2025/1144

4.6.2025

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2025/1144,

3. juuni 2025,

millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006 seoses nimekirjaga lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu või tegevuspiiranguid

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2005. aasta määrust (EÜ) nr 2111/2005, mis käsitleb ühenduse nimekirja, millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu, koostamist ja lennureisijate teavitamist lendu teenindavast lennuettevõtjast ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiivi 2004/36/EÜ artikkel 9, ([1]) eriti selle artikli 4 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjoni määrusega (EÜ) nr 474/2006 ([2]) on kehtestatud nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.

(2) Määruse (EÜ) nr 2111/2005 artikli 4 lõike 3 kohaselt on teatavad liikmesriigid ja Euroopa Liidu Lennundusohutusamet (edaspidi „amet“) edastanud komisjonile teavet, mis on asjakohane seoses kõnealuse nimekirja ajakohastamisega. Asjakohast teavet on esitanud ka kolmandad riigid ja rahvusvahelised organisatsioonid. Kõnealust nimekirja tuleks esitatud teabe põhjal ajakohastada.

(3) Komisjon teavitas kõiki asjaomaseid lennuettevõtjaid kas otse või nende regulatiivse järelevalve eest vastutavate ametiasutuste kaudu olulistest üksikasjadest ja kaalutlustest, mille alusel otsustatakse kehtestada nende suhtes liidu piires tegevuskeeld või muudetakse määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisa või B lisa nimekirja kantud lennuettevõtja suhtes kehtestatud tegevuskeelu tingimusi.

(4) Komisjon andis asjassepuutuvatele lennuettevõtjatele võimaluse tutvuda kõikide asjaomaste dokumentidega, esitada kirjalikke märkusi ning pidada komisjonile ja ELi lennuohutuskomiteele suuline ettekanne.

(5) Komisjon teavitas määruse (EÜ) nr 2111/2005 ja komisjoni delegeeritud määruse (EL) 2023/660 ([3]) raames ELi lennuohutuskomiteed käimasolevatest konsultatsioonidest Armeenia, Iraagi, Kõrgõzstani, Liibüa, Suriname ja Tansaania pädevate asutuste ja lennuettevõtjatega. Komisjon teavitas ELi lennuohutuskomiteed ka tsiviillennunduse olukorrast Angolas, Egiptuses, Kasahstanis, Keenias, Nepalis, Pakistanis ja Sierra Leones.

([1]) ELT L 344, 27.12.2005, lk 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj.

([2]) Komisjoni 22. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2111/2005 II peatükis nimetatud ühenduse nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu (ELT L 84, 23.3.2006, lk 14, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj).

([3]) Komisjoni 2. detsembri 2022. aasta delegeeritud määrus (EL) 2023/660, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2111/2005 II peatükis nimetatud nimekirja tarvis lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu või tegevuspiiranguid, ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 473/2006, millega kehtestatakse rakenduseeskirjad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2111/2005 II peatükis nimetatud ühenduse nimekirja tarvis, millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu (ELT L 83, 22.3.2023, lk 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

(6) Amet teavitas komisjoni ja ELi lennuohutuskomiteed tehnilistest hindamistest, mis tehti komisjoni määruse (EL) nr 452/2014 ([4]) alusel välja antud kolmanda riigi käitaja lubade (edaspidi „TCO-load“) esialgseks hindamiseks ja nendega seotud pidevaks järelevalveks.

(7) Amet teavitas komisjoni ja ELi lennuohutuskomiteed ka välismaiste õhusõidukite ohutuse hindamise programmi (edaspidi „SAFA programm“) raames komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 ([5]) kohaselt seisuplatsil tehtud kontrollide analüüsi tulemustest.

(8) Lisaks teavitas amet komisjoni ja ELi lennuohutuskomiteed tehnilise abi projektidest kolmandates riikides, kelle suhtes kohaldatakse määruse (EÜ) nr 474/2006 kohast tegevuskeeldu. Samuti andis amet teavet täiendavate tehnilise abi kavade ja taotluste kohta ning kolmandate riikide tsiviillennundusametite haldusalase ja tehnilise võimekuse suurendamiseks tehtava koostöö kohta, mille eesmärk on aidata neil tagada kooskõla kohaldatavate rahvusvaheliste tsiviillennunduse ohutusstandarditega. Liikmesriike kutsuti üles reageerima sellistele taotlustele kahepoolselt, kooskõlastades oma tegevuse komisjoni ja ametiga. Sellega seoses rõhutas komisjon, kui kasulik on anda rahvusvahelise lennundusvaldkonna osalistele eelkõige Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (edaspidi „ICAO“) lennuohutusalase partnerlusabi vahendi (Aviation Safety Implementation Assistance Partnership tool) kaudu teavet kolmandatele riikidele ettenähtud sellise tehnilise abi kohta, mida liit ja selle liikmesriigid annavad lennuohutuse suurendamiseks kogu maailmas.

(9) Eurocontrol andis komisjonile ja ELi lennuohutuskomiteele ajakohastatud teavet SAFA programmi ja kolmanda riigi käitaja häirefunktsiooni staatuse kohta ning statistika tegevuskeelu saanud lennuettevõtjatega seotud ohuteadete kohta.

Liidu lennuettevõtjad

(10) Pärast seda, kui amet oli analüüsinud liidu lennuettevõtjate õhusõidukitele seisuplatsil tehtud kontrollide ja ameti korraldatud standardimiskontrollide tulemusi, mida oli täiendatud liikmesriikide lennuametite tehtud konkreetsete kontrollide ja auditite tulemustega, on liikmesriigid ja amet, kes tegutsevad pädevate asutustena, võtnud teatavaid parandus- ja täitemeetmeid ning teavitanud neist meetmetest komisjoni ja ELi lennuohutuskomiteed.

(11) Liikmesriigid ja amet, kes tegutsevad pädevate asutustena, kinnitasid uuesti, et kui asjaomasest ohutusteabest peaks ilmnema, et asjakohaste ohutusstandardite järgimata jätmine liidu lennuettevõtjate poolt põhjustaks otseseid ohutusriske, on nad valmis võtma vajalikke meetmeid.

Armeenia lennuettevõtjad

(12) 2020. aasta juunis lisati komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2020/736 ([6]) määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse kõik Armeenias serditud lennuettevõtjad.

([4]) Komisjoni 29. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 452/2014, millega kehtestatakse kolmandate riikide käitajate lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 133, 6.5.2014, lk 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

([5]) Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([6]) Komisjoni 2. juuni 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/736, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006 seoses nimekirjaga lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu või tegevuspiiranguid (ELT L 172, 3.6.2020, lk 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/736/oj).

(13) Osana komisjoni pidevast järelevalvetegevusest seoses üldise ohutusolukorraga Armeenias, sealhulgas Armeenia tsiviillennundusameti (edaspidi „CAC“) suutlikkuse ja võimekusega ohutusjärelevalvet teostada, toimus 9. aprillil 2025 tehniline kohtumine, kus osalesid komisjoni, ameti, liikmesriikide ja CACi esindajad. Koosolekul teavitas komisjon CACi 2024. aasta detsembris esitatud parandusmeetmete kava (edaspidi „CAP“) hindamise tulemustest. CAPi valmistas ette CAC pärast 2020. aastal Armeenias toimunud liidu kohapealse kontrolli käigus tehtud tähelepanekuid.

