrzés azonban a kongói balesetkivizsgálások területén is 11 hiányosságot tárt fel, ezek közül 6 vonatkozásában a javasolt korrekciós intézkedés nem volt kielégítőnek minősíthető.

(41) A Kongói Köztársaság illetékes hatósága két Brüsszelben megtartott ülés során arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy az ICAO szakértői segítsége mellett új engedélyt szándékoznak kibocsátani három üzemben tartónak. Az említett hatóságok azokat a 2009. október 15-i keltezésű határozataikat is továbbították, amelyek értelmében az Aero-Service, az Equaflight Services, a Société Nouvelle Air Congo és a Trans Air Congo üzemben tartók egy éves időtartamra üzemben tartási engedélyt kaptak. Ugyanakkor a Kongói Köztársaság illetékes hatósága az Aero Fret Business, a Canadian Airways, a Congo Airways (WAC), az Emeraude, az Equajet, a Heli-Union Congo, a Mani Air Fret, a Mistral Aviation és a Protocole Aviation vállalatot arról tájékoztatta, hogy üzemben tartási engedélyüket az új üzemben tartási engedélyhez szükséges dokumentumok vizsgálatának idejére visszavonták. Ezen túlmenően a következő vállalatok üzemben tartási engedélyét vonták vissza: Air Cargo International, BIP Congo, Brazza Airways, Clesh Aviation, Finalair, Heavy Lift Congo, Ligne Aérienne Colombe, Locair Craft, Maouene, Natalco Airlines és United Express Service. Az említett hatóságok ugyanakkor nem bizonyították, hogy az üzemben tartási engedélyek kiadása során követett engedélyezési eljárás megfelel a vonatkozó ICAO előírásoknak, illetve azt sem, hogy az általuk kibocsátott üzemben tartási engedéllyel rendelkező légi fuvarozók felügyeletét ezekkel az előírásokkal összhangban végzik.

(42) A Kongói Köztársaság illetékes hatóságai írásos beadványt intéztek a repülésbiztonsági bizottsághoz az ICAO által feltárt súlyos biztonsági probléma kiküszöbölése érdekében hozott intézkedésekről, illetve az ICAO USOAP ellenőrzésről szóló jelentésben szereplő, az előírásoknak való egyéb meg nem felelésekről. A Bizottság tudomásul veszi a Kongói Köztársaság illetékes hatóságai által eddig meghozott valamennyi intézkedést és arra ösztönzi azokat, hogy fokozzák a fenntartható korrekciós intézkedések végrehajtására irányuló erőfeszítéseiket. A Bizottság az ICAO-val együttműködve szorosan nyomon fogja követni a Kongói Köztársaságban a polgári légiközlekedés területét érintő fejlődést és az országban felügyeleti felelősségi körrel rendelkező hatóság adminisztratív és technikai képességének javítása érdekében szándékában áll technikai segítséget nyújtani.

(43) A Kongói Köztársaság illetékes hatóságai azonban nem bizonyították, hogy megfelelő mértékben képesek a vonatkozó biztonsági előírások végrehajtására. Tekintettel a fentiekre, és a nemzetközi előírásoknak való meg nem felelés – beleértve a súlyos biztonsági problémát is – fenntartható megoldásáig, a közös kritériumok alapján megállapításra került, hogy a Kongói Köztársaságban engedélyezett valamennyi légi fuvarozó működési tilalom tárgyát képezi és az A. mellékletbe sorolandó.

São Tomé és Príncipe légi fuvarozói

(44) Ellenőrzött bizonyítékok támasztják alá, hogy a São Tomé és Príncipében bejegyzett Executive Jet Services esetében komoly biztonsági hiányosságok állnak fenn. A hiányosságokat Belgium és Franciaország a SAFA-program alapján végzett földi ellenőrzések során tárta fel ([1]). Az Executive Jet Services nem adott megfelelő választ és nem bizonyította, hogy a szóban forgó hiányosságokat sikeresen és fenntartható módon kezelték volna.

(45) Ellenőrzött bizonyítékok támasztják alá, hogy a São Tomé és Príncipében bejegyzett STP Airways esetében komoly biztonsági hiányosságok állnak fenn. A hiányosságokat Franciaország és az Egyesült Királyság a SAFA-program alapján végzett földi ellenőrzések során tárta fel ([2]). Az STP Airways ugyanakkor kielégítően és időben válaszolt a francia polgári légiközlekedési hatóság által az üzemeltetés biztonsági vonatkozásait érintően feltett kérdésekre.

(46) Bizonyítékok állnak rendelkezésre azzal kapcsolatban, hogy az Európai Közösségen belül jelenleg működési tilalom alá tartozó egyes légi fuvarozók tevékenységük egy részét São Tomé és Príncipébe telepítették át.

(47) Ellenőrzött bizonyítékok támasztják alá, hogy a Kongói Demokratikus Köztársaságban engedélyezett és a Közösségen belül jelenleg működési tilalom alá tartozó Hewa Bora Airways légi fuvarozó visszlízing szerződés alapján továbbra is használja a 23178 sorszámú Boeing 767 típusú légi járművet, amelyet töröltek a Kongói Demokratikus Köztársaság lajstromából és São Tomé és Príncipében S9-TOP jellel lajstromba vettek ([3]).

(48) Ezen túlmenően az Africa's Connection légi fuvarozó használja a São Tomé és Príncipében S9-RAS jellel lajstromba vett Dornier 228 típusú, 8068 sorszámú légi járművet, amely korábban Gabon lajstromában szerepelt és üzemeltetését a Gabonban engedélyezett SCD Aviation végezte, és amely jelenleg a Közösségen belül működési tilalom alá tartozik.

(49) Ezen túlmenően igazolt bizonyítékok támasztják alá, hogy a São Tomé és Príncipében engedélyezett British Gulf International légi fuvarozó ugyanaz a British Gulf International légi fuvarozó, amely korábban Kirgizisztán által kibocsátott engedéllyel rendelkezett és 2006 októberében működési tilalom alá került ([4]). A British Gulf International az Antonov 12 típusú, 401901 sorszámú légi járművet is továbbra is használja. Egy ilyen típusú, a szóban forgó légi fuvarozó által üzemeltetett légi jármű 2008. november 13-án az iraki Al Habniayaba közelében balesetet szenvedett, a baleset során a légi jármű teljesen megsemmisült és hatan meghaltak.

(50) A Bizottság a fent említett helyzetre való tekintettel konzultációt kezdeményezett São Tomé és Príncipe illetékes hatóságaival és komoly aggodalmának adott hangot az Executive Jet Services és az STP Airways műveleteinek biztonságosságát illetően, illetve a Közösségen belül jelenleg működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók által használt légi járműveknek São Tomé lajstromába való áttelepítésével kapcsolatban, valamint felvilágosítást kért arra vonatkozóan, hogy az illetékes hatóságok milyen lépéseket tettek a szóban forgó aggodalmak eloszlatása érdekében.

([1]) BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113.

([2]) CAA-UK-2009-126, DGAC/F-2009-137, DGAC/F-2009-257, DGAC/F-2009-779, DGAC/F-2009-1776.

([3]) BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113

([4]) HL L 283., 2006.10.14., 28. o.

