Euroopan unionin
virallinen lehti

FI
L-sarja

2025/2476

9.12.2025

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2025/2476,

annettu 8 päivänä joulukuuta 2025,

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

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

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

sekä katsoo seuraavaa:

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

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

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

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

(5) EU:n lentoturvallisuuskomitea on saanut komissiolta tiedot asetuksen (EY) N:o 2111/2005 ja komission delegoidun asetuksen (EU) 2023/660 ([3]) mukaisista kuulemisista, joita käydään parhaillaan seuraavien valtioiden toimivaltaisten viranomaisten ja lentoliikenteen harjoittajien kanssa: Angola, Armenia ja Kirgisia. Komissio on tiedottanut EU:n lentoturvallisuuskomitealle myös Kongon (Brazzaville), Irakin, Malin, Pakistanin, Surinamen, Syyrian, Tansanian, Tunisian ja Uzbekistanin lentoturvallisuustilanteesta.

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

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

([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).

(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 turvallisuusvaatimusten noudattaminen. Jäsenvaltioita on kehotettu vastaamaan tällaisiin pyyntöihin kahdenväliseltä pohjalta yhteistoiminnassa komission ja viraston kanssa. Tältä osin komissio on jälleen todennut, että on hyödyllistä antaa kansainväliselle ilmailuyhteisölle tietoja – erityisesti kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön, jäljempänä 'ICAO', lentoturvallisuuden täytäntöönpanoa avustavan kumppanuuden ASIAP-välineellä (Aviation Safety Implementation Assistance Partnership) – teknisestä avusta, jota unioni ja sen jäsenvaltiot antavat kolmansille maille ilmailun turvallisuuden parantamiseksi koko maailmassa.

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

Unionin lentoliikenteen harjoittajat

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

(11) Jäsenvaltiot toistivat olevansa valmiita toimimaan tarpeen mukaan, jos merkitykselliset turvallisuustiedot viittaavat välittömiin turvallisuusriskeihin, jotka johtuvat siitä, että unionin lentoliikenteen harjoittajat eivät noudata asianmukaisia turvallisuusvaatimuksia.

Angolasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(12) *TAAG Angola Airlines* sisällytettiin heinäkuussa 2007 komission asetuksella (EY) N:o 787/2007 ([6]) komission asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A. Kaikki Angolassa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat lisättiin marraskuussa 2008 komission täytäntöönpanoasetuksella (EY) N:o 1131/2008 ([7]) komission asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A. *TAAG Angola Airlines* siirrettiin heinäkuussa 2009 komission asetuksella (EY) N:o 619/2009 ([8]) asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen B. Huhtikuussa 2019 komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2019/618 ([9]) *TAAG Angola Airlines* poistettiin asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä B ja *Heli Malongo* poistettiin asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A .

([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 asetus (EY) N:o 787/2007, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2007, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta yhteisön luettelosta annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta (EUVL L 175, 5.7.2007, s. 10, ELI; http://data.europa.eu/eli/reg/2007/787/oj).

([7]) Komission asetus (EY) N:o 1131/2008, annettu 14 päivänä marraskuuta 2008, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta yhteisön luettelosta annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta (EUVL L 306, 15.11.2008, s. 47, ELI; http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1131/oj).

([8]) Komission asetus (EY) N:o 619/2009, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2009 , yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta yhteisön luettelosta annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta (EUVL L 182, 15.7.2009, s. 4, ELI; http://data.europa.eu/eli/reg/2009/619/oj).

