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

(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 frissítése szempontjából releváns információkat juttattak el a Bizottsághoz. 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, a Comore-szigetek, Dél-Szudán, Irak, Kazahsztán, Líbia, Mexikó, 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, Szudán 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 és Franciaország 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 hatóságként 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 Örményország légi fuvarozóit a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe.

(13) A Bizottság, az Ügynökség, a tagállamok és az örmény Polgári Repülési Bizottság (CAC) 2021. november 3-án technikai ülést tartottak, amelynek során a CAC naprakész tájékoztatást nyújtott a 2021. április 15-én tartott technikai ülés óta a feltárt biztonsági hiányosságok kezelése érdekében hozott intézkedésekről. A CAC áttekintést nyújtott a polgári légi közlekedésre vonatkozó örményországi jogszabályi kerettel kapcsolatos legújabb fejleményekről, tájékoztatást nyújtott a CAC szervezeti egységeinek/szakszolgálatainak és felelősségi köreinek továbbfejlesztéséről, valamint a humánerőforrás-kézikönyvről.

(14) A CAC tájékoztatta továbbá a Bizottságot az újonnan kidolgozott repülésbiztonságimenedzsment-kézikönyvről és a CAC személyzete által a repülésbiztonsági menedzsmentrendszer területén elvégzett képzésekről.

([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.)

(15) A CAC emellett arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy az *Atlantis Armenian Airlines* és a *Fly Armenia Airways* légi fuvarozók üzembentartási engedélyét visszavonták, valamint hogy az új *Flyone Armenia* légi fuvarozó (AOC-szám: 074) engedélyt kapott. Mivel a CAC nem bizonyította, hogy képes a vonatkozó biztonsági előírások végrehajtására és érvényesítésére, az üzembentartási engedélynek az említett új légi fuvarozó részére történő kiadása nem garantálja a nemzetközi biztonsági előírások megfelelő betartását.

(16) A Bizottság tudomásul veszi a CAC által elért eredményeket azon repülésbiztonsági aggályok kezelése tekintetében, amelyek 2020 júniusában ahhoz vezettek, hogy az Örményországban engedélyezett légi fuvarozókat felvették a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe. A CAC által rendelkezésre bocsátott információkból és dokumentumokból azonban nem áll rendelkezésre elegendő bizonyíték arra vonatkozóan, hogy a 2020. évi uniós helyszíni értékelő látogatás során feltárt biztonsági hiányosságokat kellő hatékonysággal kezelték volna a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés biztosítása érdekében. A Bizottság továbbra is együttműködik a CAC-kal, és nyomon követi az említett biztonsági hiányosságok kezelése érdekében hozott további intézkedéseket és végrehajtott tevékenységeket, valamint a CAC biztonságfelügyeleti képességének alakulását. Ezzel összefüggésben megjegyezték, hogy az Ügynökség technikai segítségnyújtási projekt irányításával fogja támogatni a CAC-nak az örményországi repülésbiztonsági felügyelet fokozására irányuló erőfeszítéseit.

(17) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját az örmény légi fuvarozók vonatkozásában indokolt módosítani, és a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe fel kell venni a *Flyone Armenia* légi fuvarozót, míg az említett mellékletből törölni kell az *Atlantis Armenian Airlines* és a *Fly Armenia Airways* légi fuvarozót.

(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.

A Comore-szigetek légi fuvarozói

(19) Az *Air Service Comores* légi fuvarozót 2006. március 22-én felvették a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe.

(20) 2006. október 12-én az *Air Service Comores* légi fuvarozót az 1543/2006/EK bizottsági rendelet ([7]) áthelyezte a 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből a B. mellékletébe.

(21) Folyamatos nyomonkövetési tevékenységei részeként a Bizottság felkérte az Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores-t (a továbbiakban: ANACM), hogy nyújtsa be a Comore-szigeteken engedélyezett összes üzembentartásiengedély-birtokos jegyzékét.

(22) Az ANACM 2021. július 15-én írásban megerősítette, hogy az *Air Service Comores* légi fuvarozó tevékenységét beszüntette.

(23) 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 indokolt módosítani, és a 474/2006/EK rendelet B. mellékletéből törölni kell az *Air Service Comores* légi fuvarozót.

(24) A földi ellenőrzéseknek a Comore-szigeteken 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.

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

([7]) A Bizottság 1543/2006/EK rendelete (2006. október 12.) a 910/2006/EK rendelet által módosított, a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légifuvarozóknak a 2111/2005/EK rendelet II. fejezetében említett közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 283., 2006.10.14., 27. o.).

Irak légi fuvarozói

(26) 2015 decemberében az (EU) 2015/2322 bizottsági végrehajtási rendelet ([8]) felvette az *Iraqi Airways* légi fuvarozót a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe.

(27) 2021. június 17-én Irak kérésére és a Bizottság folyamatos nyomonkövetési tevékenységek részeként a Bizottság, az Ügynökség, a tagállamok és az iraki polgári repülési hatóság (a továbbiakban: ICAA) technikai ülést tartottak. Az ülés során az ICAA naprakész tájékoztatást nyújtott az Iraqi Airways-nek a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe való felvétele óta hozott intézkedésekről, valamint tájékoztatást nyújtott az ICAO egyetemes biztonságfelügyeleti ellenőrzési programjának folyamatos nyomonkövetési megközelítése (USOAP CMA) keretében végzett dokumentumalapú ellenőrzés állásáról.

(28) Az ICAA továbbá jelezte a Bizottságnak, hogy az Ügynökség által 2017-ben az ICAA részére biztosított technikai segítségnyújtási projektből eredő valamennyi ajánlást napirendre tűzték és végrehajtották. A technikai ülést megelőzően nyújtott tájékoztatás kiegészítéseként az ICAA vállalta, hogy további bizonyítékokat nyújt be az említett előrelépés alátámasztására. Az ülés második részében – Irak kifejezett kérésére – a Bizottság és az Ügynökség pontosításokkal szolgált a TCO-k esetében alkalmazott engedélyezési eljárással kapcsolatban, tekintettel az *Iraqi Airways* vagy más, Irak által engedélyezett légi fuvarozók jövőbeli kérvényeire.

