2025/2476

2025.12.9.

A BIZOTTSÁG (EU) 2025/2476 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2025. december 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 ([1]) 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről szóló, 2005. december 14-i 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre 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: Ügynökség) a lista frissítése szempontjából releváns információkat juttatott el a Bizottsághoz. Emellett harmadik országok és nemzetközi szervezetek is releváns információkkal szolgáltak. A listát a beérkező információk alapján frissíteni kell.

(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 arról, hogy működési tilalmat vezetnek be velük szemben az Unión belül, illetve arról, hogy a 474/2006/EK rendelet A. vagy B. mellékletében található listán szereplő légi fuvarozók esetében módosítják a működési tilalom feltételeit.

(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 az uniós Repülésbiztonsági Bizottságnak.

(5) A 2111/2005/EK rendelet és az (EU) 2023/660 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet ([3]) keretében a Bizottság tájékoztatta az uniós Repülésbiztonsági Bizottságot az Angola, Kirgizisztán és Örményország illetékes hatóságaival és légi fuvarozóival folytatott folyamatban lévő egyeztetésekről. Emellett Irak, a Kongói Köztársaság, Mali, Pakisztán, Suriname, Szíria, Tanzánia, Tunézia és Üzbegisztán repülésbiztonsági helyzetét is ismertette az uniós Repülésbiztonsági Bizottsággal.

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

([1]) HL L 344., 2005.12.27., 15. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj.

([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., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj).

([3]) A Bizottság (EU) 2023/660 felhatalmazáson alapuló rendelete (2022. december 2.) az Unión belül működési tilalom vagy működési korlátozás alá tartozó légi fuvarozóknak a 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. fejezetében említett listája részletes szabályainak megállapításáról, valamint 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 szóló 473/2006/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 83., 2023.3.22., 47. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

([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., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

(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. Emellett tájékoztatást adott azokról a további technikai segítségnyújtási és együttműködési tervekről, illetve az ilyen irányú kérelmekről is, amelyek célja, hogy a hatályos nemzetközi polgári repülési biztonsági előírások betartásának elősegítése érdekében javuljanak a harmadik országok polgári repülési hatóságainak igazgatási és műszaki képességei. A tagállamok felkérést kaptak, hogy ezekre a kérelmekre a Bizottsággal és az Ügynökséggel egyeztetve kétoldalú kapcsolatfelvétel keretében reagáljanak. Ezzel kapcsolatban a Bizottság ismételten jelezte annak fontosságát, hogy a nemzetközi légi közlekedési 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 és TCO riasztási funkciók státuszával kapcsolatos új fejleményekről, valamint a tilalom alá vont légi fuvarozókkal kapcsolatban kiadott figyelmeztető jelzésekre vonatkozó legfrissebb statisztikákról.

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 a tagállamok korrekciós és végrehajtási intézkedéseket hoztak, amelyekről tájékoztatták a Bizottságot és az uniós Repülésbiztonsági Bizottságot.

(11) A tagállamok 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.

Angola légi fuvarozói

(12) A *TAAG Angola Airlines* légi fuvarozó 2007 júliusa óta szerepel a 474/2006/EK bizottsági rendelet A. mellékletében, ahová a 787/2007/EK ([6]) bizottsági rendelet útján került felvételre. Az Angolában engedélyezett összes légi fuvarozó 2008 novembere óta szerepel a 474/2006/EK bizottsági rendelet A. mellékletében, ahová az 1131/2008/EK bizottsági rendelet ([7]) útján kerültek felvételre. 2009 júliusában a *TAAG Angola Airlines* légi fuvarozót a 619/2009/EK bizottsági rendelet ([8]) áthelyezte a 474/2006/EK rendelet B. mellékletébe. 2019 áprilisában a *TAAG Angola Airlines* légi fuvarozót az (EU) 2019/618 bizottsági végrehajtási rendelet ([9]) útján törölték a 474/2006/EK rendelet B. mellékletéből, a *Heli Malongo* légi fuvarozót pedig a 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből.

([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., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([6]) A Bizottság 787/2007/EK rendelete (2007. július 4.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK bizottsági rendelet módosításáról (HL L 175., 2007.7.5., 10. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/787/oj).

([7]) A Bizottság 1131/2008/EK rendelete (2008. november 14.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 306., 2008.11.15., 47. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1131/oj).

([8]) A Bizottság 619/2009/EK rendelete (2009. július 13.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 182., 2009.7.15., 4. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/619/oj).

([9]) 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., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/618/oj).

