2024/3137

2024.12.16.

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

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról és az üzemeltető fuvarozó kiléte tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról, valamint a 2004/36/EK irányelv 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről szóló, 2005. december 14-i 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 4. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

(1) A 474/2006/EK bizottsági rendelet ([2]) létrehozta az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját.

(2) A 2111/2005/EK rendelet 4. cikke (3) bekezdésének megfelelően egyes tagállamok és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (a továbbiakban: az Ügynökség) a lista frissítése szempontjából releváns információkat közöltek a Bizottsággal. 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 Irak, Kirgizisztán, Örményország, Pakisztán, Suriname és Tanzánia illetékes hatóságaival és légi fuvarozóival folyamatban lévő egyeztetésekről. Emellett Egyiptom, Kenya, a Kongói Köztársaság, Líbia, Mali, Nepál 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-k) 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) 2020 júniusában a 474/2006/EK rendelet A. melléklete az (EU) 2020/736 bizottsági végrehajtási rendelet ([6]) útján Örményországban engedélyezett légi fuvarozókkal egészült ki.

(13) 2024 első negyedévében az ICAO egyetemes biztonságfelügyeleti ellenőrzési programjának (a továbbiakban: USOAP) keretében látogatást tett Örményország Polgári Repülési Bizottságánál (a továbbiakban: CAC), ahol súlyos biztonsági hiányosságot állapított meg a légi fuvarozók engedélyezése terén. Az ellenőrzés feltárta, hogy az örményországi légi fuvarozók engedélyezési folyamata elavult követelményeken alapul, és nem alkalmaz strukturált és szisztematikus megközelítést az üzembentartási engedélyek kiállításához.

([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.).

(14) Az ellenőrzés továbbá figyelemre méltó kihívásokat tárt fel Örményország azon képességével kapcsolatban, hogy eredményes repülésbiztonsági felügyeletet biztosítson – ami az eredményes végrehajtási pontszámának jelentős csökkenésével jár –, és kritikus hiányosságokat mutatott ki többek között a biztonsági kockázatok orvoslása és a felügyeleti kötelezettségek terén.

(15) A légi fuvarozók engedélyezése terén fennálló súlyos biztonsági hiányosságokat illetően 2024 áprilisában célzott támogatási kezdeményezés indult a helyzet gyors orvoslása céljából. 2024 augusztusára megoldódott a helyzet, noha további erőfeszítésekre van szükség az USOAP-ellenőrzés során feltárt egyéb repülésbiztonsági felügyeleti problémák kezeléséhez, amihez a CAC korrekciós intézkedési tervet dolgozott ki.

(16) 2024. november 13-án a Bizottság folyamatos nyomonkövetési tevékenységének részeként szakmai egyeztetésre került sor a Bizottság, az Ügynökség, a tagállamok és a CAC részvételével. Ennek során megvizsgálták a CAC repülésbiztonsági felügyeleti rendszerének megerősítése terén a közelmúltban lezajlott folyamatokat és elért eredményeket, beleértve a legfrissebb szabályozási és működési előrelépést is.

(17) Meg kell jegyezni, hogy Örményország a 2020-ban tett uniós helyszíni értékelő látogatás észrevételei nyomán előrehaladást ért el a repülésbiztonsági szabályainak és felügyeleti képességeinek kiigazítása terén. Ez kiterjed a személyzet felvételére és képzésére, a rendeletek és a kapcsolódó végrehajtási eljárások felülvizsgálatára, felügyeleti tevékenységek végzésére, valamint kényszerítő intézkedések meghozatalára (például a nem biztonságos légi járművek felszállási tilalom alá helyezésére és a légi fuvarozók megfelelésének erősítésére).

(18) A 2024. november 13-i szakmai egyeztetés arra a következtetésre jutott, hogy a felsorolt erőfeszítések ellenére továbbra sem áll rendelkezésre elegendő bizonyíték az Örményországban engedélyezett légi fuvarozókra vonatkozóan az (EU) 2020/736 rendelettel bevezetett működési korlátozások enyhítéséhez. A CAC által hozott intézkedéseket alátámasztó bizonyítékok további értékelésére van szükség a megfelelő következő lépések meghatározásához, beleértve azt is, hogy 2025-ben sor kerülhet-e új uniós helyszíni értékelő látogatásra Örményországban.

(19) 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.

(20) 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

(21) 2015 decemberében az *Iraqi Airways* légi fuvarozót az (EU) 2015/2322 bizottsági végrehajtási rendelet ([7]), 2023 novemberében pedig a *Fly Bagdad* légi fuvarozót az (EU) 2023/2691 bizottsági végrehajtási rendelet ([8]) felvette a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe.