(29) 2021. június 17-i ülésén a Bizottság kijelentette, hogy amennyiben a – többek között egy uniós helyszíni értékelő látogatás révén – rendelkezésre álló információk megerősítik, hogy Irak megfelel az ICAO engedélyezési és felügyeleti előírásainak, az *Iraqi Airways* pedig bizonyítja az Ügynökség és a Bizottság felé, hogy a TCO-ra vonatkozó, 2015. évi kedvezőtlen döntés alapjául szolgáló okokat kiküszöbölték, adott esetben mérlegelni fogja az *Iraqi Airways* törlését a 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből.

(30) 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.

(31) 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.

Kazahsztán légi fuvarozói

(32) 2016 decemberében az (EU) 2016/2214 bizottsági végrehajtási rendelet ([9]) törölte Kazahsztán légi fuvarozóit a 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből.

(33) 2020 februárjában a kazahsztáni repülésbiztonsági felügyeleti rendszer folyamatos nyomon követésének keretében hivatalos konzultációk kezdődtek Kazahsztán illetékes hatóságaival. Ezzel összefüggésben az uniós Repülésbiztonsági Bizottság a 2021. májusi ülése alkalmával áttekintést kapott Kazahsztán repülésbiztonsági felügyeleti helyzetéről.

(34) Az uniós Repülésbiztonsági Bizottság 2021. májusi tanácskozásait követően a Bizottság, az Ügynökség és a tagállamok szakértői 2021. október 11. és 15. között uniós helyszíni értékelő látogatást tettek Kazahsztánban a Kazahsztáni Polgári Repülési Bizottságnál (CAC KZ), a Kazahsztáni Légügyi Hatóságnál (Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company, AAK) és a Kazahsztánban engedélyezettek közül mintaként kiválasztott három – az *Air Astana*, a *Jupiter Jet* és a *Qazaq Air* – légi fuvarozónál.

([8]) 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.).

([9]) 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.).

(35) Az értékelő látogatás az AAK-ra összpontosított, tekintettel arra, hogy ez utóbbinak kiemelt szerepe és felelőssége van a Kazahsztánban engedélyezett légi fuvarozók felügyeletével kapcsolatos tevékenységek területén. A CAC KZ képviselői azonban valamennyi értékelési tevékenységben részt vettek, mivel számos szakpolitikai tevékenység, például az AAK-eljárások elfogadása az ő hatáskörükbe tartozik.

(36) Az értékelő látogatás alapján egyértelmű, hogy bár az AAK-nak megvannak az erősségei, még mindig vannak hiányosságok, például az, hogy a légi fuvarozók engedélyezési eljárásai során nem tesznek eleget az AAK kötelezettségeinek. Ezenkívül a felügyeleti eljárást ki kell igazítani és szükség esetén meg kell erősíteni annak biztosítása érdekében, hogy valamennyi légi fuvarozó a méretével és összetettségével arányos felügyelet alá tartozzon, valamint hogy biztosított legyen az alkalmazandó nemzetközi biztonsági előírásoknak való folyamatos megfelelés.

(37) Emellett a CAC KZ-nek nagyobb figyelmet kell fordítania annak biztosítására, hogy a jogi keret naprakész legyen az ICAO-függelékek módosításainak a kazah rendeletekbe való beépítése tekintetében. A CAC KZ-nek és az AAK-nak biztosítania kell olyan megbízható belső mechanizmusok és eljárások végrehajtását, amelyek a meglévő jogi és technikai keretet átültetik a szervezet rendszeres tevékenységeibe és eljárásaiba. Ebben az összefüggésben a potenciális biztonsági kockázatok rendszerszerű és kellő időben történő azonosításának, valamint megfelelő csökkentésének biztosítása érdekében a CAC KZ-nek és az AAK-nak javítania kell általános minőségirányítási funkcióit, valamint Kazahsztán állami biztonsági programját.

(38) Az AAK által végzett engedélyezési tevékenységek tekintetében Kazahsztán mint ICAO szerződő állam engedélyezési kötelezettségei végrehajtásának biztosítása érdekében az értékelő csoport azonosította azokat a területeket, amelyeken javítani kell különösen az ellenőrök eljárásait, a hajózó személyzet elméleti vizsgáztatási rendszerét, valamint azokat az eljárásokat, amelyek lehetővé teszik a repülésvizsgáztatók képesítésének egységes megközelítését és mindezek felügyeletét.

(39) A légialkalmasságot felülvizsgáló személyzet jól ismeri az AAK-ban hatályos eljárásokat. Mindazonáltal további fejlesztésekre van szükség, különösen az ellenőrök számára szükséges képesítések biztosítására irányuló szinten tartó és speciális képzések terén. A tevékenységek tekintetében a légialkalmasságot felülvizsgáló személyzet által végzett mintavétel eltéréseket mutatott a követelményektől, különösen az üzemben tartók és a karbantartó szervezetek tanúsítása és felügyelete terén.

(40) 2021. október 13-án az értékelő csoport célzott látogatást tett az *Air Astana*-nál, Kazahsztán fő utas- és teherszállító légi fuvarozójánál. A légi fuvarozó jól működő és szilárd repülésbiztonsági menedzsmentrendszerrel rendelkezik, amely hasznos adatokat generál a légi fuvarozó számára. Összességében a minta felülvizsgálata alapján megerősítést nyert, hogy a légi fuvarozó szilárd és működőképes megfelelés-ellenőrzési rendszerrel rendelkezik. A vállalat felső vezetése jól ismeri az említett rendszereket és használja azokat a kockázatok azonosítása, valamint a legnagyobb kockázatok elfogadható szintre történő csökkentése érdekében a megfelelő intézkedések meghozatala céljából.

(41) A légi fuvarozó műveleteit szakképzett technikusok és karbantartási kapacitással rendelkező forgalmi állomások támogatják. A látogatás során a légialkalmasság területén nem derült fény problémákra vagy hiányosságokra.

(42) A légi fuvarozó megbízható és strukturált rendszert mutatott be a hajózó személyzet, a kabinszemélyzet és a repülésüzemi tisztek – köztük az oktatók és a repülésvizsgáztatók – képzésének különböző szempontjainak ellenőrzésére. A mintában szereplő fájlok igazolták a képzési bizonyítványok és a megfelelően kitöltött formanyomtatványok nyomon követhetőségét.

(43) A *Jupiter Jet* egy almati székhelyű kazah légi teherfuvarozó, amelynél az értékelő csoport 2021. október 13-án célzott látogatást tett. 1996-ban *Joint-Stock Company Air Company ATMA* néven hozták létre, majd 2016-ban nevezték át. Ad hoc charterszolgáltatásokat működtet egy Antonov AN–12 típusú repülőgéppel.

