2024/3137

16.12.2024

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2024/3137,

13. detsember 2024,

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

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

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

ning arvestades järgmist:

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

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

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

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

(5) Komisjon teavitas määruse (EÜ) nr 2111/2005 ja komisjoni delegeeritud määruse (EL) 2023/660 ([3]) raames ELi lennuohutuskomiteed käimasolevatest konsultatsioonidest Armeenia, Iraagi, Kõrgõzstani, Pakistani, Suriname ja Tansaania pädevate asutuste ja lennuettevõtjatega. Komisjon teavitas ELi lennuohutuskomiteed ka tsiviillennunduse olukorrast Brazzaville'i Kongos, Egiptuses, Keenias, Liibüas, Malis, Nepalis ja Sierra Leones.

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

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

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

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

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

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

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

Liidu lennuettevõtjad

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

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

Armeenia lennuettevõtjad

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

(13) 2024. aasta esimeses kvartalis külastas ICAO üldise ohutusjärelevalve auditiprogrammi (edaspidi „USOAP“) raames Armeenia tsiviillennunduskomiteed (edaspidi „CAC“), külastuse käigus tehti kindlaks tõsine ohutuspuudujääk Armeenia tsiviillennunduskomitee tegevuses lennuettevõtjate sertifitseerimisel. Auditi käigus selgus, et Armeenia lennuettevõtjate sertifitseerimismenetlus põhines aegunud nõuetel ning puudus struktureeritud ja süstemaatiline lähenemisviis lennuettevõtja sertifikaatide väljaandmiseks.

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

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

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

(14) Lisaks ilmnesid auditi käigus märkimisväärsed probleemid seoses Armeenia suutlikkusega teha efektiivselt lennundusohutuse järelevalvet, mistõttu on tuntavalt langenud Armeenia tõhusa lennundusohutuse rakendamise reiting, ning samuti tulid esile kriitilised puudused sellistes valdkondades nagu ohutusprobleemide lahendamine ja järelevalvekohustuste täitmine.

(15) Seoses tõsiste ohutuspuudujääkidega lennuettevõtjate sertifitseerimisel käivitati 2024. aasta aprillis konkreetne toetusalgatus, et olukord kiiresti lahendada. 2024. aasta augustiks oli olukord paranenud, kuid vaja on täiendavaid samme, et lahendada muid USOAPi auditi käigus ohutusjärelevalve valdkonnas kindlaks tehtud probleeme, mille lahendamiseks on CAC välja töötanud parandusmeetmete kava.

(16) 13. novembril 2024 toimus komisjoni pideva järelevalvetegevuse raames tehniline kohtumine, kus osalesid komisjoni, ameti, liikmesriikide ja CACi esindajad. Kohtumisel analüüsiti hiljutisi arenguid ja edusamme CACi ohutusjärelevalvesüsteemi tugevdamisel, sealhulgas tutvuti regulatiivseid ja käituslikke täiustusi käsitleva ajakohastatud teabega.

(17) Tuleb märkida, et Armeenia on 2020. aastal liidu kohapealse kontrollkäigu ajal tehtud tähelepanekutele tuginedes teinud edusamme oma lennundusohutuseeskirjade ja järelevalvesuutlikkuse ajakohastamisel. Need edusammud hõlmavad töötajate palkamist ja koolitamist, eeskirjade ja nendega seotud rakendusmenetluste läbivaatamist, järelevalvetegevust ja täitemeetmete võtmist (nt lennukeelu rakendamine ohtlike õhusõidukite suhtes, nõuete täitmise parandamine lennuettevõtjate poolt).

(18) Nendest jõupingutustest hoolimata jõuti 13. novembri 2024. aasta tehnilisel kohtumisel järeldusele, et rakendusmäärusega (EL) 2020/736 Armeenias serditud lennuettevõtjate suhtes kehtestatud käitamispiirangute leevendamine ei ole endiselt piisavalt põhjendatud. Selleks et määrata kindlaks asjakohased edasised sammud, sealhulgas vajadus teha liidu uus kohapealne kontrollkäik Armeeniasse 2025. aastal, on vaja täiendavalt hinnata CACi kehtestatud meetmeid käsitlevaid tõendeid.

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

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

Iraagi lennuettevõtjad

(21) 2015. aasta detsembris kanti lennuettevõtja *Iraqi Airways* ja 2023. aasta novembris lennuettevõtja *Fly Baghdad* määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse vastavalt komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2015/2322 ([7]) ja komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2023/2691 ([8]).

