Euroopan unionin
virallinen lehti

FI
L-sarja

2024/3137

16.12.2024

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2024/3137,

annettu 13 päivänä joulukuuta 2024,

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

(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 ([1]) 9 artiklan kumoamisesta 14 päivänä joulukuuta 2005 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 2111/2005 ja erityisesti sen 4 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Unionin lentoliikenteen harjoittajat

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

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

Armeniasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

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

(13) ICAO teki vuoden 2024 ensimmäisellä neljänneksellä yleisen turvallisuusvalvonnan arviointiohjelman (USOAP), yhteydessä vierailun Armenian siviili-ilmailukomiteaan, jäljempänä 'CAC', ja havaitsi vakavia turvallisuuspuutteita lentoliikenteen harjoittajien sertifioinnissa. Tarkastuksessa todettiin, että armenialaisten lentoliikenteen harjoittajien sertifiointiprosessi perustui vanhentuneisiin vaatimuksiin ja ettei lentotoimintalupien myöntäminen ollut jäsenneltyä eikä järjestelmällistä.

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

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

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

(14) Lisäksi tarkastuksessa havaittiin, että Armenialla on merkittäviä haasteita tehokkaassa ilmailun turvallisuusvalvonnassa. Täytäntöönpanon tehokkuus oli heikentynyt huomattavasti, ja esimerkiksi turvallisuusongelmien ratkaisemisessa ja valvontavelvoitteissa oli kriittisiä heikkouksia.

(15) Lentoliikenteen harjoittajien sertifiointiin liittyvien vakavien turvallisuuspuutteiden vuoksi huhtikuussa 2024 käynnistettiin erityinen tukialoite, jolla tilanne pyrittiin ratkaisemaan nopeasti. Tilanne oli ratkaistu elokuuhun 2024 mennessä, mutta lisätoimia kuitenkin tarvitaan, jotta voidaan puuttua muihin USOAP-tarkastuksessa havaittuihin turvallisuusvalvonnan ongelmiin, joita varten CAC on laatinut korjaustoimenpidesuunnitelman.

(16) Osana komission jatkuvia seurantatoimia pidettiin 13 päivänä marraskuuta 2024 tekninen kokous, johon osallistuivat komissio, virasto, jäsenvaltiot ja CAC. Kokouksessa tarkasteltiin CAC:n turvallisuusvalvontajärjestelmän vahvistamisen viimeaikaista kehitystä ja edistystä sekä sääntelyllisiä ja operatiivisia parannuksia.

(17) Voidaan todeta, että Armenia on edistynyt ilmailun turvallisuusmääräyksiensä ja valvontavalmiuksiensa päivittämisessä vuoden 2020 unionin arviointikäynnin havaintojen perusteella. Se on esimerkiksi palkannut ja kouluttanut henkilöstöä, tarkistanut määräyksiä ja niihin liittyviä täytäntöönpanomenettelyjä sekä suorittanut valvontatoimia ja täytäntöönpanon varmistamistoimenpiteitä, kuten asettanut vaarallisia ilma-aluksia lentokieltoon ja vahvistanut lentoliikenteen harjoittajien vaatimustenmukaisuutta.

(18) Näistä toimista huolimatta 13 päivänä marraskuuta 2024 pidetyssä teknisessä kokouksessa todettiin, ettei tällä hetkellä ole riittävästi näyttöä siitä, että asetuksella (EU) 2020/736 Armeniassa lentotoimintaluvan saaneita lentoliikenteen harjoittajia koskevia toimintarajoituksia voitaisiin lieventää. CAC:n toimenpiteitä tukevaa näyttöä on arvioitava lisää, jotta voidaan määrittää asianmukaiset jatkotoimet, joista yksi on mahdollinen uusi unionin arviointikäynti Armeniaan vuonna 2025.

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

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

Irakista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

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

(22) Osana komission jatkuvia seurantatoimia, jotka koskevat Irakin yleistä turvallisuustilannetta sekä Irakin siviili-ilmailuviranomaisen, jäljempänä 'ICAA', turvallisuusvalvontakapasiteettia ja -valmiuksia, pidettiin 22 päivänä lokakuuta 2024 tekninen kokous, johon osallistuivat komissio, virasto, jäsenvaltiot ja ICAA. ICAA antoi kokouksessa tilannekatsauksen toimistaan, joilla se pyrkii parantamaan lainsäädäntö- ja sääntelykehystään sekä suorittamaansa valvontaa.

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

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

(23) Kokouksessa ICAA kertoi, että se oli heinäkuussa 2024 palkannut konsultointiryhmän tukemaan sääntelyn kehittämistä ja vahvistamaan valvontavalmiuksiaan. Edistystä on tapahtunut viraston vuosina 2017 ja 2023 toteuttamien teknisen avun hankkeiden suositusten täytäntöönpanossa, erityisesti lentotoiminnan ja henkilöstön lupamenettelyjen yhdenmukaistamisessa komission asetuksien (EU) N:o 965/2012 ja (EU) N:o 1178/2011 ([9]) kanssa.