(51) São Tomé illetékes hatóságai (INAC) arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy az Executive Jet Services engedélyének újbóli kiadására irányuló folyamat során 2009. október 26-án úgy határoztak, hogy ideiglenesen felfüggesztik a szóban forgó fuvarozó által a 23178 sorozatszámú és S9-TOP lajstromjelű Boeing 767 típusú légi járművel végzett üzemeltetést.

(52) Az Executive Jet Services légi fuvarozó a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte és jelentést tett a SAFA-program keretében feltárt hiányosságok kiküszöbölése érdekében végrehajtott intézkedésekről.

(53) Az INAC arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy az STP Airways engedélyének újbóli kiadására irányuló folyamat során október 26-án úgy határoztak, hogy felfüggesztik a 25411 sorozatszámú, ismeretlen lajstromjelű, valamint a 26208 sorozatszámú, S9-DBY lajstromjelű két Boeing 767 típusú légi jármű üzemelését, amelyeket ezt követően töröltek a lajstromból. Az INAC beszámolója szerint ugyan az STP Airways érvényes üzemben tartási engedéllyel rendelkezik, az engedélyén jelenleg azonban egyetlen légi jármű sem szerepel.

(54) Az STP Airways légi fuvarozó a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte és jelentést tett a SAFA-program keretében feltárt hiányosságok kiküszöbölése érdekében végrehajtott intézkedésekről. Megerősítette, hogy már nem üzemeltet légi járműveket és szándékában áll üzemben tartási engedélyének felfüggesztését kérni.

(55) Az INAC beszámolt továbbá arról, hogy 13 üzemben tartási engedélyt adtak ki, amelyekből 3 vagy felfüggesztés alatt van vagy visszavonásra került. Az INAC azonban nem nyújtott be azzal kapcsolatos bizonyítékot, hogy a Sky Wind, a Styron Trading és a Jet Line esetében felfüggesztésre vagy visszavonásra került volna sor.

(56) Az INAC által benyújtott dokumentáció alapján az e hatóságok által kibocsátott, érvényes üzemben tartási engedéllyel rendelkező légi fuvarozók több mint fele esetében az elsődleges üzleti tevékenység helye São Tomé és Príncipén kívül van. A British Gulf International Company Ltd, a Global Aviation Operation, a Goliaf Air, a Transafrik International Ltd, a Transcargo és a Transliz Aviation elsődleges üzleti tevékenységének helye nem São Tomé és Príncipében van, amelyet a Bizottság kérdéseire adott válaszuk, illetve az egyes üzemben tartási engedélyeken feltüntetett címek is alátámasztanak.

(57) Az INAC nem bizonyította, hogy képes a São Tomé és Príncipében engedélyezett légi fuvarozók biztonsági felügyeletét a nemzetközi biztonsági előírásokkal összhangban ellátni, tekintve, hogy a szóban forgó fuvarozók jelentős része São Toméban nem végez rendszeres üzemeltetést, és az INAC azt állította, hogy részben az azon államok illetékes hatóságai által megvalósított felügyeletre hagyatkozik, amelyekben a üzemeltetést ténylegesen elvégzik. Az INAC ugyanakkor nem tudta bemutatni a szóban forgó hatóságokkal kötött megfelelő megállapodásokat.

(58) Ezen túlmenően a São Tomé és Príncipe illetékes hatóságai által kibocsátott üzemben tartási engedélyek elemzése jelentős következetlenségekre világított rá az üzemeltetett flották folyamatos légialkalmasságának jóváhagyása, a veszélyes anyagok szállításának jóváhagyása és a kis látótávolságnál történő üzemeltetés engedélyezése tekintetében, és ezeket a konzultációk során nem sikerült tisztázni.

(59) Bizonyítékok támasztják alá, hogy a São Tomé és Príncipében engedélyezett fuvarozók baleseti statisztikája igen kedvezőtlen. Az INAC megerősítette, hogy a São Tomé és Príncipében nyilvántartásba vett légi fuvarozók által üzemeltetett Antonov 12, Iljusin 76 és DHC 6 típusú légi járművek esetében négy halálos kimenetelű baleset következett be. Erre a helyzetre válaszul az INAC jelezte, hogy 2009. február 21-én a São Tomé és Príncipében lajstromozott Antonov 12 típusú légi járművek teljes működésének felfüggesztéséről határoztak. Az INAC megerősítette ugyanakkor, hogy a São Tomé és Príncipében engedélyezett British Gulf International, Transliz Aviation és Goliaf Air légi fuvarozók továbbra is üzemeltetnek ilyen típusú légi járműveket.

(60) São Tomé és Príncipe illetékes hatóságai bizonyítottan nem mutattak hajlandóságot a nemzetközi biztonsági előírások betartására, amelyet az a tény is alátámaszt, hogy São Tomé és Príncipe folyamatosan későbbi időpontra halasztotta az egyetemes biztonságfelügyeleti ellenőrzés (USOAP) keretében végzendő ICAO ellenőrzést. A 2007 májusára és 2008 áprilisára tervezett ICAO ellenőrzésre a mai napig nem került sor.

(61) Tekintettel a fentiekre, a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy a São Tomé és Príncipében engedélyezett légi fuvarozók nem felelnek meg a vonatkozó biztonsági előírásoknak, ezért azokat be kell jegyezni az A. mellékletbe.

Ukrajna légi fuvarozói

Ukraine Cargo Airways

(62) Ukrajna illetékes hatóságai szeptember 22-én a 2009. augusztus 17-i 574. számú határozatukról értesítették a Bizottságot, amelynek értelmében a Ukraine Cargo Airways birtokában lévő 2008. november 20-i keltezésű 145. számú üzemben tartási engedély alapján folytatott üzemelést a szóban forgó határozat napjától megszüntették. A 2009. november 11-én a repülésbiztonsági bizottság előtt tartott beszámolójukban Ukrajna illetékes hatóságai megerősítették, hogy „a Ukraine Cargo Airways vállalat nem szerepel az Ukrajnában nyilvántartott légitársaságok között”.

(63) Ezért a közös kritériumok alapján a Ukraine Cargo Airways fuvarozót el kell távolítani az A. mellékletből.

Volare

(64) Ukrajna illetékes hatóságai 2009. július 31-én tájékoztatást küldtek a Bizottságnak 2009. május 25-i 357. számú határozatukról, amelynek értelmében azonnali hatállyal visszavonták az ukrán Volare légi fuvarozó üzemben tartási engedélyét.

(65) Ezért a közös kritériumok alapján a Volare légi fuvarozót el kell távolítani az A. mellékletből.

Motor Sich

(66) A 619/2009/EK rendelet elfogadását követően az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség vezetésével közösségi szakértők egy csoportja 2009. október 27-én látogatást tett az ukrán Motor Sich (MSI) légi fuvarozónál a korrekciós intézkedések végrehajtásának és a korábban azonosított biztonsági hiányosságok tényleges lezárásának ellenőrzése céljából annak érdekében, hogy az említett hiányosságok fenntartható módon megoldásra kerüljenek.