(44) Bár a légi fuvarozó kidolgozott és bevezetett egy repülésbiztonsági menedzsmentrendszert, további fejlesztésekre van szükség ahhoz, hogy a rendszer elérje az előírt érettségi szintet.

(45) A légi fuvarozó megbízható és strukturált rendszert alkalmaz a folyamatos légialkalmasság különböző szempontjainak ellenőrzésére.

(46) A látogatás során megállapítást nyert, hogy az elektronikus pilótatáskára vonatkozóan az üzembentartási kézikönyvben foglalt eljárások nagyon általánosak. Ezen túlmenően az üzembentartási kézikönyv tekintetében azt is megállapították, hogy egyes eljárások nem naprakészek, illetve nem teljesen kidolgozottak, például a forgalmi összeütközés-elhárító rendszerrel (TCAS) kapcsolatos fejezet nem tartalmazza az összes szabványos TCAS 7.1 hívást és kapcsolódó eljárást. Az üzembentartási kézikönyvet felül kell vizsgálni és ellenőrizni kell, hogy megfelel-e az alkalmazandó előírásoknak.

(47) A 2015-ben alapított *Qazaq Air* egy Nur-Sultanban székhellyel rendelkező régióközi utas- és teherszállító légi fuvarozó, amely egy öt darab De Havilland Dash-8-Q400NG típusú turbólégcsavaros légi járműből álló flottát üzemeltet. Az értékelő csoport 2021. október 14-én célzott látogatást tett a légi fuvarozónál.

(48) A *Qazaq Air* olyan repülésbiztonsági menedzsmentrendszerrel rendelkezik, amely hasznos adatokat generál a légi fuvarozó számára. Az értékelés során azonban megállapítást nyert, hogy a *Qazaq Air* nem végzett el szisztematikusan minden tevékenységet a repülésbiztonságimenedzsment-kézikönyv követelményeinek megfelelően, például nem végzett biztonsági ellenőrzéseket, és még nem mindig nem került sor a veszélyhelyzet-elhárítási gyakorlat megtartására.

(49) A légi fuvarozó kidolgozott és végrehajtott egy megfelelés-ellenőrzési funkciót, de további fejlesztésekre van szükség a benne rejlő lehetőségek teljeskörű kiaknázása érdekében, különösen a belső ellenőrzések megállapításainak lezárása tekintetében.

(50) Az értékelés során eltérésekre derült fény a légi fuvarozó üzembentartási kézikönyvében foglaltakhoz képest. Különös aggodalomra ad okot az, hogy a légi fuvarozó nem állapított meg kis látótávolságú műveletekre vonatkozó képesítési követelményeket a hajózó személyzet számára, annak ellenére, hogy a légi fuvarozót jóváhagyták kis látótávolságú műveletek végrehajtására.

(51) A *Qazaq Air* számítógépes rendszert alkalmaz a hajózó személyzet műszakbeosztására és ellenőrzésére. A repülésüzemi tisztek képzési nyilvántartásának értékelése során megállapítást nyert, hogy számos szinten tartó képzés megtartására nem került sor kellő időben.

(52) Az uniós Repülésbiztonsági Bizottság a tanácskozásai alapján arra a következtetésre jutott, hogy az értékelő látogatás során tett észrevételek kezelése érdekében különös figyelmet kell fordítani a CAC KZ és az AAK nyomonkövetési tevékenységeinek ellenőrzésére – többek között az uniós Repülésbiztonsági Bizottság következő ülésén történő meghallgatásuk révén –, ezen belül pedig kiemelt hangsúlyt kell fektetni a megfelelő korrekciós intézkedési terv kidolgozására és hatékony végrehajtására.

(53) 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.

(54) 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.

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

Líbia légi fuvarozói

(56) 2014 decemberében az 1318/2014/EU bizottsági végrehajtási rendelet ([10]) felvette Líbia légi fuvarozóit a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe.

(57) 2021. június 2-i levelében a Líbiai Polgári Repülési Hatóság (LYCAA) tájékoztatást nyújtott a szervezeti felépítéséről, felügyeleti rendszeréről és tevékenységeiről, beleértve a belső ellenőri eljárási kézikönyveket, a polgári légiközlekedési szervezeteknek szóló utasításokat, a légiközlekedési szakemberek és szervezetek számára készült űrlapokat, a 2019 óta hozott végrehajtási intézkedéseket, valamint az üzembentartási engedéllyel rendelkezőknek és a nyilvántartásba vett légi járműveknek a jelenlegi jegyzékét.

([10]) A Bizottság 1318/2014/EU végrehajtási rendelete (2014. december 11.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 355., 2014.12.12., 8. o.).

(58) A rendelkezésre bocsátott információk szerint a LYCAA két új légi fuvarozónak adott engedélyt; ezek a *Berniq Airways* (AOC 032/21) és a *Hala Airlines* (AOC 033/21), a *Global Aviation and Services* pedig nevét *Global Air Transport*-ra változtatta. Mivel a LYCAA nem bizonyította, hogy képes a vonatkozó biztonsági előírások végrehajtására és érvényesítésére, az üzembentartási engedélynek a két említett új légi fuvarozó részére történő kiadása nem garantálja a nemzetközi biztonsági előírások megfelelő betartását.

(59) 2021. szeptember 1-jén Líbia kérésére és a folyamatos nyomonkövetési tevékenységek részeként a Bizottság, az Ügynökség, a tagállamok és a LYCAA képviselői technikai ülést tartottak. Az ülés során a LYCAA áttekintést nyújtott szervezeti felépítéséről és feladatairól, beleértve a repülésbiztonsági felügyelet végrehajtásának alapelveit is. A LYCAA által benyújtott egyéb információk között szerepelt az Ügynökség által 2019-ben a LYCAA részére biztosított technikai segítségnyújtási projektből eredő ajánlásokra épülő intézkedések fejleményeinek és jelenlegi állásának naprakész áttekintése. A LYCAA tájékoztatást nyújtott az ICAO USOAP CMA keretében 2020-ban végzett dokumentumalapú ellenőrzés eredményeiről is.