(24) ICAA ilmoitti komissiolle muutoksista Irakin siviili-ilmailulakiin, jonka hyväksyntä on nyt loppuvaiheessa. Lisäksi ICAA on edistynyt resurssivajeiden korjaamisessa palkkaamalla neljä lentotoiminnan tarkastajaa ja yhden matkustamoturvallisuuden tarkastajan. Käynnissä on myös toimia kahden uuden lentokelpoisuuden tarkastajan palkkaamiseksi. ICAA on myös aloittanut Irakin valtion turvallisuusohjelman kehittämisen. Se päivittää sääntöjen laatimismenettelyjä ja tarkastajien koulutusta esimerkiksi vaarallisten aineiden ja väsymisriskien hallinnan osalta. Päivitysten täytäntöönpano on kuitenkin edelleen kesken.

(25) Näistä toimista huolimatta ICAA:lla on edelleen haasteita, joita ovat esimerkiksi pätevän henkilöstön kriittinen puute helikopterien ja lentokelpoisuuden tarkastuksissa Tämän vuoksi ICAA on käynnistänyt 14:lle äskettäin palkatulle lentokoneinsinöörille viisivuotisen koulutusohjelman, jonka tavoitteena on antaa heille lentokelpoisuuden tarkastajan pätevyys ja vähentää riippuvuutta kansainvälisistä asiantuntijoista.

(26) Komissio pyysi ICAA:ta vahvistamaan ajankohdan lykätylle unionin arviointikäynnille, joka oli alun perin sovittu vuoden 2024 ensimmäiselle neljännekselle, mutta se siirrettiin ICAA:n pyynnöstä vuoden 2024 neljänteen neljännekseen. ICAA ehdotti, että vierailua lykättäisiin edelleen vuoden 2025 toiselle tai kolmannelle neljännekselle, mieluiten syyskuulle 2025 sen mukaan, miten siihen mennessä edistytään.

(27) 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.

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

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

Kirgisiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(30) Kirgisiassa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat lisättiin lokakuussa 2006 komission täytäntöönpanoasetuksella (EY) N:o 1543/2006 ([10]) asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.

(31) Osana komission toteuttamaa jatkuvaa seurantaa pidettiin 16 päivänä heinäkuuta 2024 tekninen kokous komission ja Kirgisian tasavallan ministerineuvoston alaisen siviili-ilmailuviranomaisen, jäljempänä ’SCAA’, edustajien välillä.

(32) SCAA antoi kokouksessa tilannekatsauksen toimistaan niiden turvallisuuspuutteiden ratkaisemiseksi, jotka olivat johtaneet Kirgisiassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien lisäämiseen asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A, sekä muista toimenpiteistä, joita on toteutettu SCAA:n turvallisuusvalvontakapasiteetin ja -valmiuksien parantamiseksi.

([9]) Komission asetus (EU) N:o 1178/2011, annettu 3 päivänä marraskuuta 2011, siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla (EUVL L 311, 25.11.2011, s. 1, ELI: http:// http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

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

(33) Komissio esitteli kokouksessa SCAA:lle arvioinnin tulokset, joka tehtiin SCAA:n vuoden 2024 alussa toimittamien tietojen perusteella. Arvioinnissa käsiteltiin muun muassa koulutusohjelmia, valvontaprosesseja, poikkeamailmoitusjärjestelmää, lupamenettelyitä ja toiminnan yleistä tehokkuutta.

(34) Komission arvioinnissa paljastui useita puutteita SCAA:n henkilöstölle suunnatuissa koulutusohjelmissa. Vaikka tarkastajien koulutusohjelma sisälsi heidän tehtäviinsä liittyvät tarvittavat asiat, sitä ei ollut pantu täytäntöön selkeästi. Koulutusohjelmasta puuttui aikatauluun liittyviä yksityiskohtia erityisesti uusien tulokkaiden työpaikkakoulutuksen ohjelmaan sisällyttämisen osalta.

(35) Komissio totesi, että tarkastajien määrä vaikutti riittämättömältä Kirgisian ilmailualan tehokkaan valvonnan varmistamiseksi. Hallinnollisen tukihenkilöstön puute lisää rasitteita tarkastajille, joiden on suoritettava hallinnollisia lisätehtäviä, mikä rajoittaa heidän mahdollisuuksiaan keskittyä sertifiointiin ja valvontaan. Rahoituksen ja resurssien osalta SCAA viittasi suunniteltuihin palkankorotuksiin ja resurssien lisäämiseen, mutta ei antanut yksityiskohtaisia tietoja kokonaisbudjetista.

(36) Arvioinnissa tuotiin myös esiin SCAA:n poikkeamailmoitusjärjestelmän puutteita erityisesti kattavan vaaratilanne- ja onnettomuustietokannan puuttumisen osalta. Lisäksi järjestelmä todettiin epäselväksi ja tehottomaksi, eikä vaaratilanteita ja onnettomuuksia koskevien tietojen keräämiseen ja analysointiin ollut järjestelmällistä lähestymistapaa.