(67) A csoport ellenőrző látogatásáról szóló jelentésből kiderül, hogy az MSI bizonyítékokkal támasztotta alá, hogy a SAFA-ellenőrzések során azonosított hiányosságok tekintetében elvégezték a kiváltó okok feltárására irányuló elemzést. A jelek szerint a kiváltó okok feltárására irányuló elemzés, illetve az ez alapján kidolgozott korrekciós intézkedési terv megfelelően kezeli a feltárt hiányosságokat. A látogatás során az MSI kinyilvánította, hogy a légijármű-flottájukkal kapcsolatban a korábbi SAFA ellenőrzések során azonosított hiányosságok mindegyikét kezelték és orvosolták, beleértve a földközelségjelző rendszert (EGPWS), a pilótafülke üléseinek biztonsági öveit és a rakományrögzítő hálókat is. Kijelentették továbbá, hogy valamennyi légijármű-típushoz és valamennyi használatban lévő futópályához kidolgozták a felszállási teljesítményszámítási diagramokat. Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség által vezetett csoport a helyszíni ellenőrzést és/vagy dokumentumok tanulmányozását követően meggyőződött az alábbiakról: a) az AN-12, az AN-72 és a YAK-40 típusú légi járművek pilótafülkéjének üléseit utólag biztonsági övvel szerelték fel; b) az AN-12 típusú légi jármű pilótafülkéjét utólag gyorsan felvehető maszkokkal szerelték fel (az ellenőrző látogatás időpontjában a maszkok beszerelése folyamatban volt az UR-11316 légi járművön, amit a csoport ellenőrzött); c) az AN-12 és az AN-140 típusú légi járműveket EGPWS-berendezéssel szerelték fel; d) az AN-12 és a YAK-40 típusú légi járművek által használt valamennyi futópálya esetében elkészítették a felszállási teljesítményszámítási diagramokat. A repülésbiztonsági bizottság előtt tartott beszámolójuk során Ukrajna illetékes hatóságai megerősítették, hogy a fuvarozó képes a minőségirányítási rendszer alkalmazására és vállalták, hogy az ebben a tekintetben végzendő ellenőrzés eredményeiről tájékoztatják a Bizottságot.

(68) A légiüzemeltetés tekintetében a csoport a látogatás során többek között a minimálisan szükséges felszerelések listáját (MEL), az üzemeltetési kézikönyveket, a repülési időre vonatkozó korlátozásokat, a működés ellenőrzését és a légi forgalomirányítás dokumentumait és eljárásait, valamint a visszaküldött és hiánytalan repülési dossziékat ellenőrizte. Nem találtak az ICAO-előírásoktól való eltérést. Az ellenőrző látogatás során a csoport megbizonyosodhatott arról, hogy az MSI valamennyi üzemeltetett légi jármű esetében minden egyes repülést követően elvégezte a rögzített repülési adatok elemzését.

(69) A légi fuvarozó a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte és 2009. november 11-én beszámolót tartott, amelynek során a korábban feltárt biztonsági hiányosságok kiküszöbölése érdekében végrehajtott korrekciós intézkedésekkel kapcsolatos írásos bizonyítékokat nyújtott be.

(70) Az Ukrajna illetékes hatóságai és a légi fuvarozó által 2009. november 11-én tartott beszámolót követően a repülésbiztonsági bizottság kérte, hogy a Motor Sich eltávolításának indokoltságával kapcsolatos vizsgálat elvégzésének lehetővé tétele érdekében az Állami Légiközlekedési Hatóság nyújtsa be a következő dokumentációt: a) a légi fuvarozó minőségirányítási rendszerének ellenőrzéséről szóló audit eredményei; b) annak megerősítése, hogy a Motor Sich nemzetközi járatai esetében valamennyi légi jármű az ICAO előírásoknak megfelelően van felszerelve, különös tekintettel az alábbiakra: i) az AN-12, az AN-72 és a YAK-40 típusú légi járművek pilótafülkéje üléseinek biztonsági öve; ii) az AN-12 típusú légi járművek pilótafülkéjében található gyorsan felvehető maszkok; iii) EGPWS-berendezés az AN-12 és az AN-140 típusú légi járműveken; c) annak megerősítése, hogy a Motor Sich által jelenleg az AN-12 és a YAK-40 típusú légi járművek esetében használt valamennyi futópályára vonatkozó felszállási teljesítményszámítási adatok a légi fuvarozó üzemeltetési kézikönyvében hozzáférhetőek; d) arra vonatkozó bizonyíték, hogy az ukrán Állami Légiközlekedési Hatóság által 2009-ben a légi fuvarozó vonatkozásában végzett felügyeleti tevékenység során feltárt 38 hiányosságot kielégítően kiküszöbölték. Ukrajna illetékes hatóságai ezeket az információkat november 16-án benyújtották.

(71) Miután a kért információkat Ukrajna illetékes hatóságai rendelkezésre bocsátották, a közös kritériumok alapján megállapításra került, hogy a Motor Sich légi fuvarozót el kell távolítani az A. mellékletből.

UMAir

(72) A 619/2009/EK rendelet elfogadását követően közösségi szakértők egy csoportja 2009. október 28-án látogatást tett az ukrán UMAir légi fuvarozónál a korrekciós intézkedések végrehajtásának, valamint annak ellenőrzése céljából, hogy a korábban azonosított biztonsági hiányosságok ténylegesen lezárásra kerültek-e és biztosított-e az alkalmazott megoldások fenntarthatósága.

(73) A látogatás során a csoport elé tárták a korrekciós intézkedési terv aktualizált változatát, amelyből kiderült, hogy a légi fuvarozó minőségügyi menedzsere felülvizsgálta a korábban végrehajtott korrekciós intézkedéseket. A szóban forgó légi fuvarozónál 2009. május 28-án elvégzett ellenőrző látogatás során közösségi szakértők egy csoportja által feltárt hiányosságok jelenlegi helyzetének ellenőrzése azonban arra mutatott rá, hogy ugyan a látogatás időpontja óta a hiányosságok kiküszöbölése érdekében jelentős erőfeszítéseket tettek, a repülésbiztonságot (repülésiadat-monitoring a DC-9 típusú légi járműveken), a folyamatos légialkalmasságot, a karbantartást és a gépészetet (a DC-9 és az MD-80 légi járművek esetében még nem alkalmaznak motorállapot-felmérési programot) érintő egyes hiányosságokat azonban még nem lehet megoldottnak tekintetni. A légijármű-üzemeltetés tekintetében ráadásul újabb hiányosságra derült fény, mivel a DC-9 típusú légi járművek esetében a minimálisan szükséges felszerelések listája (MEL) nem felel meg az előírásoknak.

(74) A repülésbiztonsági bizottság 2009. november 11-i ülésén az UMAir azt állította, hogy kérelmezte az üzemben tartási engedélyének korlátozását és a DC-9 típusú légi járműveknek a Közösségbe üzemeltethető típusok közül történő kizárását. Ukrajna illetékes hatóságai 2009. november 11-én új üzemben tartási engedélyt adtak ki, amelyben az ebbe a típusba tartozó légi járműveket kizárták azon légijárműtípusok közül, amelyekkel az EU-ba irányuló járatokat lehet üzemeltetni.