(22) Osana komisjoni pidevast järelevalvetegevusest seoses üldise ohutusolukorraga Iraagis, sealhulgas Iraagi tsiviillennundusameti (edaspidi „ICAA“) suutlikkuse ja võimekusega ohutusjärelevalvet teostada, toimus 22. oktoobril 2024 tehniline kohtumine, kus osalesid komisjoni, ameti, liikmesriikide ja ICAA esindajad. Kohtumisel esitas ICAA ajakohastatud teabe õigusliku ja reguleeriva raamistiku ning järelevalvetegevuse tõhustamiseks tehtud sammudest.

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

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

(23) Kohtumisel märkis ICAA, et õigusnormide väljatöötamiseks ja Iraagi tsiviillennundusameti järelevalvesuutlikkuse tugevdamiseks alustas 2024. aasta juulis tööd nõuanderühm. Edusamme on tehtud ameti poolt 2017. ja 2023. aastal läbi viidud tehnilise abi projektide soovituste rakendamisel, eelkõige lennutegevuse ja lennundusspetsialistide lubade väljaandmise menetluste vastavusse viimisel komisjoni määrustega (EL) nr 965/2012 ja (EL) nr 1178/2011 ([9]).

(24) ICAA teavitas komisjoni Iraagi tsiviillennundusseadusesse tehtud muudatustest, mille heakskiitmine on praegu lõppjärgus. ICAA on astunud samme töötajate vähesusest tingitud probleemide lahendamiseks ning võtnud tööle neli lennutegevusinspektorit ja ühe salongiohutusinspektori, samuti on kavas palgata veel kaks lennukõlblikkusinspektorit. Lisaks on ICAA alustanud Iraagi riikliku ohutusprogrammi väljatöötamist ning ajakohastab eeskirjade koostamise korda ja inspektorite koolitust sellistes valdkondades nagu ohtlike kaupade vedu ja väsimusriski juhtimine. Paraku ei ole neid ajakohastusi veel lõpule viidud.

(25) Saavutatud tulemusi tuleb tunnustada, kuid ICAA seisab jätkuvalt silmitsi probleemidega, sh helikopterite ja lennukõlblikkuse kontrollimiseks vajalike kvalifitseeritud töötajate kriitilise puudusega. Selle probleemi lahendamiseks on ICAA alustanud 14 äsja tööle võetud lennundusinseneri viieaastase koolitusprogrammiga, et nad omandaksid lennukõlblikkusinspektori kvalifikatsiooni, mis aitaks vähendada sõltuvust rahvusvahelistest ekspertidest.

(26) Komisjon palus ICAA-l kinnitada edasilükatud liidu kohapealse kontrollkäigu kuupäev, mis oli algselt kavandatud 2024. aasta esimesse kvartalisse, kuid lükati ICAA taotlusel edasi 2024. aasta neljandasse kvartalisse. ICAA tegi ettepaneku kavandada külastus 2025. aasta teise või kolmandasse kvartalisse, eelistades 2025. aasta septembrit, sõltuvalt vahepealsel perioodil tehtud edusammudest.

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

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

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

Kõrgõzstani lennuettevõtjad

(30) 2006. aasta oktoobris lisati komisjoni määrusega (EÜ) nr 1543/2006 ([10]) määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse Kõrgõzstanis serditud lennuettevõtjad.

(31) Komisjoni pideva järelevalve raames toimus 16. juulil 2024 komisjoni ja Kirgiisi Vabariigi Ministrite Nõukogu tsiviillennundusameti (edaspidi „SCAA“) esindajate tehniline kohtumine.

(32) Sellel kohtumisel andis SCAA ajakohastatud teavet jõupingutuste kohta, mida ta on teinud seoses ohutusprobleemidega, mille tõttu kanti Kõrgõzstanis serditud lennuettevõtjad määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse, ning muudest meetmetest, mis on võetud SCAA ohutusjärelevalve võimekuse ja suutlikkuse suurendamiseks.

([9]) Komisjoni 3. novembri 2011 aasta määrus (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 311, 25.11.2011, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

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

(33) Komisjon esitas SCAA-le hindamise tulemused, mis põhinesid SCAA poolt 2024. aasta alguses esitatud teabel ja dokumentidel. Hindamine hõlmas selliseid valdkondi nagu koolitusprogrammid, järelevalveprotsessid, lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteem, litsentsimismenetlused ja tegevuse üldine tõhusus.

(34) Komisjoni hinnangus osutati mitmele puudusele SCAA töötajate koolitusprogrammides. Inspektorite koolitusprogramm sisaldas küll nende tööülesannetega seotud vajalikke elemente, kuid sellel puudus selge rakendus- ja ajakava, eelkõige uutele töötajatele mõeldud nõutavate töökohapõhiste koolituste osas.