(13) 2025 első negyedévében az Ügynökség a 452/2014/EU rendelet alapján fokozott felügyelet alá helyezte a *TAAG Angola Airlines* légi fuvarozót, miután az Ügynökség folyamatos nyomonkövetési tevékenysége során súlyos, megoldatlan megfelelési problémákat tárt fel a műveleti, légialkalmassági, SMS- és minőségbiztosítási rendszerek területén. Ezzel összefüggésben az Ügynökség 2025. április 3-án és 4-én ellenőrzést tartott a *TAAG Angola Airlines* légi fuvarozó telephelyén, és ennek során tizenöt olyan 2. szintű ténymegállapítást tárt fel, amelyek a 452/2014/EU rendelet 1. mellékletében (TCO-rész) foglalt alkalmazandó követelményeknek való meg nem feleléssel kapcsolatos 1. szintű megállapítás kiváltó okát képezik. Az ellenőrzés során kiderült továbbá, hogy az Angolai Nemzeti Polgári Repülési Hatóság (a továbbiakban: ANAC) által végzett felügyeleti tevékenységek nem voltak teljes körűek, és nem feleltek meg a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.

(14) 2025. április 30-án az Ügynökség értesítést küldött a légi fuvarozónak, amelyben jelezte azon szándékát, hogy felfüggeszti az EASA.TCO.AGO.0001. sz. TCO-engedélyt, és azonnali kockázatcsökkentő intézkedések és korrekciós intézkedések legkésőbb 2025. május 14-ig történő meghozatalát kérte a légi fuvarozótól. A *TAAG Angola Airlines* ezt követően korrekciós intézkedési tervet nyújtott be, amelyet az Ügynökség elfogadott, és amely 2025. június 23-án a felfüggesztési eljárás megszüntetését eredményezte.

(15) Az ANAC részéről az angolai repülésbiztonsági felügyelet helyzetéről szóló egyeztetések folytatására vonatkozóan a Bizottság irányába megfogalmazott kérésre válaszul, a Bizottság 2025 júniusában felkérte az ANAC-ot, hogy adjon részletes tájékoztatást szervezeti felépítéséről, működéséről és az általa engedélyezett légi fuvarozók tekintetében végzett felügyeleti tevékenységekről, valamint az Ügynökség 2020. decemberi technikai segítségnyújtási jelentésében megfogalmazott ajánlások nyomán hozott intézkedésekről.

(16) Az ANAC nem nyújtotta be a kért információkat, de 2025 júliusában megosztotta a Bizottsággal a biztonság-felügyelet-javítási átfogó projekt (a továbbiakban: CSOEP) főtervét, amely felvázolja az ANAC szerkezetének átalakítására irányuló reformokat. A benyújtott információk azonban nem voltak elegendőek az angolai repülésbiztonsági felügyelet jelenlegi állapotának teljes körű értékeléséhez, mivel nem tartalmazták az üzembentartási engedélyek kiállításának és folyamatos érvényességének értékeléséhez szükséges dokumentációt és pontosításokat, sem pedig a CSOEP-főterv végrehajtásáig fennálló ideiglenes felügyeleti intézkedéseket. Következésképpen a Bizottság 2025 augusztusában újabb kérelmet nyújtott be dokumentációra vonatkozóan.

(17) Az ANAC által a Bizottságnak 2025 októberében továbbított válaszlevél ismét nem tartalmazta a Bizottság 2025. júniusi és augusztusi levelében kért információkat. Következésképpen a Bizottság 2025. november 7-én újabb levelet küldött, amelyben sürgette az ANAC-ot, hogy az uniós Repülésbiztonsági Bizottság soron következő ülése előtt nyújtsa be a korábban kért információk egy részét, majd 2026. január 15-ig küldje el a fennmaradó adatokat. Emellett a Bizottság meghívta az ANAC-ot egy 2026 februárjára tervezett szakmai egyeztetésre, hogy megvitassák az ANAC által a CSOEP keretében hozott intézkedéseket, és szükség esetén újraértékeljék az Európai Bizottság által az (EU) 2019/618 végrehajtási rendeletben elfogadott határozatot, hogy töröljék a *TAAG Angola Airlines*-t és a *Heli Malongó*-t a működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók uniós listájáról.

(18) A Bizottság legutóbbi kérésére válaszul az ANAC 2025. november 13-i levelében benyújtott bizonyos, korábban kért általános információkat, többek között a szervezeti felépítésére és működésére, valamint az általa engedélyezett légi fuvarozókra vonatkozó adatokat. Bár az ANAC szerint stratégiája kettős megközelítésen alapul, amely ötvözi a jelenlegi rendszer szerinti éber nyomon követést és a hosszú távú korszerűsítési erőfeszítéseket, a benyújtott információk ebben a szakaszban nem nyújtanak elegendő garanciát arra vonatkozóan, hogy az ANAC tevékenységei jelenleg megfelelnek a nemzetközi biztonsági előírásoknak, különösen a tanúsítványok kiállítása és folyamatos érvényessége, valamint a kapcsolódó folyamatos felügyeleti tevékenységek tekintetében. Ezek a kérdések felkerülnek a 2026 februárjára tervezett szakmai egyeztetés napirendjére, amelyen az ANAC megerősítette részvételét.

