Euroopan unionin
virallinen lehti

FI
L-sarja

2025/1144

4.6.2025

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2025/1144,

annettu 3 päivänä kesäkuuta 2025,

asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta unionissa toimintakieltoon asetettujen tai toimintarajoitusten kohteena olevien lentoliikenteen harjoittajien luettelon osalta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevan yhteisön luettelon laatimisesta ja lennon suorittavan lentoliikenteen harjoittajan ilmoittamisesta lentomatkustajille sekä direktiivin 2004/36/EY 9 artiklan kumoamisesta 14 päivänä joulukuuta 2005 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 2111/2005 ([1]) ja erityisesti sen 4 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Komission asetuksessa (EY) N:o 474/2006 ([2]) vahvistetaan luettelo lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu unionissa toimintakieltoon.

(2) Eräät jäsenvaltiot ja Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto, jäljempänä 'virasto', ovat toimittaneet komissiolle asetuksen (EY) N:o 2111/2005 4 artiklan 3 kohdan mukaisesti tietoja luettelon saattamiseksi ajan tasalle. Olennaisia tietoja on saatu myös kolmansilta mailta ja kansainvälisiltä organisaatioilta. Toimitettujen tietojen perusteella luettelo olisi saatettava ajan tasalle.

(3) Komissio on ilmoittanut asianomaisille lentoliikenteen harjoittajille suoraan tai niiden valvonnasta vastaavien viranomaisten välityksellä ne olennaiset tosiseikat ja näkemykset, joiden perusteella tehdään päätös lentoliikenteen harjoittajien asettamisesta toimintakieltoon unionissa tai asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteessä A tai liitteessä B olevaan luetteloon sisällytetylle lentoliikenteen harjoittajalle asetetun toimintakiellon ehtojen muuttamisesta.

(4) Komissio on antanut asianomaisille lentoliikenteen harjoittajille tilaisuuden tutustua kaikkiin asiaankuuluviin asiakirjoihin sekä toimittaa kirjallisia huomautuksia ja esittää kantansa suullisesti komissiolle ja EU:n lentoturvallisuuskomitealle.

(5) EU:n lentoturvallisuuskomitea on saanut komissiolta tiedot asetuksen (EY) N:o 2111/2005 ja komission delegoidun asetuksen (EU) 2023/660 ([3]) mukaisista kuulemisista, joita käydään parhaillaan seuraavien valtioiden toimivaltaisten viranomaisten ja lentoliikenteen harjoittajien kanssa: Armenia, Irak, Kirgisia, Libya, Suriname ja Tansania. Komissio on tiedottanut EU:n lentoturvallisuuskomitealle myös Angolan, Egyptin, Kazakstanin, Kenian, Nepalin, Pakistanin ja Sierra Leonen lentoturvallisuustilanteesta.

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

([2]) Komission asetus (EY) N:o 474/2006, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2006, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 luvussa II tarkoitetusta yhteisön luettelosta (EUVL L 84, 23.3.2006, s. 14, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj).

([3]) Komission delegoitu asetus (EU) 2023/660, annettu 2 päivänä joulukuuta 2022, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 luvussa II tarkoitettua luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon tai joihin sovelletaan toimintarajoituksia unionissa, koskevista yksityiskohtaisista säännöistä sekä yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 II luvussa tarkoitetun yhteisön luettelon laatimissäännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 473/2006 kumoamisesta (EUVL L 83, 22.3.2023, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

(6) Virasto on ilmoittanut komissiolle ja EU:n lentoturvallisuuskomitealle teknisistä arvioinneista, jotka on tehty komission asetuksen (EU) N:o 452/2014 ([4]) mukaisesti myönnettyjen kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittajien hyväksyntöjen, jäljempänä 'TCO-hyväksyntä', alustavaa arviointia ja jatkuvaa seurantaa varten.

(7) Lisäksi virasto on antanut komissiolle ja EU:n lentoturvallisuuskomitealle tiedoksi ulkomaisten ilma-alusten turvallisuuden arviointiohjelmassa, jäljempänä 'SAFA', tehtyjen asematasotarkastusten tulokset komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 ([5]) mukaisesti.

(8) Virasto on lisäksi tiedottanut komissiolle ja EU:n lentoturvallisuuskomitealle teknisen avun hankkeista, joita on toteutettu asetuksen (EY) N:o 474/2006 mukaisen toimintakiellon vaikutuspiiriin kuuluvissa kolmansissa maissa. Virasto on antanut tietoja suunnitelmista ja pyynnöistä, jotka koskevat teknistä lisäapua ja yhteistyötä kolmansien maiden siviili-ilmailuviranomaisten hallinnollisten ja teknisten valmiuksien parantamiseksi, jotta kyseisiä viranomaisia voidaan auttaa varmistamaan sovellettavien siviili-ilmailun kansainvälisten turvallisuusstandardien noudattaminen. Jäsenvaltioita on kehotettu vastaamaan tällaisiin pyyntöihin kahdenväliseltä pohjalta yhteistoiminnassa komission ja viraston kanssa. Tältä osin komissio on jälleen todennut, että on hyödyllistä antaa kansainväliselle ilmailuyhteisölle tietoja – erityisesti Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön, jäljempänä 'ICAO', lentoturvallisuuden täytäntöönpanoa avustavan kumppanuuden ASIAP-välineellä (Aviation Safety Implementation Assistance Partnership) – teknisestä avusta, jota unioni ja sen jäsenvaltiot antavat kolmansille maille ilmailun turvallisuuden parantamiseksi koko maailmassa.

(9) Eurocontrol on toimittanut komissiolle ja EU:n lentoturvallisuuskomitealle ajantasaiset tiedot SAFA- ja TCO-ohjelmiin sisältyvien hälytystoimintojen nykytilanteesta sekä tilastot toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevista varoitusviesteistä.

Unionin lentoliikenteen harjoittajat

(10) Virasto on laatinut analyysin unionin lentoliikenteen harjoittajien ilma-aluksille tehtyjen asematasotarkastusten ja viraston toteuttamien standardointitarkastusten tuloksista kansallisten ilmailuviranomaisten suorittamista erityistarkastuksista ja auditoinneista saaduilla tiedoilla täydennettynä, minkä jälkeen jäsenvaltiot ja virasto, kun ne toimivat toimivaltaisina viranomaisina, ovat toteuttaneet korjaavia toimenpiteitä ja täytäntöönpanon varmistamistoimenpiteitä sekä ilmoittaneet niistä komissiolle ja EU:n lentoturvallisuuskomitealle.

(11) Jäsenvaltiot ja virasto, kun ne toimivat toimivaltaisina viranomaisina, totesivat jälleen olevansa valmiita toimimaan tarpeen mukaan, jos merkitykselliset turvallisuustiedot viittaavat välittömiin turvallisuusriskeihin, jotka johtuvat siitä, että unionin lentoliikenteen harjoittajat eivät noudata asianmukaisia turvallisuusstandardeja.

Armeniasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(12) Kaikki Armeniassa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat lisättiin kesäkuussa 2020 komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2020/736 ([6]) asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.

([4]) Komission asetus (EU) N:o 452/2014, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2014, kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittajien lentotoimintaan liittyvien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen vahvistamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 133, 6.5.2014, s. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

([5]) Komission asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([6]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/736, annettu 2 päivänä kesäkuuta 2020, asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta unionissa toimintakieltoon asetettujen tai toimintarajoitusten kohteena olevien lentoliikenteen harjoittajien luettelon osalta (EUVL L 172, 3.6.2020, s. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/736/oj).

(13) Osana jatkuvia seurantatoimia, jotka koskevat Armenian yleistä turvallisuustilannetta sekä Armenian siviili-ilmailuviranomaisen, jäljempänä 'CAC', turvallisuusvalvontakapasiteettia ja -valmiuksia, pidettiin 9 päivänä huhtikuuta 2025 tekninen kokous, johon osallistuivat komissio, virasto, jäsenvaltiot ja CAC. Komissio ilmoitti kokouksen aikana CAC:lle joulukuussa 2024 toimitetusta korjaustoimenpidesuunnitelmasta tekemänsä arvioinnin tulokset. CAC oli laatinut korjaustoimenpidesuunnitelman vastauksena unionin Armeniaan tekemän arviointikäynnin yhteydessä vuonna 2020 tehtyihin havaintoihin.