(22) 2024. október 22-én 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 erőfeszítései, valamint a felügyeleti teljesítménye terén történt fejleményekről.

([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).

(23) Az egyeztetés során az ICAA megjegyezte, hogy 2024 júliusában tanácsadó csoportot bízott meg a szabályozási vonatkozású fejlődés támogatásának és a felügyeleti kapacitás megerősítésének feladatával. Előrelépés történt az Ügynökség által 2017-ben és 2023-ban végrehajtott technikai segítségnyújtási projektek ajánlásainak végrehajtása terén, különösen a repülési műveleteknek és a személyzeti engedélyezési eljárásoknak a 965/2012/EU és az 1178/2011/EU bizottsági rendelettel ([9]) való összehangolását illetően.

(24) Az ICAA tájékoztatta a Bizottságot az iraki polgári légi közlekedésről szóló törvény módosításairól, amelyek jelenleg végső jóváhagyási szakaszban vannak. Ezen túlmenően, az ICAA előrelépést tett az erőforráshiány kezelése terén: négy légijármű-üzemeltetési ellenőrt és egy kabinbiztonsági ellenőrt vett fel, és további két légialkalmassági ellenőr felvétele van folyamatban. Emellett kezdeményezte az iraki állami repülésbiztonsági program kidolgozását, és aktualizálja a szabályalkotási eljárásokat és az ellenőrök képzését többek között a veszélyes áruk és a fáradtsági kockázatok kezelése területén. Az aktualizálás megvalósítása azonban továbbra sem teljes körű.

(25) Noha a megtett erőfeszítések elismerésre méltók, az ICAA továbbra is kihívásokkal szembesül, többek között a helikopter- és a légialkalmassági vizsgálatokhoz szükséges szakképzett személyzet kritikus hiányával. Ennek kezelése érdekében az ICAA ötéves légialkalmassági ellenőri képzési programot indított 14 újonnan toborzott repülőmérnök-kadét számára, hogy kevésbé kelljen nemzetközi szakértőkre támaszkodnia.

(26) A Bizottság felkérte az ICAA-t, hogy erősítse meg az elhalasztott uniós helyszíni értékelő látogatás időpontját, amelyet eredetileg 2024 első negyedévére tervezett, de az ICAA kérésére átütemezett 2024 negyedik negyedévére. Válaszában az ICAA azt javasolta, hogy a látogatást halasszák még későbbre, 2025 második vagy harmadik negyedévére – az időközben elért eredményektől függően lehetőleg 2025 szeptemberére.

(27) 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.

(28) 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.

(29) 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

(30) 2006 októberében a 474/2006/EK rendelet A. melléklete az 1543/2006/EK bizottsági rendelet ([10]) útján Kirgizisztánban engedélyezett légi fuvarozókkal egészült ki.

(31) 2024. július 16-án a Bizottság folyamatos nyomonkövetési tevékenységeinek részeként szakmai egyeztetést tartott a Kirgiz Köztársaság Minisztertanácsához tartozó Állami Polgári Légi Közlekedési Hatóságának (a továbbiakban: SCAA) képviselőivel.

(32) Az egyeztetés során az SCAA naprakész tájékoztatást nyújtott a Kirgizisztánban engedélyezett légi fuvarozóknak a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe való felvételéhez vezető korábbi biztonsági hiányosságok kezelésére irányuló erőfeszítéseiről, valamint az SCAA repülésbiztonsági felügyeleti kapacitásának és képességeinek javítása érdekében hozott egyéb intézkedésekről.

([9]) A Bizottság 1178/2011/EU rendelete (2011. november 3.) a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről (HL L 311., 2011.11.25., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([10]) A Bizottság 1543/2006/EK rendelete (2006. október 12.) a 910/2006/EK rendelet által módosított, a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 2111/2005/EK rendelet II. fejezetében említett közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 283., 2006.10.14., 27. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(33) Ugyanekkor a Bizottság áttekintést adott az SCAA-nak az utóbbi által 2024 elején benyújtott információk és dokumentumok alapján végzett értékelés eredményeiről. Az értékelés többek között a képzési programokra, a felügyeleti folyamatokra, az eseményjelentési rendszerre, az engedélyezési eljárásokra és az általános működés eredményességére terjedt ki.

(34) A Bizottság értékelése számos hiányosságot tárt fel az SCAA személyzeti képzési programjaiban. Az ellenőrök képzési programjából – noha tartalmazza a feladataik kapcsán szükséges elemeket – hiányoznak a végrehajtás és ütemezés pontos részletei, különösen az új munkatársak számára kötelező munkahelyi továbbképzések beépítését illetően.

