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

(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: 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 rendelettel 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, Örményország, Kongó (Brazzaville), a Kongói Demokratikus Köztársaság, a Dominikai Köztársaság, Egyenlítői-Guinea, Kazahsztán, Kirgizisztán, Líbia, Nepál és Sierra Leone illetékes hatóságaival és légi fuvarozóival folyamatban lévő közös konzultációkról. A Bizottság emellett tájékoztatta az uniós Repülésbiztonsági Bizottságot Angola, Fehéroroszország, Indonézia, Nigéria és Oroszország repülésbiztonsági helyzetéről.

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

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

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

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

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

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

(8) Az Ügynökség tájékoztatta továbbá a Bizottságot és az uniós Repülésbiztonsági Bizottságot a 474/2006/EK rendelet szerinti tilalom alá tartozó harmadik országokban végrehajtott technikai segítségnyújtási projektekről. Az Ügynökség tájékoztatást adott a harmadik országok polgári repülési hatóságai igazgatási és műszaki képességének javítását célzó és a hatályos nemzetközi polgári repülési biztonsági előírások be nem tartásának kiküszöbölésére irányuló további technikai segítségnyújtási és együttműködési tervekről, illetve az ilyen irányú kérelmekről. A tagállamok felkérést kaptak arra, hogy ezekre a kérelmekre a Bizottsággal és az Ügynökséggel egyeztetve kétoldalú kapcsolatfelvétel keretében reagáljanak. E tekintetben a Bizottság ismételten jelezte annak fontosságát, hogy a nemzetközi légiközlekedési közösség – elsősorban a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (a továbbiakban: 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 légiközlekedési hatóságok által végzett specifikus ellenőrzések és vizsgálatok eredményei alapján több tagállam végrehajtási intézkedéseket hozott, 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 megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn. Ezzel összefüggésben Bulgária a Bulgáriában engedélyezett légi fuvarozók tekintetében meghozott intézkedésekről tájékoztatta a Bizottságot és az uniós Repülésbiztonsági Bizottságot.

Örményország légi fuvarozói

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

(13) A Bizottság 2019 októberében tájékoztatta az örmény polgári repülési bizottságot (a továbbiakban: CAC) a CAC által engedélyezett légi fuvarozókkal kapcsolatos egyes biztonsági aggályokról.

(14) Miután a CAC 2019 novemberében megjelent az uniós Repülésbiztonsági Bizottság előtt, a Bizottság és a tagállamok szakértői (a továbbiakban: az értékelő csoport) 2020. február 3. és 7. között uniós helyszíni értékelő látogatást tettek Örményországban a CAC irodáiban, valamint két Örményországban engedélyezett légi fuvarozó, az *Aircompany Armenia* és az *Armenia Airways* irodáiban.

(15) Az értékelő látogatásról készült jelentésből egyértelműen kiderül, hogy a CAC rendszerszintű hiányossággal rendelkezik a személyzeti irányítás terén, amit a munkaerőigény meghatározására szolgáló eljárások hiánya, a személyzet képzési követelményeinek meghatározására szolgáló eljárások és módszertan hiánya, illetve ezen eljárások elégtelen végrehajtása, továbbá számos, a CAC által betöltött és kiszervezett feladatkör tekintetében a dokumentált munkaköri leírások hiánya is bizonyít.

(16) Az értékelő látogatásról szóló jelentés megállapítja, hogy – különösen a személyzet képzését illetően – súlyos hiányosságok mutatkoznak az Örményországban engedélyezett légi fuvarozók tanúsítási eljárásának és felügyeletének megfelelő elvégzéséhez szükséges hatékony CAC-kapacitás tekintetében.

([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.).

(17) Továbbá az értékelő látogatásról készült jelentésből egyértelműen kiderül, hogy a CAC nem rendelkezik a jogi, szabályozási és technikai követelmények hatékony szervezeti struktúrába és üzleti folyamatokba való átültetésének és igazgatásának felügyeletéhez szükséges minőségirányítási funkcióval.

(18) A CAC járatüzemeltetési osztályával kapcsolatban az értékelő látogatásról szóló jelentés megállapítja, hogy nem alkalmaznak olyan strukturált dokumentumkezelési rendszert, amely biztosítaná a tanúsítványok nyomonkövethetőségét; ennek következtében a CAC nem tudta rendelkezésre bocsátani az általa tanúsított légi fuvarozók első üzembentartási engedélyével (a továbbiakban: AOC) kapcsolatos tanúsítás részeként végzett tevékenységekről szóló szükséges igazolásokat.

(19) A CAC légialkalmassági osztályával kapcsolatban az értékelő látogatásról szóló jelentés megállapítja, hogy létezik egy felügyeleti terv a légi fuvarozók légialkalmasság-irányító szervezeteinek és az általa tanúsított jóváhagyott karbantartó szervezeteknek a felügyeletére.