(75) Az UMAir által a közösségi szakértői csoport 2009 májusában végrehajtott ellenőrzése óta elért előrelépés, valamint a légi fuvarozó üzemben tartási engedélye vonatkozásában előírt korlátozások elismerésre kerülnek. Tekintve, hogy a légi fuvarozó jelentős erőfeszítéseket tett annak érdekében, hogy a nemzetközi előírásoknak megfelelve gondoskodjon a biztonságos üzemeltetésről, lehetővé kell számára tenni, hogy flottájának egy részével ismét járatokat üzemeltethessen a Közösségbe.

(76) Ezért a közös kritériumok alapján az UMAir légi fuvarozót az A. mellékletből át kell helyezni a B. mellékletbe, és ennek megfelelően engedélyezni kell számára, hogy az UR-CFF lajstromjelű, MD-83 típusú légi járművel újra járatokat üzemeltethessen a Közösségbe.

Ukrajna légi fuvarozóinak általános biztonsági felügyelete

(77) A 619/2009/EK rendeletben foglalt rendelkezéseknek megfelelően a Bizottság továbbra is gondosan nyomon követte az Ukrajna illetékes hatóságai által a repülésbiztonsági bizottság 2009. július 1-jei ülése során előterjesztett különféle intézkedések végrehajtását. Ennek keretében közösségi szakértők egy csoportja október 26. és 29. között látogatást tett az ukrán állami légiközlekedési hivatalnál. Az említett látogatás célja a közösségi szakértők 2009. május 25. és 29. közötti látogatásáról szóló jelentésben feltárt hiányosságok kiküszöbölése érdekében javasolt korrekciós intézkedések végrehajtásának ellenőrzése, illetve az ukrán állami légiközlekedési hivatal által a szabályozási felügyelete alá tartozó légi fuvarozók biztonsági felügyeletének javítása céljából június 23-án előterjesztett korrekciós intézkedési terv végrehajtásának ellenőrzése volt.

(78) Az ellenőrző látogatásról szóló jelentés alapján a 2009 májusában végzett látogatás során felfedett 33 hiányosságból 14 tekinthető megoldottnak, figyelembe véve a látogatás során az ukrán illetékes hatóságok által bemutatott bizonyítékokat. 19 hiányosság továbbra is lezáratlan maradt.

(79) Tudomásulvételre kerül a 2009 májusában végzett ellenőrzés óta az illetékes hatóságok által elért előrelépés, és különösen az ukrán légi fuvarozók tekintetében végzett felügyeleti tevékenység intenzitásának fokozása, valamint az a tény, hogy az ukrán lajstromból nagy számban távolítottak el légi járműveket (2008-ban az 1 600 légi járműből több mint 800-at). A hatóságokat felkérjük, hogy a biztonsági felügyelet megerősítése céljából fokozzák tovább erőfeszítéseiket.

Ariana Afghan Airlines

(80) A fuvarozó által benyújtott dokumentumok alapján a Bizottság tudomásul vette, hogy az Ariana Afghan Airlines vezetőségét leváltották, a fuvarozó külső szakértők segítségével átírta a belső gyakorlatokat, az eljárásokat és a kézikönyveket, valamint két Airbus A310 típusú légi járművet szerzett be és azok üzemeltetését a Turkish Technic támogatása mellett végzi. Tudomásul vette továbbá, hogy a fuvarozó a Nemzetközi Légifuvarozási Szövetség (IATA) által végzett ellenőrzésnek kívánja magát alávetni.

(81) Az Afgán Közlekedési és Polgári Légiközlekedési Minisztérium (MoTCA) írásban ismertette az MoTCA és az Ariana által a nemzetközi előírásoknak való megfelelés irányában tett előrelépést. Megerősítették, hogy az Ariana Afghan Airlines a légi járművek felszerelése, irányítása és dokumentációja tekintetében jelentős változtatásokat hajtott végre, azonban arról is beszámoltak, hogy az üzemben tartó ellenőrzése még annak ellenére nem történt meg, hogy a tervek szerint 2009 végéig le kellett volna zárulnia. Az MoTCA ezért jelenleg még nem tudja igazolni, hogy az Ariana Afghan Airlines megfelel az ICAO előírásoknak és hatékony biztonságirányítási rendszert működtet. Bár az MoTCA állítása szerint ebben az évben különböző felügyeleti tevékenységeket hajtottak végre (pl. repülés közbeni és alapellenőrzések), a szóban forgó ellenőrzések eredményeivel kapcsolatban nem tudtak bizonyítékokat bemutatni.

(82) A Bizottság ugyanakkor tudomásul veszi az Ariana Afghan Airlines által a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés érdekében tett előrelépést. A korábban azonosított biztonsági hiányosságok kiváltó okainak a légi fuvarozó általi kezelésére vonatkozó kiegészítő bizonyítékok benyújtásáig a közös kritériumok alapján az a döntés született, hogy a légi fuvarozónak továbbra is az A. mellékletben kell szerepelnie.

Angola légi fuvarozói

TAAG Angolan Airlines

(83) A TAAG Angolan Airlines 2009 júliusától Portugáliában kizárólag a Boeing 777-200 típusú, D2-TED, D2-TEE, D2-TEF lajstromjelű légi járműveivel és a 619/2009/EK rendelet [1] (58) és (59) preambulumbekezdése szerinti feltételek mellett üzemeltethet járatokat.

(84) A Bizottság felkérte Angola illetékes hatóságait (INAVIC), hogy szolgáltasson információkat a TAAG Angolan Airlines légi fuvarozó felügyeletéről, különösen a Portugáliába irányuló járatok fokozott felügyeletéről és azok eredményeiről.

(85) Az INAVIC arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy megerősítette a TAAG Angolan Airlines folyamatos felügyeletét, különösen földi ellenőrzések végzésével, és a szóban forgó ellenőrzések eredményei nem utalnak biztonsági vagy ismétlődő jellegű hiányosságokra.

(86) A TAAG Angolan Airlines a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte és 2009. november 10-én beszámolót tartott, amelynek keretében intézkedési tervének előrehaladásáról és a Lisszabonba üzemeltetett járatainak biztonsági teljesítményéről közölt információkat. Tudomásulvételre került, hogy a fuvarozó Boeing 777 típusú légi járműveivel több mint 100 járatot üzemeltetett Lisszabonba minden biztonsági probléma nélkül, és az INAVIC 2009. október 23-án a TAAG által üzemeltetett Boeing 777 számára 120 perces ETOPS üzemeltetésre feljogosító engedélyt adott. A légi fuvarozó a B737-700 flottája számára is kérelmezte a B777 flottára vonatkozó üzemeltetési feltételeket.

(87) Portugália illetékes hatóságai megerősítették, hogy amióta a TAAG Angolan Airlines újra üzemeltet járatokat Lisszabonba, a légi fuvarozó vonatkozásában elvégzett földi ellenőrzések eredményei nem tártak fel biztonsági vagy ismétlődő jellegű hiányosságokat.