(14) CAC:n toimittama korjaustoimenpidesuunnitelma on kattava ja yksityiskohtainen, ja se on osoitus selkeästä pyrkimyksestä saattaa kansallinen ilmailualan valvonta EU:n sääntelyodotusten mukaiseksi ja vastata näin unionin arviointikäynnin yhteydessä vuonna 2020 tehtyihin havaintoihin. Esimerkkejä myönteisestä kehityksestä ovat esimerkiksi useiden kansallisten määräysten virallinen hyväksyminen EU:n vaatimusten mukaisesti, toimet riskiperusteisten valvontaperiaatteiden täytäntöönpanemiseksi sekä tarkastajien koulutusasiakirjojen ja muiden asiakirjojen parantaminen.

(15) Vaikka korjaustoimenpidesuunnitelmassa esitetään laaja-alainen toimintamalli havaintoihin vastaamiseksi, useat ongelmat näyttävät jäävän ilman ratkaisua tai ratkaisujen tueksi ei ole riittävästi näyttöä. Havaintoja ei esimerkiksi ole luokiteltu, valvontasuunnitelmien täytäntöönpanosta ei ole riittävästi näyttöä ja asiakirjavalvonnassa ja asiakirjojen kääntämisessä on puutteita. Lisäksi koulutusasiakirjojen, lupamenettelyjen ja valvontamekanismien laadussa ja kattavuudessa on edelleen epäjohdonmukaisuuksia, minkä vuoksi niitä on arvioitava paikalla tehtävillä lisäarvioinneilla ennen kuin korjaustoimenpidesuunnitelman riittävyydestä voidaan tehdä lopullinen päätös.

(16) Kun otetaan huomioon jäljellä olevat puutteet ja tarve arvioida käytännön toteutusta perusteellisemmin, komissio katsoo, että uusi Armenian turvallisuustilanteen etäarviointi ei tarjoaisi riittävää selvyyttä. Sen vuoksi vuoden 2025 kolmannella neljänneksellä on tarkoitus tehdä unionin arviointikäynti. Vierailun tavoitteena on tarkastaa, että CAC:n toimittamia korjaavia toimenpiteitä, mukaan lukien vuosina 2024 ja 2025 käydyissä keskusteluissa käsiteltyjä toimenpiteitä, sovelletaan tuloksellisesti.

(17) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo, ettei Armeniassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien osalta ole tällä hetkellä perusteita muuttaa luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa.

(18) Jäsenvaltioiden olisi jatkossakin tarkastettava, että Armeniassa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat noudattavat asianmukaisia kansainvälisiä turvallisuusstandardeja, ja siksi näihin lentoliikenteen harjoittajiin olisi asetuksen (EU) N:o 965/2012 nojalla kohdennettava ensisijaisia asematasotarkastuksia.

Irakista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(19) Joulukuussa 2015 ja marraskuussa 2023 lentoliikenteen harjoittajat *Iraqi Airways* ja *Fly Baghdad* lisättiin asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2015/2322 ([7]) ja (EU) 2023/2691 ([8]).

(20) Osana komission jatkuvia seurantatoimia, jotka koskevat Irakin yleistä turvallisuustilannetta sekä Irakin siviili-ilmailuviranomaisen, jäljempänä 'ICAA', turvallisuusvalvontakapasiteettia ja -valmiuksia, pidettiin 23 päivänä huhtikuuta 2025 tekninen kokous, johon osallistuivat komissio, virasto, jäsenvaltiot ja ICAA. ICAA antoi kokouksessa tilannekatsauksen toimistaan, joilla se pyrkii parantamaan lainsäädäntö- ja sääntelykehystään sekä suorittamaansa valvontaa.

(21) ICAA esitteli yksityiskohtaisesti käynnissä olevia toimiaan, joilla se pyrkii parantamaan turvallisuusvalvontaa. Niihin sisältyi lainsäädäntömuutoksia, sääntelyn kehittämistä, valmiuksien kehittämistä koskevia aloitteita ja institutionaalisia uudistuksia. Nämä toimet ovat tärkeitä edistysaskelia, mutta niiden täytäntöönpano on vasta alkuvaiheessa. Jäljellä on edelleen merkittäviä huolenaiheita, jotka liittyvät näiden toimenpiteiden oikea-aikaisuuteen, sääntelytuotosten johdonmukaisuuteen ja laatuun sekä niiden yhdenmukaisuuteen kansainvälisten turvallisuusstandardien kanssa.

([7]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2015/2322, annettu 10 päivänä joulukuuta 2015, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta yhteisön luettelosta annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta (EUVL L 328, 12.12.2015, s. 67, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj).

([8]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2023/2691, annettu 29 päivänä marraskuuta 2023, asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta unionissa toimintakieltoon asetettujen tai toimintarajoitusten kohteena olevien lentoliikenteen harjoittajien luettelon osalta (EUVL L, 2023/2691, 30.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj).

(22) Edistymistä on tapahtunut jonkin verran muun muassa henkilöstön rekrytoinnin, koulutusaloitteiden ja päivitettyjen kansallisten ilmailumääräysten laatimisen osalta. Kriittiset uudistukset, kuten tarkistetun primääri-ilmailulain hyväksyminen ja turvallisuusvalvontajärjestelmän vahvistaminen, ovat edelleen kesken tai niillä ei ole saatu todennettavissa olevia tuloksia.

(23) Sen vuoksi todettiin yhteisesti, että unionin arviointikäynnin tekeminen syyskuussa 2025, kuten aiemmin oli keskusteltu, olisi ennenaikaista ja mahdollisesti haitallista, koska Irakin turvallisuusvalvontajärjestelmän keskeisillä osa-alueilla tarvitaan lisää konkreettista ja osoitettavissa olevaa edistystä.

(24) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo, ettei Irakista tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta ole tällä hetkellä perusteita muuttaa luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa.

(25) Jäsenvaltioiden olisi jatkossakin tarkastettava, että Irakissa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat noudattavat asianmukaisia kansainvälisiä turvallisuusstandardeja, ja kohdennettava siksi asematasotarkastuksia ensisijaisesti näihin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EU) N:o 965/2012 nojalla.

(26) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka johtuvat asianmukaisten kansainvälisten turvallisuusstandardien noudattamatta jättämisestä, komission olisi tarvittaessa toteutettava lisätoimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

Kirgisiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(27) Kirgisiassa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat lisättiin lokakuussa 2006 komission täytäntöönpanoasetuksella (EY) N:o 1543/2006 ([9]) asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.

(28) Komission ja Kirgisian tasavallan ministerineuvoston alaisen siviili-ilmailuviranomaisen, jäljempänä ’SCAA’, välinen yhteydenpito alkoi vuonna 2023 uudelleen, ja tästä seuranneiden edelleen jatkuvien keskustelujen tuloksena komissio käynnisti asetuksen (EY) N:o 2111/2005 puitteissa teknisen avun aloitteen, jonka virasto panee täytäntöön. Aloitteella pyritään tukemaan SCAA:n pyrkimyksiä parantaa valvontavalmiuksiaan.

(29) Osana tätä aloitetta on jo toteutettu yksi etätoimi ja yksi käynti paikan päällä. Käynti tarjosi tilaisuuden kerätä ensi käden tietoa siitä, miten SCAA panee kansainväliset turvallisuusstandardit täytäntöön. Lisäksi käynti tarjosi tilaisuuden toteuttaa unionin arviointikäynnin simulaatio. Simulaation avulla saatiin arvokasta tietoa SCAA:n organisaatio- ja sääntelykehyksestä, ja siinä todettiin SCAA:n yleisen rakenteen vaikuttavan sen kokoon ja vastuualueisiin nähden riittävältä, vaikkakin sen operatiivista tehokkuutta olisi parannettava. Hallintakäsikirja on hyväksytty, mutta sitä on kehitettävä edelleen ja sen johdonmukaisuutta on parannettava. Lisäksi vakavien vaaratilanteiden tutkintavastuu on vielä määritettävä riittävällä tavalla.