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

(13) Vuoden 2025 ensimmäisellä neljänneksellä *TAAG Angola Airlines* asetettiin asetuksen (EU) N:o 452/2014 nojalla viraston tehostettuun valvontaan, sillä viraston seurantatoimissa oli havaittu lentotoiminnan, lentokelpoisuuden, turvallisuudenhallintajärjestelmän ja laadunhallintajärjestelmän osalta vakavia ja ratkaisemattomia vaatimusten noudattamiseen liittyviä ongelmia. Tässä yhteydessä virasto teki 3 ja 4 päivänä huhtikuuta 2025 *TAAG Angola Airlinesin* tiloissa tarkastuksen, jossa paljastui 15 kappaletta tason 2 poikkeamahavaintoa juurisyyksi tason 1 poikkeamahavainnolle, joka liittyy asetuksen (EU) N:o 452/2014 liitteen 1 (osa TCO) sovellettavien vaatimusten noudattamatta jättämiseen. Tarkastuksessa kävi lisäksi ilmi, että Angolan kansallisen siviili-ilmailuviranomaisen, jäljempänä 'ANAC', suorittamat valvontatoimet olivat puutteellisia eikä niissä noudatettu asiaa koskevia kansainvälisiä turvallisuusvaatimuksia.

(14) Virasto ilmoitti 30 päivänä huhtikuuta 2025 lentoliikenteen harjoittajalle aikomuksestaan keskeyttää TCO-hyväksyntä nro EASA.TCO.AGO.0001 ja vaati välittömiä lieventäviä ja korjaavia toimia 14 päivään toukokuuta 2025 mennessä. *TAAG Angola Airlines* toimitti tämän jälkeen korjaustoimenpidesuunnitelman, jonka virasto hyväksyi ja jonka perusteella keskeyttämisprosessi lopetettiin 23 päivänä kesäkuuta 2025.

(15) Vastauksena ANACin pyyntöön aloittaa uudelleen yhteistyö komission kanssa Angolan ilmailun turvallisuusvalvonnan tilasta komissio pyysi kesäkuussa 2025 ANACia toimittamaan yksityiskohtaiset tiedot organisaatiorakenteestaan, toiminnastaan ja sertifioimiinsa lentoliikenteen harjoittajiin kohdistetuista valvontatoimista sekä viraston joulukuussa 2020 antamassa teknisen avun raportissa esitettyjen suositusten johdosta toteutetuista jatkotoimista.

(16) ANAC ei toimittanut pyydettyjä tietoja, vaan lähetti heinäkuussa 2025 komissiolle kattavaa turvallisuusvalvonnan parantamishankettaan, jäljempänä 'CSOEP', koskevan yleissuunnitelman, jossa se hahmotteli ANACin rakenneuudistukseen liittyviä seikkoja. Toimitetut tiedot eivät kuitenkaan olleet riittäviä Angolan turvallisuusvalvonnan nykytilan kattavaan arviointiin, koska niihin ei sisältynyt asiakirjoja ja selvennyksiä, jotka ovat tarpeen lentotoimintalupien myöntämisen ja voimassaolon jatkamisen perusteiden arvioimiseksi, eikä väliaikaisia valvontatoimenpiteitä, joita käytetään ennen CSOEP:n yleissuunnitelman täytäntöönpanoa. Komissio esitti uuden asiakirjapyynnön elokuussa 2025.

(17) Myöskään ANACin komissiolle lokakuussa 2025 toimittamassa vastauskirjeessä ei ollut komission kesä- ja elokuussa 2025 päivätyissä kirjeissä pyytämiä tietoja. Sen vuoksi komissio lähetti 7 päivänä marraskuuta 2025 uuden kirjeen, jossa se kehotti ANACia toimittamaan osan aiemmin pyydetyistä tiedoista ennen EU:n lentoturvallisuuskomitean tulevaa kokousta ja toimittamaan loput tiedot 15 päivään tammikuuta 2026 mennessä. Lisäksi komissio kutsui ANACin tekniseen kokoukseen, joka on määrä pitää helmikuussa 2026, ja jossa on tarkoitus keskustella ANACin CSOEP:n puitteissa toteuttamista toimista ja arvioida tarvittaessa uudelleen Euroopan komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2019/618 hyväksymää päätöstä poistaa *TAAG Angola Airlines* ja *Heli Malongo* unionissa toimintakieltoon asetettujen lentoliikenteen harjoittajien luettelosta.

