2025/1144

2025.6.4.

A BIZOTTSÁG (EU) 2025/1144 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2025. június 3.)

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 Örményország, Irak, Kirgizisztán, Líbia, Suriname és Tanzánia illetékes hatóságaival és légi fuvarozóival folytatott folyamatban lévő egyeztetésekről. A Bizottság emellett Angola, Egyiptom, Kazahsztán, Kenya, Nepál, Pakisztán és Sierra Leone repülésbiztonsági helyzetét is ismertette az uniós Repülésbiztonsági Bizottsággal.

([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).

(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.

(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 (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 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 és az Ügynökség illetékes hatóságokként eljárva korrekciós és végrehajtási intézkedéseket hoztak, amelyekről tájékoztatták a Bizottságot és az uniós Repülésbiztonsági Bizottságot.

(11) A tagállamok és az Ügynökség illetékes hatóságokként eljárva megerősítették, hogy készen állnak intézkedni, amennyiben releváns biztonsági adatok arra utalnak, hogy az uniós légi fuvarozók esetében a vonatkozó biztonsági előírásoknak való meg nem felelés miatt közvetlen biztonsági kockázat áll fenn.

Örményország légi fuvarozói

(12) 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 ([6]) útján került felvételre.

([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).

([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 (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).

(13) 2025. április 9-én Örményország általános biztonsági helyzetére – többek között az Örményországi Polgári Repülési Hatóság (a továbbiakban: CAC) repülésbiztonsági felügyeleti kapacitására és képességeire – irányuló folyamatban lévő bizottsági nyomonkövetési tevékenység részeként szakmai egyeztetésre került sor a Bizottság, az Ügynökség, a tagállamok és a CAC részvételével. Az egyeztetés során a Bizottság tájékoztatta a CAC-t a 2024 decemberében benyújtott korrekciós intézkedési terv értékelésének eredményeiről. A korrekciós intézkedési tervet a CAC készítette az Unió 2020. évi örményországi helyszíni értékelő látogatásának észrevételeire reagálva.

(14) A CAC által benyújtott korrekciós intézkedési terv átfogó, részletes, és egyértelmű erőfeszítést mutat arra, hogy összehangolja a nemzeti légiközlekedési felügyeletet az uniós szabályozási elvárásokkal a 2020. évi uniós helyszíni értékelő látogatásokkal kapcsolatos észrevételek kezeléseként. A pozitív fejlemények közé tartozik számos, az uniós követelményekkel összhangban lévő nemzeti szabályozás hivatalos elfogadása, a kockázatalapú felügyeleti elvek végrehajtása felé tett lépések, valamint az ellenőrök képzési dokumentációjának és nyilvántartásának javítása.

(15) Bár a korrekciós intézkedési terv átfogó megközelítést alkalmaz az azonosított észrevételek kezelésére, úgy tűnik, hogy számos probléma továbbra is megoldatlan vagy bizonyítékokkal nem megfelelően alátámasztott, például hiányzik a megállapítások besorolása, elégtelenek a felügyeleti tervek végrehajtására vonatkozó bizonyítékok, valamint hiányos a dokumentáció ellenőrzése és fordítása. Emellett továbbra is következetlenségek tapasztalhatók a képzési dokumentáció, az engedélyezési eljárások és a felügyeleti mechanizmusok minőségében és teljességében, ezeket további helyszíni értékelések révén kell megállapítani, mielőtt végleges döntés hozható a korrekciós intézkedési terv megfelelőségéről.

(16) Tekintettel a fennmaradó hiányosságokra és arra, hogy helyszíni végrehajtást alaposabban szükséges értékelni, a Bizottság úgy véli, hogy az örményországi biztonsági helyzet további távértékelése nem biztosítana elegendő további pontosítást. Ezért 2025 harmadik negyedévére uniós helyszíni értékelő látogatást vettek tervbe. E látogatás célja a CAC által benyújtott korrekciós intézkedések hatékony alkalmazásának ellenőrzése, beleértve a 2024-es és 2025-ös eszmecsere során megvitatott intézkedéseket.

(17) 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.

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

Irak légi fuvarozói

(19) Az *Iraqi Airways* légi fuvarozó 2015 decemberében az (EU) 2015/2322 bizottsági végrehajtási rendelet ([7]) útján, a *Fly Baghdad* légi fuvarozó pedig 2023 novemberében az (EU) 2023/2691 végrehajtási rendelet ([8]) került felvételre a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe.

(20) 2025. április 23-án az általános iraki biztonsági helyzetre – többek között az Iraki Polgári Repülési Hatóság (a továbbiakban: ICAA) repülésbiztonsági felügyeleti kapacitására és képességeire – irányuló folyamatos bizottsági nyomonkövetési tevékenység részeként szakmai egyeztetésre került sor a Bizottság, az Ügynökség, a tagállamok és az ICAA részvételével. Az egyeztetés során az ICAA beszámolt a jogalkotási és szabályozási keretének javítására irányuló erőfeszítéseiről, valamint a felügyeleti teljesítménye terén történt fejleményekről.

(21) Az ICAA részletesen ismertette a repülésbiztonsági felügyeletnek a jogszabály-módosítások, a szabályozásfejlesztés, a kapacitásépítési kezdeményezések és az intézményi reformok révén történő javítására irányuló, folyamatban lévő erőfeszítéseit. Bár ezen erőfeszítéseket fontos lépéseknek ismerték el, még mindig a végrehajtás korai szakaszában vannak. Továbbra is jelentős aggályok merülnek fel ezen intézkedések időszerűségével, a szabályozási eredmények következetességével és minőségével, valamint a nemzetközi biztonsági előírásokkal való megfelelésükkel kapcsolatban.

([7]) A Bizottság (EU) 2015/2322 végrehajtási rendelete (2015. december 10.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 328., 2015.12.12., 67. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj).