(35) A Bizottság megjegyezte, hogy az ellenőrök száma nem tűnik elegendőnek a kirgizisztáni légi közlekedési ágazat eredményes felügyeletéhez. Az adminisztratív támogató személyzet hiánya plusz terhet ró az ellenőrökre, akiknek további adminisztratív feladatokat kell ellátniuk, ami korlátozza őket abban, hogy a tanúsításra és a felügyeletre összpontosítsanak. Ami a finanszírozást és a forrásokat illeti, az SCAA utalt a fizetések és a források tervezett emelésére, ám nem szolgált konkrét részletekkel a költségvetési rendelkezésekkel kapcsolatban.

(36) Az értékelés az SCAA eseményjelentési rendszerének hiányosságaira is rámutatott – különösen a légiforgalmi események és balesetek átfogó adatbázisának hiányára. Ezenkívül az értékelés szerint a rendszer nem kellőképpen egyértelmű és hatékony, mivel nem alkalmaz szisztematikus megközelítést a légiforgalmi események és balesetek adatainak gyűjtésére és elemzésére.

(37) A Bizottság számos hiányosságot tárt fel az SCAA felügyeleti tevékenységeiben. Több légi fuvarozó és karbantartó szervezet felügyelete vagy nem volt teljes körű, vagy egyáltalán nem történt meg. A benyújtott felügyeleti dokumentumok megfogalmazása homályos volt, és nem tartalmazták az eredményes értékeléshez szükséges eljárási részleteket. Ezenkívül az ISO 9001 tanúsítás előkészítésére vonatkozó állítások ellenére sem megfelelési rendszert, sem belső ellenőrzési egységet nem hoztak létre. Ez további aggályokat vetett fel azzal kapcsolatban, hogy az SCAA képes-e biztosítani a nemzetközi biztonsági normák következetes betartását.

(38) 2024. október 24-én az SCAA kérésére második egyeztetésre került sor Brüsszelben, amelyen az SCAA elismerte az előtte álló kihívásokat. Ezekre adott válaszul stratégiai átalakítási tervet terjesztett elő, amelynek célja a kirgiz légi közlekedési normáknak a nemzetközi biztonsági normákhoz igazítása. Jelenlegi vezetése alatt az SCAA számos szervezeti fejlesztést kezdeményezett: például átalakította belső keretrendszerét, új pénzügyi modellt vezetett be, és a nemzetközi biztonsági normákkal összhangban álló hiányelemzést végzett. Ezek az erőfeszítések tükrözik az SCAA elkötelezettségét a repülésbiztonsági felügyelet hiányosságainak kezelése és a Bizottsággal való együttműködés erősítése iránt.

(39) Elismerve az SCAA által a repülésbiztonsági felügyeleti képességek javítása terén mutatott tartós és mérhető előrelépés fontosságát, a Bizottság hangsúlyozza, hogy az SCAA-nak továbbra is érdemi javulásról kell egyértelmű tanúbizonyságot tennie, mielőtt fontolóra lehetne venni, hogy később uniós helyszíni értékelő látogatásra kerüljön sor Kirgizisztánban. Az ezirányú erőfeszítések támogatására a Bizottság 2025-ben az Ügynökségen keresztül célzott technikai segítségnyújtási projektet fog végrehajtani. A kezdeményezés központi elemei az SCAA ütemtervének értékelése, célzott képzés biztosítása és a belső felügyeleti eljárások javítása, azzal a végső céllal, hogy megvalósuljon a nemzetközi biztonsági normáknak való megfelelés, és törölni lehessen Kirgizisztánt az uniós repülésbiztonsági listáról.

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

(41) 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.

(42) 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.

Pakisztán légi fuvarozói

(43) 2007 márciusában a *Pakistan International Airlines (PIA)* a 235/2007/EK bizottsági rendelet ([11]) útján felvételre került a 474/2006/EK rendelet B. mellékletébe, majd 2007 novemberében az 1400/2007/EK bizottsági rendelet ([12]) útján törölték az említett mellékletből.

(44) Az uniós Repülésbiztonsági Bizottság 2024. májusi tanácskozásait követően a Bizottság, az Ügynökség és a tagállamok szakértői 2024. szeptember 18–19-én szakmai egyeztetést tartottak. Az első nap folyamán értékelték a Pakisztáni Polgári Légi Közlekedési Hatóság (a továbbiakban: PCAA) által benyújtott, majd a Bizottság és az Ügynökség által felülvizsgált korrekciós intézkedési tervet. A PCAA benyújtotta a kért pontosítást és igazoló dokumentumokat. A második napon szúrópróbaszerű ellenőrzés-sorozatra került sor a repülési műveletek, a személyzet engedélyezése, a légialkalmasság, a minőségirányítási rendszer és a repülésbiztonsági menedzsment-rendszer terén. E nem tervezett távoli ellenőrzések célja az volt, hogy a 2023. novemberi uniós látogatás után több információt lehessen szerezni arról, hogy a hatóság képes-e eredményes felügyeletet végezni.