(37) Komissio havaitsi useita puutteita SCAA:n valvontatoimissa. Useiden lentoliikenteen harjoittajien ja huoltoorganisaatioiden valvonta oli joko puutteellista tai sitä ei ollut suoritettu lainkaan. Toimitetut valvonta-asiakirjat olivat epämääräisiä, ja niistä puuttuivat tehokkaaseen arviointiin tarvittavat yksityiskohtaiset tiedot menettelyistä. Vaatimustenmukaisuuden valvontajärjestelmää tai sisäisen tarkastuksen yksikköä ei myöskään ollut perustettu, vaikka SCAA oli kertonut valmistautumisesta ISO 9001 -sertifioinnin käyttöönottoon. Tämä herätti lisähuolta SCAA:n kyvystä varmistaa, että kansainvälisiä turvallisuusstandardeja noudatetaan johdonmukaisesti.

(38) Brysselissä järjestettiin SCAA:n pyynnöstä 24 päivänä lokakuuta 2024 toinen kokous, jossa SCAA tunnusti kohtaamansa haasteet. Näihin haasteisiin vastaamiseksi SCAA esitti strategisen muutossuunnitelman, jonka tarkoituksena on yhdenmukaistaa Kirgisian ilmailustandardit kansainvälisten turvallisuusstandardien kanssa. SCAA:n nykyinen johto on tehnyt useita organisatorisia parannuksia ja esimerkiksi uudistanut sisäisen kehyksensä, ottanut käyttöön uuden rahoitusmallin ja suorittanut kansainvälisten turvallisuusstandardien mukaisen puuteanalyysin. Nämä toimet osoittavat, että SCAA on sitoutunut korjaamaan turvallisuusvalvonnan puutteita ja vahvistamaan yhteistyötään komission kanssa.

(39) Komissio toteaa, että SCAA:n jatkuva ja mitattavissa oleva edistys turvallisuusvalvontavalmiuksien parantamisessa on huomattavaa, mutta korostaa kuitenkin, että SCAA:n on edelleen esitettävä selkeää näyttöä merkittävistä parannuksista ennen kuin unionin tulevaa arviointikäyntiä Kirgisiaan harkitaan. Näiden toimien tukemiseksi komissio toteuttaa viraston välityksellä erityisen teknisen avun hankkeen vuonna 2025. Hankkeessa keskitytään SCAA:n etenemissuunnitelman arviointiin, kohdennetun koulutukseen tarjoamiseen ja sisäisten valvontamenettelyjen tehostamiseen niin, että perimmäisenä tavoitteena on saavuttaa kansainvälisten turvallisuusstandardien noudattaminen ja edistää Kirgisian poistamista EU:n lentoturvallisuusluettelosta.

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

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

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

Pakistanista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(43) *Pakistan International Airlines*, jäljempänä 'PIA', sisällytettiin asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen B komission asetuksella (EY) N:o 235/2007 ([11]) maaliskuussa 2007 ja poistettiin siitä marraskuussa 2007 komission asetuksella (EY) N:o 1400/2007 ([12]).

(44) EU:n lentoturvallisuuskomitean toukokuussa 2024 käymien keskustelujen jatkotoimena komission, viraston ja jäsenvaltioiden asiantuntijat pitivät teknisen kokouksen 18 ja 19 päivänä syyskuuta 2024. Ensimmäisenä päivänä arvioitiin Pakistanin siviili-ilmailuviranomaisen, jäljempänä 'PCAA', toimittamaa ja komission ja viraston sen jälkeen tarkistamaa korjaustoimenpidesuunnitelmaa. PCAA toimitti pyydetyt selvennykset ja todistusvoimaiset asiakirjat. Toisena päivänä tehtiin useita satunnaistarkastuksia, jotka koskivat lentotoimintaa, henkilöstön lupakirjoja, lentokelpoisuutta, laadunhallintajärjestelmää ja turvallisuudenhallintajärjestelmää. Nämä tarkastukset olivat suunnittelemattomia etätarkastuksia, joiden tavoitteena oli saada lisätietoa siviili-ilmailuviranomaisen kyvystä suorittaa tehokasta valvontaa marraskuussa 2023 tehdyn unionin arviointikäynnin jälkeen.

(45) Vuonna 2020 virasto keskeytti lentoliikenteen harjoittajien *PIA* ja *Vision Air* TCO-hyväksynnät. Keskeytys jatkuu, kunnes virastolla on todennettavissa olevaa näyttöä siitä, että PCAA pystyy valvomaan lentoliikenteen harjoittajia tehokkaasti, että valvonnan puutteet on korjattu ja että lentoliikenteen harjoittajat ovat pyrkineet sulkemaan havainnot asianmukaisesti. Kerätyt tiedot auttaisivat virastoa harkitsemaan päätöstä lentoliikenteen harjoittajien *PIA* ja *Vision Air* TCO-hyväksyntöjen keskeytysten mahdollisesta poistamisesta sekä TCO-hyväksynnän myöntämisestä lentoliikenteen harjoittajalle *Airblue Limited*.