(18) ANAC vastasi komission viimeisimpään pyyntöön toimittamalla 13 päivänä marraskuuta 2025 päivätyllä kirjeellä joitakin aiemmin pyydettyjä yleisiä tietoja, kuten tietoja organisaatiorakenteestaan ja toiminnastaan sekä lentoliikenteen harjoittajista, joille se on myöntänyt lentotoimintaluvan. Vaikka ANAC toteaa, että sen strategia perustuu kaksitahoiseen lähestymistapaan, jossa yhdistyvät nykyisen järjestelmän mukainen tarkka valvonta ja pitkän aikavälin nykyaikaistamistoimet, toimitetut tiedot eivät tässä vaiheessa anna riittävää varmuutta siitä, että ANACin toiminta on tällä hetkellä kansainvälisten turvallisuusvaatimusten mukaista, erityisesti lupien myöntämisen ja voimassaolon jatkamisen sekä näihin liittyvien jatkuvien valvontatoimien osalta. Nämä asiat otetaan helmikuussa 2026 pidettävän teknisen kokouksen esityslistalle. ANAC on vahvistanut osallistuvansa kokoukseen.

(19) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo, ettei Angolassa 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 Angolassa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat noudattavat asianmukaisia kansainvälisiä turvallisuusvaatimuksia, ja siksi näihin lentoliikenteen harjoittajiin olisi asetuksen (EU) N:o 965/2012 nojalla kohdennettava ensisijaisia asematasotarkastuksia.

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

Armeniasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(22) Kaikki Armeniassa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat lisättiin kesäkuussa 2020 komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2020/736 ([10]) asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.

(23) EU:n lentoturvallisuuskomitean toukokuussa 2025 käymien keskustelujen jatkotoimena komission, viraston ja jäsenvaltioiden asiantuntijat tekivät unionin arviointikäynnin Armeniaan 1 päivän ja 5 päivän syyskuuta 2025 välisenä aikana Armenian siviili-ilmailuviranomaisen, jäljempänä 'CAC', toimitiloissa. Unionin arviointikäyntiin sisältyi otoksena kahden Armeniassa lentotoimintaluvan saaneen lentoliikenteen harjoittajan eli *Armenia Airwaysin* ja *Shirak Avian* arviointi.

(24) Unionin arviointikäynnillä keskityttiin CAC:hen ottaen huomioon sen asema ja vastuu Armeniassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvonnassa.

(25) Arvioinnissa vahvistettiin, että CAC on toteuttanut selkeitä toimia luodakseen asiaankuuluvien kansainvälisten turvallisuusvaatimusten mukaisen toimivan turvallisuusvalvontajärjestelmän. CAC toteuttaa jatkuvasti parannuksiin tähtääviä aloitteita ja on osoittanut halukkuutensa korjata havaitut puutteet.

(26) Armenia on edistynyt merkittävästi ICAOn liitteiden ja EU:n lentoturvallisuussääntöjen keskeisten osien kanssa yhdenmukaisen, kattavan ilmailua koskevan sekundäärilainsäädännön laatimisessa. Edistymisen ylläpitämiseksi tarvitaan jatkuvia toimia, joilla varmistetaan ICAOn ja EU:n viimeisimpien muutosten johdonmukainen noudattaminen ja nopea täytäntöönpano. Erityisesti eroavuuksien järjestelmällinen ilmoittaminen ja julkistaminen on vielä toteuttamatta. Armenialla ei myöskään ole helikoptereilla tehtävää lentotoimintaa koskevia kansallisia lento- ja työaikarajoituksia. Näitä prosesseja vahvistamalla voidaan varmistaa, että viimeisimpiä asiaankuuluvia kansainvälisiä turvallisuusvaatimuksia noudatetaan kaikilta osin.