(45) 2020-ban az Ügynökség felfüggesztette a *PIA* és a *Vision Air* TCO-engedélyeit. A felfüggesztés addig tart, amíg az Ügynökség nem rendelkezik ellenőrizhető bizonyítékkal arról, hogy a PCAA képes eredményesen felügyelni az ellenőrzése alá tartozó légi fuvarozókat, hogy a felügyeleti hiányosságokat pótolták, és hogy a légi fuvarozók megfelelően kezelték az összes megállapítást. A most megszerzett információk segítenék az Ügynökséget az arra vonatkozó döntés mérlegelésében, hogy feloldja-e a *PIA* és a *Vision Air* TCO-engedélyeinek felfüggesztését, valamint megadja-e a TCO-engedélyt az *Airblue Limited* részére.

(46) A szakmai egyeztetés végkövetkeztetése, hogy a korrekciós intézkedési terv összes elemével foglalkoztak, és nem figyelhető meg súlyos hiányosság. Van még tennivaló, de úgy tűnik, minden megtett lépés szilárd alapokon nyugszik és koherens.

(47) A szakmai egyeztetés következtetései szerint a PCAA jelenleg a reaktívról a proaktív repülésbiztonsági felügyeleti megközelítésre tér át. E tekintetben a PCAA orvosolta a légi közlekedési előírások terén az ellenőrzést végző személyzet hiányát, ami az uniós helyszíni értékelő látogatás idején kritikus kérdés volt. A hasonló helyzet megismétlődésének megelőzése érdekében számos intézkedésre került sor. Ilyenek többek között a tevékenységek jobb racionalizálása, a feladatoknak megfelelő munkaköri profilok kialakítása, az erőforrásoknak a változó igények fényében történő kiszámítására szolgáló eszközök használata, elegendő költségkeret biztosítása a munkaerő-felvételre és képzésre, a személyzet megtartására vonatkozó politika kidolgozása, valamint az ellenőrök és a felügyeletük alá tartozó szervezetek közötti összeférhetetlenség elkerülésére irányuló intézkedések.

(48) A szakmai egyeztetés következtetései elismerték, hogy a PCAA jelentős előrelépést tett a legsúlyosabb biztonsági hiányosságok pótlása terén. Még mindig van azonban javítanivaló az olyan területeken, mint a megállapítások azonosítása, helyes besorolása és kezelése. Javulás várható a földi ellenőrzések terén is, mivel a földi ellenőrök képzése csak a közelmúltban valósult meg. Ami az ellenőrök képzését illeti, a légi közlekedési előírásokkal foglalkozó ellenőrök jelenlegi állománya teljes körű szakképzésben részesült, ám még szakmai tapasztalatra van szükségük. Mindezeket az elemeket közép- és hosszú távon is nyomon kell követni. A PCAA vállalta, hogy rendszeresen tájékoztatja a Bizottságot az e tekintetben elért eredményekről.

(49) Az *Airblue Limited* és a *PIA* üzembentartási engedélyei legutóbbi ellenőrzéseinek felülvizsgálata nem tárt fel jelentős hiányosságot.

(50) A minőségirányítási rendszert javítani kell. Noha a dokumentáció-ellenőrzés továbbra is az optimális szint alatti, jelentős előrelépés történt: többek között minden területen egyenlően biztosítják a megállapítások következetességét és kezelését, valamint a megállapítások kezelésére szolgáló egységes szoftvert alkalmaznak valamennyi területen.

([11]) 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., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/235/oj).

([12]) 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., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1400/oj).

(51) Az állami repülésbiztonsági program kidolgozása korai szakaszban van. A PCAA elkötelezett a mielőbbi végrehajtás mellett, nevezetesen/konkrétan az események jelentése és a kockázati besorolás tekintetében.

(52) Összességében nem tártak fel jelentős biztonsági problémát. A szakmai egyeztetést követően megállapítható, hogy a PCAA jelentős haladást ért el, amit az egyeztetés során gyűjtött információk is alátámasztanak.

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

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

(55) 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.

Suriname légi fuvarozói

(56) 2006. júniusi első jegyzékbe vételét, majd 2007. novemberi törlését követően a *Blue Wing Airlines* 2010 júliusában az 590/2010/EU bizottsági rendelettel ([13]) ismét felkerült a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe a légi fuvarozót érintő, a tagállamok által végzett földi ellenőrzések során feltárt súlyos hiányosságokra, valamint két halálos balesetre vonatkozó igazolt bizonyítékok miatt.