(46) Teknisessä kokouksessa todettiin, että kaikki korjaustoimenpidesuunnitelman osatekijät on otettu huomioon eikä vakavia puutteita ole havaittu. Työtä on vielä tehtävä, mutta kaikki toteutetut toimet vaikuttavat vakailta ja yhdenmukaisilta.

(47) Teknisen kokouksen päätelmissä todettiin, että PCAA on siirtymässä turvallisuusvalvonnassa reaktiivisesta lähestymistavasta ennakoivaan lähestymistapaan. Tämän pohjalta PCAA on ratkaissut lentostandardeista vastaavan tarkastushenkilöstön puutteen, mikä oli kriittinen ongelma unionin arviointikäynnin aikaan. Jotta vastaavan tilanteen toistuminen voidaan estää, on toteutettu useita toimia, joita ovat esimerkiksi toimintojen parempi järkeistäminen, tehtäväkohtaiset toimenkuvat, välineiden käyttö resurssien laskemiseksi suhteessa muuttuviin tarpeisiin, riittävien määrärahojen varmistaminen rekrytointia ja koulutusta varten, henkilöstön sitouttamiskäytännöt ja toimenpiteet, joilla vältetään tarkastajien ja heidän valvonnassaan olevien organisaatioiden väliset eturistiriidat.

(48) Teknisen kokouksen päätelmissä todettiin, että PCAA on edistynyt huomattavasti vakavimpien turvallisuuspuutteiden ratkaisemisessa. Parantamisen varaa on kuitenkin edelleen esimerkiksi havaintojen tunnistamisessa, asianmukaisessa luokittelussa ja hallinnoinnissa. Myös asematasotarkastusten odotetaan paranevan, sillä asematasotarkastajien koulutus on saatu päätökseen hiljattain. Tarkastajien koulutuksen osalta tämänhetkiset lentostandardeista vastaavat tarkastajat ovat täysin koulutettuja, mutta he tarvitsevat edelleen kokemusta. Kaikkien näiden osa-alueiden seuranta keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä on välttämätöntä. PCAA on sopinut tiedottavansa säännöllisesti komissiolle asian edistymisestä.

(49) Lentoliikenteen harjoittajien *Airblue Limited* ja *PIA* viimeisimpiä lentotoimintalupia koskevia tarkistuksia on tarkasteltu uudelleen. Merkittäviä puutteita ei havaittu.

(50) Laadunhallintajärjestelmän osalta tarvitaan parannuksia. Asiakirjojen valvonta on edelleen riittämätöntä, mutta merkittävää edistystä on havaittu. Esimerkiksi havaintojen ja niiden hallinnoinnin yhdenmukaisuus on varmistettu kaikilla osa-alueilla, ja havaintojen hallinnointiin on otettu käyttöön sama ohjelmisto kaikilla osa-alueilla.

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

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

(51) Valtion turvallisuusohjelman kehittäminen on alkuvaiheessa. PCAA on sitoutunut panemaan sen täytäntöön mahdollisimman pian erityisesti poikkeamien ilmoittamisen ja riskiluokituksen osalta.

(52) Mitään merkittäviä turvallisuusongelmia ei yleisesti ottaen havaittu. Teknisen kokouksen jälkeen voidaan todeta, että PCAA on edistynyt merkittävästi, mikä käy ilmi teknisen kokouksen aikana kerätyistä tiedoista.

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

(54) 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.

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

Surinamesta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(56) *Blue Wing Airlines* lisättiin heinäkuussa 2010 komission asetuksella (EU) N:o 590/2010 ([13]) uudelleen asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A, kun se oli alun perin lisätty luetteloon kesäkuussa 2006 ja sittemmin poistettu siitä marraskuussa 2007, koska lentoliikenteen harjoittajan vakavista puutteista oli todennettavissa olevaa näyttöä. Tämä todettiin jäsenvaltioiden suorittamissa asematasotarkastuksissa raportoitujen puutteiden sekä kahden kuolemaan johtaneen onnettomuuden perusteella.

(57) Komissio ja virasto järjestivät 26 päivänä kesäkuuta 2023 teknisen etäkokouksen Surinamen siviili-ilmailun turvallisuusviranomaisen, jäljempänä 'CASAS', kanssa. Kokous, jonka tarkoituksena oli käynnistää uudelleen viralliset neuvottelut CASASin kanssa ottaen huomioon toukokuun 2019 ensimmäisestä yhteydenotosta kulunut aika, järjestettiin CASASin ja lentoliikenteen harjoittajan *Blue Wing Airlines* kanssa marraskuun 2018 ja toukokuun 2022 välisenä aikana käytyjen keskustelujen pohjalta. Komissio pyysi 11 päivänä syyskuuta 2023 CASASilta kattavia tietoja ja asiakirjoja arvioidakseen CASASin turvallisuusvalvontakapasiteettia ja -valmiuksia kahdeksan Surinamessa lentotoimintaluvan saaneen lentoliikenteen harjoittajan osalta, joista yhdellä (*Surinam Airways*) on ollut TCO-hyväksyntä heinäkuusta 2016 lähtien.