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

(20) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint elsőbbséget adva az Angolában engedélyezett légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseknek – továbbra is ellenőrizniük kell, hogy az említett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.

(21) A 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően szükség esetén a Bizottságnak további intézkedéseket kell hoznia, amennyiben releváns biztonsági adatok arra világítanak rá, hogy a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak való meg nem felelés miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn.

Örményország légi fuvarozói

(22) Az Örményországban engedélyezett valamennyi légi fuvarozó 2020 júniusa óta szerepel a 474/2006/EK rendelet A. mellékletében, ahová az (EU) 2020/736 bizottsági végrehajtási rendelet ([10]) útján került felvételre.

(23) Az uniós Repülésbiztonsági Bizottság 2025. májusi tanácskozásait követően a Bizottság, az Ügynökség és a tagállamok szakértői 2025. szeptember 1. és 5. között uniós helyszíni értékelő látogatást tettek Örményországban az Örményországi Polgári Repülési Hatóságnál (a továbbiakban: CAC). Az uniós helyszíni értékelő látogatás keretében értékelték az Örményországban engedélyezett légi fuvarozók közül kiválasztott két légitársaságot, nevezetesen az *Armenia Airways*-t és a *Shirak Avia*-t.

(24) Az uniós helyszíni értékelő látogatás a CAC-ra összpontosított, tekintettel szerepére és felelősségére az Örményországban engedélyezett légi fuvarozók repülésbiztonsági felügyeletével kapcsolatos feladatok terén.

(25) Az értékelés során megerősítést nyert, hogy hogy a CAC egyértelmű lépéseket tett annak érdekében, hogy a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásokkal összhangban hatékony repülésbiztonsági felügyeleti rendszert hozzon létre. A CAC folyamatosan kezdeményezéseket tesz a helyzet javítására, és késznek mutatkozott arra, hogy orvosolja a feltárt hiányosságokat.

(26) Örményország jelentős előrelépést ért el az ICAO-mellékletekkel és az uniós repülésbiztonsági szabályok kulcsfontosságú elemeivel összhangban álló, átfogó másodlagos légiközlekedési jogi keret kidolgozása terén valamennyi alapvető területen. Ezen előrehaladás fenntartásához folyamatos erőfeszítésekre van szükség az ICAO és az EU által bevezetett legutóbbi módosítások következetes betartásának és időben történő végrehajtásának biztosítása érdekében. Különösen az eltérések rendszeres bejelentése és közzététele területén mutatkozik még tennivaló. Emellett Örményországban hiányoznak a helikopterek üzemben tartására vonatkozó nemzeti repülési és szolgálati időkorlátok és pihenőidő-előírások. E folyamatok megerősítése biztosíthatja a legújabb vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak való teljes körű megfelelést.

(27) A CAC létrehozta a repülésbiztonsági felügyelethez szükséges, motivált személyzettel megtámogatott kulcsfontosságú szervezeti funkciókat. A jóváhagyott szervezeti felépítés és a tényleges jelentési útvonalak közötti összhang biztosítása érdekében ugyanakkor további kiigazításokra van szükség. Ezenkívül tisztázni kell a parancsnoki láncot olyan helyzetekre vonatkozóan, amikor sem az elnök, sem az alelnök nincs jelen. Bár az állami szabályozás alapján a miniszter ideiglenes vezetőt jelölhet ki, e felhatalmazás szükség esetén történő megszerzése késleltetheti a végrehajtással kapcsolatos sürgős döntések meghozatalát, például annak tisztázását, hogy ki jogosult a jelentős biztonsági hiányosságokkal rendelkező légi járműre vonatkozó felszállási tilalom kibocsátására.

(28) A CAC végrehajtotta a járatüzemeltetéssel kapcsolatos tanúsítási és felügyeleti tevékenységeket, és bevezette a kockázatalapú felügyelet elemeit. A CAC közelmúltbeli felügyeleti tevékenységeinek értékelése azt mutatja, hogy a jelenlegi folyamatok nem mindig elegendőek a légi fuvarozók megfelelésének ellenőrzéséhez. Például az elektronikus pilótatáskák funkcionális értékelése a hardverre, a szoftverre, a megfelelésigazolási tervre és a szükséges vizsgálatokra vonatkozó alapvető információk nélkül került jóváhagyásra. Bár az alkalmazott ellenőrzőlistákat hivatalosan kitöltötték, a vizsgálat feltárta, hogy a kulcsfontosságú követelményeket a gyakorlatban nem értékelték. Ez azt jelzi, hogy a felügyeleti eszközök használata még nem biztosítja az üzemeltetési biztonság szisztematikus és megbízható értékelését. A helikopter-üzembentartók tanúsítása a repülőgépekre vonatkozó repülési és szolgálati időkorlátokat tartalmazó ellenőrzőlisták alapján történt.