(57) 2023. június 26-án a Bizottság és az Ügynökség szakmai távegyeztetést tartott a Suriname-i Polgári Légiközlekedés-Biztonsági Hatósággal (a továbbiakban: CASAS). Az egyeztetésre a CASAS-szal és a *Blue Wing Airlines* légi fuvarozóval 2018 novembere és 2022 májusa között több alkalommal zajlott információcsere alapján került sor, a CASAS-szal való hivatalos konzultációk újraindítása céljából, tekintettel a 2019. májusi első kapcsolatfelvétel óta eltelt időre. Ezzel összefüggésben a Bizottság 2023. szeptember 11-én átfogó információkat és dokumentációt kért a CASAS-tól, hogy fel tudja mérni a CASAS repülésbiztonsági felügyeleti kapacitását és képességeit a Suriname-ban engedélyezett nyolc légi fuvarozó vonatkozásában – amelyek egyike, a *Surinam Airways*, 2016 júliusa óta TCO-engedéllyel rendelkezik.

(58) A CASAS által benyújtott információk és dokumentumok értékelésének eredményei súlyos biztonsági hiányosságokat mutattak. Utóbbiakra példa az alapvető felügyeleti programok befejezetlensége, az ellenőrzést végző személyzet képzésével és képesítésével kapcsolatos kételyek, ismétlődő súlyos megállapítások és a megállapítások nem megfelelő kezelése.

(59) 2024. október 23-án szakmai egyeztetésre került sor a Bizottság, az Ügynökség, a tagállamok és a CASAS szakértői között, amelyen a kapott információk és dokumentumok értékelése során feltárt hiányosságokat mind a jelleg, mind a számok tekintetében megerősítették.

(60) Nevezetesen, továbbra is kérdéses, hogy a CASAS képes-e biztosítani az ellenőrzése alá tartozó légi fuvarozók eredményes felügyeletét. Ezt bizonyítja a repülési műveletekért és a személyzet engedélyezéséért felelős igazgatóságok helyzete, amelyek a jelek szerint súlyos létszámhiánnyal küzdenek, valamint a nem a terveknek megfelelően végrehajtott felügyeleti programok. Az ellenőrök szakképzése és képesítése szintén problémás. Az üzembentartási engedélyek jóváhagyása és meghosszabbítása aggodalomra ad okot, mivel számos szükséges eljárás nem létezik, a bemutatott eljárások pedig nagyon egyszerűek, és nem felelnek meg a céljuknak. Ez arra utal, hogy a CASAS felügyeleti tevékenységeit többnyire eseti alapon végzi. Az is megfigyelhető, hogy különböző években újra és újra azonos súlyos megállapítások szerepeltek az ellenőrzési jelentésekben. Megállapítást nyert továbbá, hogy a legtöbb hatósági eljárás nincs összhangban a legaktuálisabb nemzetközi biztonsági normákkal.

([13]) 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.).

(61) Tekintettel arra, hogy a CASAS nyilvánvalóan nem tett előrelépést a megfelelő szintű repülésbiztonsági felügyeleti kapacitás és képesség biztosítása terén, a Bizottság tájékoztatta az uniós Repülésbiztonsági Bizottságot, hogy 2025 első negyedévében uniós helyszíni értékelő látogatást kíván tenni Suriname-ban.

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

(63) 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.

(64) 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.

Tanzánia légi fuvarozói

(65) Tanzániában engedélyezett légi fuvarozók eddig nem szerepeltek a 474/2006/EK rendeletnek sem az A., sem a B. mellékletében.

(66) Az *Air Tanzania Company Limited (Air Tanzania)* 2023. augusztus 23-án nyújtott be TCO-engedély iránti kérelmet. Az Ügynökség a 452/2014/EU rendeletben meghatározott követelményeknek megfelelően értékelte az *Air Tanzania* TCO-kérelmét.

(67) Az Ügynökség az értékelés során aggályokat fogalmazott meg azzal kapcsolatban, hogy az *Air Tanzania* nem volt képes reagálni a feltárt biztonsági hiányosságokra. Megállapította, hogy az *Air Tanzania* nem tartott fenn ellenőrzést a repülésoktatási programja felett, különösen ami annak biztosítását illeti, hogy a hajózó személyzet szinten tartó képzésébe bekerüljön minden típusú vészhelyzet és rendellenes eljárás, úgymint a hajtómű, a törzs vagy a rendszerek meghibásodása, a tűzesetek és más kritikus forgatókönyvek. Tekintettel az értékelés során feltárt jelentős számú súlyos hiányosságra, az Ügynökség megállapította, hogy ez a helyzet a légi fuvaroz rendszerszintű hiányosságára utal, amely veszélyezteti a biztonságot, és komoly veszélyt jelent a repülési műveletekre. Ezen túlmenően az *Air Tanzania* nem tudta bizonyítani, hogy megfelel a vonatkozó nemzetközi biztonsági normáknak.