(20) Az értékelő látogatásról szóló jelentés azt is megállapítja, hogy a felügyelet nem hatékony, mivel a légi fuvarozóknál tett látogatás számos olyan problémát fedezett fel a vállalkozásokkal kapcsolatban, amelyeket a CAC-nak felügyeleti kötelezettségei részeként már fel kellett volna tárnia.

(21) Az uniós helyszíni értékelő látogatás eredményei alapján a Bizottság az uniós Repülésbiztonsági Bizottság előtti meghallgatásra hívta meg a CAC-ot 2020. május 12-ére. Ezen az alkalmon az uniós Repülésbiztonsági Bizottság meghallgatta az *Aircompany Armenia*, az *Atlantis Armenian Airlines*, az *Atlantis European Airways*, az *Armenia Airways*, az *Armenian Helicopters* és a *Skyball* légi fuvarozókat is.

(22) A meghallgatáson a CAC tájékoztatta az uniós Repülésbiztonsági Bizottságot azokról a biztonságjavító intézkedésekről, amelyeket azóta vezetett be, hogy 2019 novemberében megjelent az uniós Repülésbiztonsági Bizottság előtt, és hangsúlyozta, hogy elkötelezett ezen intézkedések és újabb erőfeszítések megtétele mellett az örményországi repülésbiztonsági felügyelet további javítása érdekében. Külön említésre került az a támogatás, amelyet ezzel összefüggésben az örmény kormány nyújtott a CAC-nak. A meghallgatás során hangsúlyt kaptak továbbá a technikai segítségnyújtást, valamint a más államokkal és nemzetközi szervezetekkel való együttműködést lehetővé tévő jelentős erőfeszítések.

(23) Az értékelő látogatásról készült jelentésben foglalt észrevételekre reagálva a CAC részletesen ismertette a szervezeti felépítésével kapcsolatos azon intézkedéseket, amelyeket az uniós helyszíni értékelő látogatást követően hoztak. Külön megemlítette a személyzeti irányítás optimalizálásával, a CAC járatüzemeltetési osztálya jobb működésével, az AOC-tanúsítási folyamat javításával, valamint a CAC-ellenőrök képzésével kapcsolatos intézkedéseket. Ezenkívül a CAC részletesen beszámolt egy integrált irányítási kézikönyv és egy belső elektronikus dokumentumkezelési rendszer kidolgozása érdekében tett lépésekről.

(24) Külön felhívta az uniós Repülésbiztonsági Bizottság figyelmét az azon kezdeményezésre irányuló erőfeszítésekre, mely szerint a Bizottsággal és az EU-tagállamokkal együttműködésben le kellene folytatni az Örményországban engedélyezett valamennyi légi fuvarozó újbóli engedélyeztetését, kiegészítve ezt a személyzet megfelelő munkahelyi képzésének támogatásával.

(25) A CAC hangsúlyozta továbbá a nemzetközi repülésbiztonsági előírásoknak már nem megfelelő örmény légi fuvarozók üzembentartási engedélyének visszavonására tett lépések eredményeit.

(26) A Bizottság és az uniós Repülésbiztonsági Bizottság megállapítja, hogy a jelenlegi helyzet a hosszú időn át tartó hatékonysághiány és elhanyagolás következtében állt elő. A Bizottság és az uniós Repülésbiztonsági Bizottság elismeri a megtett erőfeszítéseket, és azok folytatására bátorítja a CAC-t. Rámutatnak az örmény kormány e tekintetben tett kötelezettségvállalásának fontosságára, és a maguk részéről is kifejezték elkötelezettségüket a CAC erőfeszítéseinek támogatása és a vele való együttműködés iránt. A Bizottság és az uniós Repülésbiztonsági Bizottság pozitívan értékeli a CAC elnökének személyes képességét és elkötelezettségét az említett erőfeszítések folytatása iránt.

(27) Mindazonáltal az összes rendelkezésre álló bizonyíték – többek között az Unió helyszíni értékelő látogatása – alapján azt a következtetést kell levonni, hogy a CAC képességei nem elegendőek az örményországi légiközlekedési tevékenységek felügyeletére, és nem felelnek meg az alkalmazandó nemzetközi biztonsági minimumkövetelményeknek. A meglévő biztonsági hiányosságok kezelése a CAC-képességek jelentős további fejlesztését igénylik. A személyzeti irányítás, a személyzet képzése és a minőségirányítási funkció szintjén azonosított jelentős hiányosságok, kiegészülve a nem megfelelő tanúsítási tevékenységekkel és a légi fuvarozók rossz hatásfokú felügyeletével jelenleg mind azt bizonyítják, hogy a CAC nem képes megfelelően végrehajtani a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásokat, és felügyeleti kapacitása nem biztosítja, hogy az általa engedélyezett légi fuvarozók műveleteiket folyamatosan a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelően végezzék.