(58) CASASin toimittamien tietojen ja asiakirjojen arvioinnin tulokset osoittivat vakavia turvallisuuspuutteita, joihin kuuluivat puutteet perusvalvontaohjelmien toteutuksessa, epäilyt tarkastushenkilöstön koulutuksesta ja kelpoisuudesta, toistuvat vakavat havainnot ja havaintojen heikko hallinnointi.

(59) Komission, viraston, jäsenvaltioiden ja CASASin asiantuntijat pitivät teknisen kokouksen 23 päivänä lokakuuta 2024. Kokouksessa vahvistettiin saatujen tietojen ja asiakirjojen arvioinnissa havaitut puutteet niin niiden luonteen kuin lukumäärän osalta.

(60) Huolenaiheena on edelleen CASASin kyky varmistaa sen valvonnassa olevien lentoliikenteen harjoittajien tehokas valvonta. Tästä on osoituksena lentotoiminnasta ja henkilöstön lupakirjoista vastaavien osastojen henkilöstövaje sekä valvontaohjelmat, joita ei ole toteutettu suunnitellusti. Myös tarkastajien koulutus ja kelpoisuus aiheuttavat huolta. Lentotoimintalupien hyväksyminen ja laajentaminen on huolestuttavaa, koska monia tarvittavia menettelyjä puuttuu, eivätkä nykyiset perusluonteiset menettelyt ole tarkoituksenmukaisia. Tämän perusteella CASASin valvontatoimet näytettäisiin useimmiten toteutettavan tapauskohtaisesti. Samat vakavat havainnot toistuivat tarkastuskertomuksissa eri vuosina. Lisäksi todettiin, etteivät useimmat viranomaisten menettelyt vastaa viimeisimpiä kansainvälisiä turvallisuusstandardeja.

([13]) Komission asetus (EU) N:o 590/2010, annettu 5 päivänä heinäkuuta 2010, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta yhteisön luettelosta annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta (EUVL L 170, 6.7.2010, s. 9).

(61) Koska CASAS ei ole edistynyt riittävästi turvallisuusvalvontakapasiteetin ja -valmiuksien varmistamisessa, komissio ilmoitti EU:n lentoturvallisuuskomitealle, että se aikoo järjestää unionin arviointikäynnin Surinameen vuoden 2025 ensimmäisellä neljänneksellä.

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

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

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

Tansaniasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(65) Tansaniassa lentotoimintaluvan saaneita lentoliikenteen harjoittajia ei ole koskaan lisätty asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A tai B.

(66) *Air Tanzania Company Limited*, jäljempänä 'Air Tanzania', haki TCO-hyväksyntää 23 päivänä elokuuta 2023. Virasto arvioi lentoliikenteen harjoittajan *Air Tanzania* TCO-hyväksyntähakemuksen asetuksessa (EU) N:o 452/2014 vahvistettujen vaatimusten mukaisesti.

(67) Arvioinnissaan virasto ilmaisi huolensa siitä, että *Air Tanzania* ei kyennyt reagoimaan havaittuihin turvallisuuspuutteisiin. Se totesi erityisesti, että *Air Tanzania* ei ole pystynyt valvomaan lentokoulutusohjelmaansa eikä etenkään varmistamaan, että ohjaamomiehistön määräaikaiskoulutukseen sisällytettäisiin kaikentyyppiset hätä- ja poikkeustilannemenetelmät, kuten moottorin, rungon tai järjestelmän toimintahäiriöt, tulipalot ja muut kriittiset skenaariot. Arvioinnissa havaittujen vakavien puutteiden huomattavan määrän vuoksi virasto totesi, että tilanne viittaa lentoliikenteen harjoittajan systeemiseen heikkouteen, joka heikentää turvallisuutta ja vaarantaa vakavasti lentotoiminnan. Tämän seurauksena *Air Tanzania* ei kyennyt osoittamaan noudattavansa sovellettavia kansainvälisiä turvallisuusstandardeja.

(68) Lentoliikenteen harjoittajan *Air Tanzania* kyvyttömyys puuttua turvallisuuspuutteisiin kävi ilmeiseksi myös sen myötä, että se esitti havaittujen turvallisuusongelmien ratkaisemiseksi korjaustoimenpidesuunnitelman, jota ei voitu hyväksyä. *Air Tanzania* ei siksi kyennyt osoittamaan noudattavansa sovellettavia kansainvälisiä turvallisuusstandardeja. Virasto totesi, ettei uusi arviointi johtaisi hyväksynnän myöntämiseen lentoliikenteen harjoittajalle *Air Tanzania*, koska se ei täyttänyt asetuksen (EU) N:o 452/2014 vaatimuksia. Virasto hylkäsi 12 päivänä huhtikuuta 2024 lentoliikenteen harjoittajan *Air Tanzania* TCO-hakemuksen sillä perusteella, että se ei noudattanut turvallisuusvaatimuksia.