(27) CAC on perustanut turvallisuusvalvonnan edellyttämät keskeiset organisatoriset toiminnot ja sillä on motivoitunut henkilöstö. Tarvitaan kuitenkin joitain selvennyksiä, jotta voidaan varmistaa, että hyväksytty organisaatiokaavio vastaa todellisia raportointilinjoja. Lisäksi komentoketjua on selkeytettävä sellaisia tilanteita varten, joissa sekä puheenjohtaja että varapuheenjohtaja ovat estyneet. Vaikka ministeri voi valtiotason säännösten nojalla nimetä väliaikaisen johtajan, tällaisen valtuutuksen saaminen äkillisessä tilanteessa voi viivästyttää kiireellisesti tarvittavia täytäntöönpanopäätöksiä, esimerkiksi sen selvittämistä, kenellä on valtuudet antaa lentokieltomääräys ilma-alukselle, jossa on merkittäviä turvallisuuspuutteita.

(28) CAC on toteuttanut lentotoimintaan liittyviä sertifiointi- ja valvontatoimia ja ottanut käyttöön riskiperusteisen valvonnan osatekijöitä. CAC:n viimeaikaisten valvontatoimien arviointi osoittaa, että nykyisillä prosesseilla ei kaikissa tapauksissa voida riittävällä tavalla todentaa lentoliikenteen harjoittajien vaatimustenmukaisuutta. Esimerkiksi elektronisen lentolaukun toiminnallinen arviointi hyväksyttiin, vaikka olennaisia tietoja laitteistoista, ohjelmistoista, demonstrointisuunnitelmasta ja vaadituista testeistä ei ollut toimitettu. Käytetyt tarkistuslistat oli täytetty, mutta tarkastuksessa kävi ilmi, että keskeisiä vaatimuksia ei ollut arvioitu käytännössä. Tämä osoittaa, että valvontavälineiden käyttö ei vielä takaa operatiivisen turvallisuuden järjestelmällistä ja luotettavaa arviointia. Helikopteriliikenteen harjoittajan sertifioinnissa käytettiin lentokoneille tarkoitettuja lento- ja työaikarajoituksia koskevia tarkistuslistoja.

(29) Lentotoimintaan liittyen on saatava aikaan huomattavaa edistymistä. Epäjohdonmukaisten valvontakäytäntöjen ja kattavien säännösten puuttumisen vuoksi lupia ja hyväksyntöjä myönnetään edelleen varmistamatta, että lentoliikenteen harjoittajat ovat osoittaneet noudattavansa asianmukaisia turvallisuusvaatimuksia. Yhdessä rajallisten täytäntöönpanovaltuuksien, viivästyneiden tai peruutettujen valvontatoimien ja toimintaan liittyvien asiakirjojen riittämättömän saatavuuden kanssa nämä puutteet heikentävät merkittävästi CAC:n kykyä varmistaa lentoliikenteen harjoittajien jatkuva ja tehokas turvallisuusvalvonta.

(30) Lentokelpoisuuden osalta CAC on osoittanut, että sillä on vankat tekniset valvontavalmiudet ja ennakoiva toimintatapa. On myönteistä, että CAC on kehittänyt riskiperusteisen valvontakäytännön, mutta sisäisiä menettelyjä ja vaatimustenmukaisuuden seurantaa olisi edelleen vahvistettava sen varmistamiseksi, että kaikki luvat ja todistukset myönnetään täysin asiaankuuluvien kansainvälisten turvallisuusvaatimusten mukaisesti.

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

(31) Unionin arviointiryhmä vieraili *Armenia Airwaysin* toimitiloissa 3 päivänä syyskuuta 2025.

(32) *Armenia Airways* on luonut turvallisuudenhallintajärjestelmänsä ja vaatimusten noudattamisen seurantajärjestelmänsä keskeiset osat. Molemmat ovat kuitenkin edelleen suurelta osin menettelyllisiä. Turvallisuusjohtamiskäsikirja on yleisluonteinen, eikä sitä ole täysin mukautettu lentoliikenteen harjoittajan toimintaan. Turvallisuus- ja laatuperiaatteiden välillä on epäjohdonmukaisuuksia. Vaatimustenmukaisuuden seurantaa ei ole täysin yhdistetty päivittäiseen toimintaan.