(28) Az *Aircompany Armenia* két Boeing B737 repülőgépből álló flottát tart üzemben. Nyilatkozata szerint a társaság szorosan kapcsolódik a *Georgian Airways*-hez, egy Grúziában engedélyezett légi fuvarozóhoz, amellyel az *Aircompany Armenia* szoros igazgatási és üzembentartási megállapodásokat kötött. E tekintetben az uniós helyszíni értékelő látogatás megállapította, hogy az *Aircompany Armenia* pilótaképzése saját eljárásai helyett a *Georgian Airways* eljárásai szerint zajlott.

(29) Az uniós helyszíni értékelő látogatás során megállapítást nyert, hogy az *Aircompany Armenia* olyan személyzettel rendelkezik, amely ismeri a különböző műveletek irányítására szolgáló rendszereket és kézikönyveket. A látogatás során feltárt problémák vagy hiányosságok javarészt az eljárások egyértelműségével és az alvállalkozásba adott tevékenységek ellenőrzésével kapcsolatosak, melyeket többnyire a *Georgian Airways* végez.

(30) Egyértelmű azonban, hogy az *Aircompany Armenia* megfelelés-ellenőrzési rendszerét tovább kell fejleszteni a nemzeti előírásoknak és a jóváhagyott üzembentartási kézikönyv rendelkezéseinek való meg nem felelés azonosítása érdekében, többek között a nyilvántartási rendszer tekintetében is.

(31) Az uniós Repülésbiztonsági Bizottság előtti meghallgatás során az *Aircompany Armenia* részletesen beszámolt az uniós helyszíni értékelő látogatás észrevételeinek és ajánlásainak nyomán hozott intézkedésekről, és kijelentette, hogy a hét észrevételből hattal már foglalkoztak. Erre nézve azonban nem mutatott be bizonyítékokat.

(32) Az *Atlantis Armenian Airlines* örmény légi fuvarozó, mely egyetlen Let L-410 típusú légi járművet üzemeltet. A meghallgatás során a légi fuvarozó áttekintést nyújtott a társaságról, ideértve a rendelkezésre álló forrásokat, flottájának fejlesztési tervét, biztonságirányítási rendszerét és repülésiadat-figyelő programját.

(33) Az *Atlantis European Airways* három Airbus A320 típusú légi járműből álló flottát üzemeltet. A meghallgatás során a légi fuvarozó bemutatta a vállalat küldetését, szervezeti felépítését, személyi állományának képzési tervét és a SAFA előző évi eredményeit. Emellett tájékoztatást nyújtott a légi fuvarozó EASA TCO-ellenőrzésének eredményeiről is.

(34) Az *Armenia Airways* örmény, engedéllyel rendelkező légi fuvarozó, melynek flottája egyetlen British Aerospace Bae-146-300 típusú légi járműből áll.

(35) Az uniós helyszíni értékelő látogatás során az értékelő csoport több olyan hiányosságot is feltárt az ellenőrzések és az ellenőrzési megállapítások rögzítését és nyomon követését illetően, amelyek azonnali kezelést igényelnek. Az értékelő csoport azt is bizonyítva látta, hogy a minőségirányítási rendszer nem hatékony, valamint hogy – figyelembe véve az *Armenia Airways* fejlesztési terveit – létre kell hozni egy teljes mértékben működőképes megfelelés-ellenőrzési rendszert, amely azonosítja a műveleteket esetlegesen érintő hiányosságokat, és biztosítja a jóváhagyott üzembentartási kézikönyvnek való megfelelést. A személyzet kompetenciájának biztosítása érdekében különös figyelmet kell fordítani a pilótaképzésre.

(36) A meghallgatás során az *Armenia Airways* légi fuvarozó áttekintést nyújtott a társaságról, és ismertette az uniós helyszíni értékelő látogatást követően hozott intézkedéseket. A meghallgatás során elhangzott információk szerint a légi fuvarozó az értékelő csoport valamennyi észrevételével foglalkozott, kivéve kettőt, amellyel nem értett egyet. Erre nézve azonban nem mutatott be bizonyítékokat.

(37) Az *Armenian Helicopters* örmény magánkézben lévő helikopteres légi fuvarozó, amely belföldi és nemzetközi charterjáratokat üzemeltet, valamint sürgősségi egészségügyi szállítást végez. A meghallgatás során a légi fuvarozó bemutatta biztonságirányítási rendszerének szerkezetét és működését.

(38) A *Skyball* örmény légi fuvarozó, amely egyetlen hőlégballont üzemeltet. A meghallgatás során a légi fuvarozó áttekintést adott szervezetéről és tevékenységeiről, beleértve a biztonságirányítási rendszerére vonatkozó információkat is.

(39) Egyik légi fuvarozó sem szolgáltatott olyan információt vagy bizonyítékot a meghallgatás előtt vagy alatt, amely garanciát nyújtott volna a Bizottság és az uniós Repülésbiztonsági Bizottság számára azzal kapcsolatban, hogy a CAC biztonsági felügyeletének hiánya enyhíthető volna a légi fuvarozók saját megfelelési és biztonsági rendszerei révén.