(14) CACi esitatud CAP on terviklik ja üksikasjalik ning näitab selgelt, et on tehtud jõupingutusi, et viia riiklik lennunduse järelevalve kooskõlla ELi regulatiivsete ootustega vastavalt 2020. aastal toimunud liidu kohapealsete kontrollide tähelepanekutele. Positiivseteks arenguteks on mitme ELi nõuetega kooskõlas oleva riikliku määruse ametlik vastuvõtmine, riskipõhiste järelevalvepõhimõtete rakendamiseks tehtud sammud ning koolitusdokumentide ja muude inspektoritele ettenähtud dokumentide paremaks muutmine.

(15) Kuigi CAPi lähenemisviis on tuvastatud olukorra käsitlemisel terviklik, on mitmed probleemid endiselt lahendamata või on esitatud tõendid puudulikud, nagu leidude klassifitseerimata jätmine, järelevalvekavade rakendamise ebapiisav tõendamine ning puudused dokumentide kontrollimisel ja tõlkimisel. Lisaks on jätkuvalt puudusi seoses koolitusdokumentide, litsentsimise protseduuride ja järelevalve mehhanismide kvaliteedi ja terviklikkusega, mida tuleb hinnata täiendavate kohapealsete hindamiste käigus, enne kui saab teha lõpliku otsuse CAPi asjakohasuse kohta.

(16) Võttes arvesse jätkuvaid puudusi ja vajadust rakendamist kohapeal põhjalikumalt hinnata, leiab komisjon, et Armeenia ohutusalase olukorra täiendav kaughindamine ei annaks piisaval määral täiendavat selgust. Seepärast on kavas viia läbi liidu kohapealne kontroll 2025. aasta kolmandas kvartalis. Külastuse eesmärk on kontrollida CACi esitatud parandusmeetmete, sealhulgas 2024. ja 2025. aastal toimunud teabevahetuse käigus arutatud parandusmeetmete tõhusat kohaldamist.

(17) Komisjon on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et praegu ei ole Armeenias serditud lennuettevõtjate puhul alust muuta nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.

(18) Liikmesriigid peaksid jätkuvalt kontrollima, et Armeenias serditud lennuettevõtjad järgiksid tulemuslikult asjakohaseid rahvusvahelisi ohutusstandardeid, seades prioriteediks kõigi Armeenias serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.

Iraagi lennuettevõtjad

(19) 2015. aasta detsembris ja 2023. aasta novembris kanti lennuettevõtjad *Iraqi Airways* ja *Fly Baghdad* määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse vastavalt komisjoni rakendusmäärustega (EL) 2015/2322 ([7]) ja (EL) 2023/2691 ([8]).

(20) Osana komisjoni pidevast järelevalvetegevusest seoses üldise ohutusolukorraga Iraagis, sealhulgas Iraagi tsiviillennundusameti (edaspidi „ICAA“) suutlikkuse ja võimekusega ohutusjärelevalvet teostada, toimus 23. aprillil 2025 tehniline kohtumine, kus osalesid komisjoni, ameti, liikmesriikide ja ICAA esindajad. Kohtumisel esitas ICAA ajakohastatud teabe õigusliku ja reguleeriva raamistiku ning järelevalvetegevuse tõhustamiseks tehtud sammudest.

(21) ICAA esitas üksikasjaliku ettekande oma jätkuvate jõupingutuste kohta lennundusohutuse järelevalve tõhustamiseks õigusaktide muutmise, õigusaktide väljatöötamise, suutlikkuse suurendamise algatuste ja institutsiooniliste reformide kaudu. Neid jõupingutusi peetakse küll olulisteks sammudeks, kuid nende rakendamine on alles algusjärgus. Jätkuvalt esineb olulisi probleeme seoses meetmete õigeaegsuse, regulatiivsete väljundite järjepidevuse ja kvaliteedi ning nende kooskõlaga rahvusvaheliste ohutusstandarditega.

([7]) Komisjoni 10. detsembri 2015. aasta rakendusmäärus (EL) 2015/2322, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse ühenduse nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu (ELT L 328, 12.12.2015, lk 67, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj).

([8]) Komisjoni 29. novembri 2023. aasta rakendusmäärus (EL) 2023/2691, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006 seoses nimekirjaga lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu või tegevuspiiranguid (ELT L, 2023/2691, 30.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj).

(22) Teatavaid edusamme on tehtud sellistes valdkondades nagu töötajate värbamine, koolitusalgatused ja ajakohastatud riiklike lennunduseeskirjade koostamine. Kriitilise tähtsusega reformid, nagu läbivaadatud esmaste lennundust reguleerivate õigusaktide vastuvõtmine ja ohutusjärelevalvesüsteemi tugevdamine, on endiselt läbi viimata või puuduvad kontrollitavad tulemused.

(23) Seetõttu leiti ühiselt, et varem kavandatud liidu kohapealse kontrolli korraldamine 2025. aasta septembris oleks ennatlik ja potentsiaalselt ilma tulemuseta, arvestades vajadust täiendavateks selgeteks ja tõendatud edusammudeks Iraagi lennundusohutuse järelevalvesüsteemi põhivaldkondades.

(24) Komisjon on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et praegu ei ole Iraagi lennuettevõtjate puhul alust muuta nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.

(25) Liikmesriigid peaksid jätkuvalt kontrollima, et Iraagis serditud lennuettevõtjad järgiksid tulemuslikult asjakohaseid rahvusvahelisi ohutusstandardeid, seades prioriteediks kõigi Iraagis serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.

(26) Kui asjakohasest ohutusteabest ilmnevad rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmise tõttu tekkinud otsesed ohutusriskid, peaks komisjon vajaduse korral võtma määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaseid lisameetmeid.

Kõrgõzstani lennuettevõtjad

(27) 2006. aasta oktoobris lisati komisjoni määrusega (EÜ) nr 1543/2006 ([9]) määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse Kõrgõzstanis serditud lennuettevõtjad.

(28) Seoses käimasoleva teabevahetusega, mis toimub alates 2023. aastast uuendatud kontaktide raames komisjoni ja Kirgiisi Vabariigi valitsuse tsiviillennundusameti (edaspidi „SCAA“) vahel, käivitas komisjon tehnilise abi algatuse, mida amet rakendab määruse (EÜ) nr 2111/2005 raames. Algatuse eesmärk on toetada SCAA jõupingutusi järelevalvealase suutlikkuse suurendamiseks.

(29) Selle algatuse raames on juba läbi viidud üks kaugtegevus ja üks kohapealne kontroll. Kohapealne kontroll andis võimaluse koguda vahetult teavet selle kohta, kuidas SCAA rakendab rahvusvahelisi ohutusstandardeid. Samuti andis see võimaluse viia läbi liidu kohapealse kontrolli simulatsioon. Simulatsioon andis väärtuslikku teavet SCAA organisatsioonilise ja reguleeriva raamistiku kohta, näidates, et SCAA üldine struktuur on piisav seoses tema suuruse ja ülesannetega, kuid selle toimimise tõhusust tuleks parandada. Kuigi haldamise käsiraamat on heaks kiidetud, tuleb seda edasi arendada ja ühtlustada, ning vastutus tõsiste vahejuhtumite uurimisel tuleb piisava täpsusega kindlaks määrata.

(30) Simulatsioon võimaldas ka teha kindlaks rahvusvaheliste ohutusstandarditega täielikku vastavusse viimist takistavad puudujäägid ICAO standardite ja soovituslike tavade (konkreetselt ICAO 1., 6., 8., 18. ja 19. lisa) ülevõtmisel. SCAA on neid puudujääke tunnistanud ja astunud samme asjakohaste õigusaktide muutmiseks, kusjuures mitme muudatusettepaneku eelnõu suhtes on käimas ministeeriumidevaheline konsulteerimine. Lisaks on SCAA astunud samme lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise tõhustamiseks ning töötajate koolitamiseks koostöös rahvusvaheliste koolitusorganisatsioonidega. On oluline jätkata jõupingutusi nimetatud valdkondades, et täiendavalt parandada lennuohutusalast järelevalvet Kõrgõzstanis.