(68) Az *Air Tanzania* nem képes kezelni ezeket a biztonsági hiányosságokat, amit az is alátámaszt, hogy elfogadhatatlan korrekciós intézkedési tervet nyújtott be az azonosított problémák megoldására. Ebből adódóan az *Air Tanzania* nem bizonyította az alkalmazandó nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelést. Az Ügynökség azt a következtetést vonta le, hogy a további értékelés nem vezetne az *Air Tanzania* számára történő engedélykiadáshoz, mivel a légi fuvarozó nem felelt meg a 452/2014/EU rendelet követelményeinek. Ezért 2024. április 12-én az Ügynökség elutasította az *Air Tanzania* TCO-engedély iránti kérelmét, azzal az indokkal, hogy nem felel meg a biztonsági követelményeknek.

(69) 2024. május 2-án a Bizottság a 2111/2005/EU rendelet és az (EU) 2023/660 rendelet keretében átfogó információkat és dokumentációt kért a Tanzániai Polgári Repülési Hatóságtól (a továbbiakban: TCAA) a célból, hogy fel tudja mérni a TCAA repülésbiztonsági felügyeleti kapacitását és képességét a Tanzániában engedélyezett légi fuvarozók vonatkozásában.

(70) A kért információk a TCAA szervezeti felépítésének, a személyzet szakképesítésének, a képzési programoknak és a felügyeleti folyamatoknak a fő vetületeit fedik le, beleértve a biztonsági hiányosságok kezelését, a korrekciós intézkedéseket és az eseményjelentési rendszereket. Emellett a Bizottság a balesetekre és légiforgalmi eseményekre, az üzembentartási engedélyek birtokosai és a pilóták tanúsítási és engedélyezési eljárásaira, valamint a folyamatos légialkalmasság és a légijármű-karbantartó szervezetek felügyeletére vonatkozó részleteket is kért.

(71) A kért és a TCAA által 2024. június 7-én benyújtott információk és dokumentumok jelentős hiányosságokra világítottak rá a személyzeti erőforrások és a felügyeleti eredményesség terén. Különösen nem volt egyértelmű, hogyan rendelik hozzá az ellenőröket a fő feladatkörökhöz, ami aggályokat vet fel a légialkalmasság, a repülési műveletek és a személyzetengedélyezés eredményes felügyeletéhez szükséges erőforrások megfelelőségével kapcsolatban.

(72) Ezenfelül elégtelennek bizonyultak az ellenőrök képzési és szakképesítési eljárásai, mivel hiányoznak belőlük a szakképzésre vonatkozó egyértelmű iránymutatások, a strukturált teljesítményértékelések és a szinten tartó képzés. A felsorolt hiányosságok veszélyeztethetik a TCAA személyzetének azon képességét, hogy eredményes repülésbiztonsági felügyeletet végezzen. Ezenkívül a TCAA felügyeleti eljárásai vagy félkészek voltak, vagy teljesen hiányoztak egyes kritikus területeken – például egy olyan fontos tárgykörbe tartozó felügyeleti kézikönyvek esetében, mint a személyzet engedélyezése.

(73) A TCAA engedélyezési és felügyeleti tevékenységeinek nyilvántartásaiból számos hiányosságra derült fény, többek között a különleges jóváhagyásokhoz használt formanyomtatványok következetlen használatára, a légi fuvarozók folyamatos légi alkalmasságának elégtelen felügyeletére, a biztonsági megállapítások nem megfelelő nyomon követésére, hosszú időn át megoldatlan korrekciós intézkedésekre, valamint visszatérő biztonsági problémákra, amelyek kiváltó okait nem kezelték.

(74) 2024. október 10-én folyamatos nyomonkövetési tevékenységük részeként a Bizottság, az Ügynökség, és a TCAA képviselői szakmai egyeztetést tartottak. Ennek alkalmával a TCAA felvázolta a tanzániai polgári légi közlekedési ágazat szabályozójaként betöltött szerepét, amelyet a tanzániai polgári repülésről szóló törvény és az ICAO-egyezmény függelékei szerint lát el, azzal a kifejezett céllal, hogy a nemzetközi biztonsági normákkal összhangban gondoskodjon a biztonságról. Mindazonáltal továbbra is jelentős kihívások állnak fenn az említett szabályozások eredményes végrehajtása terén, ami megakadályozza a nemzetközi biztonsági normákhoz való teljes körű igazodást.