(60) Mivel a LYCAA korlátozott előrelépésről tett tanúbizonyságot a nemzetközi biztonsági előírások végrehajtása terén, a Bizottság és az uniós Repülésbiztonsági Bizottság a LYCAA által szolgáltatott információk és dokumentáció – köztük a LYCAA által a 2021. szeptember 1-jei technikai ülésen szolgáltatott információk – alapján arra a következtetésre jutott, hogy a LYCAA nem tudta bizonyítani a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak való tényleges megfelelést és azok tényleges végrehajtását.

(61) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó líbiai légi fuvarozók listáját indokolt módosítani, és a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe fel kell venni a *Berniq Airways* és a *Hala Airlines* légi fuvarozót.

(62) A földi ellenőrzéseknek a Líbiában 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.

Mexikó légi fuvarozói

(63) Mexikói légi fuvarozók eddig nem szerepeltek a 474/2006/EK rendelet A. vagy B. mellékletében.

(64) A mexikói *Global Air* (*Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.*) légi fuvarozó egyik járatát érintő, 2018. május 18-án, Kubában bekövetkezett halálos balesetet követően a Bizottság felvette a kapcsolatot a mexikói *Dirección General de Aeronáutica Civil*-lel (a továbbiakban: mexikói DGAC), hogy részletes tájékoztatást kapjon. 2018. október 16-án a Bizottság, az Ügynökség és a mexikói DGAC hivatalos konzultációkat kezdett, többek között technikai ülést tartott.

(65) A lefolytatott konzultációk, a benyújtott információk, valamint az EU SAFA és TCO programjából származó adatok alapján, amelyek akkoriban nem mutattak súlyos vagy rendszerszintű problémákat, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a mexikói repülésbiztonsági helyzet nem vet fel sürgős biztonsági aggályokat.

(66) 2021. május 25-én az Egyesült Államok Szövetségi Légügyi Hatósága (a továbbiakban: FAA) a nemzetközi repülésbiztonsági értékelési (a továbbiakban: IASA) programja keretében 2. kategóriájú minősítést adott a mexikói DGAC-nek, mivel úgy ítélte meg, hogy a mexikói DGAC nem felel meg a nemzetközi biztonsági előírásoknak.

(67) A Bizottság 2021. június 23-án levelet küldött a mexikói DGAC-nek, amelyben aggodalmát fejezte ki az FAA által hozott határozattal kapcsolatban, és minden olyan releváns információt bekért, amely fényt deríthet az FAA által megfogalmazott biztonsági aggály mértékére.

(68) 2021. szeptember 20-án a mexikói DGAC tájékoztatta a Bizottságot az FAA által az ICAO szerint kritikus elemekkel kapcsolatban feltárt hiányosságokról, valamint az e problémák megfelelő kezelése érdekében végrehajtott technikai segítségnyújtási programokról és tevékenységekről.

(69) A rendelkezésre álló – többek között a 2021. szeptember 20-i levelében a mexikói DGAC által nyújtott – információk alapján a Bizottság úgy véli, hogy a jelenlegi állás szerint a mexikói DGAC rendelkezik a feltárt biztonsági hiányosságok kezeléséhez szükséges képességekkel és szándékkal.

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

(71) A földi ellenőrzéseknek a Mexikóban 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.

(72) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra világítanak rá, hogy a 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

(73) 2019 áprilisában az (EU) 2019/618 bizottsági végrehajtási rendelet ([11]) az *Air Moldova*, a *Fly One* és az *Aerotranscargo* kivételével valamennyi moldovai légi fuvarozót felvette a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe.

(74) Az uniós Repülésbiztonsági Bizottság 2021. májusi tanácskozásait követően a Bizottság, az Ügynökség és a tagállamok szakértői 2021. szeptember 20. és 24. között uniós helyszíni értékelő látogatást tettek Moldovában a Moldovai Polgári Légi Közlekedési Hatóságnál (CAAM) és a Moldovában engedélyezettek közül mintaként kiválasztott három – a *Terra Avia*, a *Fly Pro* és a *HiSky* – légi fuvarozónál.

(75) Az értékelő látogatásról szóló jelentés szerint a CAAM számos területen jelentős javulást ért el a 2019. évi uniós helyszíni értékelő látogatás óta. Különös jelentőséggel bírt a CAAM által a nemzeti légiközlekedési szabályok szövegezése és a megfelelő és hatékony felügyelet érdekében mutatott kiforrott megközelítés tekintetében elért stabilitás. Megállapítást nyert, hogy a CAAM jelentős erőfeszítéseket tett a nemzeti szabályozások többségének aktualizálására és újak kidolgozására. A CAAM jelenleg olyan útmutató anyagok kidolgozásán dolgozik, amelyek segítik munkatársait a felügyeleti feladatok ellátásában.

(76) A CAAM erős minőségirányítási rendszert fejlesztett ki. A 2021. évi ellenőrzési tervet követték, az ellenőrzéseket és vizsgálatokat pedig az ütemtervnek megfelelően végezték el. Az e tevékenység eredményeként felmerült megállapításokat az illetékes személyzet már kezelte vagy jelenleg kezeli.

(77) Az engedélyezési tevékenységeket a CAAM a nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelően végzi. Az értékelő csoport azonban meghatározta azokat a területeket, ahol további előrelépésre van szükség; ezek közé tartoznak különösen a magánpilóták és a kijelölt repülőorvos szakértők elméleti vizsgáztatási rendszerének véglegesítése, valamint a repülésvizsgáztatók CAAM ellenőrök általi felügyeletének megerősítése.

(78) A folyamatos felügyeleti program a területek és az ellenőrzések száma tekintetében átfogó, az ellenőrök képzettségét és tapasztalatát pedig megfelelően figyelembe veszik a jelenlegi és a jövőben tervezett képzések során. Az elvégzett ellenőrzéseket megfelelően dokumentálják és nyomon követik, különösen a légi fuvarozók által hozott intézkedések tekintetében, ideértve a korrekciós intézkedéseket és az ok-okozati elemzéseket is. Szükség van azonban az ellenőrzési eljárások további egységesítésére, különösen az ellenőrzési tevékenységek során tett megállapítások rögzítése tekintetében.

(79) A CAAM képes megfelelő számú személyzetet vonzani, amely arányban áll a légi közlekedési ágazat jelenlegi méretével és hatókörével, amely tekintetében a felügyeletet végzik. A személyzet minden megkérdezett tagja rendelkezett képesítéssel és megfelelő ismeretekkel. Az elméleti képzési programok és tervek megfelelőek voltak.