(69) Komissio pyysi 2 päivänä toukokuuta 2024 asetuksen (EU) N:o 2111/2005 ja asetuksen (EU) 2023/660 puitteissa Tansanian siviili-ilmailuviranomaiselta, jäljempänä 'TCAA', kattavia tietoja ja asiakirjoja. Pyyntö esitettiin, jotta voitaisiin arvioida TCAA:n turvallisuusvalvontakapasiteettia ja -valmiuksia Tansaniassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien osalta.

(70) Pyydetyt tiedot kattavat pääkohdat TCAA:n organisaatiorakenteesta, henkilöstön kelpuutuksista, koulutusohjelmista ja valvontaprosesseista, kuten turvallisuuspuutteiden hallinnasta, korjaavista toimenpiteistä ja poikkeamailmoitusjärjestelmistä. Lisäksi pyydettiin yksityiskohtaisia tietoja onnettomuuksista ja vaaratilanteista, lentotoimintaluvan haltijoiden ja lentäjien sertifiointiprosesseista ja lupakirjamenettelyistä sekä jatkuvan lentokelpoisuuden ja ilmaalusten huolto-organisaatioiden valvonnasta.

(71) TCAA toimitti pyydetyt tiedot ja asiakirjat 7 päivänä kesäkuuta 2024, ja niistä ilmeni merkittäviä puutteita henkilöstöresursseissa ja valvonnan tehokkuudessa. Erityistä epäselvyyttä oli siinä, miten tarkastajia osoitetaan keskeisiin toimintoihin, mikä herätti huolta resurssien riittävyydestä lentokelpoisuuden, lentotoiminnan ja henkilöstön lupakirjojen tehokkaaseen valvontaan.

(72) Lisäksi tarkastajien koulutus- ja kelpuutusmenettelyt todettiin riittämättömiksi, eikä erityiskoulutuksesta, kattavista suoritusarvioinneista tai toistuvasta koulutuksesta ollut selkeitä ohjeita. Nämä puutteet saattavat vaarantaa TCAA:n henkilöstön kyvyn suorittaa tehokasta turvallisuusvalvontaa. Lisäksi TCAA:n valvontamenettelyt olivat puutteellisia tai ne puuttuivat kokonaan joiltakin kriittisiltä osa-alueilta, kuten henkilöstön lupakirjojen valvontakäsikirjan osalta.

(73) Tiedot TCAA:n sertifiointi- ja valvontatoimista paljastivat useita puutteita, joita olivat esimerkiksi epäjohdonmukainen erityishyväksyntöjä koskevien lomakkeiden käyttö, lentoliikenteen harjoittajien jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpidon riittämätön valvonta, turvallisuushavaintojen riittämätön seuranta, pitkään keskeneräiset korjaavat toimenpiteet ja toistuvat turvallisuusongelmat, joiden juurisyihin ei ole puututtu.

(74) Osana jatkuvia seurantatoimiaan komissio, virasto ja TCAA:n edustajat pitivät teknisen kokouksen 10 päivänä lokakuuta 2024. TCAA kuvaili kokouksessa rooliaan Tansanian siviili-ilmailualan sääntelyelimenä, joka toimii Tansanian siviili-ilmailulain ja ICAO:n liitteiden puitteissa ja jonka tavoitteena on varmistaa turvallisuus kansainvälisten turvallisuusstandardien mukaisesti. Sääntelyn tehokkaassa täytäntöönpanossa on kuitenkin edelleen merkittäviä haasteita, jotka estävät täyden yhdenmukaisuuden kansainvälisten turvallisuusstandardien kanssa.

(75) Lisäksi TCAA esitteli käynnissä olevat aloitteensa, joilla se vahvistaa turvallisuusvalvontajärjestelmäänsä. Niitä ovat esimerkiksi suorituskykyyn perustuvien seurantasuunnitelmien laatiminen, kattavan tarkastajien koulutusjärjestelmän käyttöönotto ja siviili-ilmailua koskevien määräysten tarkistaminen ICAO:n kehittyvien standardien mukaisiksi. Toimia tukevat ilmailualan valmiuksien kehittämiseen tähtäävät suunnitelmat ja yhteistyön lisääminen alan sidosryhmien kanssa sääntelyvaatimusten tehokkaan täytäntöönpanon helpottamiseksi. Näistä toimenpiteistä huolimatta jatkuvat puutteet tarkastajien koulutuksessa, ratkaisemattomat tarkastushavainnot ja menettelyjen riittämätön dokumentointi korostavat tarvetta toteuttaa lisätoimia valvontamekanismien vahvistamiseksi.