([9]) Komisjoni 12. oktoobri 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1543/2006, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2111/2005 II peatükis nimetatud ühenduse nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu (muudetud määrusega (EÜ) nr 910/2006) (ELT L 283, 14.10.2006, lk 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(31) Osana komisjoni pidevast järelevalvetegevusest seoses üldise ohutusolukorraga Kõrgõzstanis, sealhulgas SCAA suutlikkuse ja võimekusega teostada ohutusjärelevalvet, toimus 2. mail 2025 tehniline kohtumine, kus osalesid komisjoni, ameti, liikmesriikide ja SCAA esindajad. SCAA esitas selle kohtumise käigus üksikasjaliku ettekande oma käimasolevate algatuste kohta lennuohutuse järelevalve tõhustamiseks õigusaktide muutmise, õigusaktide väljatöötamise, suutlikkuse suurendamise meetmete ja institutsiooniliste reformide kaudu.

(32) SCAA kirjeldas ka oma organisatsioonilist struktuuri ja personaliga varustatust, sealhulgas personali arvutamise süsteemi väljatöötamist, mis on otseses seoses individuaalsete koolitusvajadustega.

(33) SCAA tutvustas ka edusamme, mida on tehtud oma eeskirjade rahvusvaheliste ohutusstandarditega vastavusse viimisel ja nende rakendamisel peamistes järelevalve valdkondades. Lisaks rõhutati käimasolevat tööd sertimisprotsesside ja täitemehhanismide parandamiseks.

(34) SCAA esitas tervikliku tegevuskava, mille eesmärk on kõrvaldada kindlakstehtud regulatiivsed lüngad ja toetada rahvusvahelistele ohutusstandarditele vastava ohutu tsiviillennunduse süsteemi väljatöötamist.

(35) Praegu ei ole siiski piisavalt põhjendatud tõendeid selle kohta, et SCAA on tõhusalt lahendanud kõik need ohutusprobleemid, mille tõttu kehtestati määrusega (EÜ) nr 1543/2006 tegevuskeeld.

(36) Komisjon on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et praegu ei ole Kõrgõzstanis serditud lennuettevõtjate puhul alust muuta nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.

(37) Liikmesriigid peaksid jätkuvalt kontrollima, et Kõrgõzstanis serditud lennuettevõtjad järgiksid tulemuslikult asjakohaseid rahvusvahelisi ohutusstandardeid, seades prioriteediks kõigi Kõrgõzstanis serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.

Liibüa lennuettevõtjad

(38) 2014. aasta detsembris kanti Liibüa lennuettevõtjad komisjoni rakendusmäärusega (EL) nr 1318/2014 ([10]) määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse.

(39) Osana komisjoni pidevast järelevalvetegevusest seoses üldise ohutusolukorraga Liibüas, sealhulgas Liibüa tsiviillennundusameti (edaspidi „LYCAA“) suutlikkuse ja võimekusega ohutusjärelevalvet teostada, toimus 25. märtsil 2025 tehniline kohtumine, kus osalesid komisjoni, ameti, liikmesriikide ja LYCAA esindajad.

(40) Komisjon esitas LYCAA poolt 2023. ja 2024. aastal esitatud teabe hindamise tulemused. Hindamise käigus tehti kindlaks märkimisväärsed puudused, eelkõige seoses töötajate arvu, koolituse järjepidevuse ja järelevalve tõhusa rakendamisega. Rõhutati ka komisjoni poolt nõutud oluliste dokumentide puudumist. Hinnangus jõuti järeldusele, et nii LYCAA reguleerivat raamistikku kui ka tema järelevalvealast suutlikkust on vaja oluliselt parandada. Kohtumisel kordas komisjon üle oma ootused seoses dokumentide ja andmete liigi ja kvaliteediga, mis on vajalik Liibüa ohutusjärelevalve süsteemi nõuetekohase hindamise tagamiseks.

([10]) Komisjoni 11. detsembri 2014. aasta rakendusmäärus (EL) nr 1318/2014, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse ühenduse nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu (ELT L 355, 12.12.2014, lk 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/1318/oj).

(41) LYCAA andis ajakohastatud teavet haldusalaste ja tehniliste algatuste kohta, mille eesmärk on tugevdada ohutusjärelevalvet. Algatused hõlmasid lennundusalaste õigusaktide ja määruste läbivaatamist, kontrollide sageduse suurendamist ja digitaalsete järelevalvesüsteemide kasutuselevõttu. Nende tegevuste keskne element oli integreeritud järelevalvekeskuse (edaspidi „IOC“) tutvustamine, mis on digiplatvorm, millega soovitakse tõhustada lennuohutusandmete seiret ja haldamist. Digiplatvormi eesmärk on toetada vastavust õigusnormidele ning parandada juurdepääsu asjakohasele ohutusteabele ja dokumentidele.

(42) LYCAA esitatud teave ja sellega seotud materjalid, sealhulgas sertimise ja järelevalveprotsesside puhul kasutatavad käsiraamatud ja kontrollnimekirjad, mida esitleti IOCi esitlusel, põhinesid liidu eeskirjadel ja neid kohandati vastavalt riiklikule kontekstile. LYCAA esitas ka kordussertimise valitud audititulemused, kus IOCi andmed on esitatud selges ja struktureeritud vormingus.

(43) Siiski märgiti, et hoolimata korduvatest ametlikest taotlustest ei jagatud selliseid dokumente komisjonile varasemate 2023. ja 2024. aasta teabevahetuste raames. Lisaks märgiti, et IOCi pikaajaline tõhusus sõltub selle kohaldamise järjepidevusest ja kvaliteedist.

(44) LYCAA teavitas komisjoni ka kõigi Liibüa lennuettevõtjate käimasolevast kordussertimise protsessist, mis hõlmas ajavahemikku 2023. aasta novembrist kuni 2024. aasta novembrini. LYCAA teatas, et sel perioodil oli läbi viidud üle 100 auditi. Nende auditite tulemuste, sealhulgas konkreetsete leidude ja vastavate parandusmeetmete kohta ei esitatud siiski piisavalt üksikasju. Lepiti kokku, et LYCAA esitab asjakohase teabe ja dokumendid esimesel võimalusel.

(45) Praegu ei ole siiski piisavalt põhjendatud tõendeid selle kohta, et LYCAA on tõhusalt kõrvaldanud kõik need ohutusprobleemid, mille tõttu kehtestati rakendusmäärusega (EL) nr 1318/2014 tegevuskeeld.

(46) Komisjon on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et praegu ei ole Liibüas serditud lennuettevõtjate puhul alust muuta nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.

(47) Liikmesriigid peaksid jätkuvalt kontrollima, et Liibüas serditud lennuettevõtjad järgiksid tulemuslikult asjakohaseid rahvusvahelisi ohutusstandardeid, seades prioriteediks kõigi Liibüas serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.

Suriname lennuettevõtjad

(48) 2010. aasta juulis kanti lennuettevõtja *Blue Wing Airlines* komisjoni määrusega (EL) nr 590/2010 ([11]) määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse.