(30) Simulaation avulla voitiin myös havaita puutteet ICAOn standardien ja suositeltujen menettelytapojen, erityisesti ICAOn liitteissä 1, 6, 8, 18 ja 19 esitettyjen, saattamisessa osaksi kansallista lainsäädäntöä. Nämä puutteet estävät täyden yhdenmukaisuuden kansainvälisten turvallisuusstandardien kanssa. SCAA on tunnustanut nämä puutteet ja käynnistänyt toimia asiaa koskevan lainsäädännön muuttamiseksi, ja useista muutosluonnoksista on parhaillaan käynnissä ministeriöiden välinen kuuleminen. Lisäksi SCAA on ryhtynyt toimiin, joilla se pyrkii parantamaan poikkeamista ilmoittamista sekä henkilöstön koulutusta kansainvälisten koulutusorganisaatioiden kanssa toteutettavien kumppanuuksien avulla. On olennaisen tärkeää jatkaa toimia näillä osa-alueilla, jotta turvallisuusvalvontaa voidaan edelleen parantaa Kirgisiassa.

([9]) Komission asetus (EY) N:o 1543/2006, annettu 12 päivänä lokakuuta 2006, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 luvussa II tarkoitetusta yhteisön luettelosta annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 910/2006, muuttamisesta (EUVL L 283, 14.10.2006, s. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(31) Osana komission jatkuvia seurantatoimia, jotka koskevat Kirgisian yleistä turvallisuustilannetta sekä SCAA:n turvallisuusvalvontakapasiteettia ja -valmiuksia, pidettiin 2 päivänä toukokuuta 2025 tekninen kokous, johon osallistuivat komissio, virasto, jäsenvaltiot ja SCAA. SCAA esitteli kokouksessa yksityiskohtaisesti turvallisuusvalvonnan parantamiseen tähtääviä käynnissä olevia toimiaan, joihin lukeutuu lainsäädäntömuutoksia, sääntelyn kehittämistä, valmiuksien kehittämistoimia ja institutionaalisia uudistuksia.

(32) SCAA kuvaili myös organisaatiorakennettaan ja henkilöstömääriään sekä kehitteillä olevaa työvoiman laskentajärjestelmää, jolla on suora kytkös yksilöllisiin koulutustarpeisiin.

(33) SCAA esitteli niin ikään edistymistään määräystensä saattamisessa kansainvälisten turvallisuusstandardien mukaisiksi ja niiden täytäntöönpanossa keskeisillä valvonta-aloilla. Lisäksi se korosti meneillään olevaa työtä sertifiointiprosessien ja täytäntöönpanomekanismien parantamiseksi.

(34) SCAA jakoi kattavan toimintasuunnitelman, jonka tarkoituksena on korjata havaitut sääntelyn puutteet ja tukea kansainvälisten turvallisuusstandardien mukaisen turvallisen siviili-ilmailujärjestelmän kehittämistä.

(35) Tällä hetkellä ei kuitenkaan ole riittävästi perusteltua näyttöä sen vahvistamiseksi, että SCAA olisi tosiasiallisesti ratkaissut kaikki turvallisuuspuutteet, jotka johtivat asetuksella (EY) N:o 1543/2006 asetettuun toimintakieltoon.

(36) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo, ettei Kirgisiassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien osalta ole tällä hetkellä perusteita muuttaa luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa.

(37) Jäsenvaltioiden olisi jatkossakin tarkastettava, että Kirgisiassa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat noudattavat asianmukaisia kansainvälisiä turvallisuusstandardeja, ja siksi näihin lentoliikenteen harjoittajiin olisi asetuksen (EU) N:o 965/2012 nojalla kohdennettava ensisijaisia asematasotarkastuksia.

Libyasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(38) Libyasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat lisättiin joulukuussa 2014 komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) N:o 1318/2014 ([10]) asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.

(39) Osana komission jatkuvia seurantatoimia, jotka koskevat Libyan yleistä turvallisuustilannetta sekä Libyan siviili-ilmailuviranomaisen, jäljempänä 'LYCAA', turvallisuusvalvontakapasiteettia ja -valmiuksia, pidettiin 25 päivänä maaliskuuta 2025 tekninen kokous, johon osallistuivat komissio, virasto, jäsenvaltiot ja LYCAA.

(40) Komissio esitteli LYCAA:n vuosina 2023 ja 2024 toimittamia tietoja koskevan arviointinsa tulokset. Arvioinnissa havaittiin merkittäviä puutteita, jotka liittyvät erityisesti henkilöstömäärään, vastaavan koulutuksen johdonmukaisuuteen ja valvontatoimien tehokkaaseen täytäntöönpanoon. Esille tuotiin myös, että komission pyytämiä keskeisiä asiakirjoja ei ollut toimitettu. Arvioinnissa todettiin, että sekä LYCAA:n sääntelykehykseen että sen valvontakapasiteettiin tarvitaan merkittäviä lisäparannuksia. Komissio toisti kokouksessa odotuksensa niiden asiakirjojen ja tietojen tyypin ja laadun suhteen, joita Libyan turvallisuusvalvontajärjestelmän asianmukaisen arvioinnin varmistamiseksi tarvitaan.

([10]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 1318/2014, annettu 11 päivänä joulukuuta 2014, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta yhteisön luettelosta annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta (EUVL L 355, 12.12.2014, s. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/1318/oj).

(41) LYCAA esitti tilannekatsauksen hallinnollisista ja teknisistä aloitteista, joilla turvallisuusvalvontaa pyritään vahvistamaan. Aloitteisiin kuuluvat ilmailulainsäädännön ja -määräysten tarkistukset, tarkastusten tihentäminen ja digitaalisten valvontajärjestelmien käyttöönotto. Keskeisenä osana näitä toimia esiteltiin integroitu valvontakeskus eli digitaalinen alusta, jonka tarkoituksena on tehostaa ilmailun turvallisuutta koskevien tietojen seurantaa ja hallintaa. Digitaalisen alustan on määrä tukea säännösten noudattamista ja parantaa turvallisuustietojen ja -asiakirjojen saatavuutta.

(42) LYCAA:n integroidun valvontakeskuksen toiminnan havainnollistamiseksi esittelemät tiedot ja niihin liittyvät materiaalit, kuten sertifiointi- ja valvontaprosesseissa käytetyt käsikirjat ja tarkistuslistat, perustuivat unionin säännöksiin, ja niitä oli mukautettu kansalliseen kontekstiin. LYCAA esitteli myös valikoituja uudelleensertifiointi-prosessin tarkastustuloksia, ja integroidusta valvontakeskuksesta peräisin olleet tiedot esitettiin selkeässä ja jäsennellyssä muodossa.

(43) Todettiin kuitenkin, että tällaisia asiakirjoja ei ollut toimitettu komissiolle vuosina 2023 ja 2024 käytyjen aiempien keskustelujen yhteydessä useista virallisista pyynnöistä huolimatta. Lisäksi todettiin, että integroidun valvontakeskuksen pitkän aikavälin tuloksellisuus riippuu sen soveltamisen johdonmukaisuudesta ja laadusta.

(44) LYCAA ilmoitti komissiolle myös meneillään olevasta uudelleensertifiointiprosessista, joka koskee kaikkia libyalaisia lentoliikenteen harjoittajia ja kattaa marraskuun 2023 ja marraskuun 2024 välisen ajanjakson. LYCAA ilmoitti, että kyseisellä ajanjaksolla oli tehty yli 100 tarkastuskäyntiä. Tarkastusten tuloksista, mukaan lukien tehdyt havainnot ja niihin liittyvät korjaavat toimet, ei kuitenkaan esitetty riittävän yksityiskohtaisia tietoja. Sovittiin, että LYCAA toimittaa asiaankuuluvat tiedot ja asiakirjat mahdollisimman pian.

(45) Tällä hetkellä ei kuitenkaan ole riittävästi perusteltua näyttöä sen vahvistamiseksi, että LYCAA olisi tosiasiallisesti ratkaissut kaikki turvallisuuspuutteet, jotka johtivat täytäntöönpanoasetuksella (EU) N:o 1318/2014 asetettuun toimintakieltoon.

(46) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo, ettei Libyassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien osalta ole tällä hetkellä perusteita muuttaa luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa.