(76) Komissio ilmoitti 18 päivänä lokakuuta 2024 päivätyllä kirjeellä lentoliikenteen harjoittajalle *Air Tanzania* ja TCAA:lle, että *Air Tanzania* oli otettu EU:n lentoturvallisuuskomitean 19–21 päivänä marraskuuta 2024 pidettävän kokouksen esityslistalle ja että niin *Air Tanzania* kuin TCAA saisivat tilaisuuden tulla lentoturvallisuuskomitean kuulemiksi asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

(77) EU:n lentoturvallisuuskomitea kuuli lentoliikenteen harjoittajaa *Air Tanzania* ja TCAA:ta 20 päivänä marraskuuta 2024. *Air Tanzania* esitteli kuulemisessa yksityiskohtaisesti TCO-hyväksyntäprosessissa tehtyihin havaintoihin puuttumiseksi toteutettavia toimia, joihin kuuluvat esimerkiksi analyysi turvallisuudenhallintajärjestelmän puutteista, turvallisuudenhallintakäsikirjan tarkistukset sekä toimintakäsikirjojen ja minimivarusteluettelon päivitykset. Lentoyhtiö on myös laatinut 36 kuukautta kestävän määräaikaiskoulutussuunnitelman, jossa käsitellään epätavallisten lentoasentojen välttämisen ja niistä oikaisun koulutusta, talvilentotoimintaa ja vaarallisten aineiden käsittelyä. Lisäksi se otti käyttöön menetelmät reitti- ja lentopaikkakelpoisuuden seurantaan sekä kiinteän jakson ja käyttöiältään rajoitettujen osien tarkastuksiin operatiivisten ja lentokelpoisuuskäytäntöjen parantamiseksi.

(78) EU:n lentoturvallisuuskomitean jäsenet ilmaisivat huolensa lentoliikenteen harjoittajan *Air Tanzania* lähestymistavasta havaintojen yleiseen hallinnointiin ja erityisesti sen juurisyyanalyyseistä. Todettiin, että monet lentoliikenteen harjoittajan esittämistä juurisyistä vain toistivat havainnot, eikä kattavaa analyysia taustalla olevien systeemisten tai menettelyllisten puutteiden tunnistamiseksi tehty. Esimerkkinä tästä oli se, että *Air Tanzania* määritti 16 kappaletta tason 2 havaintoa juurisyyksi tason 1 havainnolle, joka liittyy asetuksen (EU) N:o 452/2014 liitteen 1 (osa TCO) sovellettavien vaatimusten täyttämättä jättämiseen. Tämä osoitti selvästi, että *Air Tanzania* ei ole kyennyt puuttumaan niihin juurisyihin, joiden vuoksi lentoliikenteen harjoittaja ei pystynyt täyttämään näitä vaatimuksia. Perusteellisen tarkastelun puute heikentää ehdotettujen korjaavien toimenpiteiden tehokkuutta, koska niillä puututaan näkyviin vaikutuksiin sen sijaan, että korjattaisiin taustalla olevia systeemisiä heikkouksia.

(79) Lentoliikenteen harjoittajan *Air Tanzania* toimittamat tiedot eivät olleet riittäviä niiden turvallisuuspuutteiden ratkaisemiseksi, joiden vuoksi viraston päätös evätä TCO-hyväksyntä tehtiin. Lentoliikenteen harjoittajan *Air Tanzania* toimittama korjaustoimenpidesuunnitelma ja erityisesti siihen liittyvä juurisyyanalyysi eivät osoittaneet lentoliikenteen harjoittajan kykyä toteuttaa asianmukaiset toimenpiteet kansainvälisten turvallisuusstandardien noudattamisen varmistamiseksi.

(80) Kuulemisen aikana TCAA esitteli sääntelykehyksensä ja korosti olevansa sitoutunut varmistamaan, että turvallisuusvalvonta olisi kansainvälisten turvallisuusstandardien mukaista. TCAA ilmoitti välittömistä toimistaan sen jälkeen, kun virasto oli hylännyt lentoliikenteen harjoittajan *Air Tanzania* TCO-hyväksynnän, ja teki esimerkiksi erityistarkastuksen, jossa määritettiin kriittisiä parannuskohteita, kuten tehoton turvallisuudenhallintajärjestelmä, henkilöstöpula ja organisatorinen tehottomuus.

(81) Lisäksi TCAA ilmoitti EU:n lentoturvallisuuskomitealle, että se reagoi viraston tekemiin havaintoihin perustamalla erityisen tarkastajaryhmän arvioimaan ja todentamaan lentoliikenteen harjoittajan *Air Tanzania* laatiman tarkistetun korjaustoimenpidesuunnitelman. TCAA:n mukaan näillä toimilla on ratkaistu 11 havaintoa 19:sta, ja jäljellä olevien havaintojen sulkemisessa ollaan eri vaiheissa. TCAA:n kuulemisen aikana ei esitetty näyttöä sen kuvaamista erityistoimista, kuten uudistettujen koulutusohjelmien hyväksymisestä, toimintakäsikirjojen muuttamisesta ja päälliköiden täydennyskoulutusta, miehistön viimeaikaista kokemusta ja lentokelpoisuusmääräysten noudattamista koskevien kriittisten päivitysten tekemisestä. Lisäksi kuulemisessa kävi ilmi, ettei TCAA noudattanut täysin juurisyyanalyysin periaatteita, mikä herätti epäilyksiä lentoliikenteen harjoittajan *Air Tanzania* toimittaman korjaustoimenpidesuunnitelman arvioinnin asianmukaisuudesta ja tehokkuudesta.