([11]) A Bizottság (EU) 2019/618 végrehajtási rendelete (2019. április 15.) a 474/2006/EK rendeletnek az Unióban működési tilalom vagy működési korlátozás alá tartozó légi fuvarozók listája tekintetében történő módosításáról (HL L 106., 2019.4.17., 1. o.).

(80) A csoport megállapította, hogy a CAAM rendelkezik az ahhoz szükséges képességekkel, hogy a felmerülő biztonsági hiányosságok kezelése érdekében felügyelje a moldovai légiközlekedési tevékenységeket, szilárd szabályozási rendszert tartson fenn, valamint végrehajtsa és érvényesítse a meglévő légi közlekedési szabályokat. Moldovában a repülésbiztonság-felügyeleti rendszer szilárd alapokon áll, noha még mindig vannak folyamatban olyan tevékenységek, amelyek célja a rendszer további javítása és annak biztosítása, hogy a rendszer továbbra is naprakész legyen a nemzetközi biztonsági előírások legújabb módosításai tekintetében.

(81) A *Terra Avia*-t 2005-ben magán légi fuvarozóként alapították; menetrend szerinti árufuvarozó járatain a társaság egy Boeing 747 típusú repülőgépet üzemeltet, személyszállítást végző charter járatain pedig egy Airbus A320 típusú légi járművet. A légi fuvarozó működő megfelelés-ellenőrzési rendszerrel és repülésbiztonsági menedzsmentrendszerrel rendelkezik. A légi fuvarozó repülésbiztonsági menedzsmentrendszerének értékelése során a csoport azonosított néhány olyan területet, amelyeken további előrelépésre van szükség. A légi fuvarozó nagyon kedvezően viszonyult a biztonsági rendszerek további javításához.

(82) A társaság légialkalmasság-irányítása két különböző struktúra keretében történik: az egyik Moldovában, a másik pedig Shardzsában (AE) található. Az értékelő csoport arra a következtetésre jutott, hogy a légi fuvarozónak javítania kell a légi járműveihez kapcsolódó különböző helyszíneken végzett karbantartási tevékenységek nyilvántartási rendszerét.

(83) A *Terra Avia* üzembentartási kézikönyve tükrözi az elvégzett műveleteket, és a Moldovában alkalmazandó szabályozásnak megfelelően készült, ugyanakkor ki kell egészíteni a veszélyes árukra vonatkozó szabályokkal.

(84) A *Fly Pro* két Boeing 747 típusú teherszállító repülőgépet üzemeltet. A társaság teljes mértékben kidolgozta és alkalmazza megfelelés-ellenőrzési rendszerét és repülésbiztonsági menedzsmentrendszerét, jóllehet a repülésbiztonságimenedzsment-kézikönyvet és a megfelelés-ellenőrzési kézikönyvet módosítani kell a repülésbiztonsági menedzser és a megfelelés-ellenőrzési menedzser elszámoltathatóságának és felelősségi körének összehangolása érdekében. A repülési adatok nyomon követése terén a *Fly Pro* jól megalapozott programmal rendelkezik, amely aktív visszajelzési rendszert foglal magában.

(85) A *Fly Pro* megbízható rendszerrel rendelkezik a folyamatos légialkalmasság tekintetében, és magabiztosan jár el különböző szerepköreiben, bár az elvégzett tevékenységek dokumentálási folyamata javítható lenne.

(86) A *Fly Pro* üzembentartási kézikönyve tükrözi az elvégzett műveleteket, és a Moldovában alkalmazandó szabályokkal összhangban készült. A légi fuvarozónak tökéletesítenie kell a repüléssel kapcsolatos tevékenységei nyilvántartása, például a fedélzeti naplók vezetése során használt adminisztratív módszereit. Ezen túlmenően a légi fuvarozó minimális felszerelésjegyzékeit jobban hozzá kell igazítani az érintett légi járművekhez, valamint rendszeresen és megfelelő módon ellenőrizni kell.

(87) A *HiSky*-t 2019 szeptemberében alapították, és saját jogán egy Airbus A319 típusú légi járművet üzemeltet, míg a Romániában engedélyezett *HiSky Europe* légi fuvarozóval kötött teljes bérleti megállapodás alapján egy további légi jármű is a rendelkezésére áll.

(88) A *HiSky* szilárd repülésbiztonsági menedzsmentrendszert dolgozott ki és vezetett be, amely hasznos adatokat generál a légi fuvarozó számára. A megfelelés-ellenőrzési rendszer megbízható és működőképes, de némi csiszolásra van szükség a repülésbiztonsági menedzser és a megfelelés-ellenőrzési menedzser elszámoltathatóságának és felelősségi körének megfogalmazása tekintetében. A vállalat felső vezetése jól ismeri az említett rendszereket és használja azokat a kockázatok azonosítása, valamint a legnagyobb kockázatok elfogadható szintre történő csökkentése érdekében a megfelelő intézkedések meghozatala céljából.

(89) A *HiSky* kidolgozta a szabályozást tartalmazó és a kapcsolódó eljárásokat részletező kézikönyveket, amelyeket a CAAM jóváhagyott. A tanúsító személyek megfelelő légijármű-típusképzésben részesültek. A jelenleg jóváhagyott üzembentartási kézikönyv tükrözi az elvégzett műveleteket, és a Moldovában alkalmazandó szabályokkal összhangban készült.

(90) A *HiSky* műveleteit szakképzett technikusok és karbantartási kapacitással rendelkező forgalmi állomások támogatják. A légi fuvarozó létrehozott egy rendszert a képzés és az érvényesség ellenőrzésére, valamint a képzési bizonyítványok és a kitöltött ellenőrzőlapok nyomon követhetőségének biztosítására.

(91) Az uniós helyszíni értékelő látogatás eredménye alapján a Bizottság meghívta a CAAM-ot, valamint a *Terra Avia*, a *Fly Pro* és a *HiSky* légi fuvarozót egy, az uniós Repülésbiztonsági Bizottság előtti, 2021. november 10-i meghallgatásra.

