

**A BIZOTTSÁG (EU) 2020/1992 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE****(2020. december 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 <sup>(1)</sup> és különösen annak 4. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 474/2006/EK bizottsági rendelet <sup>(2)</sup> létrehozta az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját.
- (2) A 2111/2005/EK rendelet 4. cikke (3) bekezdésének megfelelően egyes tagállamok és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (a továbbiakban: az Ügynökség) a lista frissítése szempontjából releváns információkat juttattak el a Bizottsághoz. Harmadik országok és nemzetközi szervezetek szintén szolgáltak releváns információkkal. A beérkező információk alapján a lista frissítésre szorul.
- (3) A Bizottság közvetlenül vagy a szabályozási felügyeletért felelős hatóságokon keresztül értesítette az összes érintett légi fuvarozót azon főbb tényekről és megfontolásokról, amelyek alapján döntés született 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 <sup>(3)</sup> keretében megnyitott, Belarusz, a Dominikai Köztársaság, Kazahsztán, Moldova, Oroszország, és Pakisztán illetékes hatóságaival és légi fuvarozóival folyamatban lévő közös egyeztetésekről. A Bizottság emellett tájékoztatta az uniós Repülésbiztonsági Bizottságot az Egyenlítői-guineai Köztársaság, az Indonéz Köztársaság, Kirgizisztán, a Kongói Köztársaság (Brazzaville) és Örményország repülésbiztonsági helyzetéről.
- (6) Az Ügynökség tájékoztatta a Bizottságot és az uniós Repülésbiztonsági Bizottságot a 452/2014/EU bizottsági rendelet <sup>(4)</sup> szerint kiadott, harmadik országbeli üzemben tartókra (a továbbiakban: TCO) vonatkozó engedélyek kezdeti értékelése és folyamatos nyomon követése céljából elvégzett műszaki értékelésekről.

<sup>(1)</sup> HL L 344., 2005.12.27., 15. o.

<sup>(2)</sup> 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.).

<sup>(3)</sup> 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.).

<sup>(4)</sup> 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 <sup>(5)</sup> 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 tájékoztatót 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 légi közlekedési 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.

#### **Uniói légi fuvarozók**

- (10) Az uniós légi fuvarozók légi járművein végzett földi ellenőrzésekből és az Ügynökség szabványosítási vizsgálataiból származó adatok Ügynökség általi elemzése, valamint a nemzeti légi közlekedési hatóságok által végzett specifikus ellenőrzésekből és vizsgálatokból származó információk alapján több tagállam 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.

#### **Belarusz légi fuvarozói**

- (12) Belarusz légi fuvarozók eddig nem szerepeltek a 474/2006/EK rendelet A. vagy B. mellékletében.
- (13) A Bizottság továbbra is figyelemmel kísérte, hogy Belarusz illetékes hatósága, nevezetesen Belarusz Légi Közlekedési Hivatala (a továbbiakban: AD-BLR) milyen előrehaladást ért el kapacitásainak erősítésében annak biztosítása érdekében, hogy a Belaruszban engedélyezett légi fuvarozók a nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelően üzemeljenek.
- (14) A Bizottság, az Ügynökség és az AD-BLR képviselői 2020. október 8-án technikai ülést tartottak, hogy megvitassák az AD-BLR által hozott intézkedéseket, beleértve azokat is, amelyek az Ügynökségnek a TCO-engedélyek kezdeti értékelése és folyamatos nyomon követése céljából a 452/2014/EU bizottsági rendelet alapján végzett technikai értékelési során azonosított biztonsági aggályokkal foglalkoztak.
- (15) A találkozó során az AD-BLR tájékoztatót nyújtott az AD-BLR új szervezeti felépítéséről, többek között a személyzet felvételéről és képzéséről, minőségi osztályának működéséről, az AD-BLR által engedélyezett légi fuvarozók újbóli engedélyezésének státuszáról és az AD-BLR által egyes légi fuvarozókra kiszabott átmeneti korlátozásokról, valamint a felügyeleti programja keretében végzett tevékenységekről. Az AD-BLR azt is megjegyezte, hogy a 2019. márciusi uniós helyszíni értékelő látogatás során feltárt hiányosságok nyomán kidolgozott korrekciós intézkedési terv végrehajtása befejeződött.