(47) Jäsenvaltioiden olisi jatkossakin tarkastettava, että Libyassa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat noudattavat asianmukaisia kansainvälisiä turvallisuusstandardeja, ja siksi näihin lentoliikenteen harjoittajiin olisi asetuksen (EU) N:o 965/2012 nojalla kohdennettava ensisijaisia asematasotarkastuksia.

Surinamesta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(48) *Blue Wing Airlines* lisättiin heinäkuussa 2010 komission asetuksella (EU) N:o 590/2010 ([11]) asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.

(49) EU:n lentoturvallisuuskomitean marraskuussa 2024 käymien keskustelujen jatkotoimena komission, viraston ja jäsenvaltioiden asiantuntijat tekivät unionin arviointikäynnin Surinameen 24 päivän ja 28 päivän helmikuuta 2025 välisenä aikana Surinamen siviili-ilmailuviranomaisen, jäljempänä 'CASAS', toimitiloissa. Arviointikäyntiin sisältyi kolmea CASASilta lentotoimintaluvan saanutta lentoliikenteen harjoittajaa (*Blue Wing Airlines, Fly All Ways* ja *Gum Air*) koskeva otantaselvitys.

(50) Unionin arviointikäynnillä keskityttiin CASASiin ottaen huomioon sen asema ja vastuu Surinamessa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvonnassa. Arviointikäynnillä havaittiin, että siviili-ilmailun sääntelyjärjestelmässä on merkittäviä kansainvälisten turvallisuusstandardien noudattamiseen liittyviä puutteita, jotka haittaavat tehokasta turvallisuusvalvontaa.

([11]) Komission asetus (EU) N:o 590/2010, annettu 5 päivänä heinäkuuta 2010, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta yhteisön luettelosta annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta (EUVL L 170, 6.7.2010, s. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/590/oj).

(51) Surinamen primääri-ilmailulakia ei ole muutettu sen jälkeen, kun se annettiin vuonna 2002. Sen vuoksi ICAOn jo vuonna 2009 havaitsemat ongelmat jatkuvat edelleen: CASASin tarkastushenkilöstöllä ei ole valtuuksia päästä tiloihin tai tutustua asiakirjoihin, ja ilmailuonnettomuuksien ja vakavien vaaratilanteiden oikeudellisia ja turvallisuustutkimuksia ei ole erotettu toisistaan. Jälkimmäistä voimistaa poikkeamista ilmoittajien puutteellinen suojelu.

(52) Suurin osa kansallisista siviili-ilmailua koskevista määräyksistä on päivitetty vuonna 2023 vastaamaan ICAOn viimeisimpiä muutoksia. CASASin käsikirjoja, oppaita, tarkistuslistoja ja muita valvonnassa käytettäviä työmenetelmiä ei kuitenkaan ole päivitetty vastaavasti. Tämä vaikuttaa kielteisesti kansallisen lainsäädännön ja siten myös kansainvälisten turvallisuusstandardien noudattamiseen.

(53) Arviointikäynnin aikana vahvistui, että CASASilla on resurssien hallintaan liittyvä systeeminen heikkous, sillä käytössä ei ole menettelyjä ja menetelmiä henkilöstötarpeiden määrittämiseksi, tarkastushenkilöstön peruskoulutus on tehotonta ja määräaikaiskoulutusta ei määrärahojen puutteen vuoksi tarjota. Näin ollen arviointikäynnin kohteena olleilla CASASin osastoilla todettiin olevan liian vähän henkilöstöä ja niiden tarkastushenkilöstö ei ollut täysin pätevää.

(54) Unionin arviointikäynti paljasti lisäksi kriittisiä puutteita siinä, miten CASAS suorittaa turvallisuusvalvontaa. Esimerkkeinä voidaan mainita havaintojen käsittelyn päättäminen ilman perussyyanalyysiä ja niiden jättäminen avoimeksi liian pitkäksi aikaa ilman, että toteutetaan täytäntöönpanotoimia. Tämän seurauksena vakavat vaatimustenvastaisuudet toistuvat.

(55) Lisäksi unionin arviointikäynti osoittaa selvästi, että CASASilla ei ole laadunhallintatoimintoa, jota tarvittaisiin muun muassa asiakirjojen valvontajärjestelmässä, kirjanpidossa, havaintojen hallinnoinnissa ja valvonnan tasossa havaittujen puutteiden korjaamiseksi.

(56) CASASilla ei ole turvallisuudenhallintatoimintoa, jolla se voisi ennakoivasti vastata nykyisiin ja kehittymässä oleviin turvallisuusriskeihin, eikä toimivaa pakollista poikkeamailmoitusjärjestelmää, jonka avulla CASAS voisi tunnistaa korkean riskin osa-alueita, joilla sen on lisättävä valvontaa.

(57) CASASin lentotoiminta- ja lentokelpoisuusosastojen suhteen havaittiin kriittisiä huolenaiheita. Näihin huolenaiheisiin kuuluvat muun muassa CASASin kyvyttömyys noudattaa valvontasuunnitelmiaan vaaditussa ajassa ja se, ettei se pysty suorittamaan tarkastuksia täydessä laajuudessa. Arviointikäynnillä saatiin näyttöä siitä, että todistusten myöntämistä edeltävä teknisten asiakirjojen tarkastelu on riittämätöntä ja että tilanteita, joissa lentoliikenteen harjoittaja ei ole noudattanut kansainvälisiä turvallisuusstandardeja, ei tunnisteta.

(58) Rakennerahoituksen puute ja CASASin täytäntöönpanotoimien puuttuminen ovat kaksi perustekijää, jotka haittaavat merkittävästi CASASin kykyä harjoittaa tehokasta valvontaa, suorittaa kattavia tarkastuksia ja vastata ennakoivasti nykyisiin ja kehittymässä oleviin turvallisuusriskeihin, mistä ovat osoituksena lentoliikenteen harjoittajien toimitiloihin tehtyjen vierailujen aikana havaitut puutteet.

(59) Unionin arviointikäynti kolmen lentoliikenteen harjoittajan (*Blue Wing Airlines, Gum Air* ja *Fly All Ways*) toimitiloissa 25, 26 ja 27 päivänä helmikuuta 2025 paljasti, että kaikilla kolmella on samoja tai samankaltaisia kriittisiä puutteita, jotka vaikuttavat suoraan lentoturvallisuuteen ja säännösten noudattamiseen. Näihin kuuluivat muun muassa toimivan turvallisuudenhallintajärjestelmän ja laadunhallintajärjestelmän puute. Lentotoimintaa arvioitaessa saatiin näyttöä siitä, että niillä kaikilla esiintyy samoja vakavia vaatimustenvastaisuuksia ja että huolimatta siitä, että CASAS oli tuonut esiin asiaa koskevia havaintoja, toiminta jatkui ilman, että CASAS tai lentoliikenteen harjoittajat itse rajoittivat sitä mitenkään.

(60) Lisäksi käynnit kolmella lentokelpoisuusosastolla paljastivat lukuisia vakavia ongelmia, joita olivat esimerkiksi henkilöstön puutteellinen koulutus tehtäviensä suorittamista varten, käyttökelvottomat osat, joita ei ole asianmukaisesti erotettu muista ja joita ei pidetä karanteenialueella, kalibroidut työkalut, joiden kalibrointitodistukset ovat vanhentuneet, ja tunnistamattomat työkalut. CASAS on vuosien mittaan tehnyt toistuvasti havaintoja näistä ongelmista, mutta tämä ei ole johtanut näkyviin tuloksiin.

(61) Vierailu *Fly All Waysin* toimitiloissa paljasti, ettei se ole toteuttanut lentotietojen seurantaohjelmaa, kuten kansainvälisissä turvallisuusstandardeissa edellytetään kyseisen lentoliikenteen harjoittajan käyttämän ilma-alusryhmän osalta.

(62) Näiden kolmen lentoliikenteen harjoittajan toimitiloihin tehdyn unionin arviointikäynnin aikana havaittujen puutteiden määrä ja luonne viittaavat systeemisiin heikkouksiin sekä liikenteenharjoittajien hallintajärjestelmissä että CASASin kyvyssä varmistaa tehokas turvallisuusvalvonta. Kertynyt näyttö viittaa siihen, että lentoliikenteen harjoittajilla ei ole valmiuksia varmistaa toiminnan turvallisuutta kestävällä tavalla ja että CASAS ei pysty varmistamaan määräysten noudattamista eikä huolehtimaan turvallisuuden varmistamisesta.