(82) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, että luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava lentoliikenteen harjoittajan *Air Tanzania* sisällyttämiseksi asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.

(83) Ottaen huomioon TCAA:n kanssa käydyissä keskusteluissa havaitut ilmeiset puutteet komissio tekee viraston avustuksella ja jäsenvaltioiden tuella unionin arviointikäynnin Tansaniaan.

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

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

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

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

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

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

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

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

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

2 artikla

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

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

Tehty Brysselissä 13 päivänä joulukuuta 2024.

Komission puolesta,
puheenjohtajan nimissä
Apostolos TZITZIKOSTAS
Komission jäsen

LIITE I

"LIITE A

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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
AIR TANZANIA	TCAA/AOC/001	ATC	Tansania
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irak
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Afganistanin viranomaisilta, mukaan lukien:			**Afganistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistan
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Angolan viranomaisilta, lukuun ottamatta lentoliikenteen harjoittajia *TAAG Angola Airlines* ja *Heli Malongo*, mukaan lukien:			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Tuntematon	Angola
AIR JET	AO-006/11–08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Tuntematon	Angola
HELIANG	AO 007/11–08/18 YYY	Tuntematon	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	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**
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Armenia

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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Armenia
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Armenia
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenia
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenia
SKYBALL	AM AOC 073	Ei sovelleta	Armenia
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kongon tasavallan viranomaisilta, mukaan lukien:			**Kongo (Brazzaville)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Kongo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Kongo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Kongo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Tuntematon	Kongo (Brazzaville)
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintalupansa niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kongon demokraattisen tasavallan viranomaisilta, mukaan lukien:			**Kongon demokraattinen tasavalta**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Kongon demokraattinen tasavalta

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

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
AEROSTAN	08	BSC	Kirgisia
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kirgisia
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kirgisia
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisia
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kirgisia
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgisia
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Tuntematon	Kirgisia
HELI SKY	47	HAC	Kirgisia
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgisia
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kirgisia
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kirgisia
SKY JET	60	SJL	Kirgisia
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisia
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kirgisia
TEZ JET	46	TEZ	Kirgisia
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Liberian viranomaisilta.			**Liberia**
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Libyan viranomaisilta, mukaan lukien:			**Libya**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libya
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libya
AL MAHA AVIATION	030/18	Tuntematon	Libya
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libya
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libya
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libya
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libya
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libya
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libya
PETRO AIR	025/08	PEO	Libya

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
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
Seuraavat lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Venäjän viranomaisilta:			**Venäjä**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Venäjä
AVIACOMPANY "AVIASTAR-TU" CO. LTD	458	TUP	Venäjä
IZHAVIA	479	IZA	Venäjä
JOINT STOCK COMPANY "AIR COMPANY YAKUTIA"	464	SYL	Venäjä
JOINT STOCK COMPANY "RUSJET"	498	RSJ	Venäjä
JOINT STOCK COMPANY "UVT AERO"	567	UVT	Venäjä

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Venäjä
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Venäjä
JOINT-STOCK COMPANY "IRAERO" AIRLINES	480	IAE	Venäjä
JOINT-STOCK COMPANY "URAL AIRLINES"	18	SVR	Venäjä
JOINT-STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Venäjä
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Venäjä
JS AVIATION COMPANY "RUSLINE"	225	RLU	Venäjä
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Venäjä
LLC "NORD WIND"	516	NWS	Venäjä
LLC "AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Venäjä
LTD. I FLY	533	RSY	Venäjä
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Venäjä
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Venäjä
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Venäjä
SKOL AIRLINES LLC	228	CDV	Venäjä
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Venäjä
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta São Tomén ja Príncipen viranomaisilta, mukaan lukien:			**São Tomé ja Principe**
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé ja Principe
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Sierra Leonen viranomaisilta			**Sierra Leone**

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
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Sudanin viranomaisilta, mukaan lukien:			**Sudan**
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELIDINER 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 lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio	Ilma-alustyyppi, johon sovelletaan rajoituksia	Ilma-aluksen rekisteritunnus/-tunnukset ja, jos saatavilla, sarjanumero/-numerot	Rekisterijäsenvaltio
IRAN AIR	IR.AOC.100	IRA	Iran	Kaikki Fokker F100- ja Boeing B747 -tyypin ilma-alukset	Lentotoimintaluvassa mainitut Fokker F100 -tyypin ilma-alukset; lentotoimintaluvassa 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]) Tässä liitteessä mainituille lentoliikenteen harjoittajille voidaan sallia liikennöintioikeuksien käyttäminen, jos ne käyttävät sellaiselta lentoliikenteen harjoittajalta miehistöineen vuokrattua konetta, jota ei ole asetettu toimintakieltoon, edellyttäen että asiaankuuluvia turvallisuusstandardeja noudatetaan.