<sup>(5)</sup> A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemen 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.).

- (16) A Bizottság 2020. november 17-én tájékoztatta az uniós Repülésbiztonsági Bizottságot az AD-BLR által nyújtott magyarázatokról. Ennek alapján, még ha az AD-BLR által engedélyezett egyes légi fuvarozók tekintetében fennállnak is olyan orvosolandó hiányosságok, mint például a karbantartási programnak a légi jármű művelettípusához való igazításának elmulasztása, vagy a kötött üzemidejű és a korlátozott üzemidejű komponensek kezelésében azonosított hiányosságok, ezek nem indokolják az említett légi fuvarozók felvételét a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe.
- (17) 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 belarusz légi fuvarozók vonatkozásában a jelenlegi állás szerint nem indokolt módosítani.
- (18) A földi ellenőrzéseknek a Belaruszban engedélyezett valamennyi légi fuvarozó esetében történő, a 965/2012/EU rendelet szerinti prioritizálása révén a tagállamoknak továbbra is ellenőrizniük kell, hogy az említett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.
- (19) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra világítanak rá, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedéseket hozhat.

#### **A Dominikai Köztársaság légi fuvarozói**

- (20) Dominikai köztársaságbeli légi fuvarozók eddig nem szerepeltek a 474/2006/EK rendelet A. vagy B. mellékletében.
- (21) A Bizottság, az Ügynökség és a tagállamok képviselői 2020. január 27. és 31. között uniós helyszíni értékelő látogatást tettek a Dominikai Köztársaságban az Instituto Dominicano de Aviación Civil (a továbbiakban: IDAC) irodáiban. Míg a látogatás eredményei azt mutatták, hogy az IDAC rendelkezik a Dominikai Köztársaságban folytatott légi közlekedési tevékenységek felügyeletéhez szükséges képességekkel, a repülésbiztonsági felügyeleti rendszer számos gyengeségére derült fény. Ezek a gyengeségek azonban nem vetnek fel közvetlen biztonsági aggályokat. Az IDAC korrekciós intézkedési tervet dolgozott ki a feltárt hiányosságok kezelésére, és azt 2020. április 15-én megküldte a Bizottságnak.
- (22) 2020. november 4-én az IDAC jelentés nyújtott be a korrekciós intézkedési tervének végrehajtása terén elért eredményekről. Az elért eredményekről szóló jelentés részletes tájékoztatást nyújtott minden egyes azonosított hiányosságról, bemutatta például a kiváltó okok elemzését, a végrehajtott korrekciós intézkedéseket és azok előrehaladását, az egyes intézkedések különböző lépéseit és előrehaladását, valamint a részletes nyomon követést. Az IDAC becslése szerint a korrekciós intézkedési tervének végrehajtása jelenleg 87,66 %-os készülségi fokon áll.
- (23) E jelentés alapján a Bizottság úgy véli, hogy az IDAC ebben a szakaszban rendelkezik a szükséges képességekkel és hajlandósággal a látogatás során azonosított biztonsági hiányosságok kezelésére, és hatékonyan végrehajtja intézkedési tervét. Ennek alapján az IDAC-nak nem szükséges megjelennie az uniós Repülésbiztonsági Bizottság előtti meghallgatáson.
- (24) 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.
- (25) A földi ellenőrzéseknek a Dominikai Köztársaságban engedélyezett valamennyi légi fuvarozó esetében történő, a 965/2012/EU rendelet szerinti prioritizálása révén a tagállamoknak továbbra is ellenőrizniük kell, hogy az említett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.
- (26) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra világítanak rá, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedéseket hozhat.