(49) ELi lennuohutuskomitees 2024. aasta novembris toimunud arutelude järelmeetmena korraldasid komisjoni, ameti ja liikmesriikide eksperdid 24.–28. veebruaril 2025 Suriname tsiviillennundusametis (edaspidi „CASAS“) liidu kohapealse kontrolli Surinames. Kohapealne kontroll hõlmas kolme CASASi serditud lennuettevõtja, nagu *Blue Wing Airlinesi, Fly All Ways* ja *Gum Air* pistelist hindamist.

(50) Liidu kohapealse kontrolli raames keskenduti CASASile, võttes arvesse tema rolli ja vastutust Surinames serditud lennuettevõtjate järelevalve eest. Kontrolli käigus tehti kindlaks tsiviillennunduse reguleerivas raamistikus esinevad suured puudujäägid seoses rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimisega, mis takistavad tõhusat järelevalvet.

([11]) Komisjoni 5. juuli 2010. aasta rakendusmäärus (EL) nr 590/2010, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse ühenduse nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu (ELT L 170, 6.7.2010, lk 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/590/oj).

(51) Suriname algset lennundusseadust ei ole alates selle jõustumisest 2002. aastal muudetud. Seetõttu esinevad jätkuvalt ICAO poolt juba 2009. aastal tuvastatud probleemid, nimelt CASASi inspektoritel volituste puudumine juurdepääsuks rajatistele ja dokumentidele ning asjaolu, et lennuõnnetuste ja tõsiste intsidentide kohtu- ja ohutusjuurdlused ei ole üksteisest eraldatud, mida raskendab ka kaitse puudumine ohutusjuhtumitest teatajate jaoks.

(52) Enamikku riiklikke tsiviillennunduseeskirju ajakohastati 2023. aastal, et viia need kooskõlla ICAO viimaste muudatustega. CASASi käsiraamatuid, juhendeid, kontrollnimekirju ja kõiki muid järelevalve teostamisega seotud protseduure ei ole siiski vastavalt ajakohastatud. See mõjutab negatiivselt siseriiklike õigusaktide ja seega ka rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimist.

(53) Kontrolli käigus leidis kinnitust, et CASASil esineb ressursside haldamisel süsteemseid puudusi, nimelt personalivajaduste kindlaksmääramise korra ja metoodika puudumine, inspektorite puudulik esmakoolitus ning korduvkoolituse ärajäämine eelarve puudumise tõttu. Seetõttu leiti, et külastatud CASASi osakondadel oli liiga vähe töötajaid ja kontrolliga tegelevad töötajad ei olnud täielikult kvalifitseeritud.

(54) Lisaks näitas liidu kohapealne kontroll, et CASASil on tõsiseid puudusi ohutusjärelevalve läbiviimisel, nagu juhtumite sulgemine ilma algpõhjust analüüsimata ja nende avatuks jätmine liiga pikaks ajaks ilma täitemeetmeid võtmata. Seetõttu tõsiste puudujääkide esinemine jätkub.

(55) Lisaks selgus liidu kohapealse kontrolli käigus, et CASASil puudub kvaliteedijuhtimise funktsioon, mis on vajalik selliste (ja ka muude) puuduste kõrvaldamiseks, mis tuvastati dokumentide kontrollisüsteemis, andmete säilitamises, leidude haldamisel ja kontrolli põhjalikkuses.

(56) CASASil ei ole ohutuse juhtimise funktsiooni, et ennetavalt tegeleda olemasolevate või tekkivate ohutusriskidega, samuti puudub tal toimiv kohustuslik lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteem, mis võimaldaks CASASil teha kindlaks suure riskiga valdkonnad, kus tuleb järelevalvet tõhustada.

(57) Kriitilisi probleeme täheldati CASASi lennutegevuse ja lennukõlblikkuse osakonna töös. Need hõlmavad CASASi suutmatust järgida ettenähtud aja jooksul oma järelevalvekavasid ning suutmatust toimida vastavalt tehtud auditite tulemustele. Leiti tõendeid, mis näitasid, et tehniliste toimikute kontrollimine enne sertifikaatide väljaandmist ei olnud piisav ning puudusi asjaomaste rahvusvaheliste ohutusstandardite täitmisel ei olnud tuvastatud.

(58) Struktuurse rahastamise vähesus ja täitemeetmete puudumine on CASASi puhul kaks peamist tegurit, mis oluliselt pärsivad CASASi suutlikkust teha tõhusat järelevalvet ja põhjalikke auditeid ning reageerida ennetavalt olemasolevatele ja tekkivatele ohutusriskidele, nagu tõendavad lennuettevõtjate külastamise käigus täheldatud puudused.

(59) Kolme lennuettevõtja (*Blue Wing Airlines, Gum Air* ja *Fly All Ways*) juures vastavalt 25., 26. ja 27. veebruaril 2025 tehtud liidu kohapealse kontrolli käigus tuvastati kõigi kolme lennuettevõtja puhul samad või sarnased kriitilised puudused, millel olid otsesed tagajärjed lennuohutusele ning mis tekitasid mittevastavuse õigusnormidele. See hõlmas lisaks muudele puudustele ka toimiva ohutusjuhtimise süsteemi ja kvaliteedijuhtimise süsteemi puudumist. Mis puudutab hinnangut lennutegevusele, siis ilmnesid tõendid, et kõigil lennuettevõtjatel esinesid samad tõsised puudujäägid ning et vaatamata sellele, et CASAS oli teinud asjakohased järeldused, jätkusid lennud ilma mis tahes CASASi või lennuettevõtjate poolsete piiranguteta.

(60) Lisaks tõi kolme vastava lennukõlblikkusega tegeleva osakonna külastus esile mitmed tõsised probleemid, nagu töötajate puudulik koolitamine ülesannete täitmiseks, kasutuskõlbmatute osade hoidmine mujal, kui nõuetekohaselt eraldatuna vastaval karantiinialal, kalibreeritavate tööriistade kalibreerimissertifikaatide aegumine ja määratlemata tööriistade leidumine. Kõik need probleemid olid CASASil aastate jooksul korduvalt tuvastatud, ilma et oleks toimunud märgatavat paranemist.

(61) Kontroll lennuettevõtja *Fly All Ways* juurde näitas, et ei ole rakendatud lennuandmete seire programmi, nagu see on nõutav vastavalt selle lennuettevõtja kasutatava õhusõiduki liigi puhul kohaldatavatele rahvusvahelistele ohutusstandarditele.

(62) Kolme lennuettevõtja juurde tehtud liidu kohapealse kontrolli käigus tuvastatud puuduste hulk ja laad osutasid süsteemsetele puudustele nii lennuettevõtjate juhtimissüsteemides kui ka CASASi suutlikkuses tagada tõhus ohutusalane järelevalve. Kogutud tõendid osutavad sellele, et lennuettevõtjatel puudub suutlikkus tagada lennutegevuse ohutus jätkusuutlikul viisil ning et CASAS ei suuda tagada eeskirjade järgimist ega ohutust.

(63) Komisjon teatas oma 11. aprilli 2025. aasta kirjas CASASile, et Suriname teemat käsitletakse ELi lennuohutuskomitee 13.–15. mail 2025 toimuval koosolekul ning et nii CASASile kui ka Surinames serditud lennuettevõtjatele antakse võimalus esitada oma seisukohad ELi lennuohutuskomitees kooskõlas määrusega (EÜ) nr 2111/2005. *Blue Wing Airlines* ja *Surinam Airways* võtsid vastu kutse ilmuda ELi lennuohutuskomiteesse.