([8]) A Bizottság (EU) 2023/2691 végrehajtási rendelete (2023. november 29.) a 474/2006/EK rendeletnek az Unióban működési tilalom vagy működési korlátozás alá tartozó légi fuvarozók listája tekintetében történő módosításáról (HL L, 2023/2691, 2023.11.30., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj).

(22) Történt némi előrelépés, nevezetesen olyan területeken, mint a személyzet felvétele, a képzési kezdeményezések és az aktualizált nemzeti légi közlekedési szabályok kidolgozása. A kritikus fontosságú reformok – például a felülvizsgált elsődleges légi közlekedési jogszabály elfogadása és a repülésbiztonsági felügyeleti rendszer erősítése – továbbra is hiányosak vagy eredményeik nem ellenőrizhetők.

(23) Ezért egyetértés mutatkozott abban, hogy – a korábban megbeszélteknek megfelelően – 2025 szeptemberében esedékes uniós helyszíni értékelő látogatás megtartása korai és vélhetően eredménytelen lenne, tekintettel arra, hogy az iraki repülésbiztonsági felügyeleti rendszer kulcsfontosságú területein további kézzelfogható és bizonyítékokkal alátámasztható előrelépésre van szükség.

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

(25) A földi ellenőrzéseknek az Irakban engedélyezett valamennyi légi fuvarozó 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.

(26) 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.

Kirgizisztán légi fuvarozói

(27) Kirgizisztánban engedélyezett légi fuvarozók 2006 októbere óta szerepelnek a 474/2006/EK rendelet A. mellékletében, ahová az 1543/2006/EK bizottsági rendelet ([9]) útján kerültek felvételre.

(28) 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, hogy támogassa a SCAA felügyeleti kapacitásának növelésére irányuló erőfeszítéseit.

(29) E kezdeményezés részeként már sor került egy távolról végzett intézkedésre és egy helyszínen végzett hitelesítési misszióra. A helyszínen végzett hitelesítési misszió lehetőséget kínált arra is, hogy a résztvevők első kézből információt gyűjtsenek arról, hogyan hajtja végre az SCAA a nemzetközi biztonsági előírásokat. Emellett lehetőséget nyújtott az uniós helyszíni értékelő látogatások szimulációjára is. A szimuláció értékes betekintést nyújtott az SCAA szervezeti és szabályozási keretébe, és megállapította, hogy az SCAA átfogó struktúrája méretéhez és felelősségi köreihez viszonyítva megfelelőnek tűnik, noha operatív hatékonyságát javítani kell. Bár az irányítási kézikönyvet jóváhagyták, további fejlesztésre és következetességre van szükség, és a súlyos váratlan események kivizsgálására irányuló felelősséget még kellően meg kell határozni.

(30) A szimuláció lehetővé tette az ICAO-szabványok és ajánlott gyakorlatainak átültetése tekintetében lévő hiányosságok azonosítását is, különösen az ICAO-egyezmény 1., 6., 8., 18. és 19. függelékében, mivel ezek akadályozzák a nemzetközi biztonsági előírásokkal való teljes összhangot. Az SCAA elismerte ezeket a hiányosságokat, és lépéseket tett a vonatkozó jogszabályok módosítására, miközben több módosítástervezettel kapcsolatban minisztériumközi egyeztetésre került sor. Az SCAA nemzetközi képzési szervezetekkel való partnersége révén továbbá lépéseket tett a repülésbiztonsági események bejelentésének és a személyzet képzésének megerősítésére. Alapvető fontosságú arra törekedni ezeken a területeken, hogy a kirgizisztáni repülésbiztonsági felügyelet továbbra is javuljon.

([9]) 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).

(31) 2025. május 2-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. Az egyeztetés során az SCAA részletes beszámolót tartott, amelyben felvázolta a repülésbiztonsági felügyelet fokozására irányuló, folyamatban lévő kezdeményezéseit, beleértve a jogszabály-módosításokat, a szabályozásfejlesztést, a kapacitásépítési intézkedéseket és az intézményi reformokat.

(32) Az SCAA beszámolt szervezeti felépítéséről, személyzete létszámáról, valamint egy olyan, a munkaerőt vizsgáló számítási rendszer kidolgozásáról, amely közvetlenül kapcsolódik az egyéni képzési igényekhez.

(33) Az SCAA ismertette a szabályozásuk nemzetközi biztonsági előírásokkal való összehangolása terén elért eredményeket is, és azok végrehajtását a legfontosabb felügyeleti területeken. Kiemelte továbbá a tanúsítási eljárások és a végrehajtási mechanizmusok javítására irányuló, folyamatban lévő munkát.

(34) Az SCAA átfogó cselekvési tervet osztott meg, amelynek célja az azonosított szabályozási hiányosságok kezelése és a nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelő biztonságos polgári légiközlekedési rendszer kialakításának támogatása.

(35) Mindazonáltal jelenleg nem áll rendelkezésre elegendő megalapozott bizonyíték annak alátámasztására, hogy az SCAA eredményesen orvosolta volna az 1543/2006/EK bizottsági rendelettel bevezetett működési tilalomhoz vezető összes biztonsági hiányosságot.

(36) 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.

(37) 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.

Líbia légi fuvarozói

(38) Líbia légi fuvarozói 2014 decembere óta szerepelnek a 474/2006/EK rendelet A. mellékletében, ahová az 1318/2014/EU bizottsági végrehajtási rendelet ([10]) útján kerültek felvételre.

(39) 2025. március 25-én az általános líbiai biztonsági helyzetre – többek között a Líbiai Polgári Repülési Hatóság (a továbbiakban: LYCAA) repülésbiztonsági felügyeleti kapacitására és képességeire – irányuló folyamatos bizottsági nyomonkövetési tevékenység részeként szakmai egyeztetésre került sor a Bizottság, az Ügynökség, a tagállamok és az LYCAA részvételével.

