KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2021/2070,

annettu 25 päivänä marraskuuta 2021,

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 (EY) 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 liitteen A tai B 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 asetuksen (EY) N:o 2111/2005 15 artiklalla perustetulle komitealle, jäljempänä 'EU:n lentoturvallisuuskomitea'.

(5) EU:n lentoturvallisuuskomitea on saanut komissiolta tiedot asetuksen (EY) N:o 2111/2005 ja komission asetuksen (EY) N:o 473/2006 ([3]) mukaisista yhteisistä kuulemisista, joita käydään parhaillaan seuraavien valtioiden toimivaltaisten viranomaisten ja lentoliikenteen harjoittajien kanssa: Armenia, Komorit, Irak, Kazakstan, Libya, Meksiko, Moldova, Pakistan, Venäjä ja Etelä-Sudan. Komissio on tiedottanut EU:n lentoturvallisuuskomitealle myös Kongon tasavallan, Päiväntasaajan Guinean, Madagascarin, Sudanin ja Surinamin lentoturvallisuustilanteesta.

(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.

([1]) EUVL L 344, 27.12.2005, s. 15.

([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).

([3]) Komission asetus (EY) N:o 473/2006, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2006, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 II luvussa tarkoitetun yhteisön luettelon laatimissäännöistä (EUVL L 84, 23.3.2006, s. 8).

([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).

(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 myös 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 ja Ranska ovat antaneet tietoja suunnitelmista ja pyynnöistä, jotka koskevat teknistä lisäapua ja yhteistyötä kolmansien maiden siviili-ilmailuviranomaisten hallinnollisten ja teknisten valmiuksien parantamiseksi, jotta kyseisiä viranomaisia voidaan auttaa ratkaisemaan sovellettavien siviili-ilmailun kansainvälisten turvallisuusstandardien noudattamiseen liittyvät ongelmat. 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, joita on lisäksi täydennetty tiedoilla kansallisten ilmailuviranomaisten suorittamista erityistarkastuksista ja auditoinneista, minkä jälkeen useat jäsenvaltiot ja virasto, kun se toimii toimivaltaisena viranomaisena, ovat toteuttaneet korjaavia toimenpiteitä ja täytäntöönpanon varmistamistoimenpiteitä sekä ilmoittaneet niistä komissiolle ja EU:n lentoturvallisuuskomitealle.

(11) Jäsenvaltiot ja virasto, kun se toimii toimivaltaisena viranomaisena, toistivat 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) Armeniasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat lisättiin kesäkuussa 2020 komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2020/736 asetuksen (EY) N:o 474/2006 ([6]) liitteeseen A.

(13) Komissio, virasto, jäsenvaltiot ja Armenian siviili-ilmailukomitea, jäljempänä 'CAC', pitivät 3 päivänä marraskuuta 2021 teknisen kokouksen, jossa CAC antoi ajantasaiset tiedot 15 päivänä huhtikuuta 2021 pidetyn teknisen kokouksen jälkeen toteutetuista toimista havaittujen turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi. CAC esitteli yleiskatsauksen Armenian siviili-ilmailua koskevan lainsäädäntökehyksen viimeaikaisesta kehityksestä ja antoi tietoja CAC:n osasto-/jaostotason tehtävien ja vastuualueiden sekä henkilöstökäsikirjan kehittämisestä.

(14) CAC tiedotti komissiolle myös äskettäin laaditusta turvallisuudenhallintakäsikirjasta ja turvallisuudenhallintajärjestelmän (SMS) koulutustilaisuuksista, joihin CAC:n henkilöstö on osallistunut.

([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).

([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).

(15) Lisäksi CAC ilmoitti komissiolle, että lentoliikenteen harjoittajien *Atlantis Armenian Airlines* ja *Fly Armenia Airways* lentotoimintaluvat on peruutettu ja että uudelle lentoliikenteen harjoittajalle *Flyone Armenia* on annettu lentotoimintalupa (AOC-numero 074). Koska CAC ei ole osoittanut, että sillä on riittävät valmiudet panna asiaankuuluvat turvallisuusstandardit täytäntöön ja valvoa niiden noudattamista, lentotoimintaluvan antaminen näille uusille lentoliikenteen harjoittajille ei takaa kansainvälisten turvallisuusstandardien riittävää noudattamista.

(16) Komissio panee merkille CAC:n edistymisen niiden lentoturvallisuuspuutteiden korjaamisessa, jotka kesäkuussa 2020 johtivat Armeniassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien lisäämiseen asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A. CAC:n toimittamista tiedoista ja asiakirjoista ei kuitenkaan ole saatu riittävästi näyttöä siitä, että vuoden 2020 unionin arviointikäynnin aikana havaittuihin turvallisuuspuutteisiin olisi puututtu tehokkaasti kansainvälisten turvallisuusstandardien noudattamisen varmistamiseksi. Komissio jatkaa yhteistyötä CAC:n kanssa ja seuraa näiden turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi hyväksyttyjä lisätoimenpiteitä ja toteutettuja toimia sekä CAC:n turvallisuusvalvontavalmiuksia. Tässä yhteydessä todettiin, että virasto hallinnoi teknisen avun hanketta, jolla tuetaan CAC:tä sen pyrkimyksissä tehostaa ilmailun turvallisuusvalvontaa Armeniassa.

(17) Sen vuoksi komissio katsoo asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti, että luetteloa lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu unionissa toimintakieltoon, olisi muutettava Armeniasta tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta lisäämällä *Flyone Armenia* asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A ja poistamalla kyseisestä liitteestä *Atlantis Armenian Airways* ja *Fly Armenia Airways*.

(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.

Komoreilta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(19) Komoreilta tuleva lentoliikenteen harjoittaja *Air Service Comores* lisättiin asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A 22 päivänä maaliskuuta 2006.

(20) Lentoliikenteen harjoittaja *Air Service Comores* siirrettiin 12 päivänä lokakuuta 2006 komission asetuksella (EY) N:o 1543/2006 ([7]) asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A liitteeseen B.

(21) Harjoittamansa jatkuvan seurannan osana komissio pyysi Komorien liiton siviili-ilmailu- ja metereorologiavirastoa, jäljempänä 'ANACM', toimittamaan luettelon kaikista Komoreilla lentotoimintaluvan saaneista.

(22) ANACM vahvisti 15 päivänä heinäkuuta 2021 kirjallisesti, että lentoliikenteen harjoittaja *Air Service Comores* on lopettanut toimintansa.

(23) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo sen vuoksi, että luetteloa lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava siten, että lentoliikenteen harjoittaja *Air Service Comores* poistetaan asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä B.

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

(25) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka johtuvat kansainvälisten turvallisuusstandardien noudattamatta jättämisestä, komissio joutuu mahdollisesti toteuttamaan lisätoimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

([7]) 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).

Irakista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(26) Lentoliikenteen harjoittaja *Iraqi Airways* lisättiin joulukuussa 2015 komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2015/2322 ([8]) asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.

(27) Irakin pyynnöstä ja osana komission harjoittamaa jatkuvaa seurantaa komissio, virasto, jäsenvaltiot ja Irakin siviili-ilmailuviranomainen, jäljempänä 'ICAA', pitivät teknisen kokouksen 17 päivänä kesäkuuta 2021. Kokouksessa ICAA antoi ajantasaiset tiedot toimista, joita on toteutettu sen jälkeen, kun *Iraqi Airways* sisällytettiin asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A, sekä tietoja siitä, missä vaiheessa ICAOn yleisen turvallisuusvalvonnan arviointiohjelman jatkuvan seurannan (USOAP CMA) asiakirjatarkastuksen loppuunsaattamisessa ollaan.