(29) A járatüzemeltetés területén még mindig jelentős előrelépésre van szükség. Következetes felügyeleti gyakorlatok és átfogó rendelkezések hiányában az engedélyek és jóváhagyások megadása továbbra oly módon történik, amelyben nem biztosított, hogy a légi fuvarozók azt megelőzően igazolták volna a vonatkozó biztonsági előírásoknak való megfelelésüket. A korlátozott végrehajtási hatáskörökkel, a halasztott vagy visszavont felügyeleti tevékenységekkel és az üzemeltetési dokumentációhoz való elégtelen hozzáféréssel együtt ezek a hiányosságok jelentősen csökkentik a CAC azon képességét, hogy biztosítsa a légi fuvarozók folyamatos és hatékony biztonsági ellenőrzését.

(30) A légialkalmasság területén a CAC megbízható műszaki felügyeleti képességekről és proaktív megközelítésről tett tanúbizonyságot. Pozitív fejlemény, hogy a CAC kockázatalapú felügyeleti módszert dolgozott ki, de tovább kell erősíteni a belső eljárásokat és a megfelelés nyomon követését annak biztosítása érdekében, hogy valamennyi engedély és tanúsítvány a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásokkal teljes összhangban kerüljön kiadásra.

([10]) 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., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/736/oj).

(31) Az uniós értékelő csoport 2025. szeptember 3-án helyszíni szemlét tartott az *Armenia Airways*-nél.

(32) Az *Armenia Airways* létrehozta repülésbiztonsági menedzsmentrendszerének és megfelelés-ellenőrzési rendszerének alapvető elemeit. Mindkét rendszer azonban továbbra is nagyrészt eljárási jellegű. A repülésbiztonság-irányítási kézikönyv általános jellegű, és nem igazodik teljes mértékben a légi fuvarozó tevékenységeihez, továbbá következetlenségek vannak a biztonsági és minőségi elvek között. A megfelelés-ellenőrzés nem épül be teljes mértékben a napi működésbe.

(33) Javítani kell a repülőszemélyzet képzésének felügyeletét és az üzemeltetési dokumentációt. A vonatkozó rendszerek és eljárások megléte ellenére a képzés érvényességének nyomon követésére használt elektronikus platform helytelen adatokat tartalmazott, és a mintavétel során kiderült, hogy a légi fuvarozók átképzésének egyes elemeit nem hajtották végre teljes mértékben. Emellett az üzembentartási kézikönyv és a minimális felszerelésjegyzék további kiigazításokat igényel. A légi jármű dokumentációját nem mindig az eljárásoknak megfelelően töltötték ki, például a műszaki naplókból hiányzott a parancsnok aláírása és az üzemanyag-bejegyzések, a térképek elavultak voltak, és az utasférőhely-kihasználtsági lapokon helytelen standard utastömeget használtak.

(34) Ezzel szemben az *Armenia Airways* karbantartási és folyamatos légialkalmassági intézkedéseit kielégítőnek értékelték, és nem tártak fel jelentős problémákat.

(35) Az uniós értékelő csoport 2025. szeptember 3-án helyszíni szemlét tartott a *Shirak Avia*-nál.

(36) A *Shirak Avia* létrehozta repülésbiztonsági menedzsmentrendszerének és megfelelés-ellenőrzési rendszerének fő elemeit. Ezek azonban még mindig nagyrészt eljárási jellegűek, és nem épülnek be kellőképpen az operatív gyakorlatba. A repülésbiztonság-irányítási kézikönyv általános jellegű, és a változásmenedzsment nem biztosítja a biztonsági kockázatok szisztematikus csökkentését. A megfelelés-ellenőrzési kézikönyvben szereplő szabályozási hivatkozások nem pontosak.

(37) Emellett hiányosságokra derült fény az üzemeltetési dokumentációban és az operatív ellenőrzésben. Az üzembentartási kézikönyv és a minimális felszerelésjegyzék elavult és nem specifikus tartalmat tartalmaz, valamint a dokumentumok ellenőrzése nem hatékony, ami ugyanazon minimális felszerelésjegyzék több verziójához vezetett. A műveleti tervezési és üzemanyag-kezelési eljárásokat nem alkalmazták következetesen, például a vészhelyzeti üzemanyag-számítások helytelenek voltak, és az operatív repülési terveket nem frissítették megfelelően.

(38) A *Shirak Avia* karbantartási és folyamatos légialkalmassági intézkedéseit kielégítőnek találták, és nem tártak fel jelentős hiányosságokat.

(39) Az uniós helyszíni értékelő látogatás során tett észrevételekre válaszul a CAC 2025. október 27-én korrekciós intézkedési terveket és bizonyítékokat nyújtott be a Bizottságnak bizonyos intézkedések végrehajtásáról. A korrekciós intézkedési tervek a jogszabályokra és a szervezetre, a nemzeti légiközlekedés-biztonsági programra, a személyzet engedélyezésére, a légialkalmasságra és a járatüzemeltetésre terjedtek ki.