(33) Ohjaamomiehistön koulutuksen valvontaa ja toimintaan liittyvää dokumentointia olisi parannettava. Vaikka käytössä on asiaankuuluvat järjestelmät ja menettelyt, koulutuksen voimassaolon seurantaan käytetty sähköinen alusta sisälsi virheellisiä tietoja, ja pistotarkastuksissa havaittiin, että joitakin lentoliikenteen harjoittajan siirtymäkurssin osia ei ollut toteutettu kaikilta osin. Lisäksi toimintakäsikirjaa ja minimivarusteluetteloa on vielä muutettava. Ilma-alusten asiakirjoja ei ollut aina täytetty täysin menettelyjen mukaisesti, esimerkiksi teknisistä lokikirjoista puuttui ilma-aluksen päällikön allekirjoitukset ja polttoainemerkinnät, kartat olivat vanhentuneita ja kuormauslomakkeissa käytettiin virheellisiä matkustajien vakiomassoja.

(34) Sitä vastoin *Armenia Airwaysin* huoltoa ja jatkuvaa lentokelpoisuutta koskevat järjestelyt arvioitiin tyydyttäviksi, eikä merkittäviä ongelmia havaittu.

(35) Unionin arviointiryhmä vieraili *Shirak Avian* toimitiloissa 3 päivänä syyskuuta 2025.

(36) *Shirak Avia* on luonut turvallisuudenhallintajärjestelmän ja vaatimusten noudattamisen seurantajärjestelmän keskeiset osat. Ne ovat kuitenkin edelleen suurelta osin menettelyllisiä, eikä niitä ole otettu riittävästi osaksi operatiivista käytäntöä. Turvallisuusjohtamiskäsikirja on yleisluonteinen, eikä muutoksenhallintaprosessi varmista turvallisuusriskien järjestelmällistä lieventämistä. Säännösten noudattamisen valvontaa koskevassa käsikirjassa olevat sääntelyviittaukset ovat epätarkkoja.

(37) Toiminta-asiakirjoissa ja valvonnassa havaittiin puutteita. Toimintakäsikirja ja minimivarusteluettelo sisältävät vanhentunutta ja käyttötarkoitukseen sopimatonta sisältöä, ja tehoton asiakirjavalvonta on johtanut siihen, että samasta minimivarusteluettelosta on olemassa erilaisia versioita. Operatiivisen suunnittelun ja polttoaineen hallinnan menettelyjä ei sovellettu johdonmukaisesti. Esimerkiksi reittivarapolttoainelaskelmia oli tehty virheellisesti eikä operatiivisia lentosuunnitelmia päivitetty asianmukaisesti.

(38) *Shirak Avian* huoltoa ja jatkuvaa lentokelpoisuutta koskevat järjestelyt todettiin tyydyttäviksi, eikä merkittäviä puutteita havaittu.

(39) CAC vastasi unionin arviointikäynnin aikana esitettyihin huomautuksiin toimittamalla 27 päivänä lokakuuta 2025 komissiolle joukon korjaustoimenpidesuunnitelmia sekä todisteet tiettyjen toimien täytäntöönpanosta. Korjaustoimenpidesuunnitelmat kattoivat lainsäädännön ja organisaation, kansallisen turvallisuusohjelman, henkilöstön lupakirjat, lentokelpoisuuden ja lentotoiminnan.

(40) Vaikka korjaustoimenpidesuunnitelmat sisältävät jatkotoimia, ja niissä sitoudutaan korjaamaan esitetyt puutteet, useimmista niistä puuttui havaittujen ongelmien juurisyyanalyysi tai tällainen analyysi oli puutteellinen. Joissakin tapauksissa juurisyyanalyysiä käsittelevät osiot olivat luonteeltaan kuvailevia, eikä niissä yksilöity havaittujen puutteiden systeemistä alkuperää. Näin ollen ei voida täysin luottaa siihen, että kaikki taustalla olevat syyt on otettu huomioon tai että ehdotetuilla korjaavilla toimenpiteillä estetään tehokkaasti ongelmien uusiutuminen. Sen vuoksi komissio katsoo, että toteutettujen korjaavien toimien kestävyyden ja tuloksellisuuden varmistaminen edellyttää CAC:n juurisyyanalyysiin käyttämän menetelmän lisätarkennuksia ja todentamista.

