# 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**

**(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) Az Orosz Szövetségi Légiközlekedési Ügynökség (a továbbiakban: FATA) által engedélyezett légi fuvarozók nem szerepelnek a 474/2006/EK rendelet A. vagy B. mellékletében, kivéve a *SKOL Airline LLC* légi fuvarozót, amelyet az (EU) 2021/2070 bizottsági végrehajtási rendelet ([3]) felvett az A. mellékletbe.

(3) A 2111/2005/EK rendelet 4. cikke (3) bekezdésének megfelelően az Európai Unió egyes tagállamai és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (a továbbiakban: Ügynökség) a lista frissítése szempontjából potenciálisan releváns információkat juttattak el a Bizottsághoz. Harmadik országok és nemzetközi szervezetek szintén szolgáltak releváns információkkal. A szolgáltatott információkat a Bizottság megfelelően figyelembe vette annak megállapítása során, hogy helyénvaló-e a lista frissítése.

(4) A nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. december 7-én Chicagóban aláírt egyezmény (a továbbiakban: Chicagói Egyezmény) 83a. cikkének a Bermudán lajstromozott és a FATA által engedélyezett légi fuvarozók által üzemeltetett légi járművek tekintetében történő végrehajtásáról szóló, Bermuda és Oroszország között 1999-ben létrejött megállapodás értelmében, amely a Chicagói Egyezmény 1., 2. és 6. függelékében foglalt szabályozói felügyeleti funkciók és feladatok átruházására vonatkozik, a Bermudai Polgári Repülési Hatóság (a továbbiakban: BCAA) 2022. március 14-én a GEN-01-2022. jelzetű általános értesítés útján arról tájékoztatta a FATA-t, hogy a Bermudán lajstromozott és a FATA engedélyével rendelkező légi fuvarozók által üzemben tartott valamennyi bérelt légi jármű légialkalmassági bizonyítványát 2022. március 12-én, az egyeztetett világidő (UTC) szerinti 23 óra 59 perckor felfüggeszti, mivel megállapítást nyert, hogy az említett légi járművek légialkalmassága a továbbiakban nem biztosítható.

(5) Az Írország és Oroszország között 2002-ben kötött, a Chicagói Egyezmény 83a. cikkének az Írországban lajstromozott és a FATA által engedélyezett légi fuvarozók által üzemeltetett légi járművek tekintetében történő végrehajtásáról szóló megállapodás értelmében, amely a Chicagói Egyezmény 1., 2. és 6. mellékletében foglalt szabályozói felügyeleti funkciók és feladatok átruházására vonatkozik, az Ír Légiközlekedési Hatóság (a továbbiakban: IAA) 2022. március 15-én kiadta A.114. jelzetű légiforgalmi tájékoztatóját, amelyben megállapította, hogy az említett tájékoztató időpontjától kezdődően a FATA engedélyével rendelkező légi fuvarozók által üzemben tartott valamennyi légi jármű légialkalmassági bizonyítványa hatályát veszti, mivel megállapítást nyert, hogy az említett légi járművek légialkalmassága a továbbiakban nem biztosítható.

([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 (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.).

(6) A lajstromozó államok illetékes hatóságaiként eljáró BCAA és IAA szóban forgó határozatai ellenére számos érintett légi járművet a FATA által engedélyezett légi fuvarozók továbbra is üzemben tartanak mind Oroszországon belüli, mind pedig bizonyos más harmadik országokba irányuló járatok üzemeltetéséhez. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (a továbbiakban: ICAO) 2022. március 11-i, 2022/12. számú elektronikus közlönyében emlékeztetett arra, hogy ez a tevékenység közvetlenül sérti a Chicagói Egyezmény 29. és 31. cikkét. Az említett elektronikus közlöny szerint a FATA – mint az Oroszország által engedélyezett légi fuvarozók vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfeleléséért felelős hatóság – nem engedhette volna meg az említett üzemeltetéseket. Ezen túlmenően a szóban forgó járatokat a (4) és az (5) preambulumbekezdésben említett, a FATA által engedélyezett légi járművekkel üzemeltető légi fuvarozók ezt a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak, nevezetesen a Chicagói Egyezmény 6. függeléke I. része 5. fejezetében meghatározott 5.2.3. előírásnak a tudatos megsértésével teszik; az említett előírás értelmében *„A repülőgépet a légialkalmassági bizonyítványában foglalt feltételek szerint, valamint a repülési kézikönyvében foglalt jóváhagyott repülési korlátozásokkal összhangban kell üzemben tartani”*, szem előtt tartva, hogy a légialkalmassági bizonyítványt a lajstromozó tagállam adja ki.

(7) Ezenkívül az említett légi járművek nagy részét a tulajdonosok beleegyezése és a BCAA-val vagy az IAA-val a biztonsággal kapcsolatos kérdésekben folytatott későbbi együttműködés nélkül vették fel Oroszország légijármű-lajstromába. Amint az az ICAO (6) preambulumbekezdésben említett elektronikus közlönyében is szerepel, ez a tényállás sérti a Chicagói Egyezmény 17. és 18. cikkét.