(40) Bár a korrekciós intézkedési tervek rendelkeznek a nyomon követésről és a feltárt hiányosságok kezelésére vonatkozó kötelezettségvállalásról, megállapítást nyert, hogy a legtöbb esetben a feltárt problémák kiváltó okainak elemzését vagy nem végezték el, vagy nem végezték el megfelelően. Egyes esetekben a kiváltó okok elemzése pusztán leíró jellegű volt, és nem azonosították a feltárt hiányosságok rendszerszintű okait. Következésképpen nem állítható teljes bizonyossággal, hogy az összes mögöttes ok feltárásra került, vagy hogy a javasolt korrekciós intézkedések hatékonyan megakadályozzák az újbóli előfordulást. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a meghozott korrekciós intézkedések fenntarthatóságának és hatékonyságának biztosítása érdekében tovább kell finomítani és ellenőrizni kell a CAC kiváltó okok elemzésére szolgáló módszertanát.

(41) A CAC meghallgatás iránti kérelmét követően a Bizottság 2025. október 22-én kelt levelében tájékoztatta az örmény hatóságot, hogy Örményország ügyét felveszik az uniós Repülésbiztonsági Bizottság 2025. november 19–20-ra tervezett ülésének napirendjére, ahol a CAC-nak lehetősége lesz arra, hogy ismertesse a 2111/2005/EK rendelettel kapcsolatos álláspontját.

(42) 2025. november 19-én az uniós Repülésbiztonsági Bizottság meghallgatta a CAC-t. A meghallgatás során az örmény küldöttség áttekintést adott a 2020 óta végrehajtott reformokról, és kiemelte a repülésbiztonsági felügyelet megerősítése érdekében hozott intézkedéseit, beleértve a szervezeti kiigazításokat, a munkaerő-felvételi erőfeszítéseket és a belső eljárások bevezetését. A CAC arról számolt be, hogy az uniós helyszíni értékelő látogatás során feltárt 58 hiányosságból 31-et lezárt, a fennmaradó hiányosságokat pedig eljárási jellegűnek ítélte.

(43) A Bizottság és az uniós Repülésbiztonsági Bizottság tudomásul vette az ismertetett erőfeszítéseket, a CAC által szolgáltatott információk azonban nem támasztották alá teljes mértékben a bemutatott következtetéseket. A 2025. október 27-én benyújtott korrekciós intézkedési tervek nem bizonyították, hogy az azonosított problémák kiváltó okait megfelelően elemezték vagy kezelték volna. Emellett a Bizottság és az uniós Repülésbiztonsági Bizottság nem tudta jóváhagyni a CAC által említett 31 feltár hiányosság lezárását, mivel azok lezárása a CAC saját értelmezésén, nem pedig a hatékony megoldást igazoló bizonyítékokon alapult. A meghallgatás során feltett kérdésre a CAC elismerte, hogy több feltárt hiányosság státuszát esetleg újra kell értékelni, amint beérkeznek a Bizottság korrekciós intézkedési tervekkel kapcsolatos észrevételei.

(44) A Bizottság és az uniós Repülésbiztonsági Bizottság azt is megjegyezte, hogy a CAC számos esetben alábecsülni látszott az uniós helyszíni értékelő látogatás során feltárt számos hiányosság jelentőségét. Ezek közé tartoztak az ellenőrök képesítésében és engedélyezésében mutatkozó hiányosságok, például a hiányos képzés és a kompetenciák pontatlan feltérképezése, valamint a megállapítások nem megfelelő kezelése, beleértve a korrekciós intézkedések vagy a kiváltó okok elemzése nélkül lezárt megállapításokat is. Emellett kisebb problémaként merültek fel azok a hiányosságok, amelyek arra utalnak, hogy a felügyeleti tevékenységek még nem működnek koherens rendszerként, mint például a nem megfelelő ellenőrzőlisták és az ellenőrizetlen párhuzamos felügyeleti tervek használata. Ezek a problémák arra utalnak, hogy a legfontosabb rendszerszintű hiányosságokat – különösen a járatüzemeltetés terén – nem kezelték következetesen.

(45) A CAC hangot adott azon véleményének, hogy az örmény légi fuvarozókat törölni kell a 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből, és javasolta, hogy a korlátozások feloldását ideiglenes nyomon követés kísérje. Az összes rendelkezésre álló bizonyíték – többek között az uniós helyszíni értékelés, a CAC által az uniós helyszíni értékelő látogatás óta benyújtott dokumentumok, valamint a CAC meghallgatása – alapján azonban a Bizottság és az uniós Repülésbiztonsági Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a korrekciós intézkedések továbbra is hiányosak, és hogy a kiváltó okok elemzése továbbra sem megbízható. Bár történt előrelépés, megállapítást nyert, hogy a CAC-nak még nem sikerült hatékonyan kezelnie az összes olyan biztonsági hiányosságot, amely az (EU) 2020/736 végrehajtási rendelettel bevezetett működési tilalomhoz vezetett.

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

(47) 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.