(88) Következésképpen a közös kritériumok alapján a TAAG légi társaságot továbbra is a B. mellékletben kell tartani azzal a feltétellel, hogy az Luanda és Lisszabon között hetente legfeljebb tíz járatot üzemeltethet a D2-TED, D2-TEE és D2-TEF lajstromjelű, Boeing B-777 típusú légi járművekkel, illetve a D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH és D2-TBJ lajstromjelű, Boeing B-737-700 típusú légi járművekkel. Ezeket a járatokat csak azt követően lehet üzemeltetni, hogy az angolai hatóságok az Angolából való indulást megelőzően elvégezték az adott légi jármű földi ellenőrzését, illetve azt követően, hogy a portugál hatóságok Portugáliában valamennyi légi járművet földi ellenőrzésnek vetettek alá. A szóban forgó intézkedés bevezetésére ideiglenes jelleggel kerül sor és a Bizottság a rendelkezésére álló valamennyi információt, és különösen a Portugál hatóságok által készített értékelést figyelembe véve felül fogja vizsgálni a helyzetet.

Angola légi fuvarozóinak általános biztonsági felügyelete

(89) Az INAVIC arról számolt be, hogy az EU legutóbbi biztonsági értékelést végző, 2009. június 8. és 11. közötti látogatása után még fennálló problémák megoldása terén jelentős előrelépést ért el. Tovább folytatta a speciális működési szabályoknak az ICAO előírásaival összhangban történő aktualizálását, a szakképzett személyzet, nevezetesen a Boeing 737-700 típusú légi járművekre képesített légijármű-üzemeltetési ellenőrök felvételét, és ezáltal összességében 30 %-kal növelte felügyeleti tevékenységeit.

(90) Az INAVIC továbbá az angolai légi fuvarozók újbóli engedélyezése terén elért előrehaladásról számolt be, és bár a folyamatnak a tervek szerint 2010 végéig le kell zárulnia, a TAAG Angolan Airlines légi fuvarozón kívül más fuvarozó egyelőre nem kapott új engedélyt.

(91) A Bizottság bátorítja az INAVIC-ot, hogy következetesen folytassa az angolai légi fuvarozók újbóli engedélyezését, és kellően vegye figyelembe az ennek keretében azonosított potenciális biztonsági problémákat. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy az Aerojet, Air26, Air Gemini, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira Globo, Heliang, Helimalongo, Mavewa, Pha, Rui & Conceicao, Sal, Servisair és Sonair légi fuvarozóknak az új angolai légiközlekedés-biztonsági jogszabályoknak teljes mértékben megfelelő újraengedélyezéséig az említett 18 légi fuvarozónak a közös kritériumok alapján továbbra is az A. mellékletben kell maradnia.

Kazahsztán légi fuvarozói

Berkut State Aircompany

(92) A Berkut State Aircompany arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy flottájából eltávolított egy IL-76 típusú és egy AN-12 típusú légi járművet és 2009 augusztusában úgy határozott, hogy tevékenységét belföldi járatok üzemeltetésére korlátozza.

(93) Kazahsztán illetékes hatóságai az előbbieket megerősítették és azzal kapcsolatos bizonyítékokat is szolgáltattak, hogy 2009. október 30-án a kereskedelmi repülést kizáró üzemben tartási engedélyt bocsátottak ki a Berkut State Aircompany számára.

(94) Következésképpen a közös kritériumok alapján a Berkut State Aircompany továbbra is az A. mellékletben marad.

Prime Aviation

(95) A Kazahsztánban engedélyezett Prime Aviation fuvarozó a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte és 2009. november 11-én beszámolót tartott. A beszámoló során azt állította, hogy kereskedelmi flottája jelenleg egy Challenger 604 típusú, P4-CHV lajstromjelű, Kazahsztánon kívül (Arubában) lajstromozott légi járműre korlátozódik.

[1] HL L 182., 2009.7.15., 8. o.

(96) A Chicagói Egyezmény 1. és 8. melléklete értelmében Aruba illetékes hatósága felel a P4-CHV lajstromjelű, Challenger 604 típusú légi jármű felügyeletéért, illetve az egyezmény 6. melléklete alapján a folyamatos légialkalmassággal kapcsolatos vonatkozásokért is. Az illetékes hatóságok a Prime Aviation fuvarozó vonatkozásában 2009 márciusában végeztek ellenőrzést, amelynek során több hiányosságra is fény derült. A légi fuvarozó által a repülésbiztonsági bizottságnak benyújtott dokumentáció nem tartalmaz arra vonatkozó bizonyítékokat, hogy valamennyi korrekciós intézkedést kielégítően végrehajtották volna. Az ICAO 6. mellékletében szereplő követelmények vonatkozásában a szóban forgó ellenőrzés során nem volt bizonyítható, hogy az üzemeltetés felügyelete ténylegesen megvalósul. Nem sikerült például bizonyítani, hogy az MEL-t megfelelően jóváhagyták volna, és a hibák halasztásának feltételei további magyarázatra szorulnak.

(97) Következésképpen a közös kritériumok alapján ez a fuvarozó továbbra is az A. mellékletben marad.

Kazahsztán légi fuvarozóinak általános biztonsági felügyelete

(98) Kazahsztán illetékes hatóságai a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatásukat kérték és 2009. november 11-én az általuk megvalósított biztonsági felügyelet javítása terén elért előrelépés tárgyában beszámolót tartottak.

(99) Tájékoztatták a repülésbiztonsági bizottságot a két súlyos biztonsági probléma elhárítása érdekében tett intézkedésekről, amelyeket 2009. október 30-án az ICAO-nak is benyújtottak. A szóban forgó intézkedések végrehajtására 2010 októberéig fokozatosan kerül sor a kereskedelmi légi közlekedésben részt vevő légi járművekkel kapcsolatos intézkedések maradéktalan megvalósulásáig.

(100) Kazahsztán illetékes hatóságai arról számoltak be, hogy több végrehajtási intézkedést kezdeményeztek, amelyek keretében üzemben tartási engedélyeket függesztettek fel vagy vontak vissza. Többek között felfüggesztették a Pankh Center Kazakhstan, az Air Flamingo, az Arkhabay, az Air Company Atyrau Aue Joly és a Turgay Avia légi fuvarozók üzemben tartási engedélyét. Felfüggesztették továbbá 66 Antonov 2 típusú légi jármű légialkalmassági bizonyítványát és 13 légi járművet töröltek Kazahsztán lajstromából, beleértve 10 Iljusin 76 típusú, egy Iljusin 62 típusú, egy Antonov 28 típusú és egy Antonov 2 típusú légi járművet.

(101) Kazahsztán illetékes hatóságai továbbá tájékoztatást küldtek és bizonyítékokat is szolgáltattak azzal kapcsolatban, hogy a következő tíz Kazahsztánban engedélyezett légi fuvarozó üzemben tartási engedélyét visszavonták: Irbis, Aerotur, MAK Air, Excellent Glide, Tulpar Avia Service, Takhmid Air, Starline KZ, Olimp Air, EOL Air (visszavonás 2009. április 1-jei hatállyal) és Sayat Air (visszavonás 2009. augusztus 19-i hatállyal). Ezért a közös kritériumok alapján ezeket a légi fuvarozókat el kell távolítani az A. mellékletből.

(102) A közös kritériumok alapján az Air Astana kivételével a Kazahsztánban engedélyezett valamennyi légi fuvarozó továbbra is az A. mellékletben marad.