(75) Ezenkívül a TCAA ismertette a repülésbiztonsági felügyeleti rendszerének megerősítésére irányuló, folyamatban lévő kezdeményezéseit. Ezek közé tartozik a teljesítményalapú felügyeleti tervek kidolgozása, átfogó ellenőrképzési rendszer megvalósítása, valamint a polgári légi közlekedésre vonatkozó szabályozás módosítása a változó ICAO-szabványokhoz való igazodás érdekében. Ezeket az erőfeszítéseket elősegítik a légi közlekedési ágazaton belüli kapacitásépítési tervek, valamint az ágazati érdekelt felekkel való fokozott együttműködés a szabályozási követelmények eredményes alkalmazásának megkönnyítéséhez. Jóllehet a felsorolt intézkedések elismerésre méltók, az olyan makacs hiányosságok, mint az ellenőrök hézagos képzése, a megoldatlan ellenőrzési megállapítások és a nem megfelelő eljárási iratok rávilágítanak arra, hogy további lépéseket kell tenni a felügyeleti mechanizmusok megerősítése érdekében.

(76) A Bizottság 2024. október 18-án kelt levelében tájékoztatta az *Air Tanzania* légi fuvarozót és a TCAA-t, hogy az *Air Tanzania* ügyét felvették az uniós Repülésbiztonsági Bizottság 2024. november 19. és 21. között tartandó ülésének napirendjére, és hogy a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően az *Air Tanzania* és a TCAA egyaránt lehetőséget kap az uniós Repülésbiztonsági Bizottság előtti meghallgatásra.

(77) Az uniós Repülésbiztonsági Bizottság 2024. november 20-án meghallgatta az *Air Tanzania* légitársaságot és a TCAA-t. Az *Air Tanzania* a meghallgatás során részletesen ismertette a TCO-engedélyezési eljárásból származó megállapítások kezelésére irányuló erőfeszítéseket, beleértve a repülésbiztonsági menedzsmentrendszer hiányelemzését, a repülésbiztonság-irányítási kézikönyv kiigazításait, valamint az üzemeltetési kézikönyvek és a minimális felszerelésjegyzék aktualizálását. A légitársaság kidolgozott egy harminchat hónapos szinten tartó képzési tervet is, amely a kontrollálatlan repülési helyzetek elkerülésére és megszüntetésére vonatkozó képzésre, a téli műveletekre és a veszélyes áruk kezelésére terjed ki. Emellett az útvonal- és repülőtér-minősítések nyomon követésére szolgáló eljárásokat, valamint a kötött és korlátozott üzemidejű komponensekre vonatkozó ellenőrzéseket vezetett be az üzemeltetési és légialkalmassági gyakorlat javítására.

(78) Az uniós Repülésbiztonsági Bizottság tagjai aggodalmukat fejezték ki az *Air Tanzania* légitársaságnak a megállapítások általános kezelésére alkalmazott megközelítése miatt, különös tekintettel az alapvető okok elemzésére. Észrevételük szerint a légi fuvarozó által bemutatott alapvető okok közül több pusztán a megállapítások megismétlése volt, anélkül hogy átfogó elemzés készült volna a háttérben meghúzódó rendszerszintű vagy eljárási hiányosságok azonosítása céljából. Ennek ékes példája, hogy az *Air Tanzania* a tizenhat 2. szintű ténymegállapítást nevezte meg a 452/2014/EU rendelet 1. melléklete (TCO-rész) alkalmazandó követelményeinek való meg nem feleléssel kapcsolatos 1. szintű megállapítás alapvető okaként. Ez egyértelműen rámutatott, hogy az *Air Tanzania* nem foglalkozott azokkal az alapvető okokkal, amelyek miatt a légi fuvarozó nem képes megfelelni ezeknek a követelményeknek. A mélyrehatóbb vizsgálat hiánya rontja a javasolt korrekciós intézkedések eredményességét, mivel utóbbiak a háttérben rejlő, rendszerszintű gyengeségek orvoslása helyett csak a tüneteket kezelik.

(79) Az *Air Tanzania* által szolgáltatott információk jellegüknél fogva nem voltak elegendőek ahhoz, hogy kezeljék azokat a biztonsági hiányosságokat, amelyek miatt az Ügynökség elutasította a TCO-engedélyre irányuló kérelmet. Az *Air Tanzania* által rendelkezésre bocsátott korrekciós intézkedési terv, pontosabban a kiváltó okok csatolt elemzése nem igazolta, hogy a légi fuvarozó képes végrehajtani a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelést biztosító szükséges intézkedéseket.