(40) A Bizottság ismertette az LYCAA által 2023-ban és 2024-ben benyújtott információk értékelésének eredményét. Az értékelés jelentős hiányosságokat azonosított, különösen a személyzet létszáma, a kapcsolódó képzések következetessége és a felügyeleti tevékenységek hatékony végrehajtása vonatkozásában. A Bizottság által kért kulcsfontosságú dokumentumok hiányára is rámutattak. Az értékelés megállapította, hogy mind az LYCAA szabályozási kerete, mind felügyeleti kapacitása jelentős mértékű további fejlesztésre szorul. Az egyeztetés során a Bizottság ismételten jelezte elvárásait a líbiai repülésbiztonsági felügyeleti rendszer megfelelő értékeléséhez szükséges dokumentumok és adatok típusát, valamint minőségét illetően.

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

(41) Az LYCAA beszámolt a repülésbiztonsági felügyelet megerősítését célzó adminisztratív és technikai kezdeményezésekkel kapcsolatos fejleményekről. A kezdeményezések között szerepelt a légi közlekedésre vonatkozó jogszabályok és szabályozások módosítása, az ellenőrzések gyakoriságának növelése és a digitális felügyeleti rendszerek bevezetése. Ezen erőfeszítések központi eleme az integrált felügyeleti központ (Integrated Oversight Centre, a továbbiakban: IOC) bemutatása volt, amely a repülésbiztonsági adatok nyomon követésének és kezelésének javítását célzó digitális platform. E platform célja a szabályozásnak való megfelelés támogatása, valamint a releváns biztonsági információkhoz és dokumentumokhoz való hozzáférés elősegítése.

(42) Az LYCAA által az IOC demonstrációjaként bemutatott információk és kapcsolódó anyagok, köztük az újratanúsítási és felügyeleti eljárásokban használt kézikönyvek és ellenőrzőlisták uniós szabályozáson alapultak, és a nemzeti környezethez igazították őket. Az LYCAA az újratanúsítási eljárás saját hatáskörben választott ellenőrzésének eredményeiről is beszámolt, és az IOC-től származó adatokat egyértelmű és strukturált formátumban tüntette fel.

(43) Mindazonáltal megállapítást nyert, hogy a 2023-ban és 2024-ben folytatott korábbi eszmecserék során több hivatalos kérés ellenére sem osztották meg ezen dokumentumokat a Bizottsággal. Megjegyezték továbbá, hogy az IOC hosszú távú hatékonysága a végrehajtás következetességétől és minőségétől függ.

(44) Az LYCAA arról is tájékoztatta a Bizottságot, hogy valamennyi líbiai légi fuvarozó tekintetében folyamatban van a 2023 novembere és 2024 novembere közötti időszakra vonatkozó újratanúsítási eljárás. Az LYCAA arról számolt be, hogy ebben az időszakban több mint 100 ellenőrző látogatásra került sor. A beszámoló azonban nem tartalmazta kellő részletességgel az említett ellenőrzések eredményeit, beleértve a konkrét megállapításokat és a kapcsolódó korrekciós intézkedéseket. Megállapodás született arról, hogy az LYCAA a lehető leghamarabb rendelkezésre bocsátja a szükséges releváns információkat és dokumentumokat.

(45) Jelenleg azonban nem áll rendelkezésre elegendő megalapozott bizonyíték annak alátámasztására, hogy az LYCAA eredményesen orvosolta volna az 1318/2014/EU végrehajtási rendelettel bevezetett működési tilalomhoz vezető összes biztonsági hiányosságot.

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

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

Suriname légi fuvarozói

(48) A *Blue Wing Airlines* 2010 júliusa óta szerepel a 474/2006/EK rendelet A. mellékletében, ahová az (EU) 590/2010 ([11]) bizottsági rendelet útján került felvételre.

(49) Az uniós Repülésbiztonsági Bizottság 2024. novemberi tanácskozásait követően a Bizottság, az Ügynökség és a tagállamok szakértői 2025. február 24. és 28. között uniós helyszíni értékelő látogatást tettek Suriname-ban a Suriname-i Polgári Légiközlekedés-Biztonsági Hatóságnál (a továbbiakban: CASAS). A helyszíni látogatás a CASAS által engedélyezett három légi fuvarozó, nevezetesen a *Blue Wing Airlines, a Fly All Ways,* és a *Gum Air* mintavételes értékelését foglalta magában.

(50) Az uniós helyszíni értékelő látogatás a CASAS-ra összpontosított, tekintettel szerepére és felelősségére a Suriname-ban engedélyezett légi fuvarozók repülésbiztonsági felügyelete terén. Az értékelő látogatás olyan jelentős hiányosságokat azonosított a polgári légiközlekedési szabályozási rendszerben a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés tekintetében, amelyek akadályozzák a hatékony repülésbiztonsági felügyeletet.

([11]) A Bizottság 590/2010/EU rendelete (2010. július 5.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 170., 2010.7.6., 9. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/590/oj).

(51) Suriname légi közlekedésre vonatkozó alapjogiaktusát 2002-es hatálybalépése óta nem módosították. Ezért az ICAO által 2009-ben már azonosított problémák továbbra is fennállnak, nevezetesen, hogy a CASAS ellenőrző személyzete nem kapott felhatalmazást a létesítményekhez és a dokumentációhoz való hozzáférésre, valamint a légi közlekedési balesetek és a súlyos repülőesemények bírósági és biztonsági vizsgálatai nem különülnek el egymástól. Ez utóbbit a biztonsági események bejelentői védelmének hiánya támasztja alá.