(35) Komisjon märkis, et inspektorite arv ei tundunud olevat piisav, et tagada tõhus järelevalve Kõrgõzstani lennundussektori üle. Haldustuge pakkuvate töötajate nappus survestab inspektoreid, kes peavad täitma täiendavaid haldusülesandeid, mis vähendab nende võimet keskenduda sertifitseerimisele ja järelevalvele. Rahastamise ja ressursside osas osutas SCAA kavatsusele suurendada palku ja rahalisi vahendeid, kuid ei esitanud konkreetseid üksikasju eelarveeraldiste kohta.

(36) Hindamise käigus juhiti tähelepanu ka puudustele SCAA lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteemis, eelkõige puudub põhjalik intsidentide ja õnnetuste andmebaas. Lisaks leiti, et andmebaas ei ole selge ega tõhus ning puudub süstemaatiline lähenemisviis vahejuhtumeid ja õnnetusi käsitlevate andmete kogumisele ja analüüsimisele.

(37) Komisjon tuvastas mitu vajakajäämist SCAA järelevalvetegevuses. Mitme lennuettevõtja ja hooldusorganisatsiooni järelevalve oli kas puudulik või ei olnud järelevalvet üldse tehtud. Esitatud järelevalvedokumendid olid ebamäärased ja neis puudusid tõhusaks hindamiseks vajalikud menetluslikud üksikasjad. Lisaks ei olnud loodud nõuete täitmise tagamise süsteemi ega siseauditi üksust, hoolimata väidetest, et käimas on ettevalmistused ISO 9001 sertifikaadi taotlemiseks. See tekitas täiendava kahtluse, et SCAA ei suuda tagada rahvusvaheliste ohutusstandardite järjepidevat järgimist.

(38) 24. oktoobril 2024 toimus SCAA taotlusel Brüsselis teine kohtumine, kus SCAA kirjeldas probleeme, millega ta silmitsi seisab. Nende probleemide lahendamiseks esitas SCAA strateegilise ümberkujundamiskava, mille eesmärk on viia Kõrgõzstani lennundusstandardid kooskõlla rahvusvaheliste ohutusstandarditega. SCAA praegune juhtkond on algatanud mitmeid organisatsioonilisi parandusi, nagu siseraamistiku ümberkorraldamine, uue finantsmudeli kasutuselevõtt ja analüüsi koostamine puuduste kohta, mis on seotud rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimisega. Need jõupingutused kajastavad SCAA võetud kohustust kõrvaldada ohutusjärelevalvega seotud puudused ja tugevdada koostööd komisjoniga.

(39) Komisjon tunnistab, et püsivad ja mõõdetavad edusammud SCAA ohutusjärelevalve suutlikkuse parandamisel on väga olulised, ning rõhutab, et enne, kui liit kaalub järgmise kohapealse kontrollkäigu tegemist Kõrgõzstani, peab SCAA esitama selged tõendid olukorra märkimisväärse paranemise kohta. Nende jõupingutuste toetamiseks viib komisjon 2025. aastal ameti kaudu ellu sihtotstarbelise tehnilise abi projekti. Selles keskendutakse SCAA tegevuskava hindamisele, sihipärase koolituse pakkumisele ja sisejärelevalve menetluste tõhustamisele, et saavutada lõppeesmärk – rahvusvaheliste ohutusstandardite järgmine ning Kõrgõzstani kustutamine ELi nimekirjast lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ELis tegevuskeeldu.

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

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

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

Pakistani lennuettevõtjad

(43) 2007. aasta märtsis kanti lennuettevõtja *Pakistan International Airlines* (edaspidi „PIA“) komisjoni määrusega (EÜ) nr 235/2007 ([11]) määruse (EÜ) nr 474/2006 B lisasse ning jäeti sealt välja 2007. aasta novembris komisjoni määrusega (EÜ) nr 1400/2007 ([12]).

(44) ELi lennuohutuskomitee 2024. aasta mais toimunud arutelude järelmeetmena korraldasid komisjoni, ameti ja liikmesriikide eksperdid 18. ja 19. septembril 2024 tehnilise kohtumise. Esimesel päeval hinnati Pakistani tsiviillennundusameti (edaspidi „PCAA“) esitatud ning komisjoni ja ameti poolt läbi vaadatud parandusmeetmete kava. PCAA esitas nõutud selgitused ja tõendavad dokumendid. Teisel päeval tehti mitu pistelist kontrolli lennutegevuse, lennundusspetsialistide lubade väljaandmise, lennukõlblikkuse ning kvaliteedi- ja ohutusjuhtimise süsteemi valdkonnas. Need kontrollid kujutasid endast planeerimata kaugkontrolle, mille eesmärk oli saada pärast 2023. aasta novembris toimunud liidu külastust rohkem teavet asutuse suutlikkuse kohta teha tõhusat järelevalvet.