(28) Lisäksi ICAA ilmoitti komissiolle, että kaikki suositukset, jotka perustuvat viraston vuonna 2017 toteuttamaan ICAA:n teknisen avun hankkeeseen, oli otettu huomioon ja pantu täytäntöön. Ennen teknistä kokousta annettujen tietojen täydennyksenä ICAA sitoutui toimittamaan lisänäyttöä edellä mainitun edistyksen osoittamiseksi. Kokouksen toisella puoliskolla komissio ja virasto antoivat Irakin nimenomaisesta pyynnöstä ICAA:lle selvityksiä TCO-hyväksyntäprosessista myöhempiä TCO-hyväksyntähakemuksia varten, joita *Iraqi Airways* tai muut Irakissa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat voivat esittää.

(29) Komissio täsmensi 17 päivänä kesäkuuta 2021 pidetyssä kokouksessa, että *Iraqi Airways* voitaisiin mahdollisesti poistaa asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A, kun tiedot, jotka saadaan myös unionin arviointikäynnillä, vahvistavat, että Irak noudattaa ICAOn sertifiointi- ja valvontastandardeja, ja *Iraqi Airways* osoittaa virastolle ja komissiolle, että kielteiseen TCO-päätökseen vuonna 2015 johtaneet syyt on ratkaistu.

(30) 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.

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

Kazakstanista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(32) Kaikki Kazakstanista tulevat lentoliikenteen harjoittajat poistettiin joulukuussa 2016 komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2016/2214 ([9]) asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A.

(33) Helmikuussa 2020 käynnistettiin viralliset kuulemiset Kazakstanin toimivaltaisten viranomaisten kanssa osana Kazakstanin turvallisuusvalvontajärjestelmän jatkuvaa seurantaa. Kuulemisten yhteydessä toukokuussa 2021 pidetyssä kokouksessa EU:n lentoturvallisuuskomitealle esitettiin selvitys Kazakstanin turvallisuusvalvontatilanteesta.

(34) EU:n lentoturvallisuuskomitean toukokuussa 2021 käymien keskustelujen jatkotoimena komission, viraston ja jäsenvaltioiden asiantuntijat tekivät unionin arviointikäynnin Kazakstaniin 11 päivän ja 15 päivän lokakuuta 2021 välisenä aikana Kazakstanin siviili-ilmailukomitean, jäljempänä 'CAC KZ', ja Kazakstanin ilmailuhallinnon, jäljempänä 'AAK', sekä kolmen Kazakstanissa lentotoimintaluvan saaneen lentoliikenteen harjoittajan (*Air Astana*, *Jupiter Jet* ja *Qazaq Air*) toimitiloissa.

([8]) 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).

([9]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/2214, annettu 8 päivänä joulukuuta 2016, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta yhteisön luettelosta annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta (EUVL L 334, 9.12.2016, s. 6).

(35) Arviointikäynnillä keskityttiin AAK:hon, koska sillä on hallitseva asema ja vastuu Kazakstanissa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien valvonnassa. CAC KZ:n edustajat osallistuivat kuitenkin kaikkiin arviointitoimiin, sillä heidän vastuualueeseensa kuuluu useita toimintapoliittisia toimia, kuten AAK:n menettelyjen hyväksyminen.

(36) Arviointikäynnin perusteella on selvää, että AAK:lla on havaittujen vahvuuksien lisäksi edelleen heikkouksia, kuten se, ettei AAK täytä velvollisuuksiaan lentoliikenteen harjoittajien hyväksyntäprosesseissa. Valvontaprosessia olisi myös mukautettava ja tarvittaessa vahvistettava sen varmistamiseksi, että kaikkiin lentoliikenteen harjoittajiin kohdistetaan niiden kokoon ja toiminnan vaativuuteen suhteutettua valvontaa, ja jotta voidaan varmistaa sovellettavien kansainvälisten turvallisuusstandardien jatkuva noudattaminen.

(37) Lisäksi CAC KZ:n olisi kiinnitettävä enemmän huomiota sen varmistamiseen, että lainsäädäntökehys pidetään ajan tasalla sisällyttämällä ICAOn liitteiden muutokset Kazakstanin määräyksiin. CAC KZ:n ja AAK:n on varmistettava sellaisten järkevien sisäisten mekanismien ja menettelyjen täytäntöönpano, joilla nykyinen oikeudellinen ja tekninen kehys muunnetaan organisaation rutiinitoiminnaksi ja -menettelyiksi. Tässä yhteydessä CAC KZ:n ja AAK:n olisi parannettava yleisiä laadunhallintatoimintojaan sekä Kazakstanin kansallista turvallisuusohjelmaa sen varmistamiseksi, että mahdolliset turvallisuusriskit tunnistetaan ja niitä lievennetään järjestelmällisesti ja oikea-aikaisesti.

(38) Arviointiryhmä on yksilöinyt lupakirjoja koskevassa AAK:n toiminnassa, jolla varmistetaan Kazakstanin ICAOn sopimusvaltiona hoitavan lupakirjojen antamistehtävänsä, parannustarpeita, jotka liittyvät erityisesti tarkastajien menettelyihin, ohjaamomiehistön teoriakoejärjestelmään sekä menetelmiin, joilla mahdollistetaan standardoitu lähestymistapa tarkastuslentäjien pätevöitymiseen ja sen valvontaan.

(39) Lentokelpoisuushenkilöstöllä on hyvät tiedot AAK:n alueella voimassa olevista menettelyistä. Lisäparannuksia tarvitaan kuitenkin erityisesti määräaikaisen ja erityiskoulutuksen alalla, jotta tarkastajilla on varmasti vaadittu pätevyys. Lentokelpoisuushenkilöstön suorittamista toimista tehty otanta on osoittanut, että vaatimuksista on poikettu erityisesti lentotoiminnan harjoittajien ja huolto-organisaatioiden sertifioinnissa ja valvonnassa.

(40) Arviointiryhmä vieraili 13 päivänä lokakuuta 2021 Kazakstanin hallitsevassa matkustaja- ja rahtilentoyhtiössä *Air Astana*ssa. Tällä lentoliikenteen harjoittajalla on käytössä hyvin toimiva ja vakaa turvallisuudenhallintajärjestelmä, joka tuottaa lentoliikenteen harjoittajalle hyödyllistä tietoa. Otoksen tarkastelun perusteella voitiin kaiken kaikkiaan vahvistaa, että käytössä oli luotettava ja toimiva vaatimustenmukaisuuden seurantajärjestelmä (CMS). Yhtiön ylemmällä johdolla on hyvä ymmärrys näistä järjestelmistä, ja niitä käytetään riskien tunnistamiseen ja asianmukaisiin toimenpiteisiin ryhtymiseen suurimpien riskien lieventämiseksi hyväksyttävälle tasolle.

(41) Lentoliikenteen harjoittajan lentotoiminnan tukena on pätevää teknistä henkilöstöä ja linjahuoltopaikat, joissa on kunnossapitovalmiudet. Tarkastuskäynnin aikana ei havaittu lentokelpoisuuteen liittyviä ongelmia tai puutteita.