Kirgizisztán légi fuvarozói

(48) Kirgizisztánban engedélyezett légi fuvarozók 2006 októbere óta szerepelnek a 474/2006/EK bizottsági rendelet A. mellékletében, ahová az 1543/2006/EK bizottsági rendelet ([11]) útján kerültek felvételre.

(49) A folyamatban lévő eszmecserék keretében a Bizottság és a Kirgiz Köztársaság Minisztertanácsához tartozó Állami Polgári Légi Közlekedési Hatóság (a továbbiakban: SCAA) között 2023 óta megújított kapcsolatok eredményeként a Bizottság a 2111/2005/EK rendelettel összhangban technikai segítségnyújtási kezdeményezést indított, amelyet az Ügynökség hajtott végre. Ezen kezdeményezés célja az volt, hogy támogassa az SCAA felügyeleti kapacitásának növelésére irányuló erőfeszítéseit.

(50) 2025. október 7-én és 8-án Kirgizisztán általános biztonsági helyzetére – többek között az SCAA repülésbiztonsági felügyeleti kapacitására és képességeire – irányuló folyamatos bizottsági nyomonkövetési tevékenység részeként szakmai egyeztetésre került sor a Bizottság, az Ügynökség, a tagállamok és az SCAA részvételével.

([11]) A Bizottság 1543/2006/EK rendelete (2006. október 12.) a 910/2006/EK rendelet által módosított, a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak 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., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(51) Ezen az egyeztetésen az SCAA ismertette a Kirgizisztán polgári légiközlekedési rendszerének megerősítése terén 2025 májusa és októbere között elért figyelemre méltó eredményeket, különösen a jogszabályi keret, az intézményi kapacitás és a felügyeleti tevékenységek tekintetében. A Bizottság tudomásul vette, hogy a parlament elfogadta és várhatóan kihirdeti a kirgizisztáni új légi közlekedési törvényt, és hogy számos, az ICAO 1., 6., 7. és 8. mellékletét átültető nemzeti légi közlekedési szabályt hagytak jóvá, további tervezetekkel együtt, beleértve a 19. melléklet átültetését is, amely egyeztetés alatt áll. Ezenkívül az SCAA arról számolt be, hogy a járatüzemeltetés, a személyzet engedélyezése és a légialkalmasság területén megkétszereződött a személyzet létszáma, valamint külön minőség- és biztonságirányításra szakosodott csoportokat hoztak létre. Átfogó képzési programot hajtottak végre, amely oktatóképzési tevékenységeket is magában foglal, emellett jelentősen javultak a munkakörülmények és az informatikai infrastruktúra.

(52) Az SCAA beszámolt arról, hogy az új szabályozási keret hatálybalépését megelőzően újraengedélyezési gyakorlatot folytatott több légi fuvarozóval annak érdekében, hogy felkészítse őket a jövőbeli új engedélyezési követelményekre. Négy légi fuvarozó vett részt a gyakorlatban, amelyet az újonnan kidolgozott ellenőrzőlisták és eljárások alkalmazásával hajtottak végre. A gyakorlat valamennyi fél számára előkészítő és képzési tevékenységként szolgált, és célja az volt, hogy megismertesse mind a légi fuvarozókat, mind az SCAA ellenőreit az új rendelkezésekkel, és még azok hivatalos hatálybalépése előtt azonosítsa az esetleges hiányosságokat.

(53) Az SCAA ismertette továbbá a kockázatalapú felügyelet végrehajtására vonatkozó terveit, amelyek adatelemzésen és a légi fuvarozókra vonatkozó teljesítménymutatókon alapulnak, valamint tájékoztatást adott a biztonsági aggályok és a meg nem felelés kezelésére szolgáló egyértelmű végrehajtási keret létrehozásáról.

(54) A kétnapos szakmai egyeztetésen a Bizottság elismerte a Kirgizisztán által a repülésbiztonsági felügyelet megerősítése terén 2025-ben elért eredményeket. Jelentős javulás volt megfigyelhető a jogszabályok és a szabályozási keret fejlesztése, az intézményi kapacitás növelése és a következetes végrehajtást támogató belső eljárások kialakítása terén. Ezek az eredmények tükrözik az SCAA és vezetőinek határozott elkötelezettségét a biztonsági reformprogram előmozdítása, valamint a nemzeti légiközlekedési rendszernek a nemzetközi biztonsági előírásokkal való összehangolása iránt. A Bizottság elismerését fejezte ki az SCAA főigazgatója által tanúsított proaktív és konstruktív megközelítésért. A főigazgató stratégiai vezetése – külső szakértők hatékony bevonása mellett – fontos szerepet játszott e reformok előmozdításában és az előrehaladás fenntartásában egy kihívásokkal teli környezetben.