### Kazahsztán légi fuvarozói

- (27) A kazahsztáni légi fuvarozók 2016-ban törlésre kerültek a 474/2006/EK rendelet A. mellékletéből <sup>(6)</sup>.
- (28) 2020 februárjában a kazahsztáni illetékes hatóságok által gyakorolt repülésbiztonsági felügyeleti tevékenység nyilvánvaló visszaesése miatt a Bizottság a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése alapján egyeztetéseket kezdett. Az uniós Repülésbiztonsági Bizottság a 2020. májusi ülésén áttekintést kapott Kazahsztán repülésbiztonsági felügyeleti helyzetéről.
- (29) Az uniós Repülésbiztonsági Bizottság 2020. májusi ülését követően a Bizottság és az Ügynökség folyamatos kapcsolatot tartott fenn a Kazah Polgári Légi Közlekedési Bizottsággal (a továbbiakban: CAC KZ) és a Kazahsztáni Légügyi Hatósággal (Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company, a továbbiakban: AAK) további adatok és információk összegyűjtése céljából. A Bizottság különösen azt kérdezte az AAK-tól, hogy biztonsági okokból visszavonja-e a *Sigma Airlines* üzembentartási engedélyét (a továbbiakban: AOC).
- (30) 2020. október 16-án találkozóra került sor a Bizottság, az Ügynökség, a tagállamok, valamint a CAC KZ és az AAK képviselői között. Az AAK átfogó áttekintést nyújtott feladatairól, a repülésbiztonsági felügyelet elvégzéséről, bemutatta továbbá az AOC-k birtokosainak, a nyilvántartásba vett légi járműveknek, a baleseteknek, a súlyos váratlan eseményeknek és a légi közlekedési eseményeknek, valamint a végrehajtási intézkedéseknek a frissített jegyzékét. Az AAK szintén beszámolt felügyeleti tevékenységéről, a műszaki szakemberek felvételére és kiképzésére irányuló tervéről, valamint arról, hogy a repülésbiztonsági kapacitás kiépítése keretében stratégiai szerepet szán a műszaki fejlesztésnek. Az AAK továbbá tájékoztatást adott a további felügyeleti eljárások kidolgozásáról, a repülésbiztonsági felügyeleti program fokozott végrehajtásáról, valamint a minőségirányítási rendszer megvalósítása érdekében tett lépésekről.
- (31) Az AAK kifejtette, hogy a CAC KZ-vel együtt intézkedéseket tesz a kazahsztáni repülésbiztonsági felügyelet javítása érdekében, beleértve a nemzeti jogi keret szükséges módosítását, melynek célja a két illetékes légiközlekedési hatóság (az AAK és a CAC KZ) jobb funkcionális szétválasztása.
- (32) A jelenleg rendelkezésre álló információk – többek között az Ügynökség TCO-engedélyekre vonatkozó értékelései és az AAK által a 2020. október 16-i ülés előtt és alatt rendelkezésre bocsátott információk – alapján úgy tűnik, hogy jelentős erőfeszítések, és ennek következtében fejlemények történnek a kazahsztáni repülésbiztonsági helyzet kezelése érdekében. A Bizottság – miközben elismeri az eddig megtett intézkedéseket – továbbra is figyelemmel kíséri és értékeli a helyzet további alakulását. Ebben az összefüggésben a Bizottság – az Ügynökség és a tagállamok segítségével – uniós helyszíni értékelő látogatást kíván tenni Kazahsztánban.
- (33) Tekintettel a korábban említett, az AAK és a CAC KZ által hozott intézkedéseket alátámasztó bizonyítékokra, és 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.
- (34) A földi ellenőrzéseknek a Kazahsztánban engedélyezett valamennyi légi fuvarozó esetében történő, a 965/2012/EU rendelet szerinti prioritizálása révén a tagállamoknak továbbra is ellenőrizniük kell, hogy az említett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.
- (35) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra világítanak rá, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedéseket hozhat.

### Moldova légi fuvarozói

- (36) A moldovai légi fuvarozókat – három légi fuvarozó, az *Air Moldova*, a *Fly One* és az *Aerotranscargo* kivételével – 2019-ben felvették a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe <sup>(7)</sup>.

