A BIZOTTSÁG (EU) 2022/862 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2022. június 1.)

a 474/2006/EK rendeletnek az Unióban működési tilalom vagy működési korlátozás alá tartozó légi fuvarozók listája tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról és az üzemeltető fuvarozó kiléte tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról, valamint a 2004/36/EK irányelv 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről szóló, 2005. december 14-i 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 4. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

(1) A 474/2006/EK bizottsági rendelet ([2]) létrehozta az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját.

(2) A 2111/2005/EK rendelet 4. cikke (3) bekezdésének megfelelően egyes tagállamok és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (a továbbiakban: az Ügynökség) a lista frissítésével kapcsolatban releváns információt közöltek a Bizottsággal. Harmadik országok és nemzetközi szervezetek szintén szolgáltak releváns információkkal. A beérkező információk alapján a lista frissítésre szorul.

(3) A Bizottság közvetlenül vagy a szabályozási felügyeletért felelős hatóságokon keresztül értesítette az összes érintett légi fuvarozót azon főbb tényekről és megfontolásokról, amelyek alapján döntés születhet az Unión belüli működési tilalom rájuk való alkalmazásáról vagy a 474/2006/EK rendelet A. vagy B. mellékletében található listán szereplő légi fuvarozó kapcsán alkalmazott működési tilalom feltételeinek módosításáról.

(4) A Bizottság az érintett légi fuvarozóknak lehetőséget biztosított arra, hogy betekintsenek minden releváns dokumentumba, írásbeli észrevételeket nyújtsanak be, és szóbeli beszámolót tartsanak a Bizottságnak és a 2111/2005/EK rendelet 15. cikkével létrehozott bizottságnak (a továbbiakban: uniós Repülésbiztonsági Bizottság).

(5) A Bizottság tájékoztatta az uniós Repülésbiztonsági Bizottságot a 2111/2005/EK rendelet és a 473/2006/EK bizottsági rendelet ([3]) keretében megnyitott, Dél-Szudán, Irak, Kazahsztán, Moldova, Oroszország, Örményország és Pakisztán illetékes hatóságaival és légi fuvarozóival folyamatban lévő közös egyeztetésekről. A Bizottság emellett tájékoztatta az uniós Repülésbiztonsági Bizottságot Egyenlítői-Guinea, Kongó (Brazzaville) Madagaszkár és Suriname repülésbiztonsági helyzetéről.

(6) Az Ügynökség tájékoztatta a Bizottságot és az uniós Repülésbiztonsági Bizottságot a 452/2014/EU bizottsági rendelet ([4]) szerint kiadott, harmadik országbeli üzemben tartókra (a továbbiakban: TCO) vonatkozó engedélyek kezdeti értékelése és folyamatos nyomon követése céljából elvégzett műszaki értékelésekről.

([1]) HL L 344., 2005.12.27., 15. o.

([2]) A Bizottság 474/2006/EK rendelete (2006. március 22.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. fejezetében említett közösségi listájának létrehozásáról (HL L 84., 2006.3.23., 14. o.).

([3]) A Bizottság 473/2006/EK rendelete (2006. március 22.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. fejezetében említett közösségi listája végrehajtási szabályainak megállapításáról (HL L 84., 2006.3.23., 8. o.).

([4]) A Bizottság 452/2014/EU rendelete (2014. április 29.) a harmadik országbeli üzemeltetők légiközlekedési tevékenységére vonatkozó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről (HL L 133., 2014.5.6., 12. o.).

(7) Az Ügynökség a külföldi légi járművek biztonsági értékelésére szolgáló program (a továbbiakban: SAFA) keretében végzett, a 965/2012/EU bizottsági rendelet ([5]) szerinti földi ellenőrzések elemzésének eredményeiről is beszámolt a Bizottságnak és az uniós Repülésbiztonsági Bizottságnak.

(8) Az Ügynökség tájékoztatta továbbá a Bizottságot és az uniós Repülésbiztonsági Bizottságot a 474/2006/EK rendelet szerinti tilalom alá tartozó harmadik országokban végrehajtott technikai segítségnyújtási projektekről. Az Ügynökség tájékoztatást adott a harmadik országok polgári repülési hatóságai igazgatási és műszaki képességének javítását célzó és a hatályos nemzetközi polgári repülési biztonsági előírások be nem tartásának kiküszöbölésére irányuló további technikai segítségnyújtási és együttműködési tervekről, illetve az ilyen irányú kérelmekről. A tagállamok felkérést kaptak arra, hogy ezekre a kérelmekre a Bizottsággal és az Ügynökséggel egyeztetve kétoldalú kapcsolatfelvétel keretében reagáljanak. E tekintetben a Bizottság ismételten jelezte annak fontosságát, hogy a nemzetközi légiközlekedési közösség – elsősorban a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) „Segítségnyújtási partnerség a biztonságos légi közlekedés megvalósulásáért” elnevezésű eszközén keresztül – értesüljön az Unió és tagállamai által harmadik országoknak biztosított technikai segítségnyújtásról, amely a repülésbiztonság javítását szolgálja világszerte.

(9) Az Eurocontrol tájékoztatta a Bizottságot és az uniós Repülésbiztonsági Bizottságot a SAFA-ra és a TCO-kra vonatkozó riasztórendszerek státuszával kapcsolatos új fejleményekről és a tilalom alá eső légi fuvarozókra vonatkozó figyelmeztető jelzések legfrissebb statisztikáiról.

Uniós légi fuvarozók

(10) Az uniós légi fuvarozók légi járművein végzett földi ellenőrzésekből és az Ügynökség szabványosítási vizsgálataiból származó adatok Ügynökség általi elemzése, valamint a nemzeti légi közlekedési hatóságok által végzett specifikus ellenőrzésekből és vizsgálatokból származó információk alapján több tagállam és az Ügynökség – mint illetékes hatóság – korrekciós és végrehajtási intézkedéseket hozott, amelyekről tájékoztatták a Bizottságot és az uniós Repülésbiztonsági Bizottságot.

(11) A tagállamok és az illetékes hatóságokként eljáró Ügynökség megerősítették, hogy készen állnak a szükséges módon fellépni, amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy az uniós légi fuvarozók esetében a vonatkozó biztonsági előírásoknak való meg nem felelés miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn.