(64) ELi lennuohutuskomitee kuulas CASASi ja kaks lennuettevõtjat ära 14. mail 2025. CASASi ettekanne ELi lennuohutuskomiteele andis ülevaate sellest, kuidas CASAS on kindlaks teinud mõnede tuvastatud puuduste allikad, ning millised on nende kõrvaldamiseks võetud parandusmeetmed ja tähtajad. Esitatud parandusmeetmed keskendusid eelkõige riiklike lennundusalaste õigusaktide muutmisele, kvaliteedi- ja ohutusjuhtimise funktsioonide rakendamisele, tehnilise personali vajalikule koolitamisele, järelevalvefunktsioonide parandamisele ning värbamiskavadele, et täita juhtivaid ametikohti ja saada juurde kontrolliga tegelevaid töötajaid.

(65) Rõhutades, et CASAS kinnitas väga murettekitavat olukorda, mille liidu kohapealne kontroll Surinames tuvastas, tõi ELi lennuohutuskomitee esile, et mõned neist puudustest olid kindlaks tehtud juba ICAO üldise ohutusjärelevalve auditiprogrammi 2009. ja 2012. aasta auditite käigus, ilma et vahepeal oleks tehtud mingeid edusamme nende kõrvaldamiseks. Seetõttu püsivad hoolimata CASASi valmisolekust ja pühendumusest olukorra parandamiseks endiselt kahtlused, kas kavandatud meetmed ja tähtajad, mida toetavad Suriname valitsuse jõupingutused tagada CASASile täiendavad rahastamisallikad, on saavutatavad.

(66) See probleem leidis korduvalt kinnitust ärakuulamise käigus, kui CASAS ei suutnud esitada tõendeid konkreetsete ja usaldusväärsete meetmete kohta selliste puuduste kõrvaldamiseks, nagu CASASi täitemeetmete võtmata jätmine oma lennuettevõtjate suhtes, kui need on korduvalt jätnud kõrvaldamata neile vastavalt riiklike menetlustele teatavaks tehtud puudujäägid.

(67) Oluliste ohutusalaste puudujääkide kõrvaldamiseks on vaja märkimisväärselt parandada CASASi suutlikkust, eelkõige töötajate värbamise, koolitamise ja kvalifikatsiooni, kvaliteedi- ja ohutusjuhtimise sertimise ning kõigi Surinames serditud lennuettevõtjate järelevalve valdkonnas. Need puudused tõendavad, et CASASi järelevalvealase suutlikkuse puhul ei ole tagatud, et kõik tema poolt serditud lennuettevõtjad tegutsevad alati kooskõlas rahvusvaheliste ohutusstandarditega.

(68) Lennuettevõtjat *Blue Wing Airlines* esindasid tema kaubandusesindaja Euroopas ja õigusnõustaja. Kuulamisel keskenduti lennuettevõtja ja tema võrgustiku tutvustamisele, lennuettevõtja arusaamisele liidu kohapealse kontrolli eesmärgist ja sellest, kuidas see oli seotud *Blue Wing Airlines*-iga, ning ülevaatele lennuettevõtja enda ohutushinnangust ja tuvastatud probleemide lahendamiseks võetud meetmetest.

(69) Lennuettevõtja *Blue Wing Airlines* esindajad jätsid ettekandes täielikult käsitlemata ELi hindamisrühma tuvastatud tõsised puudused, sealhulgas need, mis tuvastati lennukäituse ja hoolduse osakondades. Lisaks sellele, kui ELi lennuohutuskomitee esitas tuvastatud tähelepanekutega seotud konkreetseid küsimusi, ei suutnud lennuettevõtja neile anda sisulisi vastuseid.

(70) Kuigi *Surinam Airways* ei pidanud osalema liidu kohapealse kontrolli hindamises, võttis ta vastu kutse ilmuda ELi lennuohutuskomiteesse. Lennuettevõtja esitas ettekande oma ettevõtte, ajaloo ja tegevusvõrgustiku kohta. Märkimisväärne osa ettekandest keskendus lennuettevõtja ohutusnõuete täitmisega seotud elementide tutvustamisele, seda nii seoses tegevusega, mis toimusid koostöös CASASiga, kui ka kolmandate isikutega, sealhulgas EASAga seoses tema TCO-loaga. Ettekandes toodi esile ka kavandatud meetmed lennuettevõtja ohutusjuhtimise süsteemi ja kvaliteedijuhtimise süsteemi parandamiseks.

(71) ELi lennuohutuskomitee esitas lennuettevõtjale küsimusi ELi territooriumile suunduvate ja sealt väljuvate lendude kohta. Lennuettevõtjalt küsiti ka tema järelmeetmete kohta seoses CASASi tähelepanekuga, et hooldustöötajaid ei ole piisavalt koolitatud.

(72) EASA täiendas lennuettevõtja esitatud teavet, nimetades liidu kohapealse kontrolliga paralleelselt läbi viidud TCO suhtes kohapealse auditi käigus tuvastatud puudusi. See hõlmas leide valdkondades, mida CASAS oleks pidanud oma järelevalve käigus kindlaks tegema ja mis on sarnased teiste ELi meeskonna külastatud lennuettevõtjate omadega, ning mis näitab seda, et CASASil on pidevad probleemid lennuettevõtjate järelevalvega.

(73) Tuginedes kõigile kättesaadavatele tõenditele, sealhulgas liidu kohapealsele kontrollile CASASis ja kolmes valimisse kaasatud lennuettevõtjas, ning ELi lennuohutuskomitee kuulamistel esitatud teabele, tuleb järeldada, et CASASi suutlikkus ei ole piisav, et tagada vastavus rahvusvahelistele ohutusstandarditele, et teha tõhusat järelevalvet lennuettevõtjate üle, kelle eest ta vastutab.

(74) Võttes teadmiseks lahendamist vajavate probleemide ulatuse, tunnustavad komisjon ja ELi lennuohutuskomitee tehtud jõupingutusi ja julgustavad CASASit neid jõupingutusi jätkama. Nad mõistavad, kui oluline on sel puhul Suriname valitsuse panus, ning väljendavad ka oma kindlat tahet toetada CASASi jõupingutusi ja teha temaga koostööd.

(75) Seepärast on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, tuleks muuta ja lisada kõik Surinames serditud lennuettevõtjad määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse.

(76) Liikmesriigid peaksid jätkuvalt kontrollima, et Surinames serditud lennuettevõtjad järgiksid tulemuslikult asjakohaseid rahvusvahelisi ohutusstandardeid, seades prioriteediks kõigi Surinames serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.

Tansaania lennuettevõtjad

(77) 2024. aasta detsembris kanti lennuettevõtja *Air Tanzania Company Limited* komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2024/3137 ([12]) määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse.

(78) ELi lennuohutuskomitees 2024. aasta novembris toimunud arutelude järelmeetmena korraldasid komisjoni, ameti ja liikmesriikide eksperdid 9.–13. detsembril 2024 Tansaania tsiviillennundusametis (edaspidi „TCAA“) liidu kohapealse kontrolli Tansaanias. Liidu kohapealse kontrolli käigus hinnati pisteliselt kahte Tansaanias serditud lennuettevõtjat, nimelt *Precision Air Services PLC* (edaspidi „*Precision Air*“) ja *Coastal Travels Limited* (edaspidi „*Coastal Air*“).

(79) Liidu kohapealse kontrolli käigus keskenduti TCAA-le, võttes arvesse tema rolli ja vastutust Tansaanias serditud lennuettevõtjate järelevalves.