(8) 2022. március 18-án az ICAO közzétette AN 3/1.1-22/41. sz. körlevelét, amelyben emlékezteti a Chicagói Egyezmény valamennyi szerződő államát az említett egyezményből és annak függelékeiből eredő felügyeleti feladatokra és kötelezettségekre a biztonságfelügyelet megfelelő ellátása tekintetében.

(9) 2022. március 18-án Oroszország bejelentette Bermudának, hogy azonnali hatállyal felfüggeszti a (4) preambulumbekezdésben említett, a 83a. cikk végrehajtásáról szóló megállapodást. Ennek következményeként a korábban Oroszországra az említett megállapodás alapján átruházott szabályozási felügyeleti feladatok – a vonatkozó nemzetközi polgári repülésbiztonsági előírásokkal összhangban – visszakerültek Bermudára mint lajstromozó államra.

(10) Az alkalmazandó nemzetközi polgári repülésbiztonsági előírásokat megsértve a FATA megtartotta a (4) és az (5) preambulumbekezdésben említett, rá átruházott szabályozói felügyeleti feladatokat, és – anélkül, hogy erről Bermudával és Írországgal mint lajstromozó állammal egyeztetett volna – átvette a Chicagói Egyezmény 8. függelékében foglalt szabályozói funkciókat és kötelezettségeket. Nincs olyan ellenőrizhető bizonyíték, amely arra engedne következtetni, hogy a FATA kialakította volna a szükséges biztonságfelügyeleti kapacitást ahhoz, hogy ilyen rövid időn belül, ilyen nagy mennyiségű légi jármű felett megfelelően tudjon gyakorolni egy ilyen mértékben kiterjesztett felügyeleti feladatkört.

(11) 2022. március 21-én a Bizottság a 473/2006/EK rendelet ([4]) 3. cikke (2) bekezdésének megfelelően tájékoztatta a FATA-t az oroszországi repülésbiztonsági felügyeleti helyzettel kapcsolatos komoly aggályairól, és közölte a FATA-val azokat az alapvető tényeket és szempontokat, amelyek alapul szolgálhatnak a FATA által engedélyezett légi fuvarozók Unión belüli működésére vonatkozó tilalom bevezetéséről szóló határozat meghozatalához.

(12) A Bizottság lehetőséget biztosított a FATA-nak arra, hogy írásbeli észrevételeket nyújtson be, valamint 2022. április 5-én szóbeli beszámolót tartson a Bizottságnak és az uniós Repülésbiztonsági Bizottságnak. A Bizottság felkére a FATA-t, hogy 2022. április 1-jéig jelezze, hogy kíván-e élni a védelemhez való jogával, és meg akar-e jelenni az uniós Repülésbiztonsági Bizottság előtt.

(13) A Bizottság 2022. március 21-én tájékoztatta az uniós Repülésbiztonsági Bizottságot a 2111/2005/EK rendelet és a 473/2006/EK bizottsági rendelet keretében a FATA-val folyamatban lévő közös konzultációkról.

(14) 2022. március 31-én a FATA levelében arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy elutasítja a FATA által engedélyezett légi fuvarozók biztonsági teljesítményével kapcsolatos állításokat, és úgy véli, hogy teljes mértékben eleget tesz az ICAO szerződő államaira rótt kötelezettségeknek. A FATA azonban nem nyújtott be semmilyen bizonyítékot vagy információt az állítása alátámasztására, és nem mutatta be, hogy miként látja el a Chicagói Egyezmény 8. függelékében meghatározott szabályozói funkciókat és kötelezettségeket, különösen a (4) és az (5) preambulumbekezdésben említett légi járműveket üzemben tartó légi fuvarozók tekintetében.

([4]) 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.).

(15) A Bizottság 2022. április 1-jén megállapította, hogy a FATA nem jelezte a részére 2022. március 21-én küldött levélben megfogalmazott felkérésnek megfelelően, hogy élni kíván a 2111/2005/EK rendeletben előírt védelemhez való jogával.

(16) Az uniós Repülésbiztonsági Bizottság 2022. április 5-én összeült, hogy megvitassa a FATA által engedélyezett légi fuvarozók biztonsági teljesítményének helyzetét, valamint hogy a FATA képes-e megfelelni a nemzetközi repülésbiztonsági előírásoknak. Az uniós Repülésbiztonsági Bizottság megállapította a Chicagói Egyezménynek a (6) és a (7) preambulumbekezdésben említett megsértését, valamint az alkalmazandó nemzetközi polgári repülésbiztonsági előírásoknak a (10) preambulumbekezdésben említett megsértését. Az uniós Repülésbiztonsági Bizottság megállapította továbbá, hogy a FATA nem mutatott hajlandóságot a Bizottsággal és az uniós tagállamokkal való együttműködésére azon kérdés megvitatásában, hogy a FATA és az általa engedélyezett légi fuvarozók képesek-e biztosítani a légi fuvarozók flottájának – köztük a (4) és az (5) preambulumbekezdésben említett légi járműveknek – a folyamatos légialkalmasságát és üzembiztonságát.