(41) Saatuaan CAC:ltä pyynnön tulla kuulluksi komissio ilmoitti 22 päivänä lokakuuta 2025 päivätyllä kirjeellä Armenian viranomaiselle, että Armenian tapaus otettaisiin 19 ja 20 päivänä marraskuuta 2025 pidettäväksi suunnitellun EU:n lentoturvallisuuskomitean kokouksen esityslistalle, ja tässä yhteydessä CAC voisi esittää asiansa asetuksen (EY) N:o 2111/2005 puitteissa.

(42) CAC oli EU:n lentoturvallisuuskomitean kuultavana 19 päivänä marraskuuta 2025. Kuulemisen aikana Armenian valtuuskunta esitti yleiskatsauksen vuoden 2020 jälkeen toteutetuista uudistuksista ja korosti toimia, joita Armenia on toteuttanut vahvistaakseen turvallisuusvalvontaa, mukaan lukien organisatoriset muutokset, rekrytoinnit ja uudet sisäiset menettelyt. CAC ilmoitti, että se oli käsitellyt 31 unionin arviointikäynnin aikana tehdyistä 58 havainnosta, ja katsoi, että muut esiin tuodut havainnot olivat luonteeltaan menettelyllisiä.

(43) Komissio ja EU:n lentoturvallisuuskomitea ottivat huomioon kuvatut toimet, mutta CAC:n toimittamat tiedot eivät täysin tukeneet esitettyjä päätelmiä. Lokakuun 27 päivänä 2025 toimitetuissa korjaustoimenpidesuunnitelmissa ei osoitettu, että havaittujen ongelmien juurisyyt olisi analysoitu tai korjattu riittävällä tavalla. Komissio ja EU:n lentoturvallisuuskomitea eivät myöskään voineet vahvistaa, että CAC:n mainitsemat 31 havaintoa oli käsitelty, koska niiden käsitteleminen perustui CAC:n omaan tulkintaan eikä tosiasiallisia ratkaisuja koskevaan näyttöön. Kun CAC:ltä kysyttiin asiasta istunnossa, se myönsi, että useiden havaintojen tilannetta on ehkä arvioitava uudelleen sen jälkeen, kun komissio antaa huomautuksensa korjaustoimenpidesuunnitelmista.

(44) Komissio ja EU:n lentoturvallisuuskomitea totesivat myös, että CAC väheksyi useita unionin arviointikäynnin aikana havaittuja puutteita. Tällaisia olivat esimerkiksi puutteet tarkastajien pätevyydessä ja valtuutuksissa, kuten puutteellinen koulutus ja epätarkka pätevyyskartoitus, sekä löydösten puutteellinen käsittely, johon liittyi löydösten kuittaaminen käsitellyiksi ilman korjaavia toimia tai juurisyyanalyyseja. Lisäksi heikkoudet, jotka osoittavat, että valvontatoimet eivät vielä toimi yhtenäisenä järjestelmänä, kuten epäasianmukaisten tarkistuslistojen käyttö ja tarkastamattomat rinnakkaiset valvontasuunnitelmat, esitettiin vähäisinä ongelmina. Nämä seikat osoittavat, että keskeisiä systeemisiä puutteita, erityisesti lentotoiminnan osalta, ei ole käsitelty johdonmukaisesti.

(45) CAC katsoi, että Armenian lentoliikenteen harjoittajat olisi poistettava asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A, ja ehdotti, että rajoitusten poistamiseen liittyisi määräaikainen seuranta. Komissio ja EU:n lentoturvallisuuskomitea totesivat kaiken saatavilla olevan näytön perusteella, mukaan lukien unionin paikalla tekemä arviointi, CAC:n unionin arviointikäynnin jälkeen toimittamat asiakirjat ja CAC:n kuuleminen, että korjaavat toimet ovat edelleen puutteellisia ja että vankkaa juurisyyanalyysia ei ole vielä olemassa. Vaikka edistystä on tapahtunut, CAC ei ole vielä puuttunut tosiasiallisesti kaikkiin turvallisuuspuutteisiin, jotka johtivat täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2020/736 asetettuun toimintakieltoon.