Örményország légi fuvarozói

(12) 2020 júniusában az (EU) 2020/736 bizottsági végrehajtási rendelet ([6]) felvette az Örményországban engedélyezett légi fuvarozókat a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe.

(13) A Bizottság, az Ügynökség, a tagállamok és az örmény Polgári Repülési Bizottság (a továbbiakban: CAC) 2022. április 29-én szakmai egyeztetést tartottak, amelynek során a CAC naprakész tájékoztatást nyújtott a 2021. november 3-án tartott szakmai egyeztetés óta a feltárt biztonsági hiányosságok kezelése érdekében hozott intézkedésekről. A legfőbb intézkedések a következők: a polgári légiközlekedési szabályozás és kiegészítő szabályok módosítása, a CAC szerkezetére és személyzetére vonatkozó előrelépések, a felügyelők képesítésének és képzésének irányítására szolgáló CAC-rendszer fejlesztése, ideértve a felügyelők kezdő, munkahelyi és szinten tartó további képzését is. A CAC kifejtette továbbá, hogy különböző területeken további felügyeleti eljárásokat és ellenőrző listákat dolgozott ki, valamint kidolgozta a nemzeti repülésbiztonsági tervet és a repülőesemények jelentéséről szóló rendeletet, amelyeket 2022-ben fognak elfogadni. A Bizottság és az Ügynökség mindezeket az anyagokat alaposan meg fogja vizsgálni.

([5]) A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 296., 2012.10.25., 1. o.).

([6]) A Bizottság (EU) 2020/736 végrehajtási rendelete (2020. június 2.) a 474/2006/EK rendeletnek az Unióban működési tilalom vagy működési korlátozás alá tartozó légi fuvarozók listája tekintetében történő módosításáról (HL L 172., 2020.6.3., 7. o.)

(14) A CAC naprakész tájékoztatást nyújtott a 2020. évi uniós helyszíni értékelő látogatás során tett észrevételek hatására a korrekciós intézkedési tervével kapcsolatban hozott intézkedésekről. Ezek az intézkedések magukban foglalták a humánerőforrás-tervezés és a képzési folyamatok, a biztonságfelügyeleti tevékenységek javítását célzó számos eljárás és ellenőrzőlista aktualizálását, a felügyeleti tevékenységeit támogató elektronikus adatbázis létrehozását, valamint a repülőesemények jelentésére szolgáló rendszerének fejlesztését.

(15) Ezen túlmenően az Unió arra irányuló erőfeszítéseinek részeként, hogy segítse a CAC-t a repülésbiztonság javításával kapcsolatos igényeinek kielégítésében, az Ügynökség 2022 márciusában célzott műszaki projektet indított azzal a céllal, hogy megerősítse a CAC biztonságfelügyeletét a járatüzemeltetés és a légialkalmasság területén.

(16) Az összes rendelkezésre álló információ alapján megállapítható, hogy a CAC figyelemre méltó javulást ért el biztonságfelügyeleti kapacitásában. Meg kell jegyezni azt is, hogy a CAC elkötelezettnek tűnik arra, hogy folytassa felügyeleti képességeinek fejlesztésére és az azonosított biztonsági problémák megoldására irányuló erőfeszítéseit. E pozitív fejlemények ellenére jelenleg nem áll rendelkezésre elegendő megalapozott bizonyíték, mivel a CAC eredményesen kezelte a 2020. februári helyszíni értékelő látogatás során feltárt valamennyi hiányosságot, amely az (EU) 2020/736 végrehajtási rendelet szerinti működési tilalom elrendeléséről szóló határozathoz vezetett. A lehetséges előrelépésekre vonatkozó információk további ellenőrzést igényelnek újabb szakmai egyeztetéseken és lehetőség szerint helyszíni megerősítésen keresztül.

(17) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján a Bizottság úgy véli, hogy a jelenlegi állás szerint az örményországi légi fuvarozók tekintetében nem indokolt módosítani az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját.

(18) A földi ellenőrzéseknek az Örményországban engedélyezett légi fuvarozók esetében történő, a 965/2012/EU rendelet szerinti priorizálása révén a tagállamoknak továbbra is ellenőrizniük kell, hogy az említett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.

Irak légi fuvarozói

(19) 2015 decemberében az (EU) 2015/2322 bizottsági végrehajtási rendelet ([7]) felvette az *Iraqi Airways* légi fuvarozót a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe.

(20) 2022 februárjában az iraki polgári légiközlekedési hatóság (a továbbiakban: ICAA) és az *Iraqi Airways* információkat nyújtott be a Bizottsághoz biztonságfelügyeleti és irányítási rendszereik és kapacitásaik javítása érdekében tett lépésekről és intézkedésekről. A beérkezett információk alapján a Bizottság megállapítja, hogy némi előrelépés történt az azonosított biztonsági problémák kezelése terén. Feltártak azonban bizonyos hiányosságokat, amelyek többek között az ICAA ellenőrei által a tanúsítási és felügyeleti folyamatokhoz használt ellenőrző listák minőségét, valamint az ICAA képzési tervét és annak végrehajtását érintik. Az ICAA felügyeleti eredményeinek értékelése számos hiányosságot tárt fel, különösen a felügyeleti megállapítások megfogalmazása és nyomon követése tekintetében. E tekintetben azt is megjegyezték, hogy az ICAA ellenőrei nem hoztak megfelelő végrehajtási intézkedéseket szükség esetén.

(21) Az *Iraqi Airways* által szolgáltatott információk értékelése azt mutatta, hogy a légi fuvarozó jelentős előrelépést ért el több területen. Megállapítást nyert, hogy a légi fuvarozó külső tanácsadó szolgáltatásait vette igénybe a légi fuvarozó ellenőrzése és a jelenleg végrehajtás alatt álló korrekciós intézkedési terv kidolgozása céljából.

(22) Egy repülésiadat-figyelő program került elindításra annak érdekében, hogy tovább javuljon az elemzendő és a biztonságjavító intézkedések kidolgozásához felhasználandó adatok mennyisége. Ezenkívül létrehoztak egy belső jelentéstételi rendszert, különböző stratégiai szinteken biztonsági üléseket tartottak, és felülvizsgálták a szervezet egyes kézikönyveit.