(80) Kontrolli raames tehti kindlaks, et TCAA-l on struktuursed puudujäägid ja kriitiliselt piiratud suutlikkus, sealhulgas strateegilise lähenemisviisi puudumine inimressursside planeerimisel, mis on toonud kaasa kvalifitseeritud ja kogenud tehniliste töötajate puuduse peamistes järelevalve valdkondades, eelkõige lennundusspetsialistide lubade ning lennutegevuse ja lennukõlblikkuse valdkonnas.

(81) Lennundusspetsialistide lubade valdkonnas tehti kindlaks vajadus töötajate arvu suurendamise järele, värvates konkreetselt asjakohase eelneva kogemusega töötajaid. Lisaks tuleks luua ja käivitada struktureeritud korduva õppe programm inspektorite jaoks, mis hõlmab kvaliteedijuhtimise, vastavusauditi ja põhjuste analüüsi täiustatud mooduleid. Samuti on oluline töötada välja terviklikud ja standarditud menetlused ning kontrollnimekirjad ja vormid lubade ja pädevusmärgete väljaandmiseks, ning neid rakendada.

([12]) Komisjoni 13. detsembri 2024. aasta rakendusmäärus (EL) 2024/3137, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006 seoses nimekirjaga lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu või tegevuspiiranguid (ELT L, 2024/3137, 16.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3137/oj).

(82) Lennutegevuse valdkonnas puudub TCAA-l tõhus ja tugev süsteem, mis on vajalik regulatiivsete kohustuste täitmiseks vastavalt rahvusvahelistele ohutusstandarditele. Seda leidu kinnitas asjaolu, et lennuettevõtjate sertimisprotsessid ei olnud piisavalt ranged ning järelevalvet kavandati ja teostati ebapiisavalt, mis põhjustas märkimisväärseid puudujääke. Lisaks puudus TCAA-l vajalik hulk täielikult kvalifitseeritud inspektoreid ning olemasolevate töötajate pädevus vajas täiendamist.

(83) Lennukõlblikkuse valdkonnas ei vasta TCAA kohaldatavad protseduurid rahvusvahelistele ohutusstandarditele, mistõttu järelevalve tulemuslikkus on ebapiisav ja tekivad kahtlused ohutusnõuete kohaldamise järjepidevuse osas. Lennukõlblikkuse sertifikaadid on välja antud ilma piisava kindluseta, et kõnealune õhusõiduk vastab kõigile kohaldatavatele projekteerimistingimustele ja lennukõlblikkuse kriteeriumidele.

(84) Liidu hindamisrühm tegi 11. detsembril 2024 lennuettevõtja *Precision Air* juurde kohapealse kontrolli.

(85) *Precision Air*i hindamise käigus tuvastati mitmeid puudusi ohutusjuhtimise süsteemi ja kvaliteedijuhtimise süsteemi rakendamisel. Eelkõige ei olnud ohutuseesmärke piisavalt kirjeldatud ohutusjuhtimise käsiraamatus ning ohutusnäitajate ja ohutuseesmärkide järelevalve oli ebapiisav. Lennuandmete seire paljastas täiendavaid korduvaid kõrvalekaldeid standardsest töökorrast, osutades probleemidele süsteemsetele nõuetele vastavuse osas.

(86) Kuigi hoolduse ja lennukõlblikkuse korralduse üldine struktuur ja toimimine osutusid rahuldavaks, täheldati lennumeeskonna koolitusprogrammis märkimisväärseid puudujääke, sealhulgas puudus terviklik teoreetiline õpe ja olulised moodulid, nagu häireolukorra ennetamise ja lahendamise koolitus.

(87) Liidu hindamisrühm tegi 12. detsembril 2024 lennuettevõtja *Coastal Air* juurde kohapealse kontrolli.

(88) *Coastal Air*i ohutusjuhtimise süsteemi ja kvaliteedijuhtimise süsteemi hindamisel tehti kindlaks olulised valdkonnad, mida on vaja Tansaania siseriiklike õigusaktide ja rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimise tagamiseks parandada.

(89) Kontrolli ajal ei suutnud *Coastal Air* tõendada, et ta järgib oma protseduure ja käsiraamatuid ning esines puudusi dokumentides ning heakskiitmise ja lennuettevõtja organisatsioonisisese nõuetele vastavuse järelevalve mitmes lõigus, nagu organisatsioonilised õigused, logid, käsiraamatud, andmed ja koolitusstandardid.

(90) *Coastal Air*i hoolduse ja püsiva lennukõlblikkuse korraldamise süsteemide hindamisel ilmnes mitu kriitilist puudust, millel on otsene mõju lennuohutusele ja õigusnormide täitmisele. Lisaks põhjustasid lennukõlblikkuse järelevalvesüsteemis andmete sisestamisel tehtud vead valesid intervalle hoolduse kavandamisel, mis vähendas hoolduse jälgimise usaldusväärsust ja terviklikkust.

(91) Kontrolli käigus tuvastatud puuduste hulk ja laad osutasid süsteemsetele puudustele nii *Coastal Air*i organisatsioonisiseses vastavuskontrolli toimimises kui ka TCAA järelevalvetegevuses. Eelkõige oleks paljud tuvastatud puudused tulnud avastada sertimismenetluse, korrapärase järelevalve või lennuettevõtja enda ohutuse tagamise mehhanismide kaudu.

(92) Liidu kohapealne kontroll näitas, et kuigi Tansaania on kehtestanud tsiviillennunduse õigusraamistiku, leidub selles märkimisväärseid puudusi õigusliku täpsuse, tõhusa rakendamise ja arenevate rahvusvaheliste ohutusstandardite õigeaegse kohandamise osas, mille tulemuseks on õiguslikud ja käituslikud ebakõlad, mis vähendavad Tansaania suutlikkust täita täiel määral rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioonist (Chicago konventsioon) tulenevaid kohustusi. Liidu kohapealse kontrolli käigus tehtud tähelepanekud lisati TCAA-le esitatud ja TCAA poolt heaks kiidetud aruandesse.

(93) 30. aprillil 2025 toimus komisjoni läbiviidava Tansaania lennuohutuse järelevalve raames tehniline kohtumine, kus osalesid komisjoni, ameti, liikmesriikide ja TCAA esindajad. Koosolekul oli kaks eesmärki: vaadata läbi CAP, mis töötati välja liidu kohapealse kontrolli järel, ning anda ülevaade ettevalmistustest ELi lennuohutuskomitee eelseisvaks kuulamiseks, mis on kavandatud 13. maiks 2025.

(94) Enne ja pärast tehnilist koosolekut esitati parandusmeetmete kava mitmeid versioone. Tehnilisel koosolekul arutamiseks esitatud versioon näitas, et TCAA on teinud jõupingutusi, et võtta arvesse liidu kohapealse kontrolli raames tehtud tähelepanekuid. Järgnenud arutelude käigus tuvastati siiski mitu olulist puudust TCAA võetud meetmetes, eelkõige suutmatus teha põhjalikke algpõhjuste analüüse süsteemsete probleemide väljaselgitamiseks ja nendega tegelemiseks, ning piisavate dokumentide puudumine esitatud parandusmeetmete toetamiseks, samuti kohaldatavate lennundusohutusnõuete jätkuv täitmata jätmine.

(95) Eraldi tähelepanu pöörati TCAA esitlusele tööjõuvajaduse arvutamise kohta lennutegevuse valdkonnas, mida peeti ebarealistlikuks hinnanguliste töötundide osas, mis on nähtud ette põhitegevuste jaoks, nagu baseerumiskohas tehtava lennuettevõtja sertifikaadi kontrolli ettevalmistamine või kontrollijärgsete meetmete võtmine. CAPi hilisem muudetud versioon oli tunduvalt parem, kuna vajaminevate inspektorite arv määrati realistlikumalt, kuid siiski puudus analüüs sellega seotud koolitusvajaduste ja koolituse läbimiseks vajaliku aja kohta enne kui inspektorid tööle asuvad.