(46) 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.

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

Kirgisiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(48) Kirgisiassa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat lisättiin lokakuussa 2006 komission täytäntöönpanoasetuksella (EY) N:o 1543/2006 ([11]) komission asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.

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

(50) Osana komission jatkuvia seurantatoimia, jotka koskevat Kirgisian yleistä turvallisuustilannetta sekä SCAA:n turvallisuusvalvontakapasiteettia ja -valmiuksia, pidettiin 7 päivänä lokakuuta ja 8 päivänä lokakuuta 2025 tekninen kokous, johon osallistuivat komissio, virasto, jäsenvaltiot ja SCAA.

([11]) 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).

(51) Kokouksessa SCAA esitteli huomattavaa edistystä, joka oli saavutettu Kirgisian siviili-ilmailujärjestelmän vahvistamisessa touko-lokakuussa 2025 erityisesti lainsäädäntökehyksen, institutionaalisten valmiuksien ja valvontatoimien osalta. Komissio pani merkille, että parlamentti oli hyväksynyt Kirgisian uuden ilmailusäännöstön, joka ei ollut vielä astunut voimaan, ja että useita kansallisia ilmailusääntöjä, joilla ICAOn liitteet 1, 6, 7 ja 8 saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä, oli hyväksytty sekä sen, että parhaillaan oli käynnissä kuulemisia muista luonnoksista, joilla esimerkiksi saatetaan ICAOn liite 19 osaksi kansallista lainsäädäntöä. Lisäksi SCAA raportoi kaksinkertaistaneensa lentotoimintaan, henkilöstön lupakirjoihin ja lentokelpoisuuteen liittyvän henkilöstönsä ja perustaneensa laadun- ja turvallisuudenhallintaan erikoistuneet ryhmät. Kirgisiassa on otettu käyttöön kattava koulutusohjelma, johon sisältyy kouluttajien koulutustoimia, ja työoloja ja tietotekniikkainfrastruktuuria on parannettu huomattavasti.

(52) SCAA ilmoitti, että se oli uuden sääntelykehyksen voimaantuloa ennakoiden suorittanut uudelleensertifiointiharjoituksen useiden lentoliikenteen harjoittajien kanssa valmistellakseen niitä tuleviin uusiin sertifiointivaatimuksiin. Harjoitukseen osallistui neljä lentoliikenteen harjoittajaa, ja siinä käytettiin uusia tarkistuslistoja ja -menettelyjä. Harjoitus toimi valmistelu- ja koulutustoimena kaikille osapuolille ja sen tarkoituksena oli perehdyttää sekä lentoliikenteen harjoittajat että SCAA:n tarkastajat uusiin säännöksiin ja tunnistaa mahdolliset puutteet ennen säännösten virallista voimaantuloa.

(53) SCAA esitteli lisäksi suunnitelmansa toteuttaa riskiperusteista valvontaa, joka perustuu tietojen analysointiin ja lentoliikenteen harjoittajien suorituskykyä mittaaviin indikaattoreihin, sekä luoda selkeä täytäntöönpanokehys turvallisuusongelmien ja vaatimustenvastaisuuksien käsittelemiseksi.

(54) Kaksipäiväisessä teknisessä kokouksessa komissio tunnusti Kirgisian vuonna 2025 saavuttaman edistymisen lentoturvallisuusvalvonnan vahvistamisessa. Lainsäädäntö- ja sääntelykehystä, institutionaalisten valmiuksien kehittämistä ja johdonmukaista täytäntöönpanoa tukevien sisäisten menettelyjen käyttöönottoa oli parannettu merkittävästi. Nämä saavutukset kuvastavat SCAA:n ja sen johdon vahvaa sitoutumista turvallisuusuudistusohjelman edistämiseen ja kansallisen ilmailujärjestelmän saattamiseen kansainvälisten turvallisuusvaatimusten mukaiseksi. Komissio antoi tunnustusta SCAA:n pääjohtajan osoittamalle ennakoivalle ja rakentavalle toimintatavalle. Pääjohtajan strateginen johtajuus on keskeisellä tavalla edistänyt uudistuksia ja ylläpitänyt edistymistä vaativassa ympäristössä. Ulkoista asiantuntemusta on hyödynnetty tuloksellisesti.