(42) Lentoliikenteen harjoittajalla on vankka ja jäsennelty järjestelmä ohjaamomiehistön, matkustamomiehistön ja ohjaamomiehistön/lennonselvittäjien sekä kouluttajien ja tarkastuslentäjien koulutuksen eri osatekijöiden valvomiseen. Otokseen poimitut tiedostot vahvistivat koulutustodistusten jäljitettävyyden ja sen, että lomakkeet täytetään asianmukaisesti.

(43) *Jupiter Jet* on Almatyssa sijaitseva kazakstanilainen rahtilentoyhtiö, johon arviointiryhmä teki erityistarkastuskäynnin 13 päivänä lokakuuta 2021. Se perustettiin nimellä *Joint-Stock Company Air Company ATMA* vuonna 1996 ja nimi muutettiin vuonna 2016. Se tarjoaa tilapäisiä tilausliikennepalveluja yhdellä Antonov AN-12-koneella.

(44) Lentoliikenteen harjoittaja on laatinut ja ottanut käyttöön turvallisuudenhallintajärjestelmän, mutta lisäparannuksia tarvitaan järjestelmän vaaditun kypsyystason saavuttamiseksi.

(45) Lentoliikenteen harjoittaja on osoittanut, että sillä on vankka ja jäsennelty järjestelmä, jolla hallitaan jatkuvan lentokelpoisuuden eri näkökohtia.

(46) Tarkastuskäynnin aikana todettiin, että toimintakäsikirjaan sisältyvät elektroniseen lentolaukkuun (EFB) liittyvät menettelyt olivat hyvin yleisluonteisia. Lisäksi toimintakäsikirjassa todettiin, että jotkin menettelyt eivät olleet ajan tasalla tai täysin valmiita, sillä esimerkiksi luku, joka liittyy järjestelmään yhteentörmäysten välttämiseksi maassa (TCAS), ei sisältänyt kaikkia TCAS 7.1 -standardin mukaisia kehotuksia ja niihin liittyviä menetelmiä. Toimintakäsikirjaa on tarkistettava ja varmistettava, että se on sovellettavien standardien mukainen.

(47) *Qazaq Air*, joka perustettiin vuonna 2015, on alueiden välisen matkustaja- ja rahtiliikenteen harjoittaja, jonka toimipaikka on Nur-Sultanissa ja jolla on viisi De Havilland Dash-8-Q400NG potkuriturbiinikonetta. Arviointiryhmä vieraili tämän lentoliikenteen harjoittajan toimipaikassa 14 päivänä lokakuuta 2021.

(48) *Qazak air*illa on käytössä hyvin toimiva ja vakaa turvallisuudenhallintajärjestelmä, joka tuottaa lentoliikenteen harjoittajalle hyödyllistä tietoa. Arvioinnin aikana havaittiin kuitenkin, ettei *Qazaq Air* suorittanut järjestelmällisesti kaikkia turvallisuudenhallintakäsikirjan vaatimusten mukaisia toimia (esim. turvallisuusauditointeja ei tehty) eikä hätätilanneharjoitusta ollut vielä pidetty.

(49) Lentoliikenteen harjoittaja on perustanut ja ottanut käyttöön vaatimustenmukaisuuden seurantatoiminnon, mutta lisäparannuksia tarvitaan sen täyden potentiaalin varmistamiseksi erityisesti sisäisissä auditoinneissa tehtyjen havaintojen sulkemisen osalta.

(50) Arvioinnin aikana havaittiin joitakin ristiriitaisuuksia lentoliikenteen harjoittajan toimintakäsikirjaan nähden. Erityistä huolta aiheuttaa se, ettei lentoliikenteen harjoittaja ole vahvistanut huonon näkyvyyden lentotoiminnan kelpoisuusvaatimuksia ohjaamomiehistölle, vaikka lentoliikenteen harjoittaja on hyväksytty huonon näkyvyyden lentotoimintaan.

(51) *Qazaq Air* käyttää ohjaamomiehistöään varten tietokonepohjaista miehistön aikataulutus- ja seurantajärjestelmää. Lennonselvittäjien koulutustietoja arvioitaessa todettiin, että useiden määräaikaiskoulutusten toteutus oli myöhässä.

(52) Selvitystensä perusteella EU:n lentoturvallisuuskomitea tuli siihen johtopäätökseen, että erityistä huomiota olisi kiinnitettävä seurantaan, muun muassa järjestämällä CAC KZ:n ja AAK:n kuuleminen niiden toteuttamista jatkotoimista EU:n lentoturvallisuuskomitean seuraavassa kokouksessa arviointikäynnin aikana tehtyjen havaintojen käsittelemiseksi, ja erityisesti asianmukaisen korjaustoimenpidesuunnitelman laatimiseen ja tehokkaaseen täytäntöönpanoon.

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

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

(55) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka johtuvat kansainvälisten turvallisuusstandardien noudattamatta jättämisestä, komissio joutuu mahdollisesti toteuttamaan lisätoimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

Libyasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

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

(57) Libyan siviili-ilmailuviranomainen, jäljempänä 'LYCAA', toimitti 2 päivänä kesäkuuta 2021 päivätyllä kirjeellä rakenteestaan, valvontajärjestelmästään ja toiminnastaan tietoja, jotka kattoivat sisäisen tarkastajan menettelykäsikirjat, siviili-ilmailuorganisaatioille annettavat ohjeet, ilmailualan ammattilaisille ja organisaatioille tarkoitetut lomakkeet, vuodesta 2019 alkaen toteutetut täytäntöönpanon varmistamistoimenpiteet sekä lentotoimintaluvan haltijoiden ja rekisteröityjen ilma-alusten nykyisen luettelon.

([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).

(58) Toimitettujen tietojen mukaan LYCAA on antanut lentotoimintaluvan kahdelle uudelle lentoliikenteen harjoittajalle, jotka ovat *Berniq Airways* (AOC 032/21) ja *Hala Airlines* (AOC 033/21), ja *Global Aviation and Services* on muuttanut nimensä muotoon *Global Air Transport*. Koska LYCAA ei ole osoittanut, että sillä on riittävät valmiudet panna asiaankuuluvat turvallisuusstandardit täytäntöön ja valvoa niiden noudattamista, lentotoimintaluvan myöntäminen näille kahdelle lentoliikenteen harjoittajalle ei takaa kansainvälisten turvallisuusstandardien riittävää noudattamista.

(59) Libyan pyynnöstä ja osana jatkuvaa seurantaa komissio, virasto, jäsenvaltiot ja LYCAA pitivät teknisen kokouksen 1 päivänä syyskuuta 2021. Kokouksessa LYCAA esitti selvityksen organisaatiostaan ja toiminnoistaan, mukaan lukien turvallisuusvalvonnan perusperiaatteet. Muihin LYCAA:n toimittamiin tietoihin sisältyi päivitetty katsaus siihen, miten viraston vuonna 2019 toteuttaman LYCAA:n teknisen avun hankkeen perusteella laadittuihin suosituksiin perustuvat toimet ovat edenneet. LYCAA toimitti myös tietoja vuonna 2020 tehdyn ICAO USOAP CMA -asiakirjatarkastuksen tuloksista.

(60) Vaikka LYCAA on todistettavasti edistynyt kansainvälisten turvallisuusstandardien täytäntöönpanossa jonkin verran, komissio ja EU:n lentoturvallisuuskomitea totesivat LYCAA:n toimittamien tietojen ja asiakirjojen sekä LYCAA:n 1 päivänä syyskuuta 2021 pidetyssä teknisessä kokouksessa antamien tietojen perusteella, ettei LYCAA ole pystynyt osoittamaan asiaankuuluvien kansainvälisten turvallisuusstandardien tosiasiallista noudattamista ja täytäntöönpanoa.