(52) A nemzeti polgári légi közlekedési előírások többségét 2023-ban aktualizálták annak érdekében, hogy összhangba kerüljenek az ICAO legutóbbi módosításaival. A CASAS-kézikönyveket, útmutatókat, ellenőrzőlistákat és a felügyelet végrehajtására vonatkozó egyéb munkafolyamatokat azonban nem frissítették ennek megfelelően. Ez negatívan befolyásolja a nemzeti jogszabályoknak, és ezáltal a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelést is.

(53) A látogatás során megerősítést nyert, hogy a CASAS rendszerszintű problémákkal küzd az erőforrásgazdálkodás tekintetében, ugyanis költségvetési hiányok miatt nem alkalmaznak a személyzettel kapcsolatos igények meghatározására szolgáló eljárásokat és módszertant, nem hatékony az ellenőrzést végző személyzet szakmai alapképzése, valamint nincsenek szinten tartó képzések. Ebből következően a felkeresett CASAS-szervezeti egységek létszámhiánnyal küzdenek, az ellenőrző személyzet pedig nem rendelkezik teljes körű képesítéssel.

(54) Az uniós helyszíni értékelő látogatás a CASAS kritikus hiányosságait tárta fel a repülésbiztonsági felügyelet végrehajtását illetően is, beleértve a megállapítások kiváltó okok elemzése nélkül történő lezárását, valamint azt, hogy a megállapítások túl hosszú időn keresztül maradnak lezáratlanul anélkül, hogy végrehajtási intézkedéseket hoznának. Ebből következően ismétlődnek a súlyos meg nem felelések.

(55) Emellett az uniós helyszíni értékelő látogatásból egyértelműen kiderül, hogy a CASAS nem rendelkezik többek között a dokumentumok ellenőrzési rendszere, a nyilvántartás vezetése, a megállapítások kezelése és a nagyobb mértékű ellenőrzés terén feltárt hiányosságok kezeléséhez szükséges minőségirányítási funkcióval.

(56) A CASAS-ban egyrészt nincs repülésbiztonság-menedzsment funkció a jelenleg aktuális vagy a mindinkább előtérbe kerülő biztonsági kockázatok proaktív kezelésére, másrészt nem működik kötelező eseményjelentési rendszer, amely lehetővé tenné a CASAS számára, hogy azonosítsa a fokozott felügyeletet igénylő magas kockázatú területeket.

(57) Kritikus fontosságú aggályok merültek fel a CASAS repülési műveletekkel és a légialkalmassággal foglalkozó szervezeti egységeivel kapcsolatban. Ilyen aggály például az, hogy a CASAS nem képes a kívánt időn belül teljesíteni felügyeleti terveit, és nem képes az ellenőrzéseket teljes terjedelmükben megvalósítani. Bebizonyosodott, hogy az engedélyek kiállítása előtt szükséges műszaki dokumentáció vizsgálata nem megfelelő szintű, és hogy a légi fuvarozók nem azonosították a vonatkozó nemzetközi biztonsági előírásoknak való meg nem felelést.

(58) A strukturális finanszírozás és a CASAS végrehajtási intézkedéseinek hiánya két olyan alapvető tényező, amelyek jelentősen akadályozzák a CASAS-t a hatékony felügyelet gyakorlásában, az átfogó ellenőrzéseket elvégzésében, és a jelenleg aktuális vagy a mindinkább előtérbe kerülő biztonsági kockázatok proaktív kezelésében, amint arra a légi fuvarozóknál tett látogatások során megfigyelt hiányosságok is rámutatnak.

(59) A három légi fuvarozónál, a *Blue Wing Airlines-nál, a Gum Air-nélés* a *Fly All Ways-nél* 2025. február 25-én, 26-án és 27-én tett uniós helyszíni értékelő látogatás mindhármuk esetében azonos vagy hasonló kritikus fontosságú hiányosságokat tárt fel, amelyek közvetlen következményekkel járnak a repülésbiztonságra és a szabályozásnak való megfelelésre. Ez magában foglalta többek között a működő repülésbiztonság-irányítási rendszer és a minőségirányítási rendszer hiányát. Ami az egyes repülési műveletek értékelését illeti, bizonyítékot találtak arra, hogy mindegyik esetében ugyanazok a súlyos meg nem felelések jelentkeztek, és annak ellenére, hogy a CASAS e tekintetben megállapításokat tett, a műveletek folytatódtak anélkül, hogy a CASAS vagy maguk a légi fuvarozók azokat bármilyen módon korlátozták volna.

(60) Emellett a három hatáskörbe tartozó légialkalmassági szervezeti egységnél tett látogatás számos súlyos problémákat tárt fel, többek között a személyzet feladatai ellátásához szükséges képzésének hiányát, valamint nem megfelelően elkülönített és nem karanténterületen tárolt üzemképtelen alkatrészeket, lejárt kalibrálási tanúsítványokkal rendelkező hitelesített eszközöket és azonosítatlan eszközöket. Ezeket a problémákat a CASAS az évek során már többször is azonosította, számottevő következmény nélkül.

(61) A *Fly All Ways*-nél tett látogatás feltárta, hogy a légi fuvarozó által használt légijármű-kategóriára vonatkozóan nem került sor repülésiadat-figyelő program elindításra, szemben azzal, mint ami a nemzetközi biztonsági előírásokban szerepel.

(62) A három légi fuvarozónál tett uniós helyszíni értékelő látogatás során azonosított hiányosságok száma és jellege rendszerszintű hiányosságokra mutatott rá a fuvarozók irányítási rendszerei és a CASAS hatékony biztonsági felügyelet biztosítására való képessége tekintetében is. Az összegyűjtött bizonyítékok arra utalnak, hogy a légi fuvarozók nem képesek fenntartható módon garantálni a műveletek biztonságát, valamint hogy a CASAS nem képes biztosítani az előírásoknak való megfelelést és helyreállítani a repülésbiztonsági garanciát.