(17) Az ülésen további figyelmet fordítottak a 833/2014/EU rendelet módosításáról szóló (EU) 2022/328 tanácsi rendelet ([5]) alapján bevezetett korlátozó intézkedések következményeire, valamint különösen annak rövid távú operatív hatására, hogy a navigációs adatbázisok frissítéseihez és a földközelség-jelző rendszerek adatbázisaihoz való korlátozott hozzáférés miatt jelentős mértékben romlott a FATA engedélyével rendelkező légi fuvarozók által üzemben tartott légi járművek biztonságos navigálási képessége.

(18) A Repülésbiztonsági Bizottság tudomásul vette, hogy az alkalmazandó korlátozó intézkedések következtében a FATA által engedélyezett légi fuvarozók számára csak korlátozott műszaki és technikai támogatás áll rendelkezésre. Emellett a műszaki és technikai támogatás hiánya és a jelentős számú új légi járműnek az orosz lajstromba való felvételéből eredő fokozott felügyeleti tevékenység együttesen növelni fogja a FATA munkaterhét és a szakértelem iránti igényt, mely igény – figyelembe véve egyrészt a Chicagói Egyezmény 83a. cikkében meghatározott feltételeket, amelyek mellett az említett tevékenységet Oroszországban ez idáig folytatták, másrészt pedig az alkalmazandó korlátozó intézkedések következményeit – valószínűleg nem lesz azonnal kielégíthető.

(19) Tekintettel a fent említett jogsértésekre, valamint arra, hogy a FATA nem volt hajlandó együttműködni a Bizottsággal és az uniós tagállamokkal a 2022. március 21-i bizottsági levélben felvetett konkrét kérdések és aggályok kezelésében, a Bizottság és az uniós Repülésbiztonsági Bizottság a 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelményekkel, köztük különösen a harmadik követelménnyel összhangban arra a következtetésre jutott, hogy nincs bizonyíték arra, hogy a FATA képes lenne teljesíteni a Chicagói Egyezmény és az annak függelékeiben foglalt előírások szerinti kötelezettségeit a (4) és az (5) preambulumbekezdésben említett légi járműveket üzemben tartó, a FATA által engedélyezett légi fuvarozók tekintetében.

(20) Továbbá a 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelményekkel és különösen az első követelménnyel összhangban a FATA által engedélyezett azon légi fuvarozók, amelyek a (4) és az (5) preambulumbekezdésben említett légi járművek közül egyet vagy többet üzemben tartottak, ezáltal súlyos biztonsági hiányosságokról tettek tanúbizonyságot, mivel lehetővé tették légi járatoknak a kereskedelmi célú légi fuvarozásra vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásokat sértő üzemeltetését.

(21) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 474/2006/EK rendelet A. mellékletében található listáját indokolt módosítani oly módon, hogy az tartalmazza a (4) és az (5) preambulumbekezdésben említett légi járművet üzemben tartó, Oroszországban engedélyezett valamennyi légi fuvarozót.

(22) A földi ellenőrzéseknek a FATA által engedélyezett légi fuvarozók esetében történő, a 965/2012/EU bizottsági rendelet ([6]) szerinti priorizálása révén a tagállamoknak továbbra is ellenőrizniük kell, hogy az említett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.

([5]) A Tanács (EU) 2022/328 rendelete (2022. február 25.) az ukrajnai helyzetet destabilizáló orosz intézkedések miatt hozott korlátozó intézkedésekről szóló 833/2014/EU rendelet módosításáról (HL L 49., 2022.2.25., 1. o.).

([6]) 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.).

(23) Annak megállapítása céljából, hogy a FATA rendelkezik-e a szükséges képességgel és kapacitással az illetékességébe tartozó légi közlekedési ágazat, valamint az Oroszországban engedélyezett valamennyi légi fuvarozó – különösen a (4) és az (5) preambulumbekezdésben említett légi járműveket üzemben tartó légi fuvarozók – felügyeletével járó szerepkör és feladatok ellátásához, a Bizottság helyzetet szorosan nyomon fogja követni, és – az Ügynökség közreműködésével – az uniós Repülésbiztonsági Bizottság következő ülésein a kérdést további felülvizsgálatnak fogja alávetni.

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

(25) 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 listájának módosítására vonatkozó bármely határozat kihirdetésére és hatálybalépésére közvetlenül az elfogadását követően sor kerüljön.

(26) 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. április 8-án.

*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 |

[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.

| | | | |
|---|---|---|---|
| *ARMENIA AIRWAYS* | AM AOC 063 | AMW | Örményország |
| *ARMENIAN HELICOPTERS* | AM AOC 067 | KAV | Örményország |
| *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 |
| *POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY* | 562 | PBD | Oroszország |
| *PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES"* | 1 | AFL | Oroszország |
| *ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY* | 2 | SMD | 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.”