(40) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumokkal összhangban tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját az örményországi légi fuvarozók vonatkozásában a jelenlegi állás szerint indokolt módosítani, és a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe fel kell venni az Örményországban engedélyezett összes légi fuvarozót.

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

Kongó (Brazzaville) légi fuvarozói

(42) Kongói (Brazzaville) légi fuvarozók 2009-ben már szerepeltek a 474/2006/EK rendelet A. mellékletében ([6]).

(43) 2019. december 19-i levelében a Bizottság felkérte az *Agence Nationale de l'Aviation Civile du Congo (Brazzaville)* ügynökséget (a továbbiakban: ANAC Congo), hogy bocsássa rendelkezésre a struktúrájára, felügyeleti rendszerére és tevékenységeire – köztük a 2017 óta hozott végrehajtási intézkedésekre – vonatkozó dokumentumokat, valamint az üzembentartási engedéllyel rendelkezők és a nyilvántartásba vett légi járművek jelenlegi jegyzékét.

(44) Az ANAC Congo 2020. február 5-én adta át a kért információkat. Az ANAC Congo tájékoztatta továbbá a Bizottságot, hogy legutóbbi tájékoztatása óta visszavonta az *Aero Service*, az *Emeraude*, az *Equatorial Congo Airlines S.A.* és a *Mistral Aviation* légi fuvarozó üzembentartási engedélyét, valamint engedélyezte az új *Société Nouvelle Air Congo* (AOC-szám: CG-CTA 004) légi fuvarozó működését. Az ANAC Congo ugyanakkor nem nyújtott be bizonyítékot arra nézve, hogy e légi fuvarozó biztonsági felügyelete megfelel a nemzetközi biztonsági előírásoknak. Mivel az ANAC Congo 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.

(45) A Bizottság megjegyzi, hogy a 2019. júniusi ICAO-koordinált hitelesítési misszió jelentése szerint a nemzetközi biztonsági előírások tényleges végrehajtási aránya Kongóban (Brazzaville) 66,99 %-ra emelkedett. Bár az ANAC Congo biztonsági felügyeleti képességei terén egyértelmű előrehaladást ért el, ezt az előrehaladást az Unión belüli működési tilalom megszüntetésére vonatkozó határozat mérlegelését megelőzően ellenőrizni kell az ANAC Congo-nál és a Kongóban (Brazzaville) engedélyezett, erre kiválasztott légi fuvarozóknál tett uniós helyszíni értékelő látogatás keretében.

(46) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó kongói (Brazzaville) légi fuvarozók listáját indokolt módosítani, és a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe fel kell venni a *Société Nouvelle Air Congo* légi fuvarozót, míg az említett mellékletből törölni kell az *Aero Service*, az *Emeraude*, az *Equatorial Congo Arlines S.A.* és a *Mistral Aviation* légi fuvarozót.

(47) A Kongóban (Brazzaville) engedélyezett valamennyi légi fuvarozó esetében a földi ellenőrzéseknek a 965/2012/EU rendelet szerinti priorizálása révén a tagállamoknak továbbra is ellenőrizniük kell, hogy a Kongóban (Brazzaville) engedélyezett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.

A Kongói Demokratikus Köztársaság légi fuvarozói

(48) Kongói demokratikus köztársaságbeli légi fuvarozók 2006-ban már szerepeltek a 474/2006/EK rendelet A. mellékletében ([7]).

(49) A folyamatos nyomon követés részeként a Bizottság 2020. április 22-én felkérte a Kongói Demokratikus Köztársaság polgári repülési hivatalát (a továbbiakban: AAC/RDC), hogy nyújtsa be valamennyi, a Kongói Demokratikus Köztársaságban tanúsított, üzembentartási engedéllyel rendelkező légi fuvarozó jegyzékét.

([6]) A Bizottság 1144/2009/EK rendelete (2009. november 26.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 312., 2009.11.27., 16. o.).

([7]) A Bizottság 910/2006/EK rendelete (2006. június 20.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. fejezetében említett közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK bizottsági rendelet módosításáról (HL L 168., 2006.6.21., 16. o.).

(50) 2020. május 6-án az AAC/RDC arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy legutóbbi tájékoztatása óta engedélyezte az új *Mwant Jet* (AOC-szám: AAC/DG/OPS-09/09) légi fuvarozó működését. 2020. május 13-án közölte továbbá, hogy az *Air Tropiques*, a *Blue Airlines*, a *Blue Sky*, a *Dakota*, a *Korongo Airlines*, a *Mango Airlines*, a *Serve Air* és a *Will Airlift* légi fuvarozó anélkül szüntette be járatüzemeltetését, hogy valaha is üzembentartási engedéllyel rendelkezett volna. Arról is tájékoztatta a Bizottságot, hogy az *Air Kasai*, a *Doren Air Congo*, a *Gomair* és a *Transair Cargo Services* légi fuvarozó nem rendelkezik üzembentartási engedéllyel, és jelenleg engedélyezési folyamatban vesz részt. Végül közölte a Bizottsággal, hogy a *Services Air* légi fuvarozó nevet változtatott, és most *Serve Air Cargo* néven üzembentartási engedéllyel rendelkezik. Mivel az AAC/RDC 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.