(63) Komissio ilmoitti 11 päivänä huhtikuuta 2025 päivätyllä kirjeellä CASASille, että Surinamen tapaus oli otettu EU:n lentoturvallisuuskomitean 13–15 päivänä toukokuuta 2025 pidettävän kokouksen esityslistalle ja että CASAS sekä Surinamessa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat saisivat tilaisuuden tulla kuulluiksi asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti. *Blue Wing Airlines* ja *Surinam Airways* hyväksyivät kutsun tulla EU:n lentoturvallisuuskomitean kuultavaksi.

(64) EU:n lentoturvallisuuskomitea kuuli CASASia ja näitä kahta lentoliikenteen harjoittajaa 14 päivänä toukokuuta 2025. CASAS antoi EU:n lentoturvallisuuskomitealle pitämässään esityksessä yleiskatsauksen syistä, joiden CASAS on määrittänyt olevan joidenkin havaittujen puutteiden taustalla, sekä korjaavista toimenpiteistä ja puutteiden korjaamisen määräajoista. Esitetyissä korjaavissa toimenpiteissä keskityttiin kansallisen ilmailulainsäädännön muutoksiin, laadun- ja turvallisuudenhallintatoimintojen täytäntöönpanoon, teknisen henkilöstön pakollisen koulutuksen toteuttamiseen, valvontatoimintojen parantamiseen ja rekrytointisuunnitelmiin, joiden avulla on tarkoitus täyttää keskeiset johtajanpaikat ja lisätä tarkastushenkilöstöä.

(65) EU:n lentoturvallisuuskomitea toi esiin – korostaen samalla, että CASAS oli tunnustanut unionin arviointikäynnillä havaitun erittäin huolestuttavan tilanteen Surinamessa –, että jotkin näistä puutteista oli havaittu jo ICAOn vuosina 2009 ja 2012 tekemissä yleisen turvallisuusvalvonnan arviointiohjelman tarkastuksissa, eikä niiden korjaamisessa ole tällä välin edistytty. Sen vuoksi huolta herättää edelleen se, ovatko CASASin ehdottamat toimenpiteet ja tavoitepäivämäärät saavutettavissa, vaikka se on ilmaissut olevansa halukas ja sitoutunut parannusten tekemiseen ja Surinamen hallitus on tämän tueksi pyrkinyt varmistamaan CASASille lisärahoituslähteitä.

(66) Tämä huolenaihe vahvistui useaan otteeseen kuulemisen aikana, kun CASAS ei pystynyt esittämään näyttöä konkreettisista ja uskottavista toimenpiteistä, joilla se vastaa havaintoihin esimerkiksi CASASin puutteellisesta lentoliikenteen harjoittajien vaatimustenmukaisuuden varmistamisesta, kun ne toistuvasti jättävät korjaamatta kansallisten menettelyjen mukaisesti esiin tuodut sääntöjenvastaisuudet.

(67) CASASin valmiuksia on parannettava merkittävästi, jotta voidaan korjata keskeiset turvallisuuspuutteet, jotka liittyvät henkilöstön rekrytointiin, kouluttamiseen ja kelpoisuuteen, laadun ja turvallisuuden hallintaa koskeviin sertifiointitoimiin sekä kaikkien Surinamessa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien valvontaan. Nämä puutteet toimivat näyttönä siitä, ettei CASASin valvontakapasiteetti mahdollista sen varmistamista, että kaikkien siltä lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien toiminta on jatkuvasti kansainvälisten turvallisuusstandardien mukaista.

(68) *Blue Wing Airlinesia* edusti sen kaupallinen edustaja Euroopassa sekä oikeudellinen neuvonantaja. Kuulemisen aikana pidetyssä puheenvuorossa keskityttiin kyseisen lentoliikenteen harjoittajan ja sen toimintaverkoston esittelyyn, liikenteenharjoittajan käsitykseen unionin arviointikäynnin tarkoituksesta ja siitä, miten se liittyi *Blue Wing Airlinesiin*, sekä yleiskatsaukseen liikenteenharjoittajan omasta turvallisuusarvioinnista ja havaittujen ongelmien ratkaisemiseksi toteutetuista toimista.

(69) *Blue Wing Airlinesin* edustajat eivät missään vaiheessa esitystä käsitelleet EU:n arviointiryhmän havaitsemia vakavia puutteita, jotka koskivat muun muassa lentotoiminta- ja huolto-osastoja. Kun EU:n lentoturvallisuuskomitea esitti kysymyksiä yksittäisistä havaintoihin liittyvistä seikoista, lentoliikenteen harjoittaja ei pystynyt vastaamaan kysymysten asiasisältöön.

(70) Vaikka unionin arviointikäynnin aikana ei vierailtu *Surinam Airwaysin* toimitiloissa, se hyväksyi kutsun tulla EU:n lentoturvallisuuskomitean kuultavaksi. Tämä lentoliikenteen harjoittaja esitteli esityksessään yritystä, sen historiaa ja toimintaverkostoa. Esityksessä keskityttiin suureksi osaksi esittelemään liikenteenharjoittajan turvallisuusvaatimusten noudattamista koskeviin toimiin liittyviä seikkoja. Tämä koski toimia, joita oli toteutettu yhdessä sekä CASASin että kolmansien osapuolten kanssa, mukaan lukien EASA TCO-hyväksynnän yhteydessä. Esityksessä tuotiin esiin myös suunniteltuja toimia liikenteenharjoittajan turvallisuudenhallintajärjestelmän ja laadunhallintajärjestelmän parantamiseksi.

(71) EU:n lentoturvallisuuskomitea esitti liikenteenharjoittajalle kysymyksiä sen toiminnallisista järjestelyistä, jotka liittyvät sen liikennöimiin lentoihin EU:n alueille ja niiltä pois. Liikenteenharjoittajalta kysyttiin myös jatkotoimista, joita se oli toteuttanut CASASin tehtyä havainnon sen huoltohenkilöstön pakollisen koulutuksen puutteesta.

(72) EASA täydensi lentoliikenteen harjoittajan toimittamia tietoja niiden havaintojen osalta, joita oli tehty unionin arviointikäynnin kanssa samaan aikaan paikan päällä tehdyn kolmannen maan lentotoiminnan harjoittajan tarkastuksen yhteydessä. Tähän liittyi sellaisilla osa-alueilla tehtyjä havaintoja, jotka CASASin olisi pitänyt tunnistaa osana omia valvontatoimiaan ja jotka ovat samankaltaisia kuin muilla lentoyhtiöillä, joiden toimitiloissa EU:n arviointiryhmä vieraili. Tämä on osoitus CASASin toistuvasta ongelmasta lentoliikenteen harjoittajien valvonnassa.

(73) Kaiken saatavilla olevan näytön perusteella, mukaan lukien CASASin ja kolmen otokseen valitun lentoliikenteen harjoittajan toimitiloihin tehdystä unionin arviointikäynnistä saatu näyttö sekä EU:n lentoturvallisuuskomitean kuulemisissa annetut tiedot, on pääteltävä, että CASASin kapasiteetti ja valmiudet eivät riitä varmistamaan kansainvälisten turvallisuusstandardien noudattamista sen vastuulla oleviin lentoliikenteen harjoittajiin kohdistuvan tehokkaan valvonnan avulla.

(74) Komissio ja EU:n lentoturvallisuuskomitea panevat merkille korjattavien ongelmien laajuuden, mutta antavat tunnustusta toteutetuista toimista ja kannustavat CASASia jatkamaan näitä toimia. Ne toteavat olevan tärkeää, että Surinamen hallitus on sitoutunut tähän asiaan ja ilmaissut myös olevansa sitoutunut tukemaan CASASia sen toimissa ja tekemään niihin liittyvää yhteistyötä.

(75) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, että luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava kaikkien Surinamessa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien sisällyttämiseksi asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.

(76) Jäsenvaltioiden olisi jatkossakin tarkastettava, että Surinamessa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat noudattavat asianmukaisia kansainvälisiä turvallisuusstandardeja, ja siksi näihin lentoliikenteen harjoittajiin olisi asetuksen (EU) N:o 965/2012 nojalla kohdennettava ensisijaisia asematasotarkastuksia.

Tansaniasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(77) Lentoliikenteen harjoittaja *Air Tanzania Company Limited* lisättiin joulukuussa 2024 komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2024/3137 ([12]) asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.

(78) EU:n lentoturvallisuuskomitean marraskuussa 2024 käymien keskustelujen jatkotoimena komission, viraston ja jäsenvaltioiden asiantuntijat tekivät unionin arviointikäynnin Tansaniaan 9 päivän ja 13 päivän joulukuuta 2024 välisenä aikana Tansanian siviili-ilmailuviranomaisen, jäljempänä 'TCAA', toimitiloissa. Unionin arviointikäyntiin sisältyi otantaselvitys, joka koski kahta Tansaniassa lentotoimintaluvan saanutta lentoliikenteen harjoittajaa: *Precision Air Services PLC*, jäljempänä '*Precision Air*', ja *Coastal Travels Limited*, jäljempänä '*Coastal Air*'.

(79) Unionin arviointikäynnillä keskityttiin TCAA:han ottaen huomioon sen asema ja vastuu Tansaniassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvonnassa.

(80) Käynnin aikana havaittiin, että TCAA:lla on rakenteellista tehottomuutta ja kriittisiä kapasiteettirajoitteita. Sillä ei esimerkiksi ole strategista lähestymistapaa henkilöstöresurssien suunnitteluun, mikä on johtanut pulaan pätevästä ja kokeneesta teknisestä henkilöstöstä keskeisillä valvonnan osa-alueilla, jotka koskevat henkilöstön lupakirjoja, lentotoimintaa ja lentokelpoisuutta.

(81) Henkilöstön lupakirjojen osalta todettiin, että henkilöstöä on vahvistettava erityisesti rekrytoimalla sellaista henkilöstöä, jolla on aiempaa kokemusta alalta. Lisäksi olisi perustettava ja toteutettava jäsennelty tarkastajien määräaikaiskoulutusohjelma, johon sisältyy laadunhallintaa, vaatimustenmukaisuuden tarkastamista ja perussyyanalyysiä koskevia edistyneen tason moduuleja. On myös olennaisen tärkeää kehittää ja soveltaa kattavia ja standardoituja menettelyjä, tarkistuslistoja ja lomakkeita lupakirjojen ja kelpuutusten myöntämistä varten.

([12]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2024/3137, annettu 13 päivänä joulukuuta 2024, asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta unionissa toimintakieltoon asetettujen tai toimintarajoitusten kohteena olevien lentoliikenteen harjoittajien luettelon osalta (EUVL L, 2024/3137, 16.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3137/oj).

(82) Lentotoiminnan alalla TCAA ei osoittanut, että sillä olisi vaikuttava ja vahva järjestelmä, jonka avulla se voisi täyttää sääntelyvelvollisuutensa kansainvälisten turvallisuusstandardien mukaisesti. Tätä seikkaa tuki myös se, että todettiin, etteivät lentoliikenteen harjoittajien sertifiointiprosessit olleet riittävän tiukkoja ja että valvontatoimet suunniteltiin ja toteutettiin puutteellisesti, mistä seurasi merkittäviä valvontapuutteita. Lisäksi TCAA:lla ei ollut asianmukaista määrää täysin päteviä tarkastajia, ja nykyisen henkilöstön osaamisessa oli parannettavaa.

(83) Lentokelpoisuuden osa-alueella TCAA:n soveltamat menettelyt eivät vastaa kansainvälisiä turvallisuusstandardeja, mikä johtaa riittämättömään valvontaan ja herättää huolta turvallisuusvaatimusten johdonmukaisesta soveltamisesta. Lentokelpoisuustodistuksia on myönnetty ilman riittävää varmuutta siitä, että kyseiset ilma-alukset täyttävät kaikki sovellettavat suunnittelu- ja lentokelpoisuusvaatimukset.

(84) Unionin arviointiryhmä vieraili *Precision Airin* toimitiloissa 11 päivänä joulukuuta 2024.

(85) *Precision Airiin* kohdistuneessa arvioinnissa havaittiin useita puutteita turvallisuudenhallintajärjestelmän ja laadunhallintajärjestelmän täytäntöönpanossa. Turvallisuustavoitteita ei ollut sisällytetty riittävällä tavalla turvallisuudenhallintakäsikirjaan, ja turvallisuutta kuvaavien indikaattorien ja turvallisuussuorituskykytavoitteiden seuranta oli riittämätöntä. Lentotietojen seuranta paljasti lisäksi toistuvia poikkeamisia vakiotoimintamenetelmistä, mikä on merkki vaatimusten noudattamiseen liittyvistä systeemisistä ongelmista.

(86) Vaikka huolto- ja lentokelpoisuusorganisaation yleinen rakenne ja toiminta todettiin tyydyttäviksi, ohjaamomiehistön koulutusohjelmassa havaittiin merkittäviä puutteita, kuten kattavan teoriaopetuksen ja keskeisten moduulien, kuten epätavallisten lentoasentojen välttämisen ja niistä oikaisun koulutuksen, puuttuminen.

(87) Unionin arviointiryhmä vieraili *Coastal Airin* toimitiloissa 12 päivänä joulukuuta 2024.

(88) *Coastal Airin* turvallisuudenhallintajärjestelmän ja laadunhallintajärjestelmän arvioinnin yhteydessä havaittiin merkittäviä osa-alueita, joilla tarvitaan parannuksia, jotta voidaan varmistaa Tansanian kansallisen lainsäädännön ja kansainvälisten turvallisuusstandardien noudattaminen.

(89) *Coastal Air* ei käynnin aikana pystynyt osoittamaan noudattavansa omia menettelyjään ja käsikirjojaan, ja dokumentoinnissa, hyväksynnässä ja liikenteenharjoittajan sisäisessä vaatimustenmukaisuuden valvonnassa havaittiin puutteita useilla osa-alueilla, kuten organisatorisissa oikeuksissa, lokitiedoissa, käsikirjoissa, kirjanpidossa ja koulutusvaatimuksissa.

(90) *Coastal Airin* huoltojärjestelmän ja jatkuvan lentokelpoisuuden hallintajärjestelmän arviointi paljasti useita kriittisiä puutteita, jotka vaikuttavat suoraan lentoturvallisuuteen ja säännösten noudattamiseen. Lisäksi virheet lentokelpoisuuden seurantajärjestelmään syötetyissä tiedoissa johtivat virheelliseen huoltovälien aikataulutukseen, mikä heikensi huoltojen seurannan luotettavuutta ja eheyttä.

(91) Käynnin aikana havaittujen puutteiden määrä ja luonne viittasivat systeemisiin heikkouksiin sekä *Coastal Airin* sisäisessä vaatimustenmukaisuuden seurantatoiminnossa että TCAA:n valvontatoimissa. Monet havaituista puutteista olisi pitänyt havaita sertifiointiprosessin aikana, säännöllisten valvontatoimien yhteydessä tai lentoliikenteen harjoittajan omien turvallisuuden varmistusjärjestelmien avulla.

(92) Unionin arviointikäynti osoitti, että vaikka Tansania on luonut siviili-ilmailua koskevan oikeudellisen kehyksen, sääntelyjärjestelmään kohdistuu merkittäviä haasteita, jotka liittyvät oikeudelliseen tarkkuuteen, tehokkaaseen täytäntöönpanoon ja järjestelmän oikea-aikaiseen saattamiseen muuttuvien kansainvälisten turvallisuusstandardien mukaiseksi. Tästä seuraa oikeudellisia ja toiminnallisia epäyhdenmukaisuuksia, jotka heikentävät Tansanian kykyä täyttää kaikki kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (Chicagon yleissopimus) mukaiset velvoitteensa. Unionin arviointikäynnin tulokset sisällytettiin raporttiin, joka toimitettiin TCAA:lle ja jonka se hyväksyi.