(61) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo, että luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava lentoliikenteen harjoittajien *Berniq Airways* ja *Hala Airlines* sisällyttämiseksi asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.

(62) 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.

Meksikosta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(63) Meksikosta tulevia lentoliikenteen harjoittajia ei ole koskaan lisätty asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A tai B.

(64) Kun meksikolaiselle lentoliikenteen harjoittajalle *Global Air (Aerolíneas Damojh, SA de C.V.)* oli tapahtunut 18 päivänä toukokuuta 2018 ihmishenkiä vaatinut onnettomuus Kuubassa, komissio otti yhteyttä Meksikon siviili-ilmailuviranomaiseen, jäljempänä 'DGAC Meksiko', pyytääkseen yksityiskohtaisia tietoja. Komissio, virasto ja DGAC Meksiko aloittivat 16 päivänä lokakuuta 2018 viralliset kuulemiset, joihin sisältyi tekninen kokous.

(65) Kuulemisten, toimitettujen tietojen sekä EU:n SAFA- ja TCO-ohjelmista saatujen tietojen ja datan perusteella, joiden mukaan tuolloin ei ilmennyt vakavia tai järjestelmään liittyviä ongelmia, komissio katsoi, ettei lentoturvallisuustilanteessa Meksikossa tullut esiin kiireellisiä turvallisuusongelmia.

(66) Yhdysvaltojen ilmailuhallinto, jäljempänä 'FAA', antoi 25 päivänä toukokuuta 2021 DGAC Meksikolle kategorian 2 luokituksen International Aviation Safety Assessment -ohjelmassaan, jäljempänä 'IASA-ohjelma', koska se katsoi, ettei DGAC Meksiko täyttänyt kansainvälisiä turvallisuusstandardeja.

(67) Komissio lähetti 23 päivänä kesäkuuta 2021 DGAC Meksikolle kirjeen, jossa se ilmaisi huolestumisensa FAA:n tekemästä päätöksestä ja pyysi saada asiaan liittyvät tiedot, jotka osoittaisivat FAA:n toteaman turvallisuusongelman laajuuden.

(68) DGAC Meksiko toimitti 20 päivänä syyskuuta 2021 komissiolle tietoja FAA:n havaitsemista puutteista ICAOn kriittisissä osa-alueissa sekä teknisen avun ohjelmista ja toimista, joita on toteutettu näiden ongelmien ratkaisemiseksi asianmukaisesti.

(69) Komissio katsoo käytettävissä olevien tietojen perusteella – mukaan lukien tiedot, jotka DGAC Meksiko toimitti 20 päivänä syyskuuta 2021 pidetyssä kokouksessa – että DGAC Meksikolla on tässä vaiheessa riittävästi kykyä ja halua käsitellä havaittuja turvallisuuspuutteita.

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

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

(72) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka johtuvat kansainvälisten turvallisuusstandardien noudattamatta jättämisestä, komissio joutuu mahdollisesti toteuttamaan lisätoimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

Moldovasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(73) Lentoliikenteen harjoittajia *Air Moldova*, *Fly One* ja *Aerotranscargo* lukuun ottamatta kaikki Moldovasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat lisättiin huhtikuussa 2019 komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2019/618 ([11]) asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.

(74) EU:n lentoturvallisuuskomitean toukokuussa 2021 käymien keskustelujen jatkotoimena komission, viraston ja jäsenvaltioiden asiantuntijat tekivät unionin arviointikäynnin Moldovaan 20 päivän ja 24 päivän syyskuuta 2021 välisenä aikana Moldovan siviili-ilmailukomitean, jäljempänä 'CAAM', sekä kolmen Moldovassa lentotoimintaluvan saaneen lentoliikenteen harjoittajan (*Terra Avia*, *Fly Pro* ja *HiSky*) toimitiloissa.

(75) Arviointikäyntiraportin mukaan CAAM on tehnyt useilla aloilla huomattavia parannuksia vuonna 2019 tehdyn unionin arviointikäynnin jälkeen. Erityisen merkittävää oli CAAM:n saavuttama vakaus kansallisten ilmailumääräysten laatimisessa ja kypsyys asianmukaisen ja tehokkaan valvonnan toteuttamisessa. Todettiin, että CAAM oli ponnistellut huomattavasti saattaakseen suurimman osan kansallisista säännöksistä ajan tasalle ja laatiakseen uusia. CAAM laatii parhaillaan asianmukaista ohjeaineistoa henkilöstönsä tueksi sen valvontatehtävissä.

(76) CAAM on perustanut vahvan laadunhallintajärjestelmän. Vuoden 2021 tarkastussuunnitelmaa noudatettiin, ja auditoinnit ja tarkastukset toteutettiin aikataulun mukaisesti. Asiasta vastaava henkilöstö on käsitellyt tai parhaillaan käsittelee tämän toiminnan johdosta tehtyjä havaintoja.

(77) CAAM suorittaa lupien antamisen kansainvälisten turvallisuusstandardien mukaisesti. Arviointiryhmä määritti kuitenkin lisäparannuksia kaipaavat alat, joita ovat erityisesti yksityislentäjien ja nimettyjen ilmailulääkärien teoriakoejärjestelmän viimeistely sekä CAAM-tarkastajan suorittaman tarkastuslentäjien valvonnan tehostaminen.

(78) Jatkuva valvontaohjelma on kattava auditointien kohteiden ja määrän osalta, ja tarkastajien pätevyys ja kokemus otetaan asianmukaisesti huomioon nykyisissä ja tulevissa suunnitelluissa koulutuksissa. Suoritetut auditoinnit dokumentoidaan ja niitä seurataan asianmukaisesti erityisesti lentoliikenteen harjoittajien toteuttamien toimien osalta, mukaan lukien korjaavat toimenpiteet ja perussyiden analysointi. Tarkastusmenettelyjä on kuitenkin vielä yhdenmukaistettava erityisesti tarkastustoimien aikana tehtyjen havaintojen kirjaamisen osalta.

(79) CAAM pystyy houkuttelemaan riittävän määrän henkilöstöä valvottavan ilmailualan tämänhetkiseen kokoon ja laajuuteen nähden. Koko haastateltu henkilöstö oli pätevää ja asiantuntevaa. Teoreettiset koulutusohjelmat ja -suunnitelmat olivat asianmukaiset.

([11]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/618, annettu 15 päivänä huhtikuuta 2019, asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta unionissa toimintakieltoon asetettujen tai toimintarajoitusten kohteena olevien lentoliikenteen harjoittajien luettelon osalta (EUVL L 106, 17.4.2019, s. 1).

(80) Ryhmä totesi, että CAAM:llä on valmiudet valvoa ilmailutoimintaa Moldovassa, ylläpitää vakaata sääntelyjärjestelmää, panna täytäntöön voimassa olevat ilmailumääräykset ja valvoa niiden noudattamista ilmenneiden turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi. Moldovalla on vakiintunut turvallisuusvalvontajärjestelmä, johon ollaan kuitenkin vielä tekemässä parannuksia, joilla on tarkoitus varmistaa yhdenmukaisuus kansainvälisten turvallisuusstandardien uusimpien muutosten kanssa.