(51) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó kongói demokratikus köztársaságbeli légi fuvarozók listáját indokolt módosítani, és a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe fel kell venni a *Mwant Jet* és a *Serve Air Cargo* légi fuvarozót, míg az említett mellékletből törölni kell az *Air Tropiques*, a *Blue Airlines*, a *Blue Sky*, a *Dakota*, a *Korongo Airlines*, a *Mango Airlines*, a *Will Airlift*, az *Air Kasai*, a *Doren Air Congo*, a *Gomair*, a *Transair Cargo Services*, a *Serve Air* és a *Services Air* légi fuvarozót.

(52) A Kongói Demokratikus Köztársaságban engedélyezett valamennyi légi fuvarozó esetében a földi ellenőrzéseknek a 965/2012/EU rendelet szerinti priorizálása révén a tagállamoknak továbbra is ellenőrizniük kell, hogy a Kongói Demokratikus Köztársaságban engedélyezett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.

A Dominikai Köztársaság légi fuvarozói

(53) A dominikai köztársaságbeli légi fuvarozók eddig nem szerepeltek a 474/2006/EK rendelet A. vagy B. mellékletében.

(54) Az Ügynökség által a TCO engedélyezési eljárás keretében feltárt biztonsági hiányosságok következtében és a SAFA-program keretében végzett földi ellenőrzések elemzése alapján a Bizottság 2019. április 15-én a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése értelmében konzultációkat kezdett az *Instituto Dominicano de Aviación Civil* hatósággal (a továbbiakban: IDAC).

(55) 2020. január 27. és 31. között a Bizottság, az Ügynökség és a tagállamok szakértői (a továbbiakban: az értékelő csoport) uniós helyszíni értékelő látogatást tettek a Dominikai Köztársaságban az IDAC irodáiban.

(56) Az IDAC jól szervezett, megfelelő személyzettel rendelkező és megfelelően finanszírozott szervezetnek tűnik, amely 2018 óta modern repülésbiztonsági irányítási technikákat alkalmaz, biztonságirányítási vagy teljesítményalapú megközelítéssel egészítve ki a hagyományosabb szabályozási megfelelésen alapuló felügyeleti tevékenységeket. A jogi keret (légi közlekedési jog és műszaki előírások – RAD) láthatóan megfelelően integrálja a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. december 7-én Chicagóban aláírt és rendszeresen módosított egyezmény mellékleteinek hatálya alá tartozó valamennyi területet.

(57) Az értékelő csoport arra a következtetésre jutott, hogy az IDAC rendelkezik azokkal a képességekkel, amelyek szükségesek a Dominikai Köztársaságban folytatott légiközlekedési tevékenységek felügyeletéhez. Bár a végrehajtás hatékonyságát az IDAC-nak még több ponton javítania kell, az értékelő csoport a látogatás időpontjában nem állapított meg semmilyen közvetlen biztonsági aggályt sem az IDAC irodáiban végzett felülvizsgálat, sem pedig a légi fuvarozóknál tett látogatások tapasztalatai alapján. Az értékelő csoport azonban úgy látta, hogy az IDAC jelenleg nem osztályozza kockázati szempontból a repülésbiztonsági megállapításokat, azaz a nyomonkövetési folyamat során azonos súllyal kezelik a (biztonságot a legkülönbözőbb szinteken befolyásoló) megállapításokat és az egyszerű észrevételeket. Igazolhatatlan volt tehát, hogy az IDAC vagy az érintett légi fuvarozók biztosítják a biztonság szempontjából kritikus megállapítások megfelelő rangsorolását.

(58) Noha ez a helyzet hátrányosan befolyásolhatja a végrehajtást, a rendszer erősségei az erőforrások és a szabályozás tekintetében azt jelzik, hogy megvannak a jövőbeli javulás feltételei, és a feltárt hiányosságok nem bírnak olyan kritikus jellemzővel, amely akadályozhatná a javulást.

(59) Az értékelő csoport által feltárt és jelentett hiányosságok kezelésére szolgáló cselekvési tervét az IDAC 2020. április 15-én küldte meg a Bizottságnak. A Bizottság úgy véli, hogy a tervezett intézkedések – amennyiben a javasolt időkereten belül megfelelő módon végrehajtják őket – képesek megoldani az azonosított problémákat. Az IDAC-nak rendszeresen tájékoztatnia kell a Bizottságot a tervezett intézkedések végrehajtásának előrehaladásáról.

(60) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumokkal összhangban tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját a dominikai köztársaságbeli légi fuvarozók vonatkozásában a jelenlegi állás szerint nem indokolt módosítani.