(96) Tehnilise koosoleku käigus leidis kinnitust, et kuigi TCAA on teinud tuvastatud puudujääkide käsitlemisel teatavaid edusamme, sealhulgas kohe pärast liidu kohapealset kontrolli käivitatud tehnilise toe meetmete võtmisel, esineb endiselt olulisi puudusi. Leiti, et mitmed meetmed, mis on esitatud TCAA CAPis, on olukorrale reageerivad meetmed ning sisulised ennetusmeetmed puuduvad. Kui selliseid meetmeid rakendati, olid need üldjuhul pealiskaudsed ega pakkunud usaldusväärset kindlust jätkusuutlikkuse osas.

(97) Komisjon teatas oma 14. aprilli 2025. aasta kirjas TCAA-le, et Tansaania küsimust käsitletakse ELi lennuohutuskomitee 13.–15. mail 2025 toimuval koosolekul ning et nii TCAA-le kui ka Tansaanias serditud lennuettevõtjatele antakse võimalus esitada oma seisukohad ELi lennuohutuskomitees kooskõlas määrusega (EÜ) nr 2111/2005.

(98) Enne ärakuulamist kinnitas TCAA, et ükski Tansaanias serditud lennuettevõtja ei osale. TCAA kuulati ELi lennuohutuskomitees ära 13. mail 2025. TCAA ettekanne ELi lennuohutuskomiteele andis põhjaliku ülevaate pärast liidu kohapealset kontrolli tehtud edusammudest parandusmeetmete kava väljatöötamisel ja rakendamisel. Ettekanne oli hästi struktureeritud ning käsitles peamisi tähelepanekute ja soovituste kategooriaid, andes TCAA poolt ülevaate selle kohta, millised tähelepanekute ja soovituste kohased tegevused on lõpetatud ning millised on käimas või veel avatud.

(99) Puudujääkide lahendamise määra, nagu TCAA selle esitas, hinnati väga ebarealistlikuks; seda tõendab ka asjaolu, et mitmel juhul loeti puuduste menetlemine lõpetatuks ilma piisava kontrollita, kas puudus on täielikult kõrvaldatud. Üks vastav näide oli kvalifitseeritud töötajate puudus, mis olevat TCAA väitel lahendatud, tuginedes üksnes värbamiskavade ja ajakavade olemasolule, võtmata arvesse aega, mida on vaja asjakohaseks koolitamiseks ja kvalifikatsiooni saavutamiseks.

(100) Mitme muu puudujäägi osas teatas TCAA, et ta on saanud asjaomased toimingud lõpetada. ELi lennuohutuskomitee küsitluse käigus selgus siiski korduvalt, et see nii ei olnud. Küsimuse puhul lennukõlblikkuse sertifikaadi menetluse ja kontrollnimekirja kohta, mis vaadati läbi, et viia need kooskõlla ICAO dokumendiga 9760, ei olnud TCAA vastus ammendav ning ta ei suutnud esitada selgeid tõendeid selle kohta, et ülesanne on täidetud. Kui küsiti hiljuti vastu võetud riskipõhise järelevalve protsessi kohta, eelkõige seoses lennuettevõtja riskiprofiilide sisu ja kohaldamisega, ei olnud TCAA vastus selge ning ei näidanud riskipõhistest järelevalvepõhimõtetest arusaamist ega nende tõhusat rakendamist.

(101) Komisjon ja ELi lennuohutuskomitee tunnustavad tehtud jõupingutusi nii inimjõu kui ka rahaliste vahendite mobiliseerimisel ning julgustavad TCAAd neid jõupingutusi jätkama. Nad rõhutavad, et selles osas lasub kohustus Tansaania valitsusel. Ühtlasi väljendati pühendumust jätkata TCAA toetamist ja temaga tehtavat koostööd, et tõsta TCAA ohutusalase järelevalve suutlikkust. Pidev järelevalve hõlmab regulaarseid kohtumisi, eduaruannete esitamist ning uute tehniliste koosolekute korraldamist, et jälgida, milliseid edusamme on tehtud.

(102) Tuginedes kõigile kättesaadavatele tõenditele, sealhulgas liidu kohapealsele hindamisele, jõuti järeldusele, et TCAA-l ei ole vajalikku suutlikkust teostada tõhusat järelevalvet Tansaania lennutegevuse üle kooskõlas rahvusvaheliste ohutusstandarditega. Puudused personalijuhtimises, töötajate koolitamises, kvaliteedijuhtimises, sertimisprotsessides ja lennuettevõtjate järelevalves näitavad, et TCAA ei suuda tagada kõnealuste standardite pidevat järgimist.

(103) Seepärast on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidus piires tegevuskeeldu, tuleks muuta ja lisada kõik Tansaanias serditud lennuettevõtjad määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse.

(104) Liikmesriigid peaksid jätkuvalt kontrollima, et Tansaanias serditud lennuettevõtjad järgiksid tulemuslikult asjakohaseid rahvusvahelisi ohutusstandardeid, seades prioriteediks kõigi Tansaania serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.

(105) Seepärast tuleks määrust (EÜ) nr 474/2006 vastavalt muuta.

(106) Määruse (EÜ) nr 2111/2005 artiklites 5 ja 6 on märgitud, et ohutusele avalduvat mõju arvestades on vaja võtta lisade ajakohastamisega seotud otsused vastu kiiresti ja vajaduse korral viivitamata. Seepärast on tundliku teabe ja reisijate kaitsmiseks vaja, et kõik otsused, millega ajakohastatakse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu või -piiranguid, jõustuvad kohe pärast vastuvõtmist.

(107) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas ELi lennuohutuskomitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 474/2006 muudetakse järgmiselt:

1) A lisa asendatakse käesoleva määruse I lisa tekstiga;

2) B lisa asendatakse käesoleva määruse II lisa tekstiga.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 3. juuni 2025

Komisjoni nimel
presidendi eest
komisjoni liige
Apostolos TZITZIKOSTAS

I LISA

„A LISA

NIMEKIRI LENNUETTEVÕTJATEST, KELLE SUHTES KOHALDATAKSE LIIDU PIIRES TEGEVUSKEELDU, ERANDITEGA [1]

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	ICAO kolmetäheline kood	Lennuettevõtja päritoluriik
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iraan
FLY BAGHDAD	007	FBA	Iraak
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraak
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Afganistani ametiasutused, sealhulgas:			**Afganistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistan
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Angola ametiasutused, välja arvatud *TAAG Angola Airlines* ja *Heli Malongo*, sealhulgas:			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Teadmata	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Teadmata	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Teadmata	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Teadmata	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Armeenia ametiasutused, sealhulgas:			**Armeenia**
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Armeenia
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armeenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armeenia

[1] Käesolevas lisas loetletud lennuettevõtjatel võib lubada kasutada liiklusõigusi juhul, kui kasutatakse õhusõidukit, mis on renditud koos meeskonna, kindlustuse ja õhusõiduki kasutamiseks vajalike teenustega (*wet-lease*) lennuettevõtjalt, kelle suhtes ei kohaldata tegevuskeeldu, tingimusel et täidetakse asjakohaseid ohutusnõudeid.