(45) 2020. aastal peatas amet *PIA* ja *Vision Airi* TCO-load. Peatamine kestab seni, kuni ametil on kontrollitavad tõendid selle kohta, et PCAA suudab teha tõhusat järelevalvet oma lennuettevõtjate üle, järelevalvega seotud puudused on likvideeritud ja lennuettevõtjad on vajakajäämised nõuetekohaselt kõrvaldanud. Praeguseks esitatud teave võimaldab ametil kaaluda otsust, millega peatatakse *PIA* ja *Vision Airi* TCO-loa tühistamine ning antakse lennuettevõtjale *Airblue Limited* TCO-luba.

(46) Tehnilisel kohtumisel jõuti järeldusele, et parandusmeetmete kava kõiki elemente on käsitletud ja tõsiseid puudusi ei ole täheldatud. Tööd tuleb veel teha, kuid kõik võetud meetmed tunduvad olevat konkreetsed ja sidusad.

(47) Tehnilise kohtumise järeldustes leiti, et PCAA liigub ohutusjärelevalve valdkonnas reageerivalt lähenemisviisilt ennetavale lähenemisviisile. Seda arvesse võttes on PCAA suurendanud lennustandarditele vastavust kontrollivate inspektorite arvu, mis oli liidu kohapealse hindamiskülastuse ajal kriitiline teema. Probleemi kordumise vältimiseks on võetud mitmeid meetmeid, sealhulgas on tõhustatud tegevusi, koostatud tööülesannetele vastavad ametikirjeldused, võetud kasutusele asjakohased vahendid ressursside arvutamiseks muutuvaid vajadusi arvestades, tagatud piisav eelarve värbamiseks ja koolituseks, kohaldatud töötajate hoidmise poliitikat ning võetud meetmeid, et vältida huvide konflikti inspektorite ja nende järelevalve all olevate organisatsioonide vahel.

(48) Tehnilise kohtumise järeldustes tunnistati, et PCAA on teinud märkimisväärseid edusamme kõige tõsisemate ohutusprobleemide lahendamisel. Arenguruumi on veel sellistes aspektides nagu puuduste väljaselgitamine, nende õige kategoriseerimine ja kõrvaldamine. Edusamme on vaja teha ka seisuplatsil tehtavate kontrollide osas, kuna seisuplatsil tegutsevate inspektorite koolitamine jõudis lõpule alles hiljuti. Inspektorite koolitamisega seoses tuleb märkida, et praegused lennustandarditele vastavust kontrollivad inspektorid on läbinud täieliku koolituse, kuid neil napib veel kogemusi. Kõigis nendes valdkondades tuleb keskpikas ja pikas perspektiivis võtta järelmeetmeid. PCAA on nõustunud teavitama komisjoni korrapäraselt neis valdkonnas tehtud edusammudest.

(49) Lennuettevõtjate *Airblue Limited* ja *PIA* viimased lennuettevõtja sertifikaadi kontrollid on läbi vaadatud. Suuri vigu ei tuvastatud.

(50) Täiustamist vajab kvaliteedijuhtimissüsteem. Kuigi dokumentide kontrollimine ei ole veel optimaalne, on tehtud olulisi edusamme. Need puudutavad puuduste sidusust ja nende arvesse võtmist kõigis valdkondades ning ühtse tarkvara rakendamist puuduste kõrvaldamiseks kõigis valdkondades.

([11]) Komisjoni 5. märtsi 2007. aasta määrus (EÜ) nr 235/2007, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse ühenduse nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu (ELT L 66, 6.3.2007, lk 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/235/oj).

([12]) Komisjoni 28. novembri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1400/2007, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse ühenduse nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu (ELT L 311, 29.11.2007, lk 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1400/oj).

(51) Riikliku ohutusprogrammi koostamine on algusjärgus. PCAA on võtnud kohustuse rakendada seda võimalikult kiiresti, eelkõige lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise ja riskiklassifitseerimise osas.

(52) Üldiselt ei leitud olulisi ohutusprobleeme. Pärast tehnilist kohtumist võib järeldada, et PCAA on teinud suuri edusamme, mida tõendab tehnilisel kohtumisel kogutud teave.

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

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

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

Suriname lennuettevõtjad

(56) 2010. aasta juulis kanti *Blue Wing Airlines* pärast esialgset nimekirja kandmist 2006. aasta juunis ja sellele järgnenud kustutamist 2007. aasta novembris komisjoni määrusega (EL) nr 590/2010 ([13]) uuesti määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse, sest kontrollitud tõendite kohaselt on lennuettevõtjaga seoses avastatud tõsiseid puudusi, mida kinnitavad liikmesriikide poolt seisuplatsil tehtud kontrollide käigus leitud vead ja kaks surmaga lõppenud õnnetust.