(23) A fent említett előrehaladás ellenére számos kihívás továbbra is fennáll, ideértve azt is, hogy még több szoftveralkalmazás telepítésére van szükség a karbantartás, a járatüzemeltetés és az iratkezelés terén. A légi fuvarozónak az ICAA által felvetett felügyeleti megállapítások kezelésével kapcsolatos funkcióit és eljárásait is javítania kell. Továbbá, bár az *Iraqi Airways* minőségirányítási rendszert (QMS) fejlesztett ki, úgy tűnik, hogy nem képes megfelelően nyomon követni az e rendszer keretében feltárt összes megállapítást.

([7]) A Bizottság (EU) 2015/2322 végrehajtási rendelete (2015. december 10.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 328., 2015.12.12., 67. o.).

(24) 2021. december 14-én és 2022. május 4-én Irak kérésére és a Bizottság folyamatos nyomonkövetési tevékenységeinek részeként a Bizottság, az Ügynökség, a tagállamok, az ICAA és az *Iraqi Airways* két szakmai egyeztetést tartottak. Az ICAA mindkét alkalommal beszámolt arról, hogy milyen eredményeket ért el az ország hatékony biztonságfelügyeletének biztosítására irányuló képességével kapcsolatos biztonsági aggályok kezelése terén, különös tekintettel az *Iraqi Airways* felügyeletére. Az *Iraqi Airways* ismertette a korábban azonosított biztonsági hiányosságok kezelése terén elért eredményeket, amelyek végül az Ügynökség által elfogadott, a TCO-ra vonatkozó kedvezőtlen döntéshez vezettek, valamint az ezzel kapcsolatos egyéb, a biztonság terén elért előrelépéseket.

(25) Az ICAA és az *Iraqi Airways* világos jövőképet és törekvést mutatott a szabályozásnak való megfelelésük és a biztonsági teljesítményük javítására. Azonban további előrelépésekre van szükség. A Bizottság továbbra is együttműködik az ICAA-val és az *Iraqi Airways*-zel annak érdekében, hogy nyomon kövesse a biztonságfelügyeleti és irányítási képességeik megerősítésére irányuló erőfeszítéseiket, és hozzájáruljon azokhoz. Ezzel összefüggésben megjegyezték, hogy az Ügynökség 2022 folyamán egy technikai segítségnyújtási projekt elindításával fogja támogatni az ICAA-nak az iraki repülésbiztonsági felügyelet javítására irányuló erőfeszítéseit.

(26) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján a Bizottság úgy véli, hogy a jelenlegi állás szerint az iraki légi fuvarozók tekintetében nem indokolt módosítani az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját.

(27) A földi ellenőrzéseknek az Irakban engedélyezett légi fuvarozók esetében történő, a 965/2012/EU rendelet szerinti priorizálása révén a tagállamoknak továbbra is ellenőrizniük kell, hogy az említett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.

(28) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra világítanak rá, hogy a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak való meg nem felelés miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedéseket hozhat.

Kazahsztán légi fuvarozói

(29) 2016 decemberében az (EU) 2016/2214 bizottsági végrehajtási rendelet ([8]) törölte a 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből a Kazahsztánban engedélyezett légi fuvarozókat az *Air Astana* kivételével, amelyet 2015-ben az (EU) 2015/2322 végrehajtási rendelet törölt a B. mellékletből.

(30) 2021 októberében a kazahsztáni biztonságfelügyeleti rendszer Bizottság általi folyamatos nyomon követésének keretében a Bizottság, az Ügynökség és a tagállamok szakértői (a továbbiakban: az értékelő csoport) uniós helyszíni értékelő látogatást tettek Kazahsztánban a Kazahsztáni Polgári Repülési Bizottság (a továbbiakban: CAC KZ), a Kazahsztáni Légügyi Hatóság (a továbbiakban: AAK) és három, Kazahsztánban engedélyezett légi fuvarozó – nevezetesen az *Air Astana*, a Jupiter Jet és a *Qazaq Air* – irodáiban.

(31) 2022. február 2-án az AAK az értékelő csoport által feltárt és jelentett hiányosságok kezelésére szolgáló korrekciós intézkedési tervet (CAP) nyújtott be a Bizottsághoz. A Bizottság az Ügynökséggel együtt értékelte a korrekciós intézkedési tervet, és észrevételeket, valamint módosítási javaslatokat tett a CAC KZ és az AAK számára.

(32) 2022. április 27-én és 28-án a Bizottság, az Ügynökség, a tagállamok, valamint a CAC KZ és az AAK képviselői szakmai egyeztetést tartottak. Az egyeztetés célja a korrekciós intézkedési terv CAC KZ és AAK általi kidolgozásának és végrehajtásának, valamint azon kapcsolódó intézkedéseknek a felülvizsgálata volt, amelyeket annak érdekében hoztak, hogy biztonságfelügyeleti rendszerük ténylegesen megfeleljen a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.

(33) A benyújtott korrekciós intézkedési terv, valamint a szakmai egyeztetésen elhangzott megbeszélések és bizonyítékok alapján megállapítást nyert, hogy előrelépés történt a helyszíni értékelő látogatás során tett észrevételek kezelése terén. Nyilvánvaló, hogy az összes észrevételt megválaszolták valamilyen mértékben, és hogy egyes észrevételek lezártnak tekinthetők.

([8]) A Bizottság (EU) 2016/2214 végrehajtási rendelete (2016. december 8.) a 474/2006/EK rendeletnek az Unióban működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listája tekintetében történő módosításáról (HL L 334., 2016.12.9., 6. o.).

(34) Az egyeztetés megmutatta, hogy a CAC KZ-nek és az AAK-nak még további pontosításokat és bizonyítékokat kell szolgáltatnia a Bizottság részére bizonyos meghozott lépésekkel és intézkedésekkel kapcsolatban. A Bizottság felkérte továbbá a CAC KZ-t és az AAK-t, hogy vizsgálják felül a korrekciós intézkedési tervet azáltal, hogy továbbfejlesztik az uniós helyszíni értékelő látogatás során feltárt biztonsági hiányosságok kiváltó okainak elemzését, hogy azt a következő szakmai egyeztetésen meg lehessen vitatni.