(81) *Terra Avia* perustettiin vuonna 2005 yksityiseksi lentoliikenteen harjoittajaksi, ja se liikennöi reittirahtilentoja yhdellä Boeing 747 -koneella ja matkustajatilauslentoja yhdellä Airbus A320 -koneella. Lentoliikenteen harjoittajalla on toimiva vaatimustenmukaisuuden seurantajärjestelmä ja turvallisuudenhallintajärjestelmä. Lentoliikenteen harjoittajan turvallisuudenhallintajärjestelmän arvioinnin aikana ryhmä määritti joitakin osa-alueita, joilla vaaditaan lisäparannuksia. Lentoliikenteen harjoittaja suhtautui erittäin myönteisesti turvallisuusjärjestelmien tehostamiseen.

(82) Jatkuvan lentokelpoisuuden hallinnasta vastaa kaksi eri tahoa: toinen sijaitsee Moldovassa ja toinen Sharjahissa Yhdistyneissä arabiemiirikunnissa. Arviointiryhmä totesi, että lentoliikenteen harjoittajan on parannettava kirjanpitojärjestelmäänsä, joka kattaa sen ilma-aluksiin liittyvissä eri paikoissa suoritetut erilaiset huoltotoimet.

(83) *Terra Avia*n toimintakäsikirja vastaa suoritettavaa lentotoimintaa, ja sitä laadittaessa on otettu huomioon Moldovassa sovellettavat määräykset, joskin käsikirjaa olisi päivitettävä vaarallisia aineita koskevien toimintaperiaatteiden lisäämiseksi siihen.

(84) *Fly Pro* liikennöi kahta Boeing 747 -rahtikonetta. Vaatimustenmukaisuuden seurantajärjestelmä ja turvallisuudenhallintajärjestelmä ovat valmiit ja ne on otettu käyttöön, mutta turvallisuudenhallintakäsikirjaa ja vaatimustenmukaisuuden seurantakäsikirjaa olisi muutettava turvallisuusjohtajan ja vaatimustenmukaisuuden seurannasta vastaavan johtajan vastuualueiden ja vastuiden yhdenmukaistamiseksi. Lentotietojen seurannan alalla *Fly Pro*lla on vakiintunut ohjelma, johon sisältyy aktiivinen palautejärjestelmä.

(85) *Fly Pro*lla on luotettava järjestelmä jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpitämiseksi, ja se hoitaa varmasti eri roolejaan, mutta suoritettujen toimien dokumentointiprosessia voitaisiin parantaa.

(86) *Fly Pro*n toimintakäsikirja vastaa suoritettavaa lentotoimintaa, ja sitä laadittaessa on otettu huomioon Moldovassa sovellettavat määräykset. Lentoliikenteen harjoittajan olisi parannettava hallinnollisia menettelytapojaan siten, että se tallentaa kaiken lentoihin liittyvän toiminnan, kuten matkapäiväkirjat. Lisäksi lentoliikenteen harjoittajan vähimmäisvarusteluettelo olisi räätälöitävä paremmin sitä ilma-alusta varten, johon sitä sovelletaan, ja sitä olisi tarkastettava säännöllisesti ja asianmukaisesti.

(87) *HiSky* perustettiin syyskuussa 2019, ja se käyttää yhtä Airbus A319 -ilma-alusta itsenäisesti, minkä lisäksi sillä on yksi ilma-alus, joka on vuokrattu miehistöineen Romaniassa lentotoimintaluvan saaneelta lentoliikenteen harjoittajalta *HiSky Europe*.

(88) *HiSky* on perustanut ja ottanut käyttöön vakaan turvallisuudenhallintajärjestelmän, joka tuottaa lentoliikenteen harjoittajalle hyödyllistä tietoa. Vaatimustenmukaisuuden seurantajärjestelmä on vankka ja toimiva, mutta pieniä parannuksia on toivottavaa tehdä turvallisuusjohtajan ja vaatimustenmukaisuuden seurannasta vastaavan johtajan vastuualueiden ja vastuiden laadinnassa. Yhtiön ylemmällä johdolla on hyvä ymmärrys näistä järjestelmistä, ja niitä käytetään riskien tunnistamiseen ja asianmukaisiin toimenpiteisiin ryhtymiseen suurimpien riskien lieventämiseksi hyväksyttävälle tasolle.

(89) *HiSky* on laatinut vaaditut käsikirjat, jotka sisältävät toimintaperiaatteet ja yksityiskohtaiset liitännäismenettelyt, jotka CAAM on hyväksynyt. Sertifiointihenkilöstö on saanut asianmukaisen koulutuksen käytettyihin ilma-alustyyppeihin. Nyt käytössä oleva toimintakäsikirja vastaa suoritettavaa lentotoimintaa, ja sitä laadittaessa on otettu huomioon Moldovassa sovellettavat määräykset.

(90) *HiSky*n lentotoiminnan tukena on pätevää teknistä henkilöstöä ja linjahuoltopaikat, joissa on kunnossapitovalmiudet. Lentoliikenteen harjoittajalla on järjestelmä koulutuksen seuraamiseksi ja voimassaolon tarkastamiseksi sekä koulutustodistusten ja täytettyjen tarkastuslomakkeiden jäljitettävyyden varmistamiseksi.

(91) Unionin arviointikäynnin tulosten perusteella komissio kutsui CAAM:n ja lentoliikenteen harjoittajat *Terra Avia*, *Fly Pro* ja *HiSky* EU:n lentoturvallisuuskomitean kuultavaksi 10 päivänä marraskuuta 2021.

(92) Kuulemisessa CAAM esitteli komissiolle ja EU:n lentoturvallisuuskomitealle järjestelmän, jolla varmistetaan Moldovassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvonta. Se selitti, että edistyminen kansainvälisten turvallisuusstandardien tehokkaassa täytäntöönpanossa on tulosta useista vuodesta 2019 alkaen toteutetuista toimista. CAAM korosti olevansa sitoutunut jatkuvaan parantamiseen ja toimitti komissiolle ja EU:n lentoturvallisuuskomitealle kattavan ja yksityiskohtaisen selvityksen syyskuussa 2021 tehdyn unionin arviointikäynnin tulosten perusteella laaditun korjaustoimenpidesuunnitelman täytäntöönpanosta. Tähän sisältyi tulevaisuutta varten määritellyt strategiset tavoitteet, kuten Moldovan oikeudellisen kehyksen muutokset, CAAM:n käsikirjat ja menettelyt, laadunhallintajärjestelmän parantamisen jatkaminen ja kansainvälisten turvallisuusstandardien tehokkaan täytäntöönpanon tehostaminen edelleen.

(93) Lisäksi CAAM tiedotti komissiolle ja EU:n lentoturvallisuuskomitealle korjaustoimenpidesuunnitelmista, jotka lentoliikenteen harjoittajat *Terra Avia*, *Fly Pro* ja *HiSky* olivat laatineet vastauksena syyskuussa 2021 tehdyn unionin arviointikäynnin tuloksiin. Nämä korjaustoimenpidesuunnitelmat koordinoitiin CAAM:n kanssa ja hyväksytettiin sillä, ja ne sisällytettiin CAAM:n valvontatoimiin.

(94) Kuulemisessa CAAM sitoutui pitämään komission ajan tasalla jatkotoimista, joita toteutetaan unionin vuoden 2021 arviointikäynnin aikana esitettyjen jäljellä olevien huomautusten johdosta. CAAM sitoutui lisäksi jatkamaan vuoropuhelua turvallisuudesta muun muassa toimittamalla asiaankuuluvia turvallisuustietoja ja osallistumalla ylimääräisiin kokouksiin, jos ja kun komissio katsoo sen tarpeelliseksi.