(80) A meghallgatás során a TCAA ismertette szabályozási rendszerét, és hangsúlyozta elkötelezettségét a repülésbiztonsági felügyelet nemzetközi biztonsági normákkal összhangban történő biztosítása mellett. A TCAA beszámolt arról is, milyen azonnali intézkedéseket tett azután, hogy az Ügynökség elutasította az *Air Tanzania* TCO-engedélyét: többek között olyan különleges ellenőrzést végzett, amely azonosította a javításra szoruló kritikus területeket, például a nem hatékony repülésbiztonsági menedzsmentrendszert, a munkaerőhiányt és a szervezeti hatékonyság hiányát.

(81) A TCAA továbbá arról tájékoztatta az uniós Repülésbiztonsági Bizottságot, hogy az Ügynökség által kiadott ténymegállapításokra válaszul külön ellenőrcsoportot hoztak létre az *Air Tanzania* által kidolgozott, módosított korrekciós intézkedési terv értékelésére és ellenőrzésére. A TCAA szerint ezzel a tizenkilenc ténymegállapításból tizenegyet orvosoltak, a többi megoldása pedig különböző végrehajtási szakaszban van. A TCAA által a meghallgatás során ismertetett konkrét intézkedéseket – úgymint a módosított képzési programok jóváhagyását, az üzembentartási kézikönyvek módosítását és a kritikus fontosságú újítások (például a parancsnoki továbbképzések, a személyzet közelmúltbeli tapasztalatának nyilvántartásai és a légialkalmassági irányelveknek való megfelelés) ellenőrzését – semmilyen bizonyítékkal nem támasztották alá. Ezenkívül a meghallgatáson úgy tűnt, hogy a TCAA a kiváltó okok elemzésének elveit sem tartotta be teljes mértékben, így kétséges, hogy megfelelően és eredményesen értékelte-e az *Air Tanzania* által benyújtott korrekciós intézkedési tervet.

(82) A 2111/2005/EK rendelet mellékletében meghatározott közös követelmények alapján tehát megállapítást nyert, hogy az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját indokolt módosítani, és a 474/2006/EK rendelet A. mellékletébe fel kell venni az *Air Tanzania* légi fuvarozót.

(83) A TCAA-val folytatott információcsere során feltárt nyilvánvaló hiányosságokra tekintettel a Bizottság az Ügynökség segítségével és a tagállamok támogatásával uniós helyszíni értékelő látogatást tesz Tanzániában.

(84) 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.

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

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

(87) 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.

(88) 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, 2024. december 13-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 TANZANIA	TCAA/AOC/001	ATC	Tanzánia
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
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

[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 AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Örményország
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Örményország
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 Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK) szabályozási felügyeletért felelős hatósága által engedélyezett valamennyi 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	Költségvetési-terv-javaslat	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

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
AEROSTAN	08	BSC	Kirgizisztán
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 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
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
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

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 SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Oroszország
JOINT-STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Oroszország
JOINT-STOCK COMPANY „IRAERO" AIRLINES	480	IAE	Oroszország
JOINT-STOCK COMPANY „URAL AIRLINES"	18	SVR	Oroszország
JOINT-STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Oroszország
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Oroszország
JS AVIATION COMPANY „RUSLINE"	225	RLU	Oroszország
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Oroszország
LLC „NORD WIND"	516	NWS	Oroszország
LLC „AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Oroszország
LTD. I FLY	533	RSY	Oroszország
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Oroszország
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY „AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Oroszország
ROSSIYA AIRLINES, JOINT-STOCK COMPANY	2	SDM	Oroszország
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Oroszország
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Oroszország
A szabályozási felügyeletért São Tomé és Príncipében felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**São Tomé és Príncipe**
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé és Príncipe
A szabályozási felügyeletért Sierra Leonéban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó			**Sierra Leone**

A 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
A szabályozási felügyeletért Szudánban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			**Szudán**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Szudán
BADR AIRLINES	35	BDR	Szudán
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Szudán
ELDINDER AVIATION	8	DND	Szudán
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Szudán
HELEJETIC AIR	57	HJT	Szudán
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Szudán
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Szudán
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Szudán
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Szudán
SUN AIR	51	SNR	Szudán
TARCO AIR	56	TRQ	Szudán”

II. MELLÉKLET

„B. MELLÉKLET

AZON LÉGI FUVAROZÓK 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	Hárombetűs ICAO-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti állam	A korlátozás alá eső légi jármű típusa	A korlátozás alá eső légi jármű lajstromjele és – ha ismert – gyártási sorszáma	Lajstromozó állam
IRAN AIR	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	Észak-Korea	A teljes flotta, kivéve: 2 TU- 204 típusú légi jármű.	A teljes flotta, kivéve: P-632, P-633.	Észak-Korea”

([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.