(35) Az uniós Repülésbiztonsági Bizottság 2021. novemberi tanácskozásait követően a Bizottság a 2022. áprilisi szakmai egyeztetésen megerősítette, hogy meghívja a CAC KZ-t, az AAK-t és az *Air Astana* légi fuvarozót egy, az uniós Repülésbiztonsági Bizottság előtti, 2022. május 17-i meghallgatásra.

(36) A meghallgatás során a CAC KZ és az AAK bemutatta a Bizottságnak és az uniós Repülésbiztonsági Bizottságnak a Kazahsztánban engedélyezett légi fuvarozók biztonságfelügyeletének garantálására létrehozott rendszert. Ismertették a kazah nemzeti biztonságfejlesztési tervet, amely intézkedéseket tartalmaz a kazah légi közlekedés hatékonyságának javítására, a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírások hatékony végrehajtását is beleértve. Az AAK beszámolt továbbá a szervezeti felépítésével kapcsolatos legújabb fejleményekről, a kazahsztáni légiközlekedési ágazat méretéről, valamint a 2021 augusztusában végrehajtott ICAO koordinált hitelesítési misszió eredményeiről.

(37) A CAC KZ és az AAK – hangsúlyozva a folyamatos fejlesztés iránti elkötelezettségét – átfogó és részletes áttekintést nyújtott a Bizottságnak és az uniós Repülésbiztonsági Bizottságnak a 2021. októberi uniós helyszíni értékelő látogatás eredményei alapján kidolgozott korrekciós intézkedési terv végrehajtásáról. Ez magában foglalta a jövőre nézve meghatározott stratégiai célkitűzéseket, például a kazah jogi keret, valamint az AAK kézikönyveinek és eljárásainak módosításait, a minőségirányítási rendszere fejlesztésének folytatását, továbbá a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírások hatékony végrehajtásának folytatását.

(38) A meghallgatás során a CAC KZ és az AAK vállalta, hogy folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot a 2021. évi uniós helyszíni értékelő látogatás során tett egyéb észrevételekkel kapcsolatos meghozandó jövőbeni intézkedésekről. Emellett kötelezettséget vállaltak a folyamatos biztonsági párbeszéd folytatására, többek között a vonatkozó biztonsági információk rendelkezésre bocsátása, valamint további ülések révén, amelyekre legalább évi két alkalommal, illetve akkor kerül sor, amikor azt a Bizottság szükségesnek ítéli.

(39) A bizonyítékok azt mutatják, hogy a CAC KZ és az AAK által hozott intézkedések már hozzájárulnak a kazahsztáni légiközlekedési tevékenységek felügyeletére vonatkozó képességeik megerősítéséhez. További előrelépésre van azonban szükség a Kazahsztánban engedélyezett légi fuvarozók által végzett műveletek vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásokkal összhangban történő végrehajtásának felügyeletére vonatkozó képességük tekintetében, többek között biztosítani kell, hogy az ilyen biztonságfelügyeleti tevékenységekhez megfelelő erőforrások álljanak rendelkezésre.

(40) A bemutatott információk alapján úgy tűnik, hogy 2021 októbere óta a CAC KZ és az AAK figyelemre méltó előrehaladást ért el a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírások végrehajtása terén. A Bizottság és az Ügynökség kifejezte azon szándékát, hogy továbbra is támogatni kívánja a CAC KZ-t és az AAK-t a kazahsztáni repülésbiztonsági rendszer további megerősítésére irányuló erőfeszítéseikben.

(41) A meghallgatás során az *Air Astana* légi fuvarozó áttekintést nyújtott jelenlegi flottájáról, valamint a rendelkezésre álló erőforrásokról és létesítményekről. Ismertette szilárd és fejlett repülésbiztonsági menedzsmentrendszerét (SMS) és minőségirányítási rendszerét (QMS). A légi fuvarozó megjegyezte, hogy több szoftvereszközt alkalmaz a biztonsági, minőségi és kockázatkezelési adatok integrálása érdekében, többek között egy, a fáradtság kockázatának kezelésére szolgáló rendszert is.

(42) Az uniós Repülésbiztonsági Bizottság érdeklődésére a légi fuvarozó tájékoztatást nyújtott az AAK által az *Air Astana* tekintetében 2021–2022-ben végzett felügyeleti tevékenységekről, és megerősítette, hogy javult a CAC KZ-vel és az AAK-kal való interakciója.

(43) Az uniós Repülésbiztonsági Bizottság a tanácskozásai alapján arra a következtetésre jutott, hogy különös figyelmet kell fordítani a kazahsztáni biztonsági helyzet és fejlemények folyamatos nyomon követésére, többek között a CAC KZ és az AAK által az elért eredményekről készített rendszeres jelentések révén, valamint biztosítva annak lehetőségét, hogy az uniós Repülésbiztonsági Bizottság egy későbbi ülésének keretében újabb meghallgatásra hívják meg őket.

(44) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján a Bizottság úgy véli, hogy a jelenlegi állás szerint a kazahsztáni légi fuvarozók tekintetében nem indokolt módosítani az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját.

(45) A földi ellenőrzéseknek a Kazahsztánban engedélyezett légi fuvarozók esetében történő, a 965/2012/EU rendelet szerinti priorizálása révén a tagállamoknak továbbra is ellenőrizniük kell, hogy az említett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.

(46) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra világítanak rá, hogy a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak való meg nem felelés miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedéseket hozhat.

Moldova légi fuvarozói

(47) 2021 novemberében a moldovai légi fuvarozókat az (EU) 2021/2070 bizottsági végrehajtási rendelet ([9]) törölte a 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből az *Air Moldova*, az *Aerotranscargo* és a *Fly One* kivételével, amelyek soha nem szerepeltek sem az A., sem pedig a B. mellékletben.