(95) Komissio korosti ja Moldovan viranomaiset tunnustivat, että on tärkeää varmistaa CAAM:n johdon vakaus ja jatkuva riippumattomuus, koska oli selvää, että tämä on ollut merkittävä tekijä erityisesti kuluneen vuoden aikana havaituissa parannuksissa.

(96) Kun otetaan huomioon kaikki tällä hetkellä käytettävissä olevat tiedot, mukaan lukien syyskuussa 2021 tehdyn unionin arviointikäynnin ja EU:n lentoturvallisuuskomiteassa pidetyn kuulemisen tulokset, katsotaan, että on olemassa riittävät todisteet siitä, että CAAM ja Moldovassa lentotoimintalupansa saaneet lentoliikenteen harjoittajat noudattavat sovellettavia kansainvälisiä turvallisuusstandardeja.

(97) Sen vuoksi komissio katsoo asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti, että asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteessä olevaa luetteloa lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu unionissa toimintakieltoon, olisi muutettava Moldovasta tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta poistamalla siitä kaikki Moldovassa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat.

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

(99) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka johtuvat kansainvälisten turvallisuusstandardien noudattamatta jättämisestä, komissio joutuu mahdollisesti toteuttamaan lisätoimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

Pakistanista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(100) *Pakistan International Airlines* sisällytettiin asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen B komission asetuksella (EY) N:o 235/2007 ([12]) maaliskuussa 2007 ja poistettiin siitä marraskuussa 2007 komission asetuksella (EY) N:o 1400/2007 ([13]).

([12]) Komission asetus (EY) N:o 235/2007, annettu 5 päivänä maaliskuuta 2007, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta yhteisön luettelosta annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta (EUVL L 66, 6.3.2007, s. 3).

([13]) Komission asetus (EY) N:o 1400/2007, annettu 28 päivänä marraskuuta 2007, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta yhteisön luettelosta annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta (EUVL L 311, 29.11.2007, s. 12).

(101) Lausunnosta, jonka Pakistanin liittovaltion ilmailuministeri antoi 24 päivänä kesäkuuta 2020, kun 22 päivänä toukokuuta 2020 oli tapahtunut onnettomuus, jossa oli mukana *Pakistan International Airlines*in ilma-alus, kävi ilmi, että suuri osa Pakistanin siviili-ilmailuviranomaisen, jäljempänä 'PCAA', antamista ohjaamomiehistön lupakirjoista oli saatu petollisin keinoin.

(102) Tämän vuoksi, ja koska PCAA:lta selvästi puuttuu tehokas turvallisuusvalvonta, virasto on keskeyttänyt lentoliikenteen harjoittajien *Pakistan International Airlines* ja *Vision Air* TCO-hyväksynnät 1 päivästä heinäkuuta 2020 alkaen. Tilanne on edelleen sama, sillä virasto katsoo tällä hetkellä, etteivät kaikki voimassaolon keskeytyksen kumoamisen edellytykset täyty.

(103) Myös muut kansainväliset lentoturvallisuusjärjestöt ovat reagoineet Pakistanin tilanteeseen. FAA laski 15 päivänä heinäkuuta 2020 Pakistanin luokituksen IASA-ohjelmassaan kategoriaan 2. helmikuussa 2021 ICAO julkisti henkilöstön lupakirjoja ja koulutusta koskevan merkittävän turvallisuusongelman ohjaamomiehistön lupakirjamenettelyissä Pakistanissa.

(104) Komissio päätti kuitenkin 1 päivänä heinäkuuta 2020 asetuksen (EY) N:o 473/2006 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti käynnistää neuvottelut PCAA:n kanssa. Tässä yhteydessä komissio on yhteistoiminnassa viraston ja jäsenvaltioiden kanssa järjestänyt useita teknisiä kokouksia PCAA:n kanssa 9 päivänä heinäkuuta ja 25 päivänä syyskuuta 2020, 15 ja 16 päivänä maaliskuuta 2021 ja 15 päivänä lokakuuta 2021.

(105) Kokouksissa keskusteltiin useista kysymyksistä, erityisesti Pakistanissa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien valvonnasta sekä niiden turvallisuudenhallintajärjestelmistä. Komissio pyysi tietoja ja näyttöä varmistaakseen, ettei samanlainen tilanne vallitse muillakin PCAA:n turvavalvonnan piiriin kuuluvilla aloilla, kuten matkustamomiehistön ja huoltomekaanikkojen hyväksynnässä tai lentoliikenteen harjoittajien lentotoimintalupien antamisessa.

(106) PCAA on toimittanut tietoja, jotka komission ja viraston asiantuntijat ovat arvioineet. PCAA tiedotti 15 päivänä lokakuuta 2021 pidetyssä kokouksessa jatkotoimista, joita on toteutettu komission havaitsemien ongelmien ratkaisemiseksi. Puutteita ovat muun muassa dokumentoitujen menettelyjen laatujohtamisen puutteet, tarkastajien ohjeiden puuttuminen, vaatimustenvastainen liikennelentäjien lupakirjoihin (ATPL) liittyvä kelpoisuusprosessi, havaintojen aiheuttamien korjaavien toimenpiteiden vähäinen tai kokonaan puuttuva seuranta sekä perussyiden asianmukaisten analysointivalmiuksien puute. Tältä osin ja ottaen huomioon myös ICAO USOAP -tarkastuksen, joka on suunniteltu tehtäväksi 29 päivän marraskuuta ja 10 päivän joulukuuta 2021 välisenä aikana, PCAA ilmoitti käsikirjojensa ja menettelyjensä laajasta uudelleentarkastelusta, erityisesti PCAA-lupaprosessin muutoksista, sekä sisäisistä tarkastuksista, joilla todennetaan kansainvälisten turvallisuusstandardien noudattaminen ja ratkaistaan ICAOn ilmoittama vakava turvallisuusongelma.

(107) Komissio pyysi PCAA:ta lähettämään lisätietoja lupakirjajärjestelmäänsä tehdyistä muutoksista, uusista ja/tai tarkistetuista käsikirjoista ja menettelyistä, sisäisten tarkastusten tuloksista tai raporteista sekä ICAOlle tehdystä eroavuusilmoituksesta ATPL-lentokokeen suhteen.

(108) Käytettävissä olevien tietojen ja PCAA:n kanssa käydyn yhteydenpidon perusteella komissio antaa tunnustusta PCAA:n pyrkimyksille toteuttaa korjaavia toimenpiteitä havaittujen turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi. Komissio ei kuitenkaan ole viraston ja jäsenvaltioiden avustuksella pystynyt selkeästi määrittämään, lieventävätkö nämä korjaavat toimenpiteet havaittuja turvallisuuspuutteita kestävällä tavalla ja onko ne pantu täytäntöön. Sen määrittämiseksi, tarvitaanko asetuksen (EY) N:o 2111/2005 nojalla lisätoimia, komissio jatkaa tältä pohjalta yhteistyötä PCAA:n kanssa ja seuraa Pakistanin tilanteen korjaamiseksi hyväksyttyjä lisätoimenpiteitä ja toteutettuja toimia muun muassa suunnitellun ICAO USOAP -tarkastuksen tulosten sekä Pakistaniin tehtävän unionin arviointikäynnin avulla.