(63) A Bizottság 2025. április 11-én kelt levelében tájékoztatta a CASAS-t, hogy Suriname ügyét felvették az uniós Repülésbiztonsági Bizottság 2025. május 13. és 15. között tartandó ülésének napirendjére, és hogy a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően a CASAS és a Suriname-ban engedélyezett légi fuvarozók lehetőséget kapnak meghallgatásra. A *Blue Wing Airlines* és a *Surinam Airways* elfogadta az uniós Repülésbiztonsági Bizottság előtti megjelenésre vonatkozó meghívást.

(64) A CASAS-t és a két légi fuvarozót az uniós Repülésbiztonsági Bizottság 2025. május 14-én hallgatta meg. Az uniós Repülésbiztonsági Bizottságnak tartott beszámoló áttekintést nyújtott arról, hogy a CASAS hogyan határozta meg bizonyos észrevételek alapjául szolgáló hiányosságok forrásait, valamint az azok kezelésével kapcsolatos korrekciós intézkedéseket és határidőket. Az ismertetett korrekciós intézkedések elsősorban a nemzeti légi közlekedési jogszabályok módosítására, a minőségirányítási és repülésbiztonság-irányítási funkciók végrehajtására, a műszaki személyzet szükséges képzésére, a felügyeleti funkciók javítására, valamint a legfontosabb vezetői pozíciók és az ellenőrzést végző személyzet betöltését célzó munkaerő-felvételi tervekre összpontosítottak.

(65) Hangsúlyozva, hogy a CASAS elismerte a Suriname-ban az uniós helyszíni értékelő látogatás során megállapított rendkívül aggasztó helyzetet, az uniós Repülésbiztonsági Bizottság kiemelte, hogy e hiányosságok némelyikét már azonosították az ICAO repülésbiztonsági felügyeleti audit programjának 2009-es és 2012-es ellenőrzései során, de időközben nem történt előrelépés azok kezelése terén. Ezért továbbra is aggályok merülnek fel azzal kapcsolatban, hogy a CASAS által javasolt intézkedések és céldátumok a javítás iránti hajlandóság és elkötelezettség ellenére megvalósíthatók-e, amit Suriname kormánya arra irányuló erőfeszítései is támogatnak annak érdekében, hogy további finanszírozási forrásokat biztosítsanak a CASAS számára.

(66) Ez az aggály a meghallgatás során többször is megerősítést nyert, amikor a CASAS nem tudott bizonyítékot szolgáltatni az észrevételek kezelésére irányuló konkrét és hiteles intézkedésekről, például hogy a CASAS végrehajtást foganasított volna a légi fuvarozóival szemben, amikor azok ismételten nem kezelték a nemzeti eljárásokkal összhangban a velük szemben felhozott meg nem feleléseket.

(67) A CASAS képességeit jelentős mértékben kell javítani annak érdekében, hogy kezelni tudja a jelentős biztonsági hiányosságokat, nevezetesen a toborzás, a személyzet képzése és képesítése, a minőségbiztosítási és repülésbiztonság-menedzsment engedélyezési tevékenységek, valamint a Suriname-ban engedélyezett valamennyi légi fuvarozó felügyelete terén. Ezek a hiányosságok azt bizonyítják, hogy a CASAS felügyeleti kapacitása nem tudja biztosítani, hogy az általa engedélyezett valamennyi légi fuvarozó műveleteit folyamatosan a nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelően végezzék.

(68) A *Blue Wing Airlines*-t az európai kereskedelmi képviselője és egy jogi tanácsadó képviselte. A meghallgatás során tett közreműködés középpontjában a légi fuvarozó és operatív hálózatának bemutatása, az uniós helyszíni értékelő látogatás céljának és a *Blue Wing Airlines*-ra való alkalmazhatóságának a légi fuvarozó általi megértése, valamint a légi fuvarozó saját biztonsági értékelésének és az azonosított problémák kezelése érdekében hozott intézkedések áttekintése állt.

(69) A beszámoló során a *Blue Wing Airlines* képviselői egyáltalán nem foglalkoztak az uniós értékelő csoport által feltárt súlyos hiányosságokkal, amelyek a járatüzemeltetési és karbantartási részleget is érintették. Ezenkívül az uniós Repülésbiztonsági Bizottság az azonosított észrevételekkel kapcsolatos konkrét esetekkel kapcsolatos kérdéseire a légi fuvarozó nem tudott érdemben válaszolni.

(70) A *Surinam Airways* – bár itt nem történt uniós helyszíni értékelő látogatás – elfogadta az uniós Repülésbiztonsági Bizottság előtti megjelenésre vonatkozó meghívást. A légi fuvarozó vázlatosan ismertette vállalkozását, annak történetét és működési hálózatát. Beszámolójának jelentős része a légifuvarozó biztonsági megfelelési tevékenységeihez kapcsolódó elemek bemutatására összpontosított, a CASAS-szal, valamint harmadik felekkel (köztük az EASA-val) a TCO-engedélyével összefüggésben végzett tevékenységek tekintetében. A beszámoló kiemelte a fuvarozó repülésbiztonsági rendszerének és minőségirányítási rendszerének fejlesztésére irányuló tervezett intézkedéseket is.

(71) Az uniós Repülésbiztonsági Bizottság kérdéseket intézett a légi fuvarozóhoz az uniós területekre irányuló és onnan kiinduló műveletekhez kapcsolódó működési megállapodásaival kapcsolatban. A fuvarozót kikérdezték a CASAS azon megállapításának nyomon követéséről is, amely a karbantartó személyzet szükséges képzésének hiányával hozható összefüggésbe.