(61) A Dominikai Köztársaságban engedélyezett valamennyi légi fuvarozó esetében a földi ellenőrzéseknek a 965/2012/EU rendelet szerinti priorizálása révén a tagállamoknak továbbra is ellenőrizniük kell, hogy a Dominikai Köztársaságban engedélyezett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.

(62) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedések meghozatalára kényszerülhet.

Egyenlítői-Guinea légi fuvarozói

(63) Egyenlítői-guineai légi fuvarozók 2006-ban már szerepeltek a 474/2006/EK rendelet A. mellékletében ([8]).

(64) A 2017 októberében tett uniós helyszíni értékelő látogatást és az uniós Repülésbiztonsági Bizottság előtti, 2017 novemberi meghallgatást követően az *Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial* (a továbbiakban: AAGE) 2018 decemberében jelezte a Bizottságnak, hogy újra kívánja kezdeni a párbeszédet a 474/2006/EK rendelet A. mellékletének az Egyenlítői-Guineában engedélyezett valamennyi légi fuvarozó tekintetében történő módosításáról.

(65) A Bizottság kérésre az AAGE tájékoztatást nyújtott a repülésbiztonsági felügyeleti rendszerében végrehajtott fejlesztésekről. A kapott információk alapján a Bizottság tudomásul veszi az elért eredményeket, azonban úgy látja, hogy továbbra is fennállnak bizonyos hiányosságok olyan alapvető kérdésekben, mint például az okfeltáró elemzés elvégzése, amely kulcsfontosságú volna a meg nem felelések újbóli jelentkezésének elkerülése szempontjából.

(66) 2020. március 10-én a Bizottság, az Ügynökség, a tagállamok és az AAGE képviselői technikai ülést tartottak, amelynek során az AAGE beszámolt felügyeleti tevékenységeiről és a 2017-ben kidolgozott korrekciós intézkedési terv előrehaladásáról. Ezenkívül az AAGE tájékoztatta a Bizottságot arról, hogy a *Ceiba Intercontinental* és a *Cronos Airlines* bevethető flottái egyenként egy-egy közepes méretű légi járműre csökkentek.

(67) mivel a jelenleg rendelkezésre álló információk nem elegendőek a meglévő hiányosságokkal kapcsolatos kétségek eloszlatásához, új uniós helyszíni értékelő látogatást kell szervezni annak további ellenőrzése céljából, hogy Egyenlítői-Guinea képes-e biztosítani a hatékony biztonsági felügyeletet.

(68) A jelenleg rendelkezésre álló információ alapján a 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumokkal összhangban tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját az egyenlítői-guineai légi fuvarozók vonatkozásában a jelenlegi állás szerint nem indokolt módosítani.

(69) Az Egyenlítői-Guineában engedélyezett valamennyi légi fuvarozó esetében a földi ellenőrzéseknek a 965/2012/EU rendelet szerinti priorizálása révén a tagállamoknak továbbra is ellenőrizniük kell, hogy az Egyenlítői-Guineában engedélyezett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.

Kazahsztán légi fuvarozói

(70) Kazahsztáni légi fuvarozók 2016-ban törlésre kerültek a 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből ([9]).

([8]) 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.).

([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.).

(71) Kazahsztánnak a repülésbiztonsági listáról való törlését követő folyamatos nyomonkövetési tevékenységének részeként a Bizottság 2020. február 10-i levelében tájékoztatta a kazah polgári repülési bizottságot (a továbbiakban: CAC KZ) a CAC KZ által engedélyezett légi fuvarozókkal kapcsolatos egyes biztonsági aggályokról, különös tekintettel a *BEK Air* légi fuvarozóra.

(72) 2020. február 28-án a CAC KZ és a Kazahsztáni Légügyi Hatóság (*Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company*) (a továbbiakban: AAK) tájékoztatást nyújtott a Bizottságnak a Kazahsztánban engedélyezett légi fuvarozók tekintetében az elmúlt három évben végzett felügyeleti tevékenységekről, valamint a *BEK Air* légi fuvarozó tekintetében végzett felügyeletről. Ezzel összefüggésben a Bizottság bizonyítékot kért arra vonatkozóan, hogy Kazahsztán továbbra is képes a hatékony biztonsági felügyelet biztosítására.

(73) A *BEK Air* légi fuvarozó üzembentartási engedélyét 2020. április 21-én visszavonták. Egy másik légi fuvarozó, az *Azee Air* üzembentartási engedélyét további felügyeleti tevékenységek elvégzéséig felfüggesztették.

(74) A Bizottság – elismerve az AAK által a repülésbiztonsági felügyeleti kapacitás növelése érdekében a közelmúltban tett lépéseket – a benyújtott dokumentumok és információk elemzése alapján úgy határozott, hogy a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdésével összhangban konzultációkat kezd a CAC KZ-vel és az AAK-val.

(75) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumokkal összhangban tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját a kazahsztáni légi fuvarozók vonatkozásában a jelenlegi állás szerint nem indokolt módosítani.

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

(77) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedések meghozatalára kényszerülhet.