(57) 26. juunil 2023 korraldasid komisjon ja amet tehnilise kaugkohtumise Suriname tsiviillennundusametiga (edaspidi „CASAS“). Kohtumisel vaagiti ajavahemikul novembrist 2018 kuni maini 2022 CASASi ja *Blue Wing Airlinesiga* vahetatud teavet eesmärgiga taaskäivitada ametlikud konsultatsioonid CASASiga, sest esialgsest kontaktist 2019. aasta mais on möödunud palju aega. Sellega seoses palus komisjon 11. septembril 2023 CASASilt põhjalikku teavet ja dokumente, et hinnata CASASi võimekust ja suutlikkust teostada ohutusjärelevalvet Surinames serditud kaheksa lennuettevõtja üle, kellest ühel – *Surinam Airwaysil* – on TCO-luba alates 2016. aasta juulist.

(58) CASASi esitatud teabe ja dokumentide hindamise tulemused näitasid tõsiseid ohutuspuudujääke, millest annavad tunnistust mittetäielikud põhilised järelevalveprogrammid, kahtlused seoses kontrollivate töötajate väljaõppe ja kvalifikatsiooniga, korduvad tõsised puudused ja nende ebajärjekindel kõrvaldamine.

(59) 23. oktoobril 2024 toimus komisjoni, ameti, liikmesriikide ja CASASi esindajate tehniline kohtumine. Sellel jõuti üksmeelele saadud teabe ja dokumentide hindamise käigus tuvastatud puuduste laadi ja arvu osas.

(60) Endiselt valmistab muret CASASi suutlikkus teha tõhusat järelevalvet Suriname lennuettevõtjate üle. Sellest annavad tunnistust lennutegevust ja lennundusspetsialistide lubade väljaandmist haldavate direktoraatide olukord, kus tundub olevat väga vähe töötajaid, ning järelevalveprogrammid, mida ei viida ellu kavakohaselt. Probleemiks on ka inspektorite väljaõpe ja kvalifikatsioon. Lennuettevõtja sertifikaadi heakskiitmine ja laiendamine tekitas küsimusi, sest puudu on paljud vajalikud menetlused ning esitatud menetlused on väga elementaarsed ega täida oma eesmärki. See näitab, et CASASi järelevalvetegevus toimub peamiselt vastavalt vajadusele. Samuti täheldati samade tõsiste puuduste kordumist eri aastate auditiaruannetes. Lisaks leiti, et enamik CASASi menetlustest ei ole kooskõlas rahvusvaheliste ohutusstandardite viimaste ajakohastatud versioonidega.

([13]) Komisjoni 5. juuli 2010. aasta määrus (EL) nr 590/2010, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse ühenduse nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu (ELT L 170, 6.7.2010, lk 9).

(61) Võttes arvesse, et CASAS ei ole ilmselt teinud edusamme asjakohase ohutusjärelevalve võimekuse ja suutlikkuse tagamisel, teatas komisjon ELi lennuohutuskomiteele, et ta kavatseb korraldada 2025. aasta esimeses kvartalis liidu kohapealse kontrollkäigu Surinamesse.

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

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

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

Tansaania lennuettevõtjad

(65) Tansaanias serditud lennuettevõtjaid ei ole kunagi kantud määruse (EÜ) nr 474/2006 A või B lisasse.

(66) *Air Tanzania Company Limited* (edaspidi „*Air Tanzania*“) taotles TCO-luba 23. augustil 2023. Amet hindas *Air Tanzania* TCO-loa taotlust vastavalt määruses (EL) nr 452/2014 sätestatud nõuetele.

(67) Amet väljendas oma hindamise käigus muret seoses *Air Tanzania* suutmatusega lahendada kindlakstehtud ohutusprobleeme. Komisjon leidis, et *Air Tanzania* ei ole tulnud toime oma lennukoolitusprogrammi haldamisega, eelkõige ei ole tagatud, et lennumeeskonna regulaarsed koolitused hõlmaksid kõiki häda- ja eriolukordadega seotud protseduure, nagu mootori-, lennuki plaaneri või süsteemirikked, tulekahjud ja muud kriitilised stsenaariumid. Hindamise käigus tuvastatud tõsiste puuduste suurt hulka arvesse võttes leidis amet, et see olukord osutab lennuettevõtja puhul süsteemsetele puudustele, mis ei võimalda tagada ohutust, ja kujutab endast tõsist ohtu lennutegevusele. Seega ei suutnud *Air Tanzania* tõendada vastavust kohaldatavatele rahvusvahelistele ohutusstandarditele.