(55) Mindazonáltal a Bizottság megjegyezte, hogy az új szabályozási keret végrehajtása még korai szakaszában tart, mivel az elsődleges és másodlagos jogszabályok az ülés időpontjában még nem léptek hatályba. Következésképpen a légi fuvarozóknak az új szabályok szerinti teljes körű újbóli engedélyezése még nem jöhet szóba. Az SCAA-t tájékoztatták arról, hogy majd csak akkor lehet fontolóra venni az uniós helyszíni értékelő látogatást Kirgizisztánban, ha az új jogszabály teljes mértékben alkalmazandóvá válik, és valamennyi légi fuvarozó újraengedélyezése befejeződött.

(56) Az SCAA 2025. november 7-én levelet küldött a Bizottságnak, amelyben naprakész tájékoztatást nyújtott a 2025. október 7–8-i szakmai egyeztetés óta elért eredményekről, az alátámasztó bizonyítékokkal együtt. A benyújtott információk a jog, a légi üzemeltetés, a légialkalmasság, a személyzet engedélyezése és a repülésbiztonság-menedzsment területén bekövetkezett fejleményekre vonatkoztak. Számos dokumentumot végleges tervezetként nyújtottak be, amelyek a jóváhagyás végső szakaszában tartanak. Az SCAA továbbá arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a Kirgiz Köztársaság Minisztertanácsa 2025. november 11-én elfogadta a 975-t. sz. rendeletet, amely engedélyezte a módosított légi közlekedési törvény korai alkalmazhatóságát, és lehetővé tette az SCAA számára, hogy 2025. december 1-jétől megkezdje a nemzeti légi fuvarozók újbóli engedélyezését.

(57) A szalmai egyeztetésen folytatott megbeszélések és az SCAA 2025. november 7-i levelében megerősített kötelezettségvállalások alapján a Bizottság úgy véli, hogy 2026 márciusára fontolóra lehetne venni egy kirgizisztáni uniós helyszíni értékelő látogatást. Egy ilyen látogatás megszervezéséhez bizonyos biztonsági követelmények teljesítésére lenne szükség, beleértve az SCAA-n belüli megfelelő személyzetet, a felügyeleti kapacitásukkal arányos, elegendő számú légi fuvarozót, valamint a módosított légi közlekedési törvény szerinti új engedélyezési követelmények hatékony végrehajtását. Megállapodás született arról, hogy 2026 februárjában felülvizsgálják, hogy Kirgizisztán készen áll-e ilyen látogatás fogadására.

(58) A Bizottság továbbra is szorosan figyelemmel kíséri a fejleményeket, különös tekintettel a légi fuvarozók újbóli engedélyezési folyamatára. Az SCAA repülésbiztonsági felügyeleti rendszerének megerősítésére irányuló folyamatos erőfeszítéseinek elismerése mellett, a jelenleg rendelkezésre álló információk még nem szolgáltatnak elegendő ellenőrzött bizonyítékot annak megerősítésére, hogy az SCAA hatékonyan orvosolta az 1543/2006/EK rendelettel bevezetett működési tilalomhoz vezető valamennyi biztonsági hiányosságot.

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

(60) A tagállamoknak – a 965/2012/EU rendelet szerint elsőbbséget adva a Kirgizisztánban engedélyezett légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseknek – továbbra is ellenőrizniük kell, hogy az említett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.

(61) Ezért a 474/2006/EK rendeletet ennek megfelelően módosítani kell.

(62) 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 alkalmazására közvetlenül az elfogadását követően sor kerüljön.

(63) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az 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, 2025. december 8-án.

a Bizottság részéről,
az elnök nevében,
Apostolos TZITZIKOSTAS
a Bizottság tagja

I. MELLÉKLET

„A. MELLÉKLET

AZON LÉGI FUVAROZÓK LISTÁJA, 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, amennyiben eltér)	Az üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	Hárombetűs ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Irán
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irak
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
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	Ismeretlen	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Ismeretlen	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Ismeretlen	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Ismeretlen	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**
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Örményország
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Örményország
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Örményország

[1] Az e 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.

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, amennyiben eltér)	Az üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	Hárombetűs ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Örményország
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Örményország
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Örményország
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Örményország
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Örményország
SKYBALL	AM AOC 073	Nincs adat	Örményország
A szabályozási felügyeletért a Kongói Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Kongói Köztársaság**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Kongói Köztársaság
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Kongói Köztársaság
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongói Köztársaság
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Kongói Köztársaság
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Ismeretlen	Kongói Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kongói Demokratikus Köztársaságban (KDK) felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, amennyiben eltér)	Az üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	Hárombetűs ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
A szabályozási felügyeletért Dzsibutiban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőt:			**Dzsibuti**
DAALLO AIRLINES	Ismeretlen	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	Ismeretlen	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**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirgizisztán
AEROSTAN	08	BSC	Kirgizisztán