(48) 2022. március 31-i levelében a Moldovai Polgári Repülési Hatóság (a továbbiakban: CAAM) információkat és naprakész tájékoztatást nyújtott a 2021 novembere és 2022 márciusa közötti időszakra vonatkozó biztonságfelügyeleti tevékenységekről. A 2021. szeptemberi uniós helyszíni értékelő látogatás alapján kidolgozott korrekciós intézkedési tervre vonatkozóan nyújtott naprakész tájékoztatás mellett a CAAM által szolgáltatott információk a moldovai nemzeti légi közlekedési jogszabályi keret legutóbbi módosításaira vonatkozó tájékoztatást is tartalmaztak.

(49) A Bizottság a kapott információk és dokumentumok vizsgálatát követően úgy véli, hogy a 2021. szeptemberi helyszíni értékelő látogatásból eredő, még lezáratlan észrevételeket sikeresen orvosolták, így azok lezárhatók. Az elért eredményekre tekintettel a Bizottság elegendőnek tartja, hogy a CAAM éves tájékoztatást küldjön mindaddig, amíg ettől eltérő döntés nem születik.

(50) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján a Bizottság úgy véli, hogy a jelenlegi állás szerint a moldovai légi fuvarozók tekintetében nem indokolt módosítani az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját.

(51) A földi ellenőrzéseknek a Moldovában engedélyezett légi fuvarozók esetében történő, a 965/2012/EU rendelet szerinti priorizálása révén a tagállamoknak továbbra is ellenőrizniük kell, hogy az említett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.

(52) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra világítanak rá, hogy a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak való meg nem felelés miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedéseket hozhat.

Pakisztán légi fuvarozói

(53) 2007 márciusában a *Pakistan International Airlines* a 235/2007/EK bizottsági rendelettel ([10]) felvételre került a 474/2006/EK rendelet B. mellékletébe, majd 2007 novemberében az 1400/2007/EK bizottsági rendelet ([11]) eltávolította onnan.

(54) 2020. június 24-én a pakisztáni szövetségi légi közlekedési miniszter nyilatkozatából kiderült, hogy a Pakisztáni Polgári Légi Közlekedési Hatóság (a továbbiakban: PCAA) által kiadott számos pilóta-szakszolgálati engedélyt csalárd módon szerezték meg.

([9]) A Bizottság (EU) 2021/2070 végrehajtási rendelete (2021. november 25.) a 474/2006/EK rendeletnek az Unióban működési tilalom vagy működési korlátozás alá tartozó légi fuvarozók listája tekintetében történő módosításáról (HL L 421., 2021.11.26., 31. o.).

([10]) A Bizottság 235/2007/EK rendelete (2007. március 5.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 66., 2007.3.6., 3. o.).

([11]) A Bizottság 1400/2007/EK rendelete (2007. november 28.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 311., 2007.11.29., 12. o.).

(55) Ez az esemény és a PCAA általi hatékony biztonságfelügyelet nyilvánvaló hiánya arra késztette az Ügynökséget, hogy 2020. július 1-jei hatállyal felfüggessze a *Pakistan International Airlines* és a *Vision Air* TCO-engedélyét.

(56) 2020. július 1-jén a Bizottság a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése értelmében egyeztetéseket kezdett a PCAA-val. Ezzel összefüggésben a Bizottság az Ügynökséggel és a tagállamokkal együttműködve 2020. július 9-én és szeptember 25-én, 2021. március 15-én és 16-án, valamint 2021. október 15-én és 2022. március 16-án szakmai egyeztetést szervezett a PCAA-val.

(57) Ezeken az egyeztetéseken különböző kérdéseket vitattak meg, különösen a Pakisztánban engedélyezett légi fuvarozók és repülésbiztonsági menedzsmentrendszerük felügyeletét. A Bizottság tájékoztatást és bizonyítékot kért annak ellenőrzéséhez, hogy nem fordul-e elő hasonló helyzet más területeken, például a kabinszemélyzet és a karbantartási mérnökök engedélyezése vagy a légi fuvarozók engedélyezése során.

(58) A PCAA-val 2022. március 16-án lezajlott információcsere az ICAO egyetemes biztonságfelügyeleti ellenőrzési programja (a továbbiakban: USOAP) keretében megvalósult közelmúltbeli látogatás eredményeire összpontosított. A Bizottság kiemelte, hogy kellő figyelmet fog fordítani az ellenőrzési jelentés tartalmára annak érdekében, hogy meghatározza a saját repülésbiztonsági listájával kapcsolatos konzultációs folyamat következő lépéseit. Az egyeztetés során a PCAA áttekintést nyújtott a jelentés legfontosabb szempontjairól, és kötelezettséget vállalt arra, hogy a véglegesítését követően megosztja a jelentést a Bizottsággal.

(59) A jelentés kézhezvételét követően a Bizottság arra a megállapításra jutott, hogy a jelentés nem tartalmaz azonnali korrekciós intézkedést igénylő területeket. Bár a jelentés rámutat arra, hogy a PCAA feladatainak ellátásához szükséges legtöbb elem létezik, megjegyzi, hogy a pilóták szakszolgálati engedélyezésének területén a PCAA-nak módosítania kell, ki kell egészítenie vagy javítania kell az iránymutatást és az eljárásokat. Megjegyzi továbbá, hogy a hatékony felügyelet biztosítása érdekében a végrehajtási politikára és az ellenőrzést végző személyzet korlátlan hozzáférésére vonatkozó rendelkezések beépítésével javítani kell a pakisztáni nemzeti jogszabályokat.

(60) A rendelkezésre álló információk és a PCAA-val folytatott párbeszéd alapján a Bizottság elismeri a PCAA-nak a feltárt biztonsági hiányosságok kezelésére irányuló korrekciós intézkedési terv elfogadása terén tett erőfeszítéseit. A Bizottság az Ügynökség és a tagállamok segítségével megjegyzi, hogy az ICAO USOAP látogatását követően Pakisztán jelentős fejlesztési folyamaton megy keresztül, a légi közlekedésre vonatkozó elsődleges jogszabályainak módosítását is ideértve.