(68) *Air Tanzania* suutmatust selliseid ohutusprobleeme lahendada tõendab ka vastuvõetamatu parandusmeetmete kava, mille ettevõtja esitas tuvastatud probleemide lahendamiseks. Seega ei suutnud *Air Tanzania* tõendada vastavust kohaldatavatele rahvusvahelistele ohutusstandarditele. Amet jõudis järeldusele, et edasine hindamine ei tooks kaasa *Air Tanzaniale* TCO-loa andmist, kuna lennuettevõtja ei vastanud määruse (EL) nr 452/2014 nõuetele. Sellest tulenevalt jättis amet 12. aprillil 2024 *Air Tanzania* TCO-loa taotluse rahuldamata põhjusel, et ettevõtja ei täitnud ohutusnõudeid.

(69) Komisjon küsis 2. mail 2024 määruste (EL) nr 2111/2005 ja (EL) 2023/660 raames Tansaania tsiviillennundusametilt (edaspidi „TCAA“) põhjalikku teavet ja dokumente. Taotlus esitati selleks, et hinnata TCAA võimekust ja suutlikkust teha ohutusjärelevalvet Tansaanias serditud lennuettevõtjate üle.

(70) Nõutud teave hõlmas TCAA organisatsioonilise struktuuri põhiaspekte, töötajate kvalifikatsiooni, koolitusprogramme ja järelevalveprotsesse, sealhulgas ohutusega seotud probleemide lahendamist, parandusmeetmeid ja lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteeme. Lisaks oli nõude eesmärk koguda üksikasjalikku teavet lennuõnnetuste ja intsidentide kohta, lennuettevõtja sertifikaadi omanike ja pilootide sertifitseerimis- ja litsentsimismenetluste kohta ning jätkuva lennukõlblikkuse ja õhusõiduki hooldusorganisatsioonide järelevalve kohta.

(71) TCAA esitas nõutud teabe ja dokumendid 7. juunil 2024 ning nendest ilmnes, et töötajate jaotuses ja järelevalve tulemuslikkuses on märkimisväärseid vajakajäämisi, eelkõige puudub selgus, kuidas inspektorid põhifunktsioonide vahel jaotuvad, mistõttu tõstatus küsimus, kas lennukõlblikkuse, lennutegevuse ja lennundusspetsialistide lubade väljaandmise tõhusaks järelevalveks on piisavalt personali.

(72) Lisaks leiti, et inspektorite koolitus ja oskuste omandamine on ebapiisavad, puuduvad selged suunised erikoolituse, tulemuslikkuse struktureeritud hindamise ja korduvkoolituse kohta. Need puudused võivad piirata TCAA töötajate suutlikkust teostada tõhusat ohutusjärelevalvet. Lisaks olid TCAA järelevalvemenetlused mõnes kriitilises valdkonnas (näiteks järelevalvekäsiraamatud sellise põhivaldkonna nagu lennundusspetsialistide lubade väljaandmise kohta) kas puudulikud või puudusid täielikult.

(73) TCAA sertifitseerimis- ja järelevalvetoimingute dokumenteerimisel avastati mitu vajakajäämist, näiteks erilubade vormi ei kasutatud järjepidevalt, järelevalve lennuettevõtjate jätkuva lennukõlblikkuse üle ei olnud piisav, ohutusleidude järelmeetmed olid ebapiisavad, parandusmeetmed olid pikalt võtmata ja korduvalt esinesid ohutusprobleemid, mille algpõhjuseid ei suudetud kõrvaldada.

(74) 10. oktoobril 2024 korraldasid komisjon, amet ja TCAA pideva järelevalve raames tehnilise koosoleku. Sellel selgitas TCAA oma rolli Tansaania tsiviillennunduse sektori reguleerijana, kes tegutseb Tansaania tsiviillennundusseaduse ja ICAO lisade alusel, eesmärgiga tagada ohutus kooskõlas rahvusvaheliste ohutusstandarditega. Siiski esineb nende määruste tõhusal rakendamisel endiselt märkimisväärseid probleeme, mis takistavad tegevuse täielikku vastavusse viimist rahvusvaheliste ohutusstandarditega.

(75) Lisaks tutvustas TCAA oma käimasolevaid algatusi ohutusjärelevalvesüsteemi tugevdamiseks. Need hõlmavad tulemuspõhiste järelevalvekavade väljatöötamist, põhjaliku inspektorite koolitamise süsteemi rakendamist ning tsiviillennunduseeskirjade läbivaatamist, et viia need kooskõlla ICAO muutuvate standarditega. Neid jõupingutusi toetavad lennundussektori suutlikkuse suurendamise kavad ja suurem koostöö lennundussektori sidusrühmadega, et hõlbustada regulatiivsete nõuete tõhusat rakendamist. Kirjeldatud meetmed väärivad tunnustamist, kuid püsivad puudused, nagu lüngad inspektorite koolituses, lahendamata auditileiud ja ebapiisav menetlusdokumentatsioon, osutavad vajadusele järelevalvemehhanisme tugevdavate täiendavate meetmete järele.