(103) A Bizottság tudomásul veszi, hogy Kazahsztán a légiközlekedési ágazatban ambiciózus reformot hajtott végre, különösen a biztonság javítása céljából. A Bizottság örömmel fogadja a légi közlekedéssel kapcsolatos jogszabályok folyamatban lévő felülvizsgálatát, valamint a repülésértékelési központ felállítását, amelyek hozzájárulnak a kazah polgári légi közlekedés jobb szabályozásához és megteremtik a feltételeket ahhoz, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelést lehetővé tevő jelentős javulás következzen be. Kazahsztán illetékes hatóságait felkérik, hogy maradéktalanul működjenek együtt az ICAO-val annak biztosítása érdekében, hogy a javasolt intézkedési terveket a szóban forgó szervezet elfogadja és azok végrehajtására kellő időben sor kerüljön.

Kirgizisztán légi fuvarozói

(104) Kirgizisztán illetékes hatóságai 2009. november 11-én beszámolót tartottak, amelynek keretében tájékoztatást nyújtottak arról, hogy az azonosított biztonsági hiányosságok orvoslása érdekében kidolgozott intézkedési tervük végrehajtása terén milyen mértékű előrehaladást sikerült tenniük. Többek között beszámoltak arról, hogy a légiközlekedés-biztonsági jogszabályokat felülvizsgálták, hogy folyamatban van egy független polgári légiközlekedés-biztonsági ügynökség felállítása, valamint hogy megszigorították a légi fuvarozói engedély megszerzésének feltételeit. Azt is elmondták, hogy a fentiek következményeként az üzemben tartási engedélyek jelentős részét visszavonták és a légi járművek legnagyobb részét eltávolították a lajstromból.

(105) Kirgizisztán illetékes hatóságai arról küldtek tájékoztatást, hogy az Asian Air légi fuvarozó számára új üzemben tartási engedélyt állítottak ki. A közös kritériumok alapján megállapításra került, hogy az Asian Air fuvarozót fel kell venni az A. mellékletbe.

(106) A Bizottság tudomásul veszi, hogy Kirgizisztán a légiközlekedési ágazatban ambiciózus reformot hajtott végre, különösen a biztonság javítása céljából. Hangsúlyozza továbbá az ICAO által az egyetemes biztonságfelügyeleti ellenőrzés (USOAP) keretében 2009. áprilisában elvégzett audit jelentőségét. Kirgizisztán illetékes hatóságait felkérik, hogy maradéktalanul működjenek együtt az ICAO-val annak biztosítása érdekében, hogy a javasolt intézkedési terveket a szóban forgó szervezet elfogadja és azok végrehajtására kellő időben sor kerüljön.

(107) Arra vonatkozó határozat született, hogy az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség vizsgálatot fog végezni Kirgizisztánban annak ellenőrzése céljából, hogy az illetékes hatóságok és az azok felügyelete mellett működő vállalkozások végrehajtják-e az alkalmazandó biztonsági követelményeket. A vizsgálatra az intézkedési terv ICAO általi jóváhagyását és a terv végrehajtását követően kerül sor.

Az Orosz Föderáció légi fuvarozói

(108) Ellenőrzött bizonyítékok támasztják alá [1], hogy az Orosz Föderáció illetékes hatóságai által engedélyezett YAK Service légi fuvarozó esetében a légijármű-üzemeltetést érintő jelentős biztonsági hiányosságok állnak fenn, ezért a Bizottság 2009. július 15-én a szóban forgó légi fuvarozó vonatkozásában hivatalos vizsgálatot kezdeményezett. Az Orosz Föderáció illetékes hatóságai 2009. augusztus 4-én arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy az általuk végrehajtott és az említett hiányosságokat megerősítő vizsgálatokat követően a légi fuvarozó JAK-42 és JAK-40 típusú légi járművekkel végzett műveleteit a szóban forgó hatóságok 2009. július 24-i határozatukkal korlátozták.

(109) Az Orosz Föderáció illetékes hatóságai 2009. október 6-án arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a korrekciós intézkedések légi fuvarozó általi végrehajtását követően feloldották a fuvarozó légi járműveire vonatkozó működési korlátozásokat. A légi fuvarozó október 30-án az illetékes hatóság támogatása mellett a Bizottság és az egyik tagállam előtti meghallgatáson vett részt.

(110) Az Orosz Föderáció illetékes hatóságai november 11-én beszámolót tartottak a repülésbiztonsági bizottság előtt, amelynek során elmagyarázták azokat a különféle felügyeleti tevékenységeket és végrehajtási intézkedéseket, amelyeket annak érdekében hajtottak végre, hogy a légi fuvarozó a korábban feltárt biztonsági hiányosságokat fenntartható módon küszöbölje ki. Elmondták továbbá, hogy a YAK Services által üzemeltetett légi járművek vonatkozásában rendszeresen földi ellenőrzéseket fognak végrehajtani, ezzel biztosítva a nemzetközi előírások betartását. Az említett információk alapján a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság tagjai úgy ítélik meg, hogy a YAK Service vonatkozásában korábban azonosított biztonsági hiányosságokat az Orosz Föderáció illetékes hatóságainak felelősségi körén belül kezelték.

(111) Az említett hatóságok által benyújtott információkat figyelembe véve és a közös követelmények alapján jelenleg nincs szükség további intézkedésekre. A tagállamok rendszeresen ellenőrizni fogják, hogy a YAK Service ténylegesen megfelel-e a vonatkozó biztonsági előírásoknak, és e célból a légi fuvarozó légi járműveit a 351/2008/EK rendelet alapján előbbre sorolt földi ellenőrzéseknek fogják alávetni.

(112) 2009. november 9-i keltezésű levelükben az Orosz Föderáció illetékes hatóságai az engedélyezési bizottságuk 2009. november 6-i azon határozatáról értesítették a Bizottságot, amelynek értelmében az Aeroflot Nord légi fuvarozó működése vonatkozásában korábban előírt korlátozások feloldásra kerülnek.

(113) Az Orosz Föderáció illetékes hatóságai 2009. november 9-én arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy módosították azt a 2008. április 25-i határozatukat, amellyel 13 orosz légi fuvarozó üzemben tartási engedélyében szereplő különböző légi járműveket kizártak a Közösségbe irányuló üzemeltetésből. A szóban forgó légi járművek az ICAO előírások értelmében nem voltak a nemzetközi járatok üzemeltetéséhez megfelelően felszerelve (nem rendelkeztek TAWS/E-GPWS berendezésekkel), légialkalmassági bizonyítványuk pedig lejárt és azok megújítására nem került sor.

(114) Az új határozat értelmében a következő légi járműveket kizárták a Közösségbe irányuló, azon belüli és onnan történő közlekedésből:

a) Aircompany Yakutia: Tupoljev TU-154: RA-85007; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.

b) Atlant Soyuz: Tupoljev TU-154M: RA-85672 és RA-85682.

c) Gazpromavia: Tupoljev TU-154M: RA-85625 és RA-85774; Jakovlev Jak-40: RA-87511, RA-88186 és RA-88300; Jak-40K: RA-21505 és RA-98109; Jak-42D: RA-42437; valamennyi (22) Kamov Ka-26 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi (49) Mi-8 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi (11) Mi-171 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi (8) Mi-2 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi (1) EC-120B típusú helikopter: RA-04116.

d) Kavminvodyavia: Tupoljev TU-154B: RA-85494 és RA-85457.

e) Krasnoyarsky Airlines: A TU-154M típusú (RA-85683), korábban a Krasnoyarsky Airlines üzemben tartási engedélyében szereplő és az idei év során onnan eltávolított légi járművet jelenleg egy másik, az Orosz Föderációban engedélyezett légi fuvarozó üzemelteti.