(92) A meghallgatás során a CAAM tájékoztatta a Bizottságot és az uniós Repülésbiztonsági Bizottságot a Moldovában engedélyezett légi fuvarozók biztonságfelügyeletének garantálására létrehozott rendszerről. Kifejtette, hogy a nemzetközi biztonsági előírások hatékony végrehajtása terén elért előrehaladás a 2019 óta végrehajtott intézkedések eredménye. A CAAM – hangsúlyozva a folyamatos fejlesztés iránti elkötelezettségét – átfogó és részletes áttekintést nyújtott a Bizottságnak és az uniós Repülésbiztonsági Bizottságnak a 2021. szeptemberi uniós helyszíni értékelő látogatás eredményei nyomán kidolgozott korrekciós intézkedési terv végrehajtásáról. Ez magában foglalta a jövőre nézve meghatározott stratégiai célkitűzéseket, például a moldovai jogi keret, valamint a CAAM kézikönyvei és eljárásai módosításait, a minőségirányítási rendszer fejlesztésének folytatását, továbbá a nemzetközi biztonsági előírások hatékony végrehajtásának további javítását.

(93) Emellett a CAAM tájékoztatta a Bizottságot és az uniós Repülésbiztonsági Bizottságot a *Terra Avia*, *Fly Pro* és *HiSky* légi fuvarozók által a 2021. szeptemberi uniós helyszíni értékelő látogatás eredményei nyomán kidolgozott korrekciós intézkedési tervekről. Ezeket a korrekciós intézkedési terveket a CAAM koordinálta és hagyta jóvá, és azokat beépítették a CAAM felügyeleti tevékenységeibe.

(94) A meghallgatás során a CAAM vállalta, hogy folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot a 2021. évi uniós helyszíni értékelő látogatás során tett egyéb észrevételekkel kapcsolatos további intézkedésekről. Emellett a CAAM kötelezettséget vállalt a folyamatos biztonsági párbeszéd folytatására, többek között a vonatkozó biztonsági információk rendelkezésre bocsátása, valamint – amennyiben a Bizottság szükségesnek ítéli – további ülések révén.

(95) A Bizottság hangsúlyozta, és a moldovai hatóságok elismerték annak fontosságát, hogy az utóbbiak biztosítsák a CAAM vezetősége számára a stabilitást és a folyamatos függetlenséget, mivel egyértelmű, hogy ezek fontos tényezők voltak a különösen az elmúlt évben tapasztalt előrelépések szempontjából.

(96) A jelenleg rendelkezésre álló összes információ – köztük a 2021 szeptemberében tett uniós helyszíni értékelő látogatás eredményei és az uniós Repülésbiztonsági Bizottság meghallgatásai – alapján megállapítható, hogy elegendő bizonyíték áll rendelkezésre arra vonatkozóan, hogy a CAAM és a Moldovában engedélyezett légi fuvarozók megfelelnek a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.

(97) 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 a moldovai légi fuvarozók vonatkozásában indokolt módosítani, és törölni kell a Moldovában engedélyezett összes légi fuvarozót.

(98) 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.

(99) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra világítanak rá, hogy a 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

(100) 2007 márciusában a *Pakistan International Airlines* a 235/2007/EK bizottsági rendelettel ([12]) felvételre került a 474/2006/EK rendelet B. mellékletébe, majd 2007 novemberében az 1400/2007/EK bizottsági rendelet ([13]) eltávolította onnan.

([12]) 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.).

([13]) 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.).

(101) 2020. június 24-én, a *Pakistan International Airlines* egyik légi járművét érintő, 2020. május 22-i balesetet követően a pakisztáni szövetségi légi közlekedési miniszter nyilatkozatából kiderült, hogy a Pakisztáni Polgári Légi Közlekedési Hatóság (PCAA) által kiadott számos hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyt csalárd módon szerezték meg.

(102) Ez az esemény és a PCAA általi hatékony repülésbiztonsági felügyelet nyilvánvaló hiánya arra késztette az Ügynökséget, hogy 2020. július 1-jei hatállyal felfüggessze a *Pakistan International Airlines* és a *Vision Air* TCO-engedélyét. Ez a helyzet továbbra is fennáll, mivel az Ügynökség jelenleg úgy ítéli meg, hogy nem teljesül a felfüggesztés megszüntetéséhez szükséges valamennyi feltétel.

(103) Más nemzetközi repülésbiztonsági szervezetek is reagáltak erre a pakisztáni helyzetre. 2020. július 15-én az FAA az IASA programja keretében 2. kategóriába minősítette vissza Pakisztánt. 2021 februárjában az ICAO jelentős biztonsági problémát állapított meg a pakisztáni hajózó személyzet engedélyezési eljárása keretében alkalmazott személyzeti engedélyezés és képzés területén.

(104) 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 15–16-án, valamint 2021. október 15-én technikai ülést szervezett a PCAA-val.

(105) Ezeken az üléseken 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 a PCAA repülésbiztonsági felügyelete alá tartozó más területeken, például a kabinszemélyzet tanúsítása, a karbantartási mérnökök engedélyezése vagy a légi fuvarozók engedélyezése során.

(106) A PCAA információkat szolgáltatott, amelyeket a Bizottság és az Ügynökség szakértői értékeltek. A 2021. október 15-i ülésen a PCAA tájékoztatást nyújtott a Bizottság által megfogalmazott aggályok kezelése érdekében hozott további intézkedésekről. E hiányosságok közé tartoznak a következők: a dokumentált eljárások minőségirányítási hiányosságai, az ellenőröknek szóló iránymutatás hiánya, a légitársasági pilóta-szakszolgálati engedélyek (ATPL) megszerzésével kapcsolatos minősítési eljárás nem megfelelő volta, a hiányosságok miatt hozott korrekciós intézkedések csekély mértékű nyomon követése vagy hiánya, valamint a megfelelő ok-okozati elemzési képességek hiánya. E tekintetben, valamint szem előtt tartva az ICAO USOAP keretében végrehajtandó, 2021. november 29. és december 10. közötti időszakra ütemezett ellenőrzést, a PCAA tájékoztatást nyújtott kézikönyvei és eljárásai széles körű felülvizsgálatáról, különösen a PCAA engedélyezési eljárásának módosításairól, valamint a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés ellenőrzésére és az ICAO által feltárt jelentős biztonsági problémák megoldására irányuló belső ellenőrzésekről.

(107) A Bizottság felkérte a PCAA-t, hogy adjon további tájékoztatást engedélyezési rendszerének módosításairól, az új és/vagy felülvizsgált kézikönyveiről és eljárásairól, a belső ellenőrzések eredményeiről vagy az azokat ismertető jelentésekről, valamint az ATPL megszerzéséhez szükséges jártassági vizsgával kapcsolatos eltérés tárgyában az ICAO-nak küldött értesítésről.