<sup>(6)</sup> 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.).

<sup>(7)</sup> 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.).

- (37) Moldova kérésére és a folyamatos nyomon követés részeként a Bizottság és a Moldovai Polgári Légi Közlekedési Hatóság (a továbbiakban: CAAM) képviselői 2020. július 23-án ülést tartottak, amelynek során a CAAM áttekintést nyújtott feladatairól, beleértve a repülésbiztonsági felügyelet gyakorlásának alapelveit is. A CAAM által benyújtott egyéb információk között szerepelt a 2019. februári uniós helyszíni értékelő látogatás nyomán tett észrevételekre és ajánlásokra épülő korrekciós intézkedési terv fejleményeinek és jelenlegi állásának áttekintése.
- (38) Továbbá 2020. július 31-én a CAAM a technikai ülést követően további információkat nyújtott be az uniós helyszíni értékelő látogatás során feltárt biztonsági hiányosságok kiküszöbölésére irányuló korrekciós intézkedési terv tekintetében elért eredményekről. A rendelkezésre bocsátott információk alapján úgy tűnik, hogy a CAAM némi előrelépést tett a nemzetközi biztonsági előírások végrehajtása terén. Jelenleg azonban nem áll rendelkezésre elegendő bizonyíték ahhoz, hogy a moldovai légi fuvarozók működési korlátozásai feloldhatók legyenek. A fejlesztésekre vonatkozó információkat további ellenőrzésnek kell alávetni, lehetőleg a Moldovában tett uniós helyszíni értékelő látogatás során.
- (39) 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 moldovai légi fuvarozók vonatkozásában a jelenlegi állás szerint nem indokolt módosítani.
- (40) A földi ellenőrzéseknek a Moldovában engedélyezett valamennyi légi fuvarozó esetében történő, a 965/2012/EU rendelet szerinti prioritizálása révén a tagállamoknak továbbra is ellenőrizniük kell, hogy az említett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.
- (41) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra világítanak rá, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedéseket hozhat.

#### **Pakisztán légi fuvarozói**

- (42) A *Pakistan International Airlines* légi fuvarozó felvételre került a 474/2006/EK rendelet B. mellékletébe 2007 márciusában <sup>(8)</sup>, majd 2007 novemberében törlésre került a mellékletből <sup>(9)</sup>.
- (43) 2020. június 24-én a pakisztáni szövetségi légi közlekedési miniszter nyilatkozatából kiderült, hogy a Pakisztáni Polgári Légi Közlekedési Hatóság (a továbbiakban: PCAA) által kiadott számos pilóta-szakszolgálati engedélyt csalárd módon szereztek meg.
- (44) Ez az esemény – figyelembe véve a repülésbiztonsági menedzsmentrendszer (a továbbiakban: SMS) hatékony végrehajtásának hiányát is – arra készítette az Ügynökséget, hogy 2020. július 1-jei hatállyal felfüggeszesse a *Pakistan International Airlines* és a *Vision Air TCO*-engedélyeit. A döntéshez az is hozzájárult, hogy a PCAA nyilvánvalóan nem megfelelően gyakorolta a nemzetközi biztonsági előírások által megkövetelt hatékony felügyeletet.
- (45) 2020. július 1-jén a Bizottság a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése értelmében egyeztetéseket kezdett a PCAA-val. A Bizottság felkérte a PCAA-t, hogy nyújtson tájékoztatást a szövetségi miniszter nyilatkozatára adott válaszárol. A Bizottság tájékoztatást kért különösen a Pakisztánban nyilvántartásba vett légi fuvarozók felügyeletéről, beleértve azok repülésbiztonsági menedzsmentrendszereit is, valamint az azt alátámasztó bizonyítékokról, hogy más ágazatokban – például a kabinszemélyzet tanúsítása vagy a karbantartó mérnökök engedélyezése terén – nem áll fenn hasonló helyzet.
- (46) 2020. július 9-én és szeptember 25-én technikai találkozókra került sor a PCAA-val a rendelkezésre bocsátott információk és a megtett intézkedések megvitatása céljából.
- (47) A PCAA együttműködő és átlátható módon járt el a Bizottsággal folytatott kapcsolataiban. A PCAA tájékoztatta a Bizottságot, hogy a helyzet vizsgálata végül a csalárd engedélyek visszavonásához vagy felfüggesztéséhez, valamint az új engedélyek kiadásának 2020. június végétől történő megszüntetéséről szóló döntéshez vezetett. A PCAA arról is tájékoztattott, hogy a felvetett kérdések kezelése érdekében új légi közlekedési szabályokat vezettek be, és adott