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	ICAO kolmetäheline kood	Lennuettevõtja päritoluriik
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armeenia
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Armeenia
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Armeenia
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armeenia
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armeenia
SKYBALL	AM AOC 073	Ei kohaldata	Armeenia
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Kongo Vabariigi ametiasutused, sealhulgas:			**Kongo Vabariik**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Kongo Vabariik
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Kongo Vabariik
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo Vabariik
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Kongo Vabariik
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Teadmata	Kongo Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Kongo Demokraatliku Vabariigi ametiasutused, sealhulgas:			**Kongo Demokraatlik Vabariik**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBF	Kongo Demokraatlik Vabariik

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	ICAO kolmetäheline kood	Lennuettevõtja päritoluriik
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Kongo Demokraatlik Vabariik
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Djibouti ametiasutused, sealhulgas:			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Teadmata	DAO	Djibouti
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Ekvatoriaal-Guinea ametiasutused, sealhulgas:			**Ekvatoriaal-Guinea**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ekvatoriaal-Guinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Teadmata	Ekvatoriaal-Guinea
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Eritrea ametiasutused, sealhulgas:			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Kõrgõzstani ametiasutused, sealhulgas:			**Kõrgõzstan**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kõrgõzstan
AEROSTAN	08	BSC	Kõrgõzstan

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	ICAO kolmetäheline kood	Lennuettevõtja päritoluriik
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kõrgõzstan
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kõrgõzstan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kõrgõzstan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kõrgõzstan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kõrgõzstan
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Teadmata	Kõrgõzstan
HELI SKY	47	HAC	Kõrgõzstan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kõrgõzstan
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kõrgõzstan
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kõrgõzstan
SKY JET	60	SJL	Kõrgõzstan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kõrgõzstan
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kõrgõzstan
TEZ JET	46	TEZ	Kõrgõzstan
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Libeeria ametiasutused			**Libeeria**
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Liibüa ametiasutused, sealhulgas:			**Liibüa**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Liibüa
AIR LIBYA	004/01	TLR	Liibüa
AL MAHA AVIATION	030/18	Teadmata	Liibüa
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Liibüa
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Liibüa
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Liibüa
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Liibüa
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Liibüa
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Liibüa
PETRO AIR	025/08	PEO	Liibüa
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Nepali ametiasutused, sealhulgas:			**Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Teadmata	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Teadmata	Nepal

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	ICAO kolmetäheline kood	Lennuettevõtja päritoluriik
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Teadmata	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Teadmata	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Teadmata	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Teadmata	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Teadmata	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Teadmata	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Teadmata	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Teadmata	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Teadmata	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Teadmata	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Teadmata	Nepal
TARA AIR	053/2009	Teadmata	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
Järgmised lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Venemaa ametiasutused:			**Venemaa**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Venemaa
AVIACOMPANY „AVIASTAR-TU“ CO. LTD	458	TUP	Venemaa
IZHAVIA	479	IZA	Venemaa
JOINT STOCK COMPANY „AIR COMPANY YAKUTIA“	464	SYL	Venemaa
JOINT STOCK COMPANY „RUSJET“	498	RSJ	Venemaa
JOINT STOCK COMPANY „UVT AERO“	567	UVT	Venemaa
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Venemaa
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Venemaa
JOINT-STOCK COMPANY „IRAERO“ AIRLINES	480	IAE	Venemaa

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	ICAO kolmetäheline kood	Lennuettevõtja päritoluriik
JOINT-STOCK COMPANY „URAL AIRLINES“	18	SVR	Venemaa
JOINT–STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Venemaa
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Venemaa
JS AVIATION COMPANY „RUSLINE“	225	RLU	Venemaa
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Venemaa
LLC „NORD WIND“	516	NWS	Venemaa
LLC „AIRCOMPANY IKAR“	36	KAR	Venemaa
LTD. I FLY	533	RSY	Venemaa
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Venemaa
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY „AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES“	1	AFL	Venemaa
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Venemaa
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Venemaa
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Venemaa
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad São Tomé ja Príncipe ametiasutused, sealhulgas:			**São Tomé ja Príncipe**
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé ja Príncipe
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Sierra Leone ametiasutused			**Sierra Leone**
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Sudaani ametiasutused, sealhulgas:			**Sudaan**
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Sudaan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudaan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudaan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudaan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudaan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudaan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudaan

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	ICAO kolmetäheline kood	Lennuettevõtja päritoluriik
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudaan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudaan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudaan
SUN AIR	51	SNR	Sudaan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudaan
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Suriname ametiasutused, sealhulgas:			**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	Teadmata	Suriname
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	Teadmata	Suriname
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Suriname
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	Teadmata	Suriname
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	Teadmata	Suriname
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Tansaania ametiasutused, sealhulgas:			**Tansaania**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	Teadmata	Tansaania
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	Teadmata	Tansaania
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Tansaania
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	Teadmata	Tansaania
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	Teadmata	Tansaania
AS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	Teadmata	Tansaania
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Tansaania
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Tansaania
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	Teadmata	Tansaania
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tansaania

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	ICAO kolmetäheline kood	Lennuettevõtja päritoluriik
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Tansaania
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	Teadmata	Tansaania
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	Teadmata	Tansaania
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	Teadmata	Tansaania
JAMBO AVIATION LTD.	TCAA/AOC/070	Teadmata	Tansaania
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	Teadmata	Tansaania
LEVEL UP AVIATION LTD.	TCAA/AOC/076	Teadmata	Tansaania
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	Teadmata	Tansaania
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	Teadmata	Tansaania
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	Teadmata	Tansaania
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	Teadmata	Tansaania
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	Teadmata	Tansaania
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Tansaania
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	REG	Tansaania
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	Teadmata	Tansaania
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	Teadmata	Tansaania
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	Teadmata	Tansaania
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	Teadmata	Tansaania
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	Teadmata	Tansaania
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	Teadmata	Tansaania
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	Teadmata	Tansaania
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	Teadmata	Tansaania
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	Teadmata	Tansaania
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	Teadmata	Tansaania“

II LISA

„B LISA

NIMEKIRI LENNUETTEVÕTJATEST, KELLE SUHTES KOHALDATAKSE LIIDU PIIRES TEGEVUSPIIRANGUID [1]

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) number	ICAO kolmetäheline kood	Lennuettevõtja päritoluriik	Õhusõiduki liik, mille suhtes kohaldatakse piirangut	Piiranguga õhusõiduki registritunnus(ed) ja, kui see/need on kättesaadav(ad), seerianumber/seerianumbrid	Õhusõiduki registreerinud riik
IRAN AIR	IR.AOC.100	IRA	Iraan	Kõik Fokker F100 ja Boeing B747 tüüpi õhusõidukid.	Fokker F100 tüüpi õhusõidukid, nagu on märgitud lennuettevõtja sertifikaadis; Boeing B747 tüüpi õhusõidukid, nagu on märgitud lennuettevõtja sertifikaadis.	Iraan
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Korea Rahvademokraatlik Vabariik	Kõik õhusõidukid, v.a kaks TU-204 tüüpi õhusõidukit.	Kõik õhusõidukid, v.a P-632, P-633.	Korea Rahvademokraatlik Vabariik“

[1] Käesolevas lisas loetletud lennuettevõtjatel võib lubada kasutada liiklusõigusi juhul, kui kasutatakse õhusõidukit, mis on renditud koos meeskonna, kindlustuse ja õhusõiduki kasutamiseks vajalike teenustega (*wet-lease*) lennuettevõtjalt, kelle suhtes ei kohaldata tegevuskeeldu, tingimusel et täidetakse asjakohaseid ohutusnõudeid.