(76) Komisjon teatas 18. oktoobri 2024. aasta kirjas *Air Tanzaniale* ja TCAA-le, et *Air Tanzania* taotlus lisati ELi lennuohutuskomitee 19.–21. novembril 2024 toimuva koosoleku päevakorda ning et nii TCAA-le kui ka *Air Tanzaniale* antakse võimalus esitada oma seisukohad ELi lennuohutuskomitees kooskõlas määrusega (EÜ) nr 2111/2005.

(77) ELi lennuohutuskomitee kuulas *Air Tanzania* ja TCAA ära 20. novembril 2024. *Air Tanzania* käsitles oma ettekandes üksikasjalikult TCO-loa andmise menetluse käigus tuvastatud puuduste lahendamiseks astutud samme, nagu ohutusjuhtimise süsteemi puuduste analüüsimine, ohutusjuhtimise käsiraamatu läbivaatamine ning lennutegevuskäsiraamatute ja minimaalvarustuse loetelu ajakohastamine. Lennuettevõtja töötas välja ka kolmkümmend kuus kuud kestva korduvkoolituse kava, mis hõlmab häireolukorra ennetamise ja lahendamise koolitust, talviseid lende ja ohtlike kaupade käitlemist. Selleks et parandada käitamis- ja lennukõlblikkustavasid, lisati koolituskavasse pädevused, mis hõlmavad marsruudi ja lennuvälja kvalifikatsiooni seiret ning keerulistes tingimustes kasutatavate ja piiratud elueaga komponentide kontrollimist.

(78) ELi lennuohutuskomitee liikmed väljendasid muret seoses *Air Tanzania* lähenemisviisiga puuduste üldisel käsitlemisel ja eelkõige nende algpõhjuste analüüsimisel. Täheldati, et paljud lennuettevõtja esitatud algpõhjused piirdusid auditileidude kordamisega ning tegemata jäi põhjalik analüüs, et teha kindlaks süsteemsed või menetluslikud puudused. Näiteks tegi *Air Tanzania* kindlaks, et määruse (EL) nr 452/2014 1. lisa (TCO-osa) kohastele nõuetele mittevastavusega seotud 1. tasandi auditileiu algpõhjuseks olid kuusteist 2. tasandi puudust. See näitas selgelt, et *Air Tanzania* ei ole suutnud kõrvaldada peamisi põhjuseid, miks lennuettevõtja ei suutnud neid nõudeid täita. Põhjalikuma uurimise puudumine nõrgendab kavandatud parandusmeetmete tõhusust, kuna need käsitlevad pigem sümptomeid kui nende põhjuseks olevaid süsteemseid puudusi.

(79) *Air Tanzania* esitatud teave ei olnud oma olemuselt piisav, et täielikult lahendada ohutusprobleemid, mille põhjal otsustas amet keelduda *Air Tanzaniale* TCO-loa andmisest. *Air Tanzania* esitatud parandusmeetmete kava, eelkõige sellega seotud algpõhjuste analüüs, ei näidanud lennuettevõtja suutlikkust rakendada asjakohaseid meetmeid, et tagada vastavus rahvusvahelistele ohutusstandarditele.

(80) Ärakuulamisel tutvustas TCAA oma õigusraamistikku ja rõhutas oma pühendumust ohutusjärelevalve tagamisele kooskõlas rahvusvaheliste ohutusstandarditega. TCAA kirjeldas meetmeid, mis võeti kohe pärast seda, kui amet keeldus lennuettevõtjale *Air Tanzania* TCO-loa andmisest, sealhulgas eriauditit, mille käigus tehti kindlaks parandamist vajavad kriitilised valdkonnad, nagu ebatõhus ohutusjuhtimise süsteem, töötajate nappus ja organisatsiooni ebaefektiivne toimimine.

(81) Lisaks teatas TCAA ELi lennuohutuskomiteele, et vastuseks ameti tähelepanekutele loodi spetsiaalne inspektorite rühm, et hinnata ja kontrollida *Air Tanzania* koostatud läbivaadatud parandusmeetmete kava. TCAA andmetel on need sammud võimaldanud kõrvaldada üksteist puudust üheksateistkümnest, ülejäänud puuduste kõrvaldamine on eri etappides. TCAA poolt ärakuulamisel kirjeldatud konkreetsete meetmete kohta, nagu läbivaadatud koolitusprogrammide heakskiitmine, lennutegevuskäsiraamatute ajakohastamine ja kriitiliste uuenduste, näiteks õhusõiduki kapteni täiendkoolituse, meeskonna hiljutise lennukogemuse arvestuse ja lennukõlblikkust käsitlevate ettekirjutuste täitmise kontrollimine, ei esitatud ühegi tõendit. Lisaks ilmnes kohtumisel, et TCAA ei järginud täielikult algpõhjuste analüüsi põhimõtteid, seades sellega kahtluse alla *Air Tanzania* esitatud parandusmeetmete kavale antud hinnangu asjakohasuse ja tõhususe.