(108) A rendelkezésre álló információk és a PCAA-val folytatott párbeszéd alapján a Bizottság elismeri a PCAA-nak a feltárt biztonsági hiányosságok kezelésére irányuló korrekciós intézkedések elfogadása terén tett erőfeszítéseit. A Bizottság azonban az Ügynökség és a tagállamok segítségével nem tudta egyértelműen megállapítani, hogy mennyire hatékonyak, illetve mekkora mértékben kerülnek végrehajtásra az azonosított biztonsági hiányosságok fenntartható módon történő mérséklésére irányuló korrekciós intézkedések. Mindezek alapján – annak meghatározása céljából, hogy szükség van-e további intézkedésekre a 2111/2005/EK rendelet értelmében – a Bizottság továbbra is együttműködik a PCAA-val, és nyomon követi a pakisztáni helyzet kezelése érdekében elfogadott és meghozott további intézkedéseket, többek között az ICAO USOAP keretében tervezett ellenőrzés eredményeinek tanulmányozása, valamint egy pakisztáni uniós helyszíni értékelő látogatás révén.

(109) 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.

(110) 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.

(111) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra világítanak rá, hogy a 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

(112) A Bizottság, az Ügynökség és a tagállamok illetékes hatóságai továbbra is szoros figyelemmel kísérték az Oroszországban engedélyezett és az Unióban járatokat működtető légi fuvarozók biztonsági teljesítményét, többek között a 965/2012/EU rendelet szerint előre sorolva az egyes orosz légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseket.

(113) 2020. augusztus 31-én az Oroszországban engedélyezett *SKOL Airline LLC* légi fuvarozó TCO-engedély iránti kérelmet nyújtott be az Ügynökséghez. Az Ügynökség a 452/2014/EU rendeletben meghatározott követelményeknek megfelelően értékelte a kérelmet, és alapvető biztonsági aggályokat vetett fel azzal kapcsolatban, hogy a *SKOL Airline LLC* nem tudta bizonyítani az említett rendelet 3. cikkében meghatározott követelményeknek, különösen a nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény függelékeiben foglalt előírásoknak való megfelelést. Az Ügynökséggel folytatott kiterjedt eszmecserét követően a *SKOL Airline LLC* 2021. február 12-én úgy határozott, hogy visszavonja kérelmét.

(114) 2021. március 25-én a *SKOL Airline LLC* légi fuvarozó újabb TCO-engedély iránti kérelmet nyújtott be az Ügynökséghez. Az Ügynökség a 452/2014/EU rendeletben meghatározott követelményeknek megfelelően értékelte a kérelmet, és ismét alapvető biztonsági aggályokat vetett fel azzal kapcsolatban, hogy a *SKOL Airline LLC* nem tudta bizonyítani az említett rendelet 3. cikkében meghatározott alkalmazandó követelményeknek, különösen a nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény függelékeiben foglalt előírásoknak való megfelelést. Az Ügynökség arra a következtetésre jutott, hogy a *SKOL Airline LLC* nem felelt meg ezeknek a követelményeknek. Ezért biztonsági okokból az Ügynökség 2021. július 19-én elutasította a TCO iránti kérelmet. A *SKOL Airline LLC* légi fuvarozó nem élt a határozat elleni, az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([14]) 108–114. cikke szerinti fellebbezés jogával.

(115) 2021. október 20-án a Bizottság, az Ügynökség és a tagállamok képviselői találkoztak az Orosz Szövetségi Légiközlekedési Ügynökség (FATA) képviselőivel azért, hogy felülvizsgálják az Oroszországban engedélyezett légi fuvarozók biztonsági teljesítményét a (2021. március 24. és 2021. október 1. közötti időszakban tartott) földi ellenőrzések alapján, valamint, hogy azonosítsák azokat az eseteket, ahol a FATA-nak meg kell erősítenie felügyeleti tevékenységeit.

(116) Az Oroszországban engedélyezett légi fuvarozók SAFA keretében végzett földi ellenőrzésének felülvizsgálata nem tárt fel jelentős vagy visszatérő biztonsági hiányosságokat. Az ülés során ismertették az Oroszországban engedélyezett és TCO-engedéllyel rendelkező légi fuvarozókra vonatkozó, az Ügynökség által a 452/2014/EU rendelettel összhangban végrehajtott nyomonkövetési program eredményeit is. A Bizottság megjegyezte, hogy az említett nyomonkövetési program eredményei sem tártak fel jelentős vagy visszatérő biztonsági hiányosságokat.

(117) Miután az Ügynökség biztonsági okokból elutasította a *SKOL Airline LLC* TCO-engedély iránti kérelmét, 2021. október 22-én meghívták a *SKOL Airline LLC* légi fuvarozót egy, a Bizottság és a Repülésbiztonsági Bizottság előtti, 2021. november 9-i meghallgatásra. A *SKOL Airline LLC* légi fuvarozó 2021. október 28-án megerősítette részvételét a tervezett meghallgatáson.

(118) 2021. október 28-án a FATA tájékoztatta a Bizottságot a *SKOL Airline LLC* légi fuvarozóra kirótt tilalomról, amely megtiltja a légi fuvarozó számára, hogy Oroszország államhatárán túl járatokat üzemeltessen, és felkérte a Bizottságot, hogy vizsgálja felül a *SKOL Airline LLC* légi fuvarozó meghallgatásának szükségességét, mivel a FATA határozata alapján a *SKOL Airline LLC* nem tudna járatokat üzemeltetni az Unióba.

(119) A Bizottság 2021. november 3-án tájékoztatta a FATA-t, hogy azért hívta meg a *SKOL Airline LLC*-t a meghallgatásra, mert az nem bizonyította, hogy megfelel a nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény függelékeiben foglalt előírásoknak, és ezért fenntartotta a meghallgatásra való meghívását.

([14]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (EGT-vonatkozású szöveg) (HL L 212., 2018.8.22., 1. o.).