(72) Az EASA kiegészítette a légi fuvarozó által szolgáltatott információkat a TCO helyszíni ellenőrzése során tett megállapításokkal, amelyeket az uniós helyszíni értékelő látogatással párhuzamosan végzett el. Ez olyan területeken tett megállapításokat tartalmazott, amelyeket a CASAS-nak a felügyeleti tevékenységei részeként kellett volna azonosítania, és amelyek hasonlóak az uniós csoport által felkeresett más légitársaságokéhoz, és ez a CASAS légi fuvarozóinak felügyelete során visszatérő problémájára utal.

(73) Az összes rendelkezésre álló bizonyíték – többek között a CASAS-nál és a mintában szereplő három légi fuvarozónál tett uniós helyszíni értékelő látogatás, valamint az uniós Repülésbiztonsági Bizottsági meghallgatásai során szolgáltatott információk – alapján azt a következtetést kell levonni, hogy a CASAS kapacitása és képessége nem elegendő a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés biztosításához a felelősségi körébe tartozó légi fuvarozók hatékony felügyelete tekintetében.

(74) A Bizottság és az uniós Repülésbiztonsági Bizottság – bár tudomásul vette a kezelendő problémák mértékét – elismeri a megtett erőfeszítéseket, és arra ösztönzi a CASAS-t, hogy folytassa ezeket az erőfeszítéseket. Rámutatnak Suriname kormánya e tekintetben tett kötelezettségvállalásának fontosságára, és a maguk részéről is kifejezték elkötelezettségüket a CASAS erőfeszítéseinek támogatása és a vele való együttműködés iránt.

(75) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát megállapítást nyert, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listáját indokolt módosítani, és a 474/2006/EK bizottsági rendelet A. mellékletébe fel kell venni a Suriname-ban engedélyezett összes légi fuvarozót.

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

Tanzánia légi fuvarozói

(77) Az *Air Tanzania Company Limited* légi fuvarozó 2024 decembere óta szerepel a 474/2006/EK rendelet A. mellékletében, ahová az (EU) 2024/3137 bizottsági végrehajtási rendelet ([12]) útján került felvételre.

(78) Az uniós Repülésbiztonsági Bizottság 2024. novemberi tanácskozásait követően a Bizottság, az Ügynökség és a tagállamok szakértői 2024. december 9. és 13. között uniós helyszíni értékelő látogatást tettek Tanzániában a Tanzániai Polgári Repülési Hatóságnál (a továbbiakban: TCAA). Az uniós helyszíni értékelő látogatás keretében értékeltek a Tanzániában engedélyezett légi fuvarozók közül kiválasztott két légitársaságot, a *Precision Air Services PLC*-t (a továbbiakban: *Precision Air*) és a *Coastal Travels Limited*-et (a továbbiakban: *Coastal Air*).

(79) Az uniós helyszíni értékelő látogatás a TCAA-ra összpontosított, tekintettel szerepére és felelősségére a Tanzániában engedélyezett légi fuvarozók repülésbiztonsági felügyeletével kapcsolatos feladatok terén.

(80) A látogatás során megállapítást nyert, hogy a TCAA strukturális hiányosságokkal és kritikus fontosságú kapacitási korlátokkal küzd, többek között a humánerőforrás-tervezés stratégiai megközelítésének hiánya miatt, ami a legfontosabb felügyeleti területeken – nevezetesen a személyzet engedélyezése, a repülési műveletek és a légialkalmasság terén – a képzett és tapasztalt műszaki személyzet hiányát eredményezte.

(81) A személyzet engedélyezése terén megállapították a létszámbővítés szükségességét, különösen a releváns korábbi tapasztalatokkal rendelkező személyzet felvétele révén. Ezenkívül egy strukturált és továbbképzéssel rendelkező programot kell létrehozni és bevezetni az ellenőrök számára, amely program fejlett modulokat tartalmaz a minőségirányítás, a szabályszerűségi ellenőrzés és a kiváltó okok elemzése területén. Alapvető fontosságú továbbá, hogy átfogó és szabványosított eljárásokat, ellenőrzőlistákat és formanyomtatványokat dolgozzanak ki és alkalmazzanak a szakszolgálati engedélyek és a jogosítások kiadásához.

([12]) A Bizottság (EU) 2024/3137 végrehajtási rendelete (2024. december 13.) a 474/2006/EK rendeletnek az Unióban működési tilalom vagy működési korlátozás alá tartozó légi fuvarozók listája tekintetében történő módosításáról (HL L, 2024/3137, 2024.12.16., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3137/oj).

(82) A repülési műveletek terén a TCAA nem bizonyította, hogy létezik olyan hatékony és stabil rendszer, amely a nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelően ellátná szabályozási feladatait. Ezt az a tény is alátámasztotta, hogy a légi fuvarozók tanúsítási eljárásai nem voltak kellően szigorúak, a felügyeleti tevékenységeket pedig nem tervezték meg és végezték el megfelelően, ami jelentős felügyeleti hiányosságokhoz vezetett. A TCAA-nak nem volt továbbá megfelelő számú, teljes értékű képesítéssel rendelkező ellenőre, és a meglévő személyzet kompetenciái pedig további fejlesztést igényeltek.

(83) A légialkalmasság terén a TCAA által alkalmazott eljárások nem felelnek meg a nemzetközi biztonsági előírásoknak, és ez elégtelen felügyeleti teljesítményt eredményez, valamint aggályokat vet fel a biztonsági követelmények következetes alkalmazásával kapcsolatban. A légialkalmassági bizonyítványokat úgy bocsátották ki, hogy nem garantálták megfelelően, hogy az adott légi jármű megfelel valamennyi alkalmazandó tervezési és légialkalmassági kritériumnak.