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

g) Orenburg Airlines: Tupoljev TU-154B: RA-85602; valamennyi TU-134 (lajstromjel ismeretlen); valamennyi Antonov An-24 (lajstromjel ismeretlen); valamennyi An-2 (lajstromjel ismeretlen); valamennyi Mi-2 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi Mi-8 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen).

h) Siberia Airlines: Tupoljev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 és RA-85690.

[1] FOCA-2008-320, ACG-2009-82, ACG-2009-150, CAA-N-2008-98, CAALAT-2009-11, ACG-2008-300, CAA-NL-2008-72, HCAAGR-2008-53, LBA/D-2008-482, ACG-2009-176, DGAC/F-2008-545, DGAC/F-2008-2646, DGAC/F-2009-372, ENAC-IT-2009-226.

i) Tatarstan Airlines: Jakovlev Jak-42D: RA-42374, RA-42433; valamennyi Tupoljev TU-134A, ideértve: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 és RA-65973; valamennyi Antonov AN-24RV, ideértve: RA-46625 és RA-47818; az RA-46625 és RA-47818 lajstromjelű AN24RV típusú légi járműveket jelenleg egy másik orosz fuvarozó üzemelteti.

j) Ural Airlines: Tupoljev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 és RA-85508.

k) UTAir: Tupoljev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; valamennyi (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, és RA-65977; az RA-65143 és az RA-65916 lajstromjelű légi járműveket egy másik orosz fuvarozó üzemelteti; valamennyi (1) TU-134B: az RA-65726 lajstromjelű légi járművet egy másik orosz fuvarozó üzemelteti; valamennyi (10) Jakovlev Jak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA 88210, RA-88227, RA-88244 és RA-88280; valamennyi Mil-26 típusú helikopter: (lajstromjel ismeretlen); valamennyi Mil-10 típusú helikopter: (lajstromjel ismeretlen); valamennyi Mil-8 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi AS-355 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi BO-105 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); az AN-24B típusú (RA-46267 és RA-47289) és az AN-24RV típusú (RA-46509, RA-46519 és RA-47800) légi járműveket egy másik orosz fuvarozó üzemelteti.

l) Rossija (STC Russia): Tupoljev TU-134: , RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 és RA-65979; TU-214: RA-64504, RA-64505; Iljusin IL-18: RA-75454 és RA-75464; Jakovlev Jak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, és RA-88200; az RA-65555 lajstromjelű légi járművet jelenleg egy másik orosz fuvarozó üzemelteti.

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

(115) A Bizottsághoz az általa küldött kifejezett kérések ellenére mindeddig nem érkezett a megfelelő korrekciós intézkedések teljes körű végrehajtására vonatkozó bizonyíték a 2009. július 13-án frissített közösségi listán szereplő más légi fuvarozók vagy e fuvarozók szabályozási felügyeletéért felelős hatóságok részéről. Ezért a közös követelmények alapján megállapításra került, hogy e légi fuvarozók továbbra is vagy működési tilalom tárgyát képezik (A. melléklet), vagy működési korlátozások alá tartoznak (B. melléklet).

(116) 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. 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, 2009. november 26-án.

a Bizottság részéről

Jacques BARROT

alelnök

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 KORYO	GACA-AOC/KOR-01	KOR	Koreai Népi Demokratikus Köztársaság (KNDK)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Szudáni Köztársaság
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganisztán
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Kambodzsai Királyság
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Ismeretlen	VRB	Ruandai Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Angolában felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó a TAAG Angola Airlines kivételével, beleértve a következőket:			Angolai Köztársaság
AEROJET	015	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
AIR26	004	DCD	Angolai Köztársaság
AIR GEMINI	002	GLL	Angolai Köztársaság
AIR GICANGO	009	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
AIR JET	003	MBC	Angolai Köztársaság
AIR NAVE	017	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
ALADA	005	RAD	Angolai Köztársaság
ANGOLA AIR SERVICES	006	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
DIEXIM	007	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
GIRA GLOBO	008	GGL	Angolai Köztársaság
HELIANG	010	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
HELIMALONGO	011	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
MAVEWA	016	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
PHA	019	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
RUI & CONCEICAO	012	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
SAL	013	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
SERVISAIR	018	Ismeretlen	Angolai Köztársaság
SONAIR	014	SOR	Angolai Köztársaság

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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az 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 Beninben felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:		—	Benini Köztársaság
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Ismeretlen	Benini Köztársaság
AFRICA AIRWAYS	Ismeretlen	AFF	Benini Köztársaság
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	Benini Köztársaság
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	Ismeretlen	Benini Köztársaság
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Benini Köztársaság
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Benini Köztársaság
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Benini Köztársaság
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Benini Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kongói Köztársaságban felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Kongói Köztársaság
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Kongói Köztársaság
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Kongói Köztársaság
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Ismeretlen	Kongói Köztársaság
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Ismeretlen	Kongói Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kongói Demokratikus Köztársaságban (KDK) felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:		—	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/ 2006	BRV	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	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
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Minisztériumi engedélyezés (78/205. rendelet)	LCG	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
A szabályozási felügyeletért Dzsibutiban felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Dzsibuti
DAALLO AIRLINES	Ismeretlen	DAO	Dzsibuti
DJIBOUTI AIRLINES	Ismeretlen	DJB	Dzsibuti
A szabályozási felügyeletért Egyenlítői-Guineában felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Egyenlítői-Guinea
CRONOS AIRLINES	Ismeretlen	Ismeretlen	Egyenlítői-Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Ismeretlen	CEL	Egyenlítői-Guinea

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
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 hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó a Garuda Indonesia, az Airfast Indonesia, a Mandala Airlines, és az Ekspres Transportasi Antarbenua kivételével, beleértve a következőket:			Indonéz Köztársaság
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
ASCO NUSA AIR	135-022	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
CARDIG AIR	121-013	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonéz Köztársaság
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Indonéz Köztársaság
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonéz Köztársaság
EASTINDO	135-038	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonéz Köztársaság
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonéz Köztársaság
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Indonéz Köztársaság
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
KAL STAR	121-037	KLS	Indonéz Köztársaság
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonéz Köztársaság
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Indonéz Köztársaság
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Indonéz Köztársaság
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
MEGANTARA	121-025	MKE	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
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Indonéz Köztársaság
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonéz Köztársaság
MIMIKA AIR	135-007	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
NYAMAN AIR	135-042	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonéz Köztársaság
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
PURA WISATA BARUNA	135-025	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Indonéz Köztársaság
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonéz Köztársaság
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Indonéz Köztársaság
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
SKY AVIATION	135-044	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
SMAC	135-015	SMC	Indonéz Köztársaság
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonéz Köztársaság
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonéz Köztársaság
TRAVIRA UTAMA	135-009	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Indonéz Köztársaság
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonéz Köztársaság
UNINDO	135-040	Ismeretlen	Indonéz Köztársaság
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonéz Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Kazahsztánban felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó az Air Astana kivételével, beleértve a következőket:			Kazah Köztársaság
AERO AIR COMPANY	Ismeretlen	Ismeretlen	Kazah Köztársaság
AEROPRAKT KZ	Ismeretlen	APK	Kazah Köztársaság
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Kazah Köztársaság
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Kazah Köztársaság
AIR DIVISION OF EKA	Ismeretlen	Ismeretlen	Kazah Köztársaság
AIR FLAMINGO	Ismeretlen	Ismeretlen	Kazah Köztársaság