(120) A *SKOL Airline LLC* légi fuvarozó meghallgatására 2021. november 9-én sor került. A FATA saját kérésére szintén részt vett a meghallgatáson. E meghallgatás során a *SKOL Airline LLC* légi fuvarozó áttekintést nyújtott a TCO-engedély iránti két kérelmével kapcsolatos tevékenységeiről. Kiemelte azokat a nehézségeket, amelyekkel a légi fuvarozó a 452/2014/EU rendelet követelményeinek való megfelelés bizonyítása során szembesült. Bár elismerte az Ügynökség által tett valamennyi megállapítást, nem nyújtott tájékoztatást az említett megállapítások megoldása érdekében hozott intézkedésekről. Nem szolgált bizonyítékkal arra vonatkozóan sem, hogy jelenleg hol tart a szóban forgó megállapításokhoz kapcsolódó korrekciós intézkedések végrehajtása. A *SKOL Airline LLC* légi fuvarozó által a meghallgatás előtt és alatt szolgáltatott információk alapján a légi fuvarozó nem tudja megállapítani, hogy az eljárásai, folyamatai és operatív tevékenységei mennyiben nem felelnek meg a követelményeknek.

(121) A FATA kijelentette, hogy nem támogatta a *SKOL Airline LLC* légi fuvarozó TCO-engedély iránti, 2021. március 25-i ismételt kérelmét. A FATA arról is tájékoztatta a Bizottságot és az uniós Repülésbiztonsági Bizottságot, hogy további eseti ellenőrzéseknek fogja alávetni a *SKOL Airline LLC*-t, amennyiben a légi fuvarozó ezt követően ismét felveszi a kapcsolatot az Ügynökséggel TCO-engedélyezés tárgyában.

(122) A jelenleg rendelkezésre álló összes információ alapján – ideértve különösen azt, hogy az Ügynökség biztonsági okokból 2021. július 19-én elutasította a TCO-kérelmet –, valamint a meghallgatás során nyújtott információk alapján a Bizottság és az uniós Repülésbiztonsági Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a *SKOL Airline LLC* légi fuvarozó nem tudta bizonyítani a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelést.

(123) 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 indokolt módosítani, és a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe fel kell venni a *SKOL Airline LLC* légi fuvarozót.

(124) A földi ellenőrzéseknek az orosz 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.

(125) Amennyiben ezek az ellenőrzések azt jelzik, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság működési tilalmat alkalmazhat az érintett oroszországi engedélyezett légi fuvarozókra, és felveheti őket a 474/2006/EK rendelet A. vagy B. mellékletébe.

Dél-Szudán légi fuvarozói

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

(127) Az elmúlt három évben kilenc baleset és súlyos repülőesemény történt Dél-Szudánban, beleértve a *South Sudan Supreme Airlines* által üzemben tartott, HK-4274 lajstromjelű Let-410 típusú légi jármű 2021. március 2-i lezuhanását, amely 10 halálos áldozatot követelt, és egy TR-NGT lajstromjelű Antonov AN-26 típusú légi jármű közelmúltbeli, 2021. november 2-i lezuhanását, amelynek öt halálos áldozata volt. Mindkét esetben kérdéses volt a lajstromjelek hitelessége, mivel úgy tűnik, hogy azok már nem voltak érvényesek, következésképpen elképzelhető, hogy hamis lajstromjelként kerültek felhasználásra az érintett légi járművökön. Ezen események körülményei aggályokat vetettek fel azzal kapcsolatban, hogy a Dél-szudáni Polgári Légiközlekedési Hatóság (a továbbiakban: SCAA) képes-e megfelelően ellátni a felelősségi körébe tartozó légi fuvarozók biztonsági felügyeletét.

(128) A Bizottság 2021. március 26-án levelet intézett az SSCAA-hoz, amelyben aggodalmát fejezte ki a dél-szudáni repülésbiztonsági helyzettel kapcsolatban, és dokumentumokat kért az SSCAA szervezeti felépítéséről, engedélyezési és felügyeleti rendszeréről, valamint a Dél-Szudánban engedélyezett légi fuvarozók tekintetében végzett felügyeleti tevékenységekről. Tájékoztatást kért továbbá a jelenlegi üzembentartási engedéllyel rendelkezők, a Dél-Szudánban lajstromozott légi járművek, a karbantartó szervezetek és a hajózó személyzet szakszolgálati engedélyei státuszáról.

(129) Az SSCAA 2021. július 23-án válaszolt a Bizottság megkeresésére, és közölte, hogy a *South Sudan Supreme Airlines* üzembentartási engedélyét felfüggesztették. Ezenkívül arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a balesetben érintett légi járművek lajstromozásával kapcsolatos gyanú miatt az SSCAA felülvizsgálja az országban található valamennyi légijármű-üzembentartót és üzembentartási engedélyt. Az SSCAA arról is beszámolt, hogy a szabályozás, a kézikönyvek és a képzés területén javítási intézkedések vannak folyamatban. Az SSCAA azonban nem nyújtotta be a kért dokumentumokat.

(130) A Bizottság 2021. október 5-én újabb levelet küldött az SSCAA-nak, amelyben ismételten kérte, hogy a fent említett dokumentumokat legkésőbb 2021. október 18-ig nyújtsák be. Levelében a Bizottság azt is egyértelművé tette, hogy amennyiben az SSCAA nem nyújtja be időben a kért információkat, az az együttműködés hiányának minősül a Dél-Szudán repülésbiztonsági felügyeleti rendszerével kapcsolatban felmerülő aggályok vizsgálata során.

(131) 2021. november 5-én a dél-szudáni Jubában működő uniós küldöttség találkozott az SSCAA vezetőjével, aki megerősítette, hogy a 2021. október 5-i levél megérkezett. Az SSCAA vállalta, hogy november végéig választ küld a kérdésekre, benyújtott két dokumentumot, amelyek információkat tartalmaztak az SSCAA vizsgálati, felügyeleti és ellenőrzési programjáról, valamint több jelentést egyes légi fuvarozók és a Dél-Szudánban üzemelő, külföldön lajstromozott légi járművek felülvizsgálatáról. A Bizottság alaposan tanulmányozni fogja a számára benyújtott dokumentációt annak eldöntése érdekében, hogy az SSCAA meghívást kap-e az uniós Repülésbiztonsági Bizottság következő ülésére.

(132) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján, valamint a 473/2006/EK bizottsági rendelet 3. cikke értelmében az SSCAA-val kezdeményezett, folyamatban lévő konzultációkra tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a jelenlegi állás szerint a dél-szudáni légi fuvarozók tekintetében nem indokolt módosítani az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját.

(133) A földi ellenőrzéseknek a Dél-Szudánban 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.

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

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

(136) 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.

(137) 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, 2021. november 25-én.

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
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Oroszország
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**

[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.

AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Örményország
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 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.