(61) Ennek alapján a Bizottság – annak megállapítása céljából, hogy a 2111/2005/EK rendelet értelmében szükség van-e további intézkedésekre – továbbra is együttműködik a PCAA-val, és nyomon követi a pakisztáni biztonságfelügyeleti helyzet kezelése terén elért eredményeket. E folyamatos nyomonkövetési tevékenységek révén kerül majd meghatározásra, hogy mikor kerüljön sor uniós helyszíni értékelő látogatásra.

(62) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján a Bizottság úgy véli, hogy a jelenlegi állás szerint a pakisztáni légi fuvarozók tekintetében nem indokolt módosítani az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját.

(63) A földi ellenőrzéseknek a Pakisztánban engedélyezett légi fuvarozók esetében történő, a 965/2012/EU rendelet szerinti priorizálása révén a tagállamoknak továbbra is ellenőrizniük kell, hogy az említett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.

(64) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra világítanak rá, hogy a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak való meg nem felelés miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedéseket hozhat.

Oroszország légi fuvarozói

(65) 2022. április 8-án az (EU) 2022/594 végrehajtási rendelet a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe felvette azokat az oroszországi légi fuvarozókat, amelyek az (EU) 2022/594 bizottsági végrehajtási rendelet ([12]) (4) vagy (5) preambulumbekezdésében említett légi járművek közül egyet vagy többet üzemeltettek.

(66) 2022. április 28-án az Orosz Szövetségi Légiközlekedési Ügynökség (a továbbiakban: FATA) arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy megalapozatlannak tartja a nemzetközi polgári repülésbiztonsági előírások megsértésére vonatkozó állításokat, valamint az (EU) 2022/594 végrehajtási rendeletben említett biztonsági aggályokat. A FATA azonban nem szolgáltatott semmilyen információt állításának alátámasztására.

(67) Folyamatos nyomonkövetési tevékenységeinek részeként a Bizottság megállapította, hogy bizonyítékok állnak rendelkezésre arra vonatkozóan, hogy az *I Fly* légi fuvarozó az (EU) 2022/594 végrehajtási rendelet (5) preambulumbekezdésében említett légi járműveket felvette Oroszország légijárműlajstromába, és ezeket a légi járműveket tudatosan a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírások megsértésével üzemeltette. A légi járművek Oroszország lajstromába történő felvételére a tulajdonosok beleegyezése nélkül, valamint az Ír Légiközlekedési Hatósággal – mint e légi járművek tekintetében elismert lajstromozó állam – a biztonsággal kapcsolatos kérdésekben folytatott későbbi együttműködés nélkül került sor.

(68) Az (EU) 2022/594 végrehajtási rendelet és a 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját az oroszországi légi fuvarozók vonatkozásában indokolt módosítani, és a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe fel kell venni az *I Fly* légi fuvarozót.

(69) A földi ellenőrzéseknek a FATA által engedélyezett légi fuvarozók esetében történő, a 965/2012/EU bizottsági rendelet szerinti priorizálása révén a tagállamoknak továbbra is ellenőrizniük kell, hogy az említett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.

Dél-Szudán légi fuvarozói

(70) A Dél-Szudánban engedélyezett légi fuvarozók eddig nem szerepeltek a 474/2006/EK rendelet A. vagy B. mellékletében.

(71) Dél-Szudánban az elmúlt négy évben négy halálos baleset és több más baleset és súlyos repülőesemény történt, amelyek gyakran gyanús lajstromjelű légi járműveket érintettek.

(72) 2021. március 26-án a Bizottság a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése értelmében hivatalos konzultációkat kezdett a Dél-szudáni Polgári Légiközlekedési Hatósággal (a továbbiakban: SCAA).

(73) Az ezt követő levélváltás során az SSCAA közölte, hogy a *South Sudan Supreme Airlines* üzembentartási engedélyét (a továbbiakban: AOC) – amelynek légi járműve halálos balesetet szenvedett – felfüggesztették, és hogy a balesetben érintett légi jármű lajstromozásával kapcsolatos gyanú miatt az SSCAA minden légijármű-üzemeltetőt és üzembentartási engedélyt felülvizsgált az országban. Az SSCAA arról is beszámolt, hogy a szabályozás, a kézikönyvek és a képzés kidolgozásának és felülvizsgálatának területén javítási intézkedések vannak folyamatban. 2021. november 5-én benyújtották az SSCAA vizsgálati, felügyeleti és ellenőrzési programjával kapcsolatos információkat tartalmazó dokumentumokat, valamint egyes légi fuvarozók és a Dél-Szudánban üzemelő, külföldön lajstromozott légi járművek felülvizsgálatáról szóló jelentéseket.

(74) 2022. március 28-án az SSCAA közölte a Bizottság által 2021. március 26-án küldött kérdőívre adott válaszait. Ezek alapján az SSCAA-nak még ki kell dolgoznia és be kell vezetnie egy hatékony felügyeleti rendszert. Az SSCAA azt is megjegyzi, hogy bár nem adott ki engedélyt vagy üzembentartási engedélyt, és az országban nincs lajstromba vett légi jármű, az SSCAA légi forgalmi engedélyt adott ki külföldön lajstromozott légi járművek számára Dél-Szudánban való üzemelés céljából. Nincs bizonyíték az ilyen engedélyek kiadásához vezető felügyeleti tevékenységre vagy a vonatkozó folyamatos ellenőrzésre.

([12]) A Bizottság (EU) 2022/594 végrehajtási rendelete (2022. április 8.) a 474/2006/EK rendeletnek az Unióban működési tilalom vagy működési korlátozás alá tartozó légi fuvarozók listája tekintetében történő módosításáról (HL L 114., 2022.4.12., 49. o.).

(75) A Bizottság 2022. február 22-én tájékoztatta az SSCAA-t arról a szándékáról, hogy a dél-szudáni polgári légi közlekedés felügyeleti helyzetének felülvizsgálatát felveszi az uniós Repülésbiztonsági Bizottság következő ülésének napirendjére, és az SSCAA-t egy, az uniós Repülésbiztonsági Bizottság előtti, 2022. május 18-i meghallgatásra hívta.