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 TRUST AIRCOMPANY	Ismeretlen	Ismeretlen	Kazah Köztársaság
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Ismeretlen	AKS	Kazah Köztársaság
ALMATY AVIATION	Ismeretlen	LMT	Kazah Köztársaság
ARKHABAY	Ismeretlen	KEK	Kazah Köztársaság
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Kazah Köztársaság
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Kazah Köztársaság
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Kazah Köztársaság
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Ismeretlen	Ismeretlen	Kazah Köztársaság
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Kazah Köztársaság
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Kazah Köztársaság
AVIA-JAYNAR	Ismeretlen	Ismeretlen	Kazah Köztársaság
BEYBARS AIRCOMPANY	Ismeretlen	Ismeretlen	Kazah Köztársaság
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Kazah Köztársaság
BERKUT KZ	Ismeretlen	Ismeretlen	Kazah Köztársaság
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Kazah Köztársaság
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Kazah Köztársaság
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Kazah Köztársaság
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Kazah Köztársaság
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Kazah Köztársaság
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Kazah Köztársaság
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Ismeretlen	KZE	Kazah Köztársaság
FENIX	Ismeretlen	Ismeretlen	Kazah Köztársaság
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Kazah Köztársaság
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Kazah Köztársaság
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Kazah Köztársaság
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Kazah Köztársaság
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Kazah Köztársaság
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Kazah Köztársaság
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Kazah Köztársaság
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Kazah Köztársaság
KAZAIRWEST	Ismeretlen	Ismeretlen	Kazah Köztársaság
KAZAVIA	Ismeretlen	KKA	Kazah Köztársaság
KAZAVIASPAS	Ismeretlen	KZS	Kazah Köztársaság
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Kazah Köztársaság

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
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Kazah Köztársaság
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Kazah Köztársaság
NAVIGATOR	Ismeretlen	Ismeretlen	Kazah Köztársaság
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Ismeretlen	KOV	Kazah Köztársaság
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Ismeretlen	Ismeretlen	Kazah Köztársaság
PRIME AVIATION			Kazah Köztársaság
SALEM AIRCOMPANY	Ismeretlen	KKS	Kazah Köztársaság
SAMAL AIR	Ismeretlen	SAV	Kazah Köztársaság
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Kazah Köztársaság
SEMEYAVIA	Ismeretlen	SMK	Kazah Köztársaság
SCAT	AK-0350-08	VSV	Kazah Köztársaság
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Kazah Köztársaság
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Kazah Köztársaság
SKYSERVICE	Ismeretlen	Ismeretlen	Kazah Köztársaság
TYAN SHAN	Ismeretlen	Ismeretlen	Kazah Köztársaság
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Kazah Köztársaság
ZHETYSU AIRCOMPANY	Ismeretlen	JTU	Kazah Köztársaság
ZHERSU AVIA	Ismeretlen	RZU	Kazah Köztársaság
ZHEZKAZGANAIR	Ismeretlen	Ismeretlen	Kazah Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kirgiz Köztársaságban felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Kirgiz Köztársaság
AIR MANAS	17	MBB	Kirgiz Köztársaság
ASIAN AIR	Ismeretlen	AAZ	Kirgiz Köztársaság
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgiz Köztársaság
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Kirgiz Köztársaság
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgiz Köztársaság
DAMES	20	DAM	Kirgiz Köztársaság
EASTOK AVIA	15	EEA	Kirgiz Köztársaság
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kirgiz Köztársaság
ITEK AIR	04	IKA	Kirgiz Köztársaság
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgiz Köztársaság
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgiz Köztársaság
MAX AVIA	33	MAI	Kirgiz Köztársaság
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgiz Köztársaság

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
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Kirgiz Köztársaság
SKY WAY AIR	21	SAB	Kirgiz Köztársaság
TENIR AIRLINES	26	TEB	Kirgiz Köztársaság
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgiz Köztársaság
VALOR AIR	07	VAC	Kirgiz Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Libériában felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó		—	Libéria
A szabályozási felügyeletért a Gaboni Köztársaságban felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó a Gabon Airlines, az Afrijet és az SN2AG kivételével, beleértve a következőket:			**Gaboni Köztársaság**
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	AGB	Gaboni Köztársaság
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Gaboni Köztársaság
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	Ismeretlen	Gaboni Köztársaság
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Ismeretlen	Gaboni Köztársaság
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Gaboni Köztársaság
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Ismeretlen	Gaboni Köztársaság
A szabályozási felügyeletért São Tomé és Príncipében felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:	—	—	**São Tomé és Príncipe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Ismeretlen	São Tomé és Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé és Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé és Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Ismeretlen	São Tomé és Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé és Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Ismeretlen	São Tomé és Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé és Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé és Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Ismeretlen	São Tomé és Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé és Príncipe

A 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 hatóságok által engedélyezett valamennyi 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 hatóságok által engedélyezett valamennyi 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
A szabályozási felügyeletért Zambiában felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

B. MELLÉKLET

AZON LÉGI FUVAROZÓK 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 ASTANA [2]	AK-0388-09	KZR	Kazahsztán	A teljes flotta, kivéve: 2 B767 típusú légi jármű; 4 B757 típusú légi jármű; 10 A319/ 320/321 típusú légi jármű; 5 Fokker 50 típusú légi jármű;	A teljes flotta, kivéve: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Holland Királyság)
AIR 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 [3]	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
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	Gaboni Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 1 Challenger típusú légi jármű; CL601 1 HS-125-800 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: TR-AAG, ZS-AFG	Gaboni Köztársaság; Dél-afrikai Köztársaság
TAAG ANGOLA AIRLINES [4]	001	DTA	Angolai Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 3 Boeing B-777 típusú légi jármű; és 4 Boeing B-737-700 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBG, D2-TBJ	Angolai Köztársaság
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ukrajna	A teljes flotta, kivéve: egy MD-83 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: UR-CFF	Ukrajna

[1] Az Afrijet az Európai Közösségen belüli jelenlegi működéséhez csak a külön megnevezett légi járműveket veheti igénybe.
[2] Az Air Astana az Európai Közösségen belüli jelenlegi működéséhez csak a külön megnevezett légi járműveket veheti igénybe.
[3] A Gabon Airlines az Európai Közösségen belüli jelenlegi működéséhez csak a külön megnevezett légi járműveket veheti igénybe.
[4] A TAAG Angola Airlines csak Portugáliába üzemeltethet járatokat a megjelölt légi járművek használatával és az e rendelet (58) és (59) preambulumbekezdésében megjelölt feltételek mellett.

[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.