(93) Osana komission meneillään olevia seurantatoimia, jotka koskevat Tansanian yleistä turvallisuustilannetta, pidettiin 30 päivänä huhtikuuta 2025 tekninen kokous, johon osallistuivat komissio, virasto, jäsenvaltiot ja TCAA. Kokouksella oli kaksi tarkoitusta: tarkastella unionin arviointikäynnin johdosta laadittua korjaustoimenpidesuunnitelmaa ja tiedottaa TCAA:lle EU:n lentoturvallisuuskomitean tulevan, 13 päivänä toukokuuta 2025 pidettävän kuulemistilaisuuden valmisteluista.

(94) Korjaustoimenpidesuunnitelmasta toimitettiin useita eri versioita ennen teknistä kokousta ja sen jälkeen. Teknisessä kokouksessa käsiteltäväksi toimitetussa versio oli osoitus TCAA:n pyrkimyksistä vastata unionin arviointikäynnin aikana tehtyihin havaintoihin. Sen perusteella käytyjen keskustelujen aikana havaittiin kuitenkin useita merkittäviä puutteita TCAA:n toteuttamissa toimissa, kuten se, ettei se ole tehnyt perusteellisia perussyyanalyysejä taustalla olevien systeemisten ongelmien tunnistamiseksi ja korjaamiseksi, ilmoitettujen korjaavien toimien tueksi ei ole riittäviä asiakirjoja eikä sovellettavia lentoturvallisuusvaatimuksia edelleenkään noudateta.

(95) Huomionarvoisia olivat erityisesti TCAA:n toimittamat tiedot, jotka liittyivät henkilöstötarpeiden laskentaan lentotoiminnan alalla. Niitä pidettiin epärealistisina siltä osin kuin on kyse arvioiduista tuntimääristä, jotka on osoitettu keskeisiin toimintoihin, kuten lentotoimintalupia koskevien perustarkastusten valmisteluun tai tarkastuksissa tehtyjä havaintoja koskeviin jatkotoimiin. Myöhemmin toimitetussa korjaustoimenpidesuunnitelman versiossa määritetty tarvittavien tarkastajien määrä oli realistisempi, mutta siinä ei vieläkään esitetty riittävää analyysiä asiaan liittyvistä koulutustarpeista ja koulutuksen suorittamiseen tarvittavasta ajasta ennen toimintavalmiuden saavuttamista.

(96) Teknisessä kokouksessa vahvistettiin, että vaikka TCAA oli edistynyt havaintoihin vastaamisessa jonkin verran muun muassa toteuttamalla välittömiä teknisen tuen toimia, jotka käynnistettiin nopeasti unionin arviointikäynnin jälkeen, merkittäviä puutteita oli edelleen. Useiden TCAA:n toimittamaan korjaustoimenpidesuunnitelmaan sisältyvien toimien osalta todettiin, että ne ovat luonteeltaan reaktiivisia eikä niihin sisälly tarkoituksenmukaisia ennaltaehkäiseviä toimenpiteitä. Jos tällaisia toimenpiteitä olikin mukana, ne olivat yleensä pintapuolisia eivätkä antaneet uskottavaa varmuutta kestävyydestä.

(97) Komissio ilmoitti 14 päivänä huhtikuuta 2025 päivätyllä kirjeellä TCAA:lle, että Tansanian tapaus oli otettu EU:n lentoturvallisuuskomitean 13–15 päivänä toukokuuta 2025 pidettävän kokouksen esityslistalle ja että TCAA sekä Tansaniassa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat saisivat tilaisuuden tulla EU:n lentoturvallisuuskomitean kuulemiksi asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

(98) Ennen kuulemista TCAA vahvisti, ettei yksikään Tansaniassa lentotoimintaluvan saanut lentoliikenteen harjoittaja osallistuisi siihen. TCAA oli EU:n lentoturvallisuuskomitean kuultavana 13 päivänä toukokuuta 2025. TCAA:n EU:n lentoturvallisuuskomitealle pitämä esitys tarjosi korkean tason yleiskatsauksen siitä, miten se on edistynyt korjaustoimenpidesuunnitelman laatimisessa ja toteuttamisessa unionin arviointikäynnin jälkeen. Esitys oli hyvin jäsennelty, ja se kattoi tärkeimmät havaintojen ja suositusten luokat. Siinä esitettiin TCAA:n yleiskatsaus havainnoista ja suosituksista, joiden käsittely on päätetty, käynnissä tai edelleen avoinna.

(99) TCAA:n esittämä raportoitu havaintojen käsittelyn päättämisaste arviointiin erittäin epärealistiseksi. Tästä oli osoituksena se, että havainnot katsottiin useissa tapauksissa loppuun käsitellyiksi ilman, että oli asianmukaisesti todennettu, että havainto oli otettu kokonaisuudessaan huomioon. Esimerkkinä tästä voidaan mainita pätevän henkilöstön puute, jonka TCAA esitti ratkaistuna pelkästään rekrytointisuunnitelmien ja -aikataulujen perusteella ottamatta huomioon aikaa, joka asiaankuuluvaan koulutukseen ja pätevyyden hankkimiseen tarvitaan ennen toimintavalmiuden saavuttamista.

(100) Useiden muiden havaintojen osalta TCAA totesi, että se on pystynyt päättämään niiden käsittelyn. EU:n lentoturvallisuuskomitean esitettyä asiasta kysymyksiä kävi kuitenkin toistuvasti ilmi, että näin ei ollut. Kun TCAA:lta kysyttiin lentokelpoisuustodistusta koskevasta menettelystä ja tarkistuslistasta, joita oli tarkistettu niiden saattamiseksi ICAOn asiakirjan 9760 mukaisiksi, sen vastaus ei ollut vakuuttava eikä se pystynyt esittämään selkeää näyttöä siitä, että tehtävä oli saatettu päätökseen. Kun TCAA:lta kysyttiin äskettäin hyväksytystä riskiperusteisesta valvontaprosessista erityisesti lentoliikenteen harjoittajien riskiprofiilien sisällön ja soveltamisen osalta, sen vastaus oli epäselvä eikä osoittanut, että sillä olisi vankka ymmärrys riskiperusteisista valvontaperiaatteista tai että ne olisi pantu tehokkaasti täytäntöön.

(101) Komissio ja EU:n lentoturvallisuuskomitea antavat tunnustusta sekä henkilöresurssien että taloudellisten resurssien käyttöönoton osalta toteutetuille toimille ja kannustavat TCAA:ta jatkamaan näitä toimia. Ne korostavat myös, että on tärkeää, että Tansanian hallitus on sitoutunut tähän asiaan. Ne ilmaisevat selkeästi olevansa sitoutuneita tukemaan edelleen TCAA:ta ja tekemään sen kanssa yhteistyötä sen pyrkiessä parantamaan turvallisuusvalvontavalmiuksiaan. Säännöllinen yhteydenpito ja edistymiskertomukset ovat osa jatkuvaa seurantaa, samoin kuin tulevien teknisten kokousten järjestäminen edistymisen tarkastelua varten.

(102) Kaiken saatavilla olevan näytön, mukaan lukien unionin arviointikäynti, päätellään, ettei TCAA:lla ole tarvittavaa kapasiteettia ja tarvittavia valmiuksia, jotta se voisi tuloksellisesti valvoa ilmailutoimintaa Tansaniassa kansainvälisten turvallisuusstandardien mukaisesti. Puutteet henkilöstöhallinnossa, henkilöstön koulutuksessa, laadunhallinnassa, sertifiointiprosesseissa ja lentoliikenteen harjoittajien valvonnassa viittaavat siihen, ettei TCAA pysty varmistamaan kyseisten standardien jatkuvaa noudattamista.

(103) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, että luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava kaikkien Tansaniassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien sisällyttämiseksi asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.

(104) Jäsenvaltioiden olisi jatkossakin tarkastettava, että Tansaniassa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat noudattavat asianmukaisia kansainvälisiä turvallisuusstandardeja, ja siksi näihin lentoliikenteen harjoittajiin olisi asetuksen (EU) N:o 965/2012 nojalla kohdennettava ensisijaisia asematasotarkastuksia.

(105) Sen vuoksi asetusta (EY) N:o 474/2006 olisi muutettava.