<sup>(8)</sup> A Bizottság 235/2007/EK rendelete (2007. március 5.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 66., 2007.3.6., 3. o.).

<sup>(9)</sup> A Bizottság 1400/2007/EK rendelete (2007. november 28.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 311., 2007.11.29., 12. o.).

esetben végrehajtási intézkedéseket hoztak. Ami a repülésbiztonsági menedzsmentrendszer felügyeletét illeti, a PCAA elismerte, hogy annak végrehajtása jelenleg korai szakaszban van. Úgy tűnik, hogy a PCAA-nak folytatnia kell a problémáit kiváltó okok hatékony azonosítását, és azokat fenntartható módon kell kezelnie.

- (48) A jelenleg rendelkezésre álló információk – többek között az Ügynökség TCO-engedélyekre vonatkozó értékelési információi – alapján nyilvánvaló, hogy a PCAA jelentős erőfeszítéseket tesz a Pakisztánban azonosított repülésbiztonsági helyzet kezeléséhez szükséges korrekciós intézkedések végrehajtására. A Bizottság – miközben elismeri az eddig megtett intézkedéseket – továbbra is figyelemmel kíséri és értékeli a helyzet további alakulását. Ebben az összefüggésben a Bizottság – az Ügynökség és a tagállamok segítségével – uniós helyszíni értékelő látogatást kíván tenni Pakisztánban.
- (49) Tekintettel a korábban említett, a PCAA által hozott intézkedéseket alátámasztó bizonyítékokra, és 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 pakisztáni légi fuvarozók vonatkozásában a jelenlegi állás szerint nem indokolt módosítani.
- (50) A földi ellenőrzéseknek Pakisztánban engedélyezett valamennyi légi fuvarozó esetében történő, a 965/2012/EU rendelet szerinti prioritizálása révén a tagállamoknak továbbra is ellenőrizniük kell, hogy az említett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.
- (51) Amennyiben releváns biztonsági adatok arra világítanak rá, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően további intézkedéseket hozhat.

### **Oroszország légi fuvarozói**

- (52) A Bizottság, az Ügynökség és a tagállamok illetékes hatóságai továbbra is szoros figyelemmel kísérték az Oroszországban engedélyezett és az Unióban járatokat működtető légi fuvarozók biztonsági teljesítményét, többek között a 965/2012/EU rendelet szerint előre sorolva az egyes orosz légi fuvarozók tekintetében elvégzendő földi ellenőrzéseket.
- (53) 2020. október 22-én a Bizottság és az Ügynökség képviselői találkoztak az Orosz Szövetségi Légi Közlekedési Ügynökség (a továbbiakban: FATA) képviselőivel, hogy ellenőrizzék az Oroszországban engedélyezett légi fuvarozók biztonsági teljesítményét a (2019. április 15. és 2020. október 15. közötti időszakban tartott) földi ellenőrzésekről szóló jelentések alapján, és hogy azonosítsák azokat az eseteket, ahol a FATA-nak meg kell erősítenie felügyeleti tevékenységeit.
- (54) Az Oroszországban engedélyezett légi fuvarozók SAFA keretében végzett földi ellenőrzésének felülvizsgálata nem tárt fel jelentős vagy visszatérő biztonsági hiányosságokat.
- (55) A jelenleg rendelkezésre álló – többek között az ülés során a FATA által nyújtott – információk alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a jelenlegi állás szerint a FATA rendelkezik a biztonsági hiányosságok kezeléséhez szükséges képességekkel és szándékkal. Ennek alapján az orosz légügyi hatóságoknak vagy az Oroszországban engedélyezett légi fuvarozóknak nem szükséges megjelenniük az uniós Repülésbiztonsági Bizottság előtti meghallgatáson.
- (56) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listájára a jelenlegi állás szerint nem indokolt oroszországi légi fuvarozókat felvenni.
- (57) A tagállamoknak – a földi ellenőrzéseknek a 965/2012/EU rendelet szerinti prioritizálása révén – továbbra is ellenőrizniük kell, hogy egyes oroszországi légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak.
- (58) Amennyiben ezek az ellenőrzések azt jelzik, hogy a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés hiánya miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn, a Bizottság működési tilalmat alkalmazhat az érintett, Oroszországban engedélyezett légi fuvarozókra, és felveheti azokat a 474/2006/EK rendelet A. vagy B. mellékletébe.
- (59) A 474/2006/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.