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

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

(111) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka johtuvat kansainvälisten turvallisuusstandardien noudattamatta jättämisestä, komissio joutuu mahdollisesti toteuttamaan lisätoimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

Venäjältä tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(112) Komissio, virasto ja jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset ovat edelleen seuranneet tiiviisti Venäjällä lentotoimintaluvan saaneiden ja unionissa liikennöivien lentoliikenteen harjoittajien turvallisuustasoa muun muassa asematasotarkastusten ensisijaisella kohdentamisella tiettyihin venäläisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaisesti.

(113) Venäjällä lentotoimintaluvan saanut *SKOL Airline LLC* haki 31 päivänä elokuuta 2020 virastolta TCO-hyväksyntää. Virasto arvioi hakemuksen asetuksessa (EU) N:o 452/2014 vahvistettujen vaatimusten mukaisesti ja toi esiin perustavanlaatuisia turvallisuusongelmia, jotka liittyivät siihen, ettei *SKOL Airline LLC* pystynyt osoittamaan mainitun asetuksen 3 artiklassa säädettyjen vaatimusten ja erityisesti kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan Chicagon yleissopimuksen liitteisiin sisältyvien standardien noudattamista. Viraston kanssa käydyn laajan yhteydenpidon jälkeen *SKOL Airline LLC* päätti 12 päivänä helmikuuta 2021 peruuttaa hakemuksensa.

(114) Lentoliikenteen harjoittaja *SKOL Airline LLC* haki 25 päivänä maaliskuuta 2021 virastolta uudelleen TCO-hyväksyntää. Virasto arvioi hakemuksen asetuksessa (EU) N:o 452/2014 vahvistettujen vaatimusten mukaisesti ja toi jälleen esiin perustavanlaatuisia turvallisuusongelmia, jotka liittyivät siihen, ettei *SKOL Airline LLC* pystynyt osoittamaan mainitun asetuksen 3 artiklassa säädettyjen sovellettavien vaatimusten ja erityisesti kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan Chicagon yleissopimuksen liitteisiin sisältyvien standardien noudattamista. Virasto katsoi, ettei *SKOL Airline LLC* täyttänyt näitä vaatimuksia. Sen vuoksi virasto hylkäsi 19 päivänä heinäkuuta 2021 kyseisen hakemuksen turvallisuussyistä. Lentoliikenteen harjoittaja *SKOL Airline LLC* ei käyttänyt oikeutta hakea muutosta tähän päätökseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1139 ([14]) 108–114 artiklan mukaisesti.

(115) Komission, viraston ja jäsenvaltioiden edustajat tapasivat 20 päivänä lokakuuta 2021 Venäjän federaation lentoliikenneviraston, jäljempänä 'FATA', edustajia tarkastellakseen Venäjällä lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuustasoa 24 päivän maaliskuuta 2021 ja 1 päivän lokakuuta 2021 välisenä aikana tehtyjen asematasotarkastusten pohjalta ja kartoittaakseen tapauksia, joissa FATAn olisi tehostettava valvontatoimiaan.

(116) Venäjällä lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien SAFA-asematasotarkastusten tarkastelussa ei tullut esiin merkittäviä tai toistuvia turvallisuuspuutteita. Kokouksessa esiteltiin myös tulokset seurantaohjelmasta, jonka virasto toteutti asetuksen (EU) N:o 452/2014 mukaisesti niiden Venäjällä lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien osalta, joilla on TCO-hyväksyntä. Komissio totesi, että myöskään seurantaohjelman tulokset eivät paljastaneet merkittäviä tai toistuvia turvallisuuspuutteita.

(117) Sen jälkeen, kun virasto oli hylännyt lentoliikenteen harjoittajan *SKOL Airline LLC* TCO-hakemuksen turvallisuussyistä, *SKOL Airline LLC* kutsuttiin 22 päivänä lokakuuta 2021 komission ja lentoturvallisuuskomitean kuultavaksi 9 päivänä marraskuuta 2021. Lentoliikenteen harjoittaja *SKOL Airline LLC* vahvisti 28 päivänä lokakuuta 2021 osallistumisensa suunniteltuun kuulemistilaisuuteen.

(118) FATA ilmoitti 28 päivänä lokakuuta 2021 komissiolle lentoliikenteen harjoittajalle *SKOL Airline LLC* määrätystä kiellosta, jolla kyseistä lentoliikenteen harjoittajaa kielletään liikennöimästä Venäjän valtionrajan ulkopuolella, ja pyysi komissiota harkitsemaan uudelleen tarvetta kuulla *SKOL Airline LLC*:tä, koska FATAn päätöksen perusteella *SKOL Airline LLC* ei voisi liikennöidä unioniin.

(119) Komissio ilmoitti FATAlle 3 päivänä marraskuuta 2021, että *SKOL Airline LLC* kutsuttiin kuulemistilaisuuteen, koska se ei ollut osoittanut noudattavansa kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan Chicagon yleissopimuksen liitteisiin sisältyviä standardeja, minkä vuoksi kuulemiskutsu pidettiin voimassa.

([14]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1139, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2018, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta (EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1).

(120) Lentoliikenteen harjoittajaa *SKOL Airline LLC* kuultiin 9 päivänä marraskuuta 2021. Myös FATA osallistui suulliseen käsittelyyn omasta pyynnöstään. Tässä kuulemisessa lentoliikenteen harjoittaja *SKOL Airline LLC* esitteli sen kahteen TCO-lupahakemukseen liittyvää toimintaa. Se korosti vaikeuksia, joita lentoliikenteen harjoittaja kohtasi asetuksen (EU) N:o 452/2014 vaatimusten noudattamisen osoittamiseen käytettävässä prosessissa. Se myönsi kaikki viraston esittämät havainnot, muttei toimittanut tietoja näiden havaintojen ratkaisemiseksi toteutetuista toimenpiteistä. Se ei myöskään toimittanut mitään näyttöä nämä havainnot korjaavien toimenpiteiden täytäntöönpanon tämänhetkisestä tilanteesta. Niiden tietojen perusteella, jotka lentoliikenteen harjoittaja *SKOL Airline LLC* antoi ennen kuulemista ja sen aikana, lentoliikenteen harjoittajalla ei ole valmiutta havaita vaatimustenvastaisuuksia prosesseissaan, menetelmissään ja operatiivisessa toiminnassaan.

(121) FATA totesi, ettei se ollut tukenut lentoliikenteen harjoittajan *SKOL Airline LLC* 25 päivänä maaliskuuta 2021 tekemää uutta TCO-hyväksyntähakemusta. FATA ilmoitti myös komissiolle ja EU:n lentoturvallisuuskomitealle kohdistavansa *SKOL Airline LLC*:hen ylimääräisiä tapauskohtaisia auditointeja, jos lentoliikenteen harjoittaja myöhemmin pyrkisi uudelleen saamaan virastolta TCO-hyväksynnän.

(122) Komissio ja EU:n lentoturvallisuuskomitea päättelivät kaikkien tällä hetkellä saatavilla olevien tietojen perusteella, mukaan lukien erityisesti se, että virasto hylkäsi TCO-hakemuksen turvallisuussyistä 19 päivänä heinäkuuta 2021, sekä kuulemisen aikana toimitettujen tietojen perusteella, ettei lentoliikenteen harjoittaja *SKOL Airline LLC* ollut osoittanut kansainvälisten turvallisuusstandardien noudattamista.