(84) Az uniós értékelő csoport 2024. december 11-én helyszíni látogatást tett a *Precision Air*-nél.

(85) A *Precision Air* értékelése számos hiányosságot tárt fel a repülésbiztonsági menedzsmentrendszere és a minőségirányítási rendszere megvalósításában. Nevezetesen a repülésbiztonsági célkitűzéseket nem integrálták megfelelően a repülésbiztonsági menedzsmentrendszerbe, valamint nem követték kellő mértékben nyomon a repülésbiztonsági teljesítménymutatókat és -célokat. A repülési adatok figyelése feltárt további az eljárási standardoktól való visszatérő eltéréseket is, és ez a megfeleléssel kapcsolatos rendszerszintű problémákra utal.

(86) Míg a karbantartó és légialkalmassági szervezet általános felépítését és működését kielégítőnek találták, a hajózószemélyzet képzési programjában jelentős hiányosságokra lettek figyelmesek, beleértve a teljes körű elméleti képzés és az olyan alapvető modulok hiányát, mint a kontrollálatlan repülési helyzetek elkerülésére és megszüntetésére vonatkozó képzés.

(87) Az uniós értékelő csoport 2024. december 12-én helyszíni látogatást tett a *Coastal Air*-nél.

(88) A *Coastal Air* repülésbiztonsági menedzsmentrendszerének és a minőségirányítási rendszerének értékelése jelentős javításra szoruló területeket azonosított a tanzániai nemzeti jogszabályoknak és a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés biztosítása tekintetében.

(89) A látogatás során a *Coastal Air* nem tudta igazolni a saját eljárásainak és kézikönyveinek való megfelelést, és hiányosságokat figyeltek meg a dokumentációban, a jóváhagyásban és a fuvarozó megfelelőséggel kapcsolatos belső monitoringja terén több területen, például szervezeti jogosultságok, naplók, kézikönyvek, nyilvántartások és képzési előírások esetében.

(90) A *Coastal Air* karbantartási és folyamatos légialkalmassági menedzsmentrendszereinek értékelése számos kritikus fontosságú hiányosságot tárt fel, amelyek közvetlenül érintik a repülésbiztonságot és a szabályozásnak való megfelelést. Ezenkívül a légialkalmassági nyomonkövetési rendszerben vétett adatbeviteli hibák következményeként helytelenül tervezték meg a karbantartás időszerűségét, ami aláássa a karbantartás nyomon követésének megbízhatóságát és integritását.

(91) A látogatás során feltárt hiányosságok mennyisége és típusa rendszerszintű hiányosságokra mutatott rá a *Coastal Air* megfelelőséggel kapcsolatos belső monitoring funkciójában, és a TCAA felügyeleti tevékenységeiben is. Konkrétan, az azonosított hiányosságok nagy részét már fel kellett volna tárni a tanúsítási eljárás során, a rendszeres felügyeleti tevékenységek vagy a légi fuvarozó saját biztonságbiztosítási mechanizmusai révén.

(92) Az uniós helyszíni értékelő látogatás során arra derült fény, hogy míg Tanzánia létrehozta a polgári repülést szabályozó jogi hátteret, a szabályozási rendszer jelentős kihívásokkal néz szembe a jogi pontosság, a hatékony végrehajtás és a változó nemzetközi biztonsági előírásokhoz való időben történő igazodás terén, ami jogi és működési eltérésekhez vezet, és ez aláássa Tanzánia azon képességét, hogy teljes mértékben teljesítse a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (Chicagói Egyezmény) szerinti kötelezettségeit. Az uniós helyszíni értékelő látogatásból származó észrevételeket belefoglalták a TCAA-hoz benyújtott és általa elfogadott jelentésbe.

(93) 2025. április 30-án a Bizottság az általános tanzániai biztonsági helyzet folyamatban lévő nyomon követésének részeként szakmai egyeztetésre került sor a Bizottság, az Ügynökség, a tagállamok és a TCAA részvételével. Az egyeztetést kettős céllal hozták létre: hogy felülvizsgálják a korrekciós intézkedési tervet, amelyet az uniós helyszíni értékelő látogatásra válaszul dolgoztak ki, valamint hogy tájékoztassák a TCAA-t az uniós Repülésbiztonsági Bizottság soron következő, 2025. május 13-ra tervezett meghallgatásának előkészítéséről.

(94) A szakmai egyeztetés előtt és után a korrekciós intézkedési terv különböző iteratív folyamatait osztották meg. A szakmai egyeztetésen megvitatandó változat alátámasztotta a TCAA arra irányuló erőfeszítéseit, hogy figyelembe vegye az uniós helyszíni értékelő látogatás során tett észrevételeket. Az ezt követő megbeszélések azonban számos jelentős hiányosságot tártak fel a TCAA által hozott intézkedésekkel kapcsolatban, nevezetesen a kiváltó okok alapos elemzésének hibáját – amely elemzés feladata a mögöttes rendszerszintű problémák azonosítása és kezelése –, a bejelentett korrekciós intézkedéseket támogató megfelelő dokumentáció hiányát, valamint az alkalmazandó repülésbiztonsági követelményeknek való folyamatos meg nem felelést.

(95) Külön említést érdemel a TCAA beadványa a repülési műveletek tárgykörén belüli munkaerőigények kiszámításáról, ami irreálisnak bizonyult a legfontosabb tevékenységekhez rendelt becsült óraszám tekintetében. Ilyen tevékenység például az üzembentartási engedélyek alapellenőrzéseinek előkészítése vagy az ellenőrzési megállapítások nyomon követése. A korrekciós intézkedési terv ezt követően benyújtott felülvizsgált változata nyilvánvaló javulást mutatott a szükséges ellenőrök számának reálisabb meghatározása tekintetében, de még mindig hiányzott a kapcsolódó képzési igényekre és a képzés befejezéséhez szükséges időre vonatkozó elemzés.