Kirgizisztán légi fuvarozói

(78) Kirgizisztáni légi fuvarozók 2006-ban már szerepeltek a 474/2006/EK rendelet A. mellékletében ([10]).

(79) 2019. augusztus 2-án a Bizottság felkérte a Kirgiz Köztársaság polgári repülési hatóságát (a továbbiakban: CAA KG), hogy bocsássa rendelkezésre a struktúrájára, felügyeleti rendszerére és tevékenységeire – beleértve a 2017 óta hozott végrehajtási intézkedéseket – vonatkozó dokumentumokat, valamint az üzembentartási engedéllyel rendelkezők és a nyilvántartásba vett légi járművek jelenlegi jegyzékét.

(80) A CAA KG 2019. szeptember 10-én adta át a kért információkat. A CAA KG tájékoztatta továbbá a Bizottságot, hogy legutóbbi tájékoztatása óta visszavonta az *Air Bishkek*, a *Central Asian Aviation Services (Caas)*, a *Heli Sky*, az *Air Kyrgyzstan*, a *Manas Airways*, az *S Group International*, a *Sky Bishkek*, a *Sky Way Air* és a *Valor Air* légi fuvarozó üzembentartási engedélyét, valamint engedélyezte az új *Air Company Air KG* (AOC-szám: 50) légi fuvarozó működését. Mivel a CAA KG 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.

(81) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó kirgizisztáni légi fuvarozók listáját indokolt módosítani, és a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe fel kell venni az *Air Company Air KG* légi fuvarozót, míg az említett mellékletből törölni kell az *Air Bishkek*, a *Central Asian Aviation Services (Caas)*, a *Heli Sky*, az *Air Kyrgyzstan*, a *Manas Airways*, az *S Group International*, a *Sky Bishkek*, a *Sky Way Air* és a *Valor Air* légi fuvarozót.

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

([10]) 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.).

Líbia légi fuvarozói

(83) Líbiai légi fuvarozók 2014-ben már szerepeltek a 474/2006/EK rendelet A. mellékletében ([11]).

(84) A folyamatos nyomon követés részeként a Bizottság 2020. április 22-én felkérte a líbiai polgári repülési hatóságot (a továbbiakban: LCAA), hogy nyújtsa be valamennyi, a Líbiában tanúsított, üzembentartási engedéllyel rendelkező légi fuvarozó jegyzékét.

(85) 2020. május 4-én az LCAA tájékoztatta a Bizottságot, hogy visszavonta a *Ghadames Air Transport* üzembentartási engedélyét, valamint engedélyezte az új *Al Maha Aviation* (AOC-szám: 030/18) és *Libyan Wings Airlines JSC* (AOC-szám: 029/15) légi fuvarozó működését. Mivel az LCAA nem bizonyította, hogy képes a vonatkozó biztonsági előírások végrehajtására és érvényesítésére, az üzembentartási engedélyeknek az említett új légi fuvarozók részére történő kiadása nem garantálja a nemzetközi biztonsági előírások megfelelő betartását.

(86) 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 a líbiai légi fuvarozók vonatkozásában indokolt módosítani, és a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe fel kell venni az *Al Maha Aviation* és a *Libyan Wings Airlines JSC* légi fuvarozót, míg az említett mellékletből törölni kell a *Ghadames Air Transport* légi fuvarozót.

(87) A Líbiában engedélyezett valamennyi légi fuvarozó esetében a földi ellenőrzéseknek a 965/2012/EU rendelet szerinti priorizálása révén a tagállamoknak továbbra is ellenőrizniük kell, hogy a Líbiában engedélyezett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.

Nepál légi fuvarozói

(88) Nepáli légi fuvarozók 2013-ban már szerepeltek a 474/2006/EK rendelet A. mellékletében ([12]).

(89) A folyamatos nyomon követés részeként a Bizottság 2020. április 22-én felkérte a nepáli polgári repülési hatóságot (a továbbiakban: CAAN), hogy nyújtsa be valamennyi, a Nepálban tanúsított, üzembentartási engedéllyel rendelkező légi fuvarozó jegyzékét.

(90) 2020. május 3-án a CAAN tájékoztatta a Bizottságot, hogy visszavonta az *Air Kasthamandap* üzembentartási engedélyét, valamint engedélyezte az új *Heli Everest* (AOC-szám: 086/2016) és *Kailash Helicopter Services* (AOC-szám: 087/2018) légi fuvarozó működését. Közölte azt is, hogy a *Muktinath Airlines* légi fuvarozó a nevét *Prabhu Helicopters*-re változtatta. Mivel a CAAN nem bizonyította, hogy képes a vonatkozó biztonsági előírások végrehajtására és érvényesítésére, az üzembentartási engedélyeknek az említett új légi fuvarozók részére történő kiadása nem garantálja a nemzetközi biztonsági előírások megfelelő betartását.

(91) 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 a nepáli légi fuvarozók vonatkozásában indokolt módosítani, és a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe fel kell venni a *Heli Everest* és a *Kailash Helicopter Services* légi fuvarozót, míg az említett mellékletből törölni kell az *Air Kasthamandap* légi fuvarozót.