(106) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 5 ja 6 artiklassa todetaan, että päätöksiä on tarpeen tehdä nopeasti ja tarvittaessa kiireellisesti ottaen huomioon turvallisuusvaikutukset. Sen vuoksi on arkaluonteisten tietojen ja matkustajien suojaamiseksi olennaisen tärkeää, että päätöksiä, joilla päivitetään luetteloa lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu unionissa toimintakieltoon tai joiden toimintaa on rajoitettu, sovelletaan heti niiden hyväksymisen jälkeen.

(107) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat EU:n lentoturvallisuuskomitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetus (EY) N:o 474/2006 seuraavasti:

1) Korvataan liite A tämän asetuksen liitteessä I olevalla tekstillä.

2) Korvataan liite B tämän asetuksen liitteessä II olevalla tekstillä.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan seuraavana päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 3 päivänä kesäkuuta 2025.

Komission puolesta,
puheenjohtajan nimissä
Apostolos TZITZIKOSTAS
Komission jäsen

LIITE I

"LIITE A

LUETTELO UNIONISSA TOIMINTAKIELLOSSA OLEVISTA LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJISTA, TIETYIN POIKKEUKSIN [1]

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irak
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Afganistanin viranomaisilta, mukaan lukien:			**Afganistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistan
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Angolan viranomaisilta, lukuun ottamatta lentoliikenteen harjoittajia *TAAG Angola Airlines* ja *Heli Malongo*, mukaan lukien:			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Tuntematon	Angola
AIR JET	AO-006/11–08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Tuntematon	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Tuntematon	Angola
SJL	AO-014/13-08/18 YYY	Tuntematon	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Armenian viranomaisilta, mukaan lukien:			**Armenia**
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Armenia
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia

[1] Tässä liitteessä mainituille lentoliikenteen harjoittajille voidaan sallia liikennöintioikeuksien käyttäminen, jos ne käyttävät sellaiselta lentoliikenteen harjoittajalta miehistöineen vuokrattua konetta, jota ei ole asetettu toimintakieltoon, edellyttäen että asiaankuuluvia turvallisuusstandardeja noudatetaan.

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Armenia
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Armenia
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenia
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenia
SKYBALL	AM AOC 073	Ei sovelleta	Armenia
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kongon tasavallan viranomaisilta, mukaan lukien:			**Kongo (Brazzaville)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Kongo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Kongo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Kongo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Tuntematon	Kongo (Brazzaville)
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintalupansa niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kongon demokraattisen tasavallan viranomaisilta, mukaan lukien:			**Kongon demokraattinen tasavalta**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Kongon demokraattinen tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Kongon demokraattinen tasavalta
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Djiboutin viranomaisilta, mukaan lukien:			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Tuntematon	DAO	Djibouti
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Päiväntasaajan Guinean viranomaisilta, mukaan lukien:			**Päiväntasaajan Guinea**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Päiväntasaajan Guinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Tuntematon	Päiväntasaajan Guinea
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Eritrean viranomaisilta, mukaan lukien:			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kirgisian viranomaisilta, mukaan lukien:			**Kirgisia**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirgisia
AEROSTAN	08	BSC	Kirgisia

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kirgisia
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kirgisia
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisia
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kirgisia
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgisia
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Tuntematon	Kirgisia
HELI SKY	47	HAC	Kirgisia
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgisia
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kirgisia
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kirgisia
SKY JET	60	SJL	Kirgisia
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisia
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kirgisia
TEZ JET	46	TEZ	Kirgisia
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Liberian viranomaisilta.			**Liberia**
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Libyan viranomaisilta, mukaan lukien:			**Libya**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libya
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libya
AL MAHA AVIATION	030/18	Tuntematon	Libya
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libya
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libya
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libya
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libya
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libya
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libya
PETRO AIR	025/08	PEO	Libya
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Nepalin viranomaisilta, mukaan lukien:			**Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Tuntematon	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Tuntematon	Nepal

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Tuntematon	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Tuntematon	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Tuntematon	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Tuntematon	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Tuntematon	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Tuntematon	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Tuntematon	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Tuntematon	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Tuntematon	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Tuntematon	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Tuntematon	Nepal
TARA AIR	053/2009	Tuntematon	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
Seuraavat lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Venäjän viranomaisilta:			**Venäjä**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Venäjä
AVIACOMPANY "AVIASTAR-TU" CO. LTD	458	TUP	Venäjä
IZHAVIA	479	IZA	Venäjä
JOINT STOCK COMPANY "AIR COMPANY YAKUTIA"	464	SYL	Venäjä
JOINT STOCK COMPANY "RUSJET"	498	RSJ	Venäjä
JOINT STOCK COMPANY "UVT AERO"	567	UVT	Venäjä
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Venäjä
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Venäjä
JOINT-STOCK COMPANY "IRAERO" AIRLINES	480	IAE	Venäjä

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
JOINT-STOCK COMPANY "URAL AIRLINES"	18	SVR	Venäjä
JOINT-STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Venäjä
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Venäjä
JS AVIATION COMPANY "RUSLINE"	225	RLU	Venäjä
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Venäjä
LLC "NORD WIND"	516	NWS	Venäjä
LLC "AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Venäjä
LTD. I FLY	533	RSY	Venäjä
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Venäjä
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Venäjä
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Venäjä
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Venäjä
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Venäjä
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta São Tomén ja Príncipen viranomaisilta, mukaan lukien:			**São Tomé ja Principe**
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé ja Principe
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Sierra Leonen viranomaisilta			**Sierra Leone**
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Sudanin viranomaisilta, mukaan lukien:			**Sudan**
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudan
SUN AIR	51	SNR	Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudan
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Surinamen viranomaisilta, mukaan lukien:			**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	Tuntematon	Suriname
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	Tuntematon	Suriname
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Suriname
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	Tuntematon	Suriname
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	Tuntematon	Suriname
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Tansanian viranomaisilta, mukaan lukien:			**Tansania**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	Tuntematon	Tansania
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	Tuntematon	Tansania
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Tansania
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	Tuntematon	Tansania
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	Tuntematon	Tansania
AS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	Tuntematon	Tansania
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Tansania
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Tansania
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	Tuntematon	Tansania
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tansania

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Tansania
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	Tuntematon	Tansania
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	Tuntematon	Tansania
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	Tuntematon	Tansania
JAMBO AVIATION LTD.	TCAA/AOC/070	Tuntematon	Tansania
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	Tuntematon	Tansania
LEVEL UP AVIATION LTD.	TCAA/AOC/076	Tuntematon	Tansania
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	Tuntematon	Tansania
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	Tuntematon	Tansania
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	Tuntematon	Tansania
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	Tuntematon	Tansania
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	Tuntematon	Tansania
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Tansania
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	REG	Tansania
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	Tuntematon	Tansania
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	Tuntematon	Tansania
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	Tuntematon	Tansania
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	Tuntematon	Tansania
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	Tuntematon	Tansania
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	Tuntematon	Tansania
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	Tuntematon	Tansania
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	Tuntematon	Tansania
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	Tuntematon	Tansania
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	Tuntematon	Tansania”

LIITE II

”LIITE B

LUETTELO LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJISTA, JOIDEN TOIMINTAA UNIONISSA RAJOITETAAN ([1])

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoiminta-luvan (AOC) numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio	Ilma-alustyyppi, johon sovelletaan rajoituksia	Ilma-aluksen rekisteritunnus/-tunnukset ja, jos saatavilla, sarjanumero/-numerot	Rekisterijäsenval-tio
IRAN AIR	IR.AOC.100	IRA	Iran	Kaikki Fokker F100- ja Boeing B747 -tyypin ilma-alukset	Lentotoiminta-luvassa mainitut Fokker F100 -tyypin ilma-alukset; lentotoiminta-luvassa mainitut Boeing B747 -tyypin ilma-alukset	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Korean demokraattinen kansantasa-valta	Koko kalusto, paitsi: 2 TU 204 -tyypin ilma-alusta.	Koko kalusto, paitsi: P-632, P-633.	Korean demokraattinen kansantasa-valta”

([1]) Tässä liitteessä mainituille lentoliikenteen harjoittajille voidaan sallia liikennöintioikeuksien käyttäminen, jos ne käyttävät sellaiselta lentoliikenteen harjoittajalta miehistöineen vuokrattua konetta, jota ei ole asetettu toimintakieltoon, edellyttäen että asiaankuuluvia turvallisuusstandardeja noudatetaan.