(96) A szakmai egyeztetés megerősítette, hogy bár a TCAA némi haladást ért el az azonosított észrevételek kezelése terén, és többek között az uniós helyszíni értékelő látogatást követően azonnal elindított technikai támogatási tevékenységeket, továbbra is jelentős hiányosságok állnak fenn. A TCAA által benyújtott korrekciós intézkedési tervben szereplő számos intézkedés reaktív jellegűnek bizonyult, és nem tartalmaz érdemi megelőző intézkedéseket. Amennyiben ilyen intézkedésekre is sor került, azok általában felületesek voltak, és nem nyújtottak hitelt érdemlő bizonyosságot a fenntarthatóság tekintetében.

(97) A Bizottság 2025. április 14-én kelt levelében tájékoztatta a TCAA-t, hogy Tanzánia ügyét felvették az uniós Repülésbiztonsági Bizottság 2025. május 13. és 15. között tartandó ülésének napirendjére, és hogy a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően a TCAA és a Tanzániában engedélyezett légi fuvarozók lehetőséget kapnak az uniós Repülésbiztonsági Bizottság előtti meghallgatásra.

(98) A tárgyalást megelőzően a TCAA megerősítette, hogy egyetlen Tanzániában engedélyezett légi fuvarozó sem vesz részt az eljárásban. 2025. május 13-án az uniós Repülésbiztonsági Bizottság meghallgatta a TCAA-t. A TCAA az uniós Repülésbiztonsági Bizottságnak tartott beszámolója magas szintű áttekintést nyújtott a korrekciós intézkedési terv kidolgozása és végrehajtása terén az uniós helyszíni értékelő látogatást követően. A beszámoló jól strukturált volt, kiterjedt az észrevételek és ajánlások főbb kategóriáira, és a TCAA áttekintést nyújtott arról, hogy mely észrevételeket és ajánlásokat zárták le, melyek vannak folyamatban, illetve maradtak nyitva.

(99) A TCAA által bemutatott megállapítások bejelentett lezárási arányát rendkívül irreálisnak értékelték, mivel az észrevételek több esetben lezártnak voltak nyilvánítva anélkül, hogy az azokkal kapcsolatos végrehajtást megfelelő ellenőrzésnek vetették volna alá. Ennek egyik példája a képzett személyzet hiánya volt, amelyet a TCAA kizárólag a toborzási tervek és határidők alapján megoldottként minősített, figyelmen kívül hagyva, hogy mennyi idő szükséges a megfelelő képzés és képesítés működőképessé válásához.

(100) Számos más észrevétel esetében jelezte a TCAA, hogy le tudta zárni őket. Az uniós Repülésbiztonsági Bizottság kihallgatása során azonban többször is bebizonyosodott, hogy nem ez volt a helyzet. A 9760. sz. ICAO-dokumentumnak való megfelelés érdekében felülvizsgált légialkalmassági bizonyítvány kiadására irányuló eljárással és ellenőrzőlistával kapcsolatos kérdésre a TCAA válasza nem volt meggyőző, és nem tudott egyértelmű bizonyítékot szolgáltatni arra vonatkozóan, hogy befejeződött a feladat. Emellett a közelmúltban elfogadott kockázatalapú felügyeleti eljárással kapcsolatban – különösen a légi fuvarozók kockázati profiljának tartalma és alkalmazása tekintetében – feltett kérdésre a TCAA válasza nem volt egyértelmű, és nem bizonyította a kockázatalapú felügyeleti elvek alapos megértését vagy hatékony végrehajtását.

(101) A Bizottság és az uniós Repülésbiztonsági Bizottság elismeri az emberi és pénzügyi erőforrások mozgósítása terén tett erőfeszítéseket, és ezek folytatására ösztönzi a TCAA-t. Kiemelik a tanzániai kormány e tekintetben tett kötelezettségvállalásának fontosságát. Egyértelmű elkötelezettségüket fejezték ki aziránt, hogy továbbra is támogatják a TCAA repülésbiztonság-felügyeleti képességeinek javítására irányuló erőfeszítéseit, és együttműködnek vele. A folyamatban lévő nyomonkövetési tevékenység részeként rendszeres kapcsolattartásra és az elért eredményekről szóló jelentésekre, valamint jövőbeli szakmai egyeztetések szervezésére is sor kerül, hogy értékeljék az elért haladást.

(102) Az összes rendelkezésre álló bizonyíték – köztük az uniós helyszíni értékelés – alapján levonható az a következtetés, hogy a TCAA nem rendelkezik a tanzániai légiközlekedési tevékenységek nemzetközi biztonsági előírásokkal összhangban történő hatékony felügyeletéhez szükséges kapacitással és képességgel. A személyzeti irányítás és szakképzés, a minőségirányítás, a tanúsítási eljárások és a légifuvarozók felügyeletének hiányosságai azt mutatják, hogy a TCAA nem képes biztosítani az említett előírásoknak való folyamatos megfelelést.

(103) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös kritériumok alapján tehát megállapítást nyert, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listáját indokolt módosítani, és a 474/2006/EK bizottsági rendelet A. mellékletébe fel kell venni a Tanzániában engedélyezett összes légi fuvarozót.

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

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

(106) 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.

(107) 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. június 3-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
LYBIAN AIRLINES	001/01	LAA	Líbia
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Líbia
PETRO AIR	025/08	PEO	Líbia
A szabályozási felügyeletért Nepálban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Nepál**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Ismeretlen	Nepál
ALTITUDE AIR	085/2016	Ismeretlen	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
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
JOINT-STOCK COMPANY „IRAERO" AIRLINES	480	IAE	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 „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
HELEJETIC AIR	57	HJT	Szudán
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	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
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
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	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
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.