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, amennyiben eltér)	Az üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	Hárombetűs ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kirgizisztán
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kirgizisztán
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizisztán
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kirgizisztán
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgizisztán
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Ismeretlen	Kirgizisztán
HELI SKY	47	HAC	Kirgizisztán
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgizisztán
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kirgizisztán
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kirgizisztán
SKY JET	60	SJL	Kirgizisztán
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizisztán
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kirgizisztán
TEZ JET	46	TEZ	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	Ismeretlen	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**

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, amennyiben eltér)	Az üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	Hárombetűs ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Ismeretlen	Nepál
ALTITUDE AIR	085/2016	Ismeretlen	Nepál
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepál
FISHTAIL AIR	017/2001	Ismeretlen	Nepál
SUMMIT AIR	064/2010	Ismeretlen	Nepál
HELI EVEREST	086/2016	Ismeretlen	Nepál
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepál
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Ismeretlen	Nepál
MAKALU AIR	057A/2009	Ismeretlen	Nepál
MANANG AIR PVT	082/2014	Ismeretlen	Nepál
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Ismeretlen	Nepál
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Ismeretlen	Nepál
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepál
SAURYA AIRLINES	083/2014	Ismeretlen	Nepál
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepál
SIMRIK AIR	034/2000	Ismeretlen	Nepál
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepál
SITA AIR	033/2000	Ismeretlen	Nepál
TARA AIR	053/2009	Ismeretlen	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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, amennyiben eltér)	Az üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	Hárombetűs ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
JOINT-STOCK COMPANY „IRAERO" AIRLINES	480	IAE	Oroszország
JOINT-STOCK COMPANY „URAL AIRLINES"	18	SVR	Oroszország
JOINT-STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Oroszország
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Oroszország
JS AVIATION COMPANY „RUSLINE"	225	RLU	Oroszország
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Oroszország
LLC „NORD WIND"	516	NWS	Oroszország
LLC „AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Oroszország
LTD. I FLY	533	RSY	Oroszország
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Oroszország
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Oroszország
ROSSIYA AIRLINES, JOINT-STOCK COMPANY	2	SDM	Oroszország
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Oroszország
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Oroszország
A szabályozási felügyeletért São Tomé és Príncipében felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**São Tomé és Príncipe**
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

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, amennyiben eltér)	Az üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	Hárombetűs ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
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
A szabályozási felügyeletért Suriname-ban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Suriname**
BLUE WING AIRLINES N.V.	SR/BWA-02/2010	BWI	Suriname
FLY ALL WAYS N.V.	SR/FAW-06-2015	EDR	Suriname
GUM AIR N.V.	SR/GUM-03-2010	GUM	Suriname
SAMAVCO N.V. (VORTEX AIR SERVICES)	SR/VORTEX-9-2019	Ismeretlen	Suriname
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	Ismeretlen	Suriname
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Suriname
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	Ismeretlen	Suriname
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	Ismeretlen	Suriname
A szabályozási felügyeletért Tanzániában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Tanzánia**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	Ismeretlen	Tanzánia
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	Ismeretlen	Tanzánia
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Tanzánia
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	Ismeretlen	Tanzánia
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	Ismeretlen	Tanzánia
AS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	Ismeretlen	Tanzánia
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Tanzánia
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Tanzánia
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	Ismeretlen	Tanzánia

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, amennyiben eltér)	Az üzembentartási engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	Hárombetűs ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tanzánia
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Tanzánia
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	Ismeretlen	Tanzánia
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	Ismeretlen	Tanzánia
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	Ismeretlen	Tanzánia
JAMBO AVIATION LTD.	TCAA/AOC/070	Ismeretlen	Tanzánia
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	Ismeretlen	Tanzánia
LEVEL UP AVIATION LTD.	TCAA/AOC/076	Ismeretlen	Tanzánia
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	Ismeretlen	Tanzánia
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	Ismeretlen	Tanzánia
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	Ismeretlen	Tanzánia
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	Ismeretlen	Tanzánia
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	Ismeretlen	Tanzánia
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Tanzánia
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	REG	Tanzánia
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	Ismeretlen	Tanzánia
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	Ismeretlen	Tanzánia
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	Ismeretlen	Tanzánia
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	Ismeretlen	Tanzánia
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	Ismeretlen	Tanzánia
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	Ismeretlen	Tanzánia
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	Ismeretlen	Tanzánia
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	Ismeretlen	Tanzánia
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	Ismeretlen	Tanzánia
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	Ismeretlen	Tanzánia”

II. MELLÉKLET

„B. MELLÉKLET

AZON LÉGI FUVAROZÓK LISTÁJA, AMELYEK MŰKÖDÉSI KORLÁTOZÁS ALÁ TARTOZNAK AZ UNIÓBAN ([1])

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzembentartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, amennyiben eltér)	Az üzembentartási engedély (AOC) száma	ICAO hárombetűs azonosító kódja	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	IR.AOC.100	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	Koreai Népi Demokratikus Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 2 TU- 204 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: P-632, P-633	Koreai Népi Demokratikus Köztársaság”

([1]) Az e 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.