- (60) 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 döntések kihirdetésére és hatálybalépésére közvetlenül az elfogadásukat követően sor kerüljön.
- (61) 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. december 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 FELTŰNTETÉSÉVEL) <sup>(1)</sup>

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési 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	IR-C	Irán
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigéria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
<b>A szabályozási felügyeletért Afganisztánban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>			<b>Afganisztán</b>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganisztán
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganisztán
<b>A szabályozási felügyeletért Angolában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó – a TAAG Angola Airlines és a Heli Malongo kivételével –, beleértve a következőket:</b>			<b>Angola</b>
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
<b>A szabályozási felügyeletért Örményországban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>			<b>Örményország</b>
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Örményország
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Örményország
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Örményország

<sup>(1)</sup> 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 üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	Hárombetűs ICAO-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
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
<b>A szabályozási felügyeletért Kongóban (Brazzaville) felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>			<b>Kongó (Brazzaville)</b>
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)
<b>A szabályozási felügyeletért a Kongói Demokratikus Köztársaságban (KDK) felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>			<b>Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)</b>
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)

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	Hárombetűs ICAO-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Nem ismert	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
<b>A szabályozási felügyeletért Dzsibutiban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>			<b>Dzsibuti</b>
DAALLO AIRLINES	Nem ismert	DAO	Dzsibuti
<b>A szabályozási felügyeletért Egyenlítői-Guineában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>			<b>Egyenlítői-Guinea</b>
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGA-C/SOPS	CEL	Egyenlítői-Guinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGA-C/SOPS	Nem ismert	Egyenlítői-Guinea
<b>A szabályozási felügyeletért Eritreában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>			<b>Eritrea</b>
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ECSC	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
<b>A szabályozási felügyeletért Kirgizisztánban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>			<b>Kirgizisztán</b>
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
<b>A szabályozási felügyeletért Libériában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó</b>			<b>Libéria</b>
<b>A szabályozási felügyeletért Líbiában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>			<b>Líbia</b>
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 üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy a működési engedély száma	Hárombetűs ICAO-kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
BURQA 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
<b>A szabályozási felügyeletért Moldovában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó – az Air Moldova, a Fly One és az Aerotranscargo kivételével –, beleértve a következőket:</b>			<b>Moldova</b>
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
<b>A szabályozási felügyeletért Nepálban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>			<b>Nepál</b>
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 üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési 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
<b>A szabályozási felügyeletért São Tomé és Príncipeben felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>			<b>São Tomé és Príncipe</b>
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé és Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé és Príncipe
<b>A szabályozási felügyeletért Sierra Leonében felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó</b>			<b>Sierra Leone</b>
<b>A szabályozási felügyeletért Szudánban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:</b>			<b>Szudán</b>
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 <sup>(1)</sup>

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha a kettő eltér)	Az üzemeltetési 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 üzemeltetési engedélyeken feltüntetettek szerint; a Boeing B747 flotta, az üzemeltetési 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

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