(76) A meghallgatáson az SSCAA áttekintést nyújtott a Bizottságnak és az uniós Repülésbiztonsági Bizottságnak a szervezeti felépítéséről, valamint a dél-szudáni légiközlekedési ágazat méretéről. Ismertette a különböző SSCAA igazgatóságok feladatait és felelősségi körét, és általános tájékoztatást nyújtott a hatóság személyzetéről. Kifejtette, hogy az SSCAA továbbra is nagymértékben függ a Kelet-afrikai Közösség Polgári Légiközlekedés-biztonsági és -védelmi Felügyeleti Ügynökségének (a továbbiakban: EAC-CASSOA) támogatásától a polgári légi közlekedés szabályozásának kialakítása és a hatékony felügyeleti folyamat kidolgozása tekintetében. Ezzel összefüggésben az SSCAA megjegyezte, hogy az erőfeszítéseihez nyújtott bármilyen segítség és támogatás örvendetes lenne.

(77) Az SSCAA megerősítette, hogy nem adott ki üzembentartási engedélyt, és még nem hozott létre légijárműlajstromot. Az SSCAA azonban arról tájékoztatott, hogy az EAC-CASSOA által 2022. május 23-tól biztosítandó képzést követően várhatóan eléri a légijárműlajstrom létrehozására, valamint a légi fuvarozóknak az ICAO iránymutatása szerinti 5 szakaszból álló engedélyezési eljárás révén történő engedélyezésére vonatkozó képesség elérésére irányuló célkitűzést.

(78) Az SSCAA arról tájékoztatta a Bizottságot és az uniós Repülésbiztonsági Bizottságot, hogy 24 légi forgalmi engedélyt adott ki külföldi légi fuvarozók számára, és hogy ezen engedélyezett légi fuvarozók némelyike belföldi járatokat üzemeltet az országban. Úgy tűnik, hogy ez az SSCAA által végzett egyetlen engedélyezési tevékenység. Az SSCAA leírta az ilyen engedélyek kiadásának az üzembentartási engedélyek hitelesítése révén megvalósuló folyamatát, amely magában foglalja a dokumentáció megvizsgálását és a légi járművek fizikai ellenőrzését. Ezt az információt azonban csak a meghallgatás során közölték, és nem lehetett ellenőrizni a hitelesítési eljárás lefolytatásának módját.

(79) A meghallgatáson az SSCAA egy olyan példát is említett, amikor egy külföldi légi fuvarozóval szemben végrehajtási intézkedést hozott, és visszavonta a működési engedélyét, amikor megállapította, hogy az illetékes hatóság visszavonta a légi fuvarozó üzembentartási engedélyét.

(80) A Bizottság és az uniós Repülésbiztonsági Bizottság tudomásul vette, hogy nincs olyan légi fuvarozó, amely tekintetében az SSCAA szabályozói felügyeleti feladatokat látna el, mivel nem adott ki üzembentartási engedélyt, és hogy az országban végzett valamennyi járatüzemeltetést olyan légi fuvarozók végzik, amelyek üzembentartási engedélyét külföldi hatóságok adták ki. Következésképpen – figyelembe véve a 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumokat – nincs olyan, az SSCAA által engedélyezett légi fuvarozó, amely uniós szintű fellépésre lenne jogosult.

(81) A Bizottság és az uniós Repülésbiztonsági Bizottság tudomásul vette továbbá az SSCAA arra vonatkozó jelzéseit, hogy nem áll szándékában üzembentartási engedélyt kiadni mindaddig, amíg meg nem szerzi az engedélyezési és felügyeleti képességeket, ami lehetővé tenné számára a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírások végrehajtását és érvényesítését.

(82) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumokkal összhangban a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját a dél-szudáni légi fuvarozók vonatkozásában nem indokolt módosítani.

(83) Folyamatos nyomonkövetési tevékenységeinek részeként a Bizottság továbbra is szorosan figyelemmel fogja kísérni a dél-szudáni biztonsági helyzetet. Az uniós Repülésbiztonsági Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy különös figyelmet kell fordítani a dél-szudáni biztonsági helyzetre és fejleményekre, és fel kell kérni az SSCAA-t, hogy rendszeresen készítsen jelentést a polgári repülésre vonatkozó előírások kidolgozása, a hatékony biztonságfelügyeleti eljárás kialakítása és az üzembentartási engedélyek kiadásához szükséges kapacitás terén elért eredményekről. Amennyiben a Bizottság tudomására jut, hogy a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya – például üzembentartási engedély kiadása az SSCAA megfelelő tanúsítási és felügyeleti képességének hiányában – miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a 2111/2005/EK rendelettel összhangban a Bizottság részéről további intézkedésre lehet szükség, például működési tilalom elrendelésére az érintett légi fuvarozókkal szemben és a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe való felvételükre.

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

(85) A 2111/2005/EK rendelet 5. és 6. cikke rögzíti, hogy a biztonságot érintő következmények miatt gyors döntéshozatalra van szükség, és adott esetben sürgősségi eljárás is igénybe vehető. Ezért az érzékeny információk és az utazóközönség védelme érdekében fontos, hogy az Unión belül működési tilalom vagy korlátozás alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának módosítására vonatkozó bármely határozat kihirdetésére és hatálybalépésére közvetlenül az elfogadását követően sor kerüljön.

(86) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a 2111/2005/EK rendelet 15. cikkével létrehozott uniós Repülésbiztonsági Bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 474/2006/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. Az A. melléklet helyébe e rendelet I. mellékletének szövege lép.
2. A B. melléklet helyébe e rendelet II. 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, 2022. június 1-jén.

a Bizottság részéről,
az elnök nevében,
Adina VĂLEAN
a Bizottság tagja

I. MELLÉKLET

„A. MELLÉKLET

AZON LÉGI FUVAROZÓK JEGYZÉKE, AMELYEK MŰKÖDÉSI TILALOM ALÁ TARTOZNAK AZ UNIÓBAN (A KIVÉTELEK FELTÜNTETÉSÉVEL) [1]

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	Hárombetűs ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Irán
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigéria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
A szabályozási felügyeletért Afganisztánban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Afganisztán**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganisztán
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganisztán
A szabályozási felügyeletért Angolában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó – a *TAAG Angola Airlines* és a *Heli Malongo* kivételével –, beleértve a következőket:			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Nem ismert	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Nem ismert	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Nem ismert	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Nem ismert	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
A szabályozási felügyeletért Örményországban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Örményország**
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Örményország
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Örményország
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Örményország

[1] Az A. mellékletben felsorolt légi fuvarozók számára engedélyezhető, hogy forgalmi jogokat gyakoroljanak abban az esetben, ha ezt működési tilalom alá nem tartozó fuvarozó légi járművének teljes bérlete (wet leasing) révén teszik, feltéve, hogy teljesülnek a vonatkozó biztonsági előírások.

FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		Örményország
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Örményország
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Örményország
SKYBALL	AM AOC 073	N/A	Örményország
A szabályozási felügyeletért Kongóban (Brazzaville) felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Kongó (Brazzaville)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Kongó (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Kongó (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongó (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Kongó (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Nem ismert	Kongó (Brazzaville)
A szabályozási felügyeletért a Kongói Demokratikus Köztársaságban (KDK) felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)

SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
A szabályozási felügyeletért Dzsibutiban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőt:			**Dzsibuti**
DAALLO AIRLINES	Nem ismert	DAO	Dzsibuti
A szabályozási felügyeletért Egyenlítői-Guineában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Egyenlítői-Guinea**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Egyenlítői-Guinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Nem ismert	Egyenlítői-Guinea
A szabályozási felügyeletért Eritreában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
A szabályozási felügyeletért Kirgizisztánban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Kirgizisztán**
AEROSTAN	*08*	*BSC*	Kirgizisztán
AIR COMPANY AIR KG	50	Nem ismert	Kirgizisztán
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizisztán
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizisztán
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgizisztán
HELI SKY	47	HAC	Kirgizisztán
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgizisztán
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizisztán
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizisztán
VALOR AIR	07	VAC	Kirgizisztán
A szabályozási felügyeletért Libériában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó			**Libéria**

A szabályozási felügyeletért Líbiában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Líbia**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Líbia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Líbia
AL MAHA AVIATION	030/18	Nem ismert	Líbia
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Líbia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Líbia
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Líbia
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Líbia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Líbia
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Líbia
PETRO AIR	025/08	PEO	Líbia
A szabályozási felügyeletért Nepálban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Nepál**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Nem ismert	Nepál
ALTITUDE AIR	085/2016	Nem ismert	Nepál
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepál
FISHTAIL AIR	017/2001	Nem ismert	Nepál
SUMMIT AIR	064/2010	Nem ismert	Nepál
HELI EVEREST	086/2016	Nem ismert	Nepál
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepál
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Nem ismert	Nepál
MAKALU AIR	057A/2009	Nem ismert	Nepál
MANANG AIR PVT	082/2014	Nem ismert	Nepál
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Nem ismert	Nepál
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Nem ismert	Nepál
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepál
SAURYA AIRLINES	083/2014	Nem ismert	Nepál
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepál
SIMRIK AIR	034/2000	Nem ismert	Nepál
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepál
SITA AIR	033/2000	Nem ismert	Nepál
TARA AIR	053/2009	Nem ismert	Nepál
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepál

A szabályozási felügyeletért Oroszországban felelős hatóság által engedélyezett következő légi fuvarozók			**Oroszország**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Oroszország
AVIACOMPANY "AVIASTAR-TU" CO. LTD	458	TUP	Oroszország
IZHAVIA	479	IZA	Oroszország
JOINT STOCK COMPANY "AIR COMPANY "YAKUTIA"	464	SYL	Oroszország
JOINT STOCK COMPANY "RUSJET"	498	RSJ	Oroszország
JOINT STOCK COMPANY "UVT AERO"	567	UVT	Oroszország
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Oroszország
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Oroszország
JOINT-STOCK COMPANY "IRAERO" AIRLINES	480	IAE	Oroszország
JOINT-STOCK COMPANY "URAL AIRLINES"	18	SVR	Oroszország
JOINT–STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Oroszország
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Oroszország
JS AVIATION COMPANY "RUSLINE"	225	RLU	Oroszország
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Oroszország
LLC "NORD WIND"	516	NWS	Oroszország
LLC "AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Oroszország
LTD. I FLY	533	RSY	Oroszország
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Oroszország
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Oroszország
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Oroszország
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Oroszország
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Oroszország
A szabályozási felügyeletért São Tomé és Príncipében felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**São Tomé és Príncipe**

AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé és Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé és Príncipe
A szabályozási felügyeletért Sierra Leonéban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó			**Sierra Leone**
A szabályozási felügyeletért Szudánban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Szudán**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Szudán
BADR AIRLINES	35	BDR	Szudán
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Szudán
ELDINDER AVIATION	8	DND	Szudán
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Szudán
HELEJETIC AIR	57	HJT	Szudán
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Szudán
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Szudán
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Szudán
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Szudán
SUN AIR	51	SNR	Szudán
TARCO AIR	56	TRQ	Szudán"

II. MELLÉKLET

„B. MELLÉKLET

AZON LÉGI FUVAROZÓK JEGYZÉKE, AMELYEK MŰKÖDÉSI KORLÁTOZÁS ALÁ TARTOZNAK AZ UNIÓBAN [1]

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzembentartási engedély (AOC) száma	Hárombetűs ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam	A korlátozás alá eső légi jármű típusa	A korlátozás alá eső légi jármű lajstromjele és – ha ismert – gyártási sorszáma	Lajstromozó állam
IRAN AIR	FS100	IRA	Irán	Valamennyi Fokker F100 és Boeing B747 típusú légi jármű	A Fokker F100 flotta, az üzembentartási engedélyeken feltüntetettek szerint; a Boeing B747 flotta, az üzembentartási engedélyeken feltüntetettek szerint	Irán
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Észak-Korea	A teljes flotta, kivéve: 2 TU-204 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: P-632, P-633	Észak-Korea”

[1] A B. mellékletben felsorolt légi fuvarozók számára engedélyezhető, hogy forgalmi jogokat gyakoroljanak abban az esetben, ha ezt működési tilalom alá nem tartozó fuvarozó légi járművének teljes bérlete (wet leasing) révén teszik, feltéve, hogy teljesülnek a vonatkozó biztonsági előírások.