(82) Seepärast on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, tuleks muuta ja lisada lennuettevõtja *Air Tanzania* määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse.

(83) Võttes arvesse TCAAga toimunud teabevahetuse käigus tuvastatud ilmseid puudusi, korraldab komisjon ameti ja liikmesriikide toel liidu kohapealse kontrollkäigu Tansaaniasse.

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

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

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

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

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

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 474/2006 muudetakse järgmiselt:

1) A lisa asendatakse käesoleva määruse I lisa tekstiga;

2) B lisa asendatakse käesoleva määruse II lisa tekstiga.

Artikkel 2

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 13. detsember 2024

Komisjoni nimel
presidendi eest
komisjoni liige
Apostolos TZITZIKOSTAS

I LISA

„A LISA

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

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	ICAO kolmetäheline kood	Lennuettevõtja päritoluriik
AIR TANZANIA	TCAA/AOC/001	ATC	Tansaania
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iraan
FLY BAGHDAD	007	FBA	Iraak
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraak
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Afganistani ametiasutused, sealhulgas:			**Afganistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistan
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Angola ametiasutused, välja arvatud *TAAG Angola Airlines* ja *Heli Malongo*, sealhulgas:			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Teadmata	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Teadmata	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Teadmata	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Teadmata	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Armeenia ametiasutused, sealhulgas:			**Armeenia**
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Armeenia

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

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	ICAO kolmetäheline kood	Lennuettevõtja päritoluriik
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armeenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armeenia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armeenia
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Armeenia
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Armeenia
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armeenia
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armeenia
SKYBALL	AM AOC 073	Ei kohaldata	Armeenia
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Kongo Vabariigi ametiasutused, sealhulgas:			**Kongo Vabariik**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Kongo Vabariik
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Kongo Vabariik
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo Vabariik
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Kongo Vabariik
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Teadmata	Kongo Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Kongo Demokraatliku Vabariigi ametiasutused, sealhulgas:			**Kongo Demokraatlik Vabariik**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Kongo Demokraatlik Vabariik

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

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

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	ICAO kolmetäheline kood	Lennuettevõtja päritoluriik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Nepali ametiasutused, sealhulgas:			**Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Teadmata	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Teadmata	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Teadmata	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Teadmata	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Teadmata	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Teadmata	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Teadmata	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Teadmata	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Teadmata	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Teadmata	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Teadmata	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Teadmata	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Teadmata	Nepal
TARA AIR	053/2009	Teadmata	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
Järgmised lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Venemaa ametiasutused:			**Venemaa**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Venemaa
AVIACOMPANY „AVIASTAR-TU“ CO. LTD	458	TUP	Venemaa
IZHAVIA	479	IZA	Venemaa
JOINT STOCK COMPANY „AIR COMPANY "YAKUTIA“	464	SYL	Venemaa
JOINT STOCK COMPANY „RUSJET“	498	RSJ	Venemaa
JOINT STOCK COMPANY „UVT AERO“	567	UVT	Venemaa

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	ICAO kolmetäheline kood	Lennuettevõtja päritoluriik
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Venemaa
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Venemaa
JOINT-STOCK COMPANY „IRAERO“ AIRLINES	480	IAE	Venemaa
JOINT-STOCK COMPANY „URAL AIRLINES“	18	SVR	Venemaa
JOINT–STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Venemaa
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Venemaa
JS AVIATION COMPANY „RUSLINE“	225	RLU	Venemaa
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Venemaa
LLC „NORD WIND“	516	NWS	Venemaa
LLC „AIRCOMPANY IKAR“	36	KAR	Venemaa
LTD. I FLY	533	RSY	Venemaa
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Venemaa
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY „AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES“	1	AFL	Venemaa
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Venemaa
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Venemaa
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Venemaa
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad São Tomé ja Príncipe ametiasutused, sealhulgas:			**São Tomé ja Príncipe**
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé ja Príncipe
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Sierra Leone ametiasutused			**Sierra Leone**

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	ICAO kolmetäheline kood	Lennuettevõtja päritoluriik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Sudaani ametiasutused, sealhulgas:			**Sudaan**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudaan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudaan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudaan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudaan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudaan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudaan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudaan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudaan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudaan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudaan
SUN AIR	51	SNR	Sudaan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudaan“

II LISA

„B LISA

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

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

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