(123) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo sen vuoksi, että luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava lentoliikenteen harjoittajan *SKOL Airline LLC* sisällyttämiseksi asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.

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

(125) Jos näissä tarkastuksissa löytyy välitön turvallisuusriski, joka aiheutuu kansainvälisten turvallisuusstandardien noudattamatta jättämisestä, komissio voi asettaa Venäjällä lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat toimintakieltoon ja sisällyttää ne asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A tai B.

Etelä-Sudanista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(126) Etelä-Sudanista tulevia lentoliikenteen harjoittajia ei ole koskaan lisätty asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A tai B.

(127) Kolmen viime vuoden aikana Etelä-Sudanissa on sattunut yhdeksän onnettomuutta ja vakavaa vaaratilannetta, mukaan lukien 2 päivä maaliskuuta 2021 tapahtunut ja 10 kuolonuhria vaatinut *South Sudan Supreme Airlines*in liikennöimän Let-410-ilma-aluksen, jonka rekisteritunnus on HK-4274, törmäys ja hiljattain 2 päivä marraskuuta 2021 tapahtunut ja viisi kuolonuhria vaatinut Antonov AN-26 -ilma-aluksen, jonka rekisteritunnus on TR-NGT, törmäys. Molemmissa tapauksissa rekisteröintitunnusten aitous on kyseenalaistettu, koska ne eivät vaikuta enää olevan voimassa, minkä vuoksi niitä on mahdollisesti käytetty valerekisteritunnuksina kyseessä olevissa ilma-aluksissa. Näihin tapahtumiin liittyvät olosuhteet herättivät huolta Etelä-Sudanin siviili-ilmailuviranomaisen, jäljempänä 'SSCAA', valmiuksista hoitaa asianmukaisesti sen vastuulla olevien lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvontaa.

(128) Komissio lähetti 26 päivänä maaliskuuta 2021 SSCAA:lle kirjeen, jossa se ilmaisi huolensa Etelä-Sudanin lentoturvallisuustilanteesta ja pyysi asiakirjoja, joissa kuvataan SSCAA:n rakennetta ja organisaatiota, sen sertifiointi- ja valvontajärjestelmää sekä Etelä-Sudanissa lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin kohdistuvia valvontatoimia. Tietoja pyydettiin myös nykyisistä lentotoimintaluvan haltijoista, Etelä-Sudanissa rekisteröidyistä ilma-aluksista, huolto-organisaatioista ja ohjaamomiehistön lupakirjoista.

(129) SSCAA vastasi 23 päivänä heinäkuuta 2021 komission tiedusteluun ja ilmoitti, että *South Sudan Supreme Airlines*in lentotoimintaluvan voimassaolo oli keskeytetty. Lisäksi se ilmoitti komissiolle, että mainittuun onnettomuuteen osallisena olleen ilma-aluksen rekisteröintiä koskevien epäilyjen vuoksi SSCAA tarkasteli uudelleen kaikkia maan ilma-alusten käyttäjiä ja lentotoimintalupia. Lisäksi SSCAA ilmoitti, että parannustoimia on käynnissä asetusten, käsikirjojen ja koulutuksen aloilla. SSCAA ei kuitenkaan toimittanut pyydettyjä asiakirjoja.

(130) Komissio lähetti 5 päivänä lokakuuta 2021 SSCAA:lle uuden kirjeen, jossa se toisti pyyntönsä edellä mainittujen asiakirjojen toimittamisesta viimeistään 18 päivänä lokakuuta 2021. Kirjeessä komissio myös selvensi, että jos pyydettyjä tietoja ei toimiteta ajoissa, SSCAA:n katsotaan olleen yhteistyöhaluton käsiteltäessä Etelä-Sudanin turvallisuusvalvontajärjestelmää koskevia huolenaiheita.

(131) Unionin edustusto Etelä-Sudanin Jubassa tapasi 5 päivänä marraskuuta 2021 SSCAA:n päällikön, joka vahvisti, että 5 päivänä lokakuuta 2021 päivätty kirje oli vastaanotettu. SSCAA sitoutui lähettämään vastaukset kysymyksiin marraskuun loppuun mennessä ja toimitti kaksi asiakirjaa, jotka sisälsivät tietoja SSCAA:n tarkastus-, valvonta- ja auditointiohjelmasta sekä raportit tiettyjen lentoliikenteen harjoittajien ja Etelä-Sudanissa liikennöivien ulkomailla rekisteröityjen ilma-alusten tarkasteluista. Komissio tutkii sille toimitettavat asiakirjat huolellisesti ja päättää, kutsutaanko SSCAA EU:n lentoturvallisuuskomitean seuraavaan kokoukseen.

(132) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti ja SSCAA:n kanssa komission asetuksen (EY) N:o 473/2006 3 artiklan mukaisesti käynnistetyt kuulemiset huomioon ottaen komissio katsoo, ettei Etelä-Sudanista tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta ole tällä hetkellä perusteita muuttaa luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa.

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

(134) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka johtuvat kansainvälisten turvallisuusstandardien noudattamatta jättämisestä, komissio joutuu mahdollisesti toteuttamaan lisätoimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

(135) Tämän vuoksi asetusta (EY) N:o 474/2006 olisi muutettava.

(136) 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 olennaisen tärkeää arkaluonteisten tietojen ja matkustajien suojaamiseksi, että päätökset, joilla päivitetään luetteloa lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu unionissa toimintakieltoon tai joiden toimintaa on rajoitettu, julkaistaan ja että ne tulevat voimaan heti hyväksymisen jälkeen.

(137) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat asetuksen (EY) N:o 2111/2005 15 artiklalla perustetun 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 25 päivänä marraskuuta 2021.

Komission puolesta,
puheenjohtajan nimissä
Adina VĂLEAN
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
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
SKOL AIRLINES LLC	228	CDV	Venäjä
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-014/13-08/18YYY	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**

[1] Liitteessä A 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.

AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		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**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	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	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	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

MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	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**
AEROSTAN	*08*	*BSC*	Kirgisia
AIR COMPANY AIR KG	50	Tuntematon	Kirgisia
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisia
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisia
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgisia
HELI SKY	47	HAC	Kirgisia
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgisia
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisia
TEZ JET	46	TEZ	Kirgisia
VALOR AIR	07	VAC	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
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
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta São Tomén ja Príncipen viranomaisilta, mukaan lukien:			**São Tomé ja Príncipe**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé ja Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé ja Príncipe
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 SD	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
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"

LIITE II

"LIITE B

LUETTELO LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJISTA, JOIDEN TOIMINTAA UNIONISSA RAJOITETAAN [1]

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoiminta-luvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoiminta-luvan (AOC) numero	Kolmikirjaimi-nen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio	Ilma-alustyyppi, johon sovelletaan rajoituksia	Ilma-aluksen rekisteritun-nus/-tunnukset ja, jos saatavilla, sarjanumero/-numerot	Rekisterijäsenval-tio
IRAN AIR	FS100	IRA	Iran	Kaikki Fokker F100- ja Boeing B747-tyypin ilma-alukset	Lentotoimin-taluvassa mainitut Fokker F100 -tyypin ilma-alukset; lentotoiminta-luvassa mainitut Boeing B747 -tyypin ilma-alukset	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Pohjois-Korea	Koko kalusto, paitsi: 2 TU 204 -tyypin ilma-alusta.	Koko kalusto, paitsi: P-632, P-633.	Pohjois-Korea"

[1] Liitteessä B 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.