(92) A Nepálban engedélyezett valamennyi légi fuvarozó esetében a földi ellenőrzéseknek a 965/2012/EU rendelet szerinti priorizálása révén a tagállamoknak továbbra is ellenőrizniük kell, hogy a Nepálban engedélyezett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.

Sierra Leone légi fuvarozói

(93) Sierra Leone-i légi fuvarozók 2006-ban már szerepeltek a 474/2006/EK rendelet A. mellékletében ([13]).

([11]) A Bizottság 1318/2014/EU 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.).

([12]) A Bizottság 1264/2013/EU rendelete (2013. december 3.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 326., 2013.12.6., 7. o.).

([13]) A Bizottság 910/2006/EK rendelete (2006. június 20.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. fejezetében említett közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK bizottsági rendelet módosításáról (HL L 168., 2006.6.21., 16. o.).

(94) A folyamatos nyomon követés részeként a Bizottság 2020. április 22-én felkérte a Sierra Leone-i polgári repülési hatóságot (a továbbiakban: SLCAA), hogy nyújtsa be valamennyi, a Sierra Leonéban tanúsított, üzembentartási engedéllyel rendelkező légi fuvarozó jegyzékét.

(95) 2020. május 2-án az SLCAA arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy visszavonta az *Air Rum*, a *Destiny Air Services*, a *Heavylift Cargo*, az *Orange Air Sierra Leone*, a *Paramount Airlines*, a *Seven Four Eight Air Services* és a *Teebah Airways* légi fuvarozó üzembentartási engedélyét, és hogy Sierra Leonéban jelenleg egy légi fuvarozó sem rendelkezik üzembentartási engedéllyel.

(96) mivel az SLCAA nem bizonyította, hogy képes a vonatkozó biztonsági előírások végrehajtására és érvényesítésére, az üzembentartási engedélynek egy légi fuvarozó részére történő kiadása sem garantálja a nemzetközi biztonsági előírások megfelelő betartását.

(97) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját a Sierra Leone-i légi fuvarozók vonatkozásában indokolt módosítani, és a 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből törölni kell az *Air Rum*, a *Destiny Air Services*, a *Heavylift Cargo*, az *Orange Air Sierra Leone*, a *Paramount Airlines*, a *Seven Four Eight Air Services* és a *Teebah Airways* légi fuvarozót.

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

(99) 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 határozatok kihirdetésére és hatálybalépésére közvetlenül az elfogadásukat követően sor kerüljön.

(100) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a 2111/2005/EK rendelettel 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, 2020. június 2-án.

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

I. MELLÉKLET

„A. MELLÉKLET

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

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

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 üzemeltető illetősége szerinti állam
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Örményország
ATLANTIS ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 068	AEU	Örményország
ATLANTIS EUROPEAN AIRWAYS	AM AOC 017	LUR	Örményország
MARS AVIA	AM AOC 066	MRS	Örményország
SKYBALL	AM AOC 069	N/A	Örményország
A szabályozási felügyeletért Kongóban (Brazzaville) felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőt:			**Kongó (Brazzaville)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	Nem ismert	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 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 üzemeltető illetősége szerinti állam
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 következőt:			**Kirgizisztán**
AIR COMPANY AIR KG	50	Nem ismert	Kirgizisztán
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizisztán
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizisztán
SKY KG AIRLINES	41	KGK	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	Nem ismert	Líbia

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 üzemeltető illetősége szerinti állam
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Líbia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Líbia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Líbia
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Líbia
PETRO AIR	025/08	PEO	Líbia
A szabályozási felügyeletért Moldovában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó – az *Air Moldova*, a *Fly One* és az *Aerotranscargo* kivételével –, beleértve a következőket:			**Moldova**
Î.M „VALAN ICC" SRL	MD009	VLN	Moldova
CA „AIM AIR" SRL	MD015	AAM	Moldova
CA „AIR STORK" SRL	MD018	MSB	Moldova
Î M „MEGAVIATION" SRL	MD019	ARM	Moldova
CA „PECOTOX-AIR" SRL	MD020	PXA	Moldova
CA „TERRA AVIA" SRL	MD022	TVR	Moldova
CA „FLY PRO" SRL	MD023	PVV	Moldova
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

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 üzemeltető illetősége szerinti állam
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 üzemeltető illetősége szerinti állam	A korlátozás alá eső légi jármű típusa	A korlátozás alá eső légi jármű lajstromjele és – ha ismert – gyártási sorszáma	Lajstromozó állam
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore-szigetek	A teljes flotta, kivéve: LET 410 UVP.	A teljes flotta, kivéve: D6-CAM (851336).	Comore-szigetek
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 eső fuvarozó légi járművének teljes bérlete (wet leasing) révén teszik, feltéve, hogy teljesülnek a vonatkozó biztonsági előírások."