(55) Komissio totesi kuitenkin, että uuden sääntelykehyksen täytäntöönpano on vasta alkuvaiheessa, sillä kokouksen aikaan primaari- ja sekundaarilainsäädäntö ei ollut vielä tullut voimaan. Näin ollen uusien sääntöjen mukaista lentoliikenteen harjoittajien uudelleensertifiointia ei voida vielä tarkastella. SCAA:lle ilmoitettiin, että unionin arviointikäyntiä Kirgisiaan voitaisiin harkita vasta sitten, kun uutta lainsäädäntöä sovelletaan kaikilta osin ja kaikkien lentoliikenteen harjoittajien uudelleensertifiointi on saatu päätökseen.

(56) SCAA toimitti 7 päivänä marraskuuta 2025 komissiolle kirjeen, jossa se antoi tilannekatsauksen 7 ja 8 päivänä lokakuuta 2025 pidetyn teknisen kokouksen jälkeen saavutetusta edistymisestä sekä asiaa tukevaa näyttöä. Toimitetuissa tiedoissa esitettiin edistymistä lainsäädännön, lentotoiminnan, lentokelpoisuuden, henkilöstön lupakirjojen ja turvallisuuden hallinnan aloilla. Monet asiakirjoista toimitettiin lopullisessa muodossaan, ja ne olivat hyväksynnän loppuvaiheissa. SCAA ilmoitti komissiolle myös, että Kirgisian tasavallan ministerikabinetti oli hyväksynyt 11 päivänä marraskuuta 2025 määräyksen nro 975-t, jolla annetaan lupa muutetun lentosäännöstön varhaiseen soveltamiseen ja annetaan SCAA:lle mahdollisuus aloittaa kansallisten lentoliikenteen harjoittajien uudelleensertifiointi 1 päivästä joulukuuta 2025.

(57) Teknisessä kokouksessa käytyjen keskustelujen ja SCAA:n 7 päivänä marraskuuta 2025 päivätyssä kirjeessä vahvistettujen sitoumusten perusteella komissio katsoo, että Kirgisiaan voitaisiin tehdä unionin arviointikäynti maaliskuussa 2026. Tällaisen käynnin järjestäminen edellyttäisi tiettyjen turvallisuusedellytysten täyttymistä. Tällaisia edellytyksiä ovat esimerkiksi se, että SCAA:lla on riittävä henkilöstö, SCAA:n valvontavalmiudet ovat oikeassa suhteessa lentoliikenteen harjoittajien määrään ja muutetun lentosäännöstön mukaiset uudet hyväksyntävaatimukset on otettu tosiasiallisesti käyttöön. Tältä osin sovittiin, että Kirgisian valmiutta isännöidä komission vierailua tarkastellaan uudelleen helmikuussa 2026.

(58) Komissio jatkaa edistymisen seuraamista tiiviisti kiinnittäen erityistä huomiota lentoliikenteen harjoittajien uudelleensertifiointiprosessiin. Vaikka SCAA:lle voidaan antaa tunnustusta sen toimista turvallisuusvalvontajärjestelmänsä vahvistamiseksi, tällä hetkellä saatavilla olevat tiedot eivät vielä muodosta riittävällä tavalla todennettua näyttöä siitä, että SCAA on tosiasiallisesti paikannut kaikki turvallisuuspuutteet, jotka johtivat asetuksella (EY) N:o 1543/2006 asetettuun toimintakieltoon.

(59) 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.

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

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

(62) 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.

(63) 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 8 päivänä joulukuuta 2025.

Komission puolesta,
puheenjohtajan nimissä
Apostolos TZITZIKOSTAS
Komission jäsen

LIITE I

"LIITE A

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

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

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

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

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

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

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	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
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
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Venäjä
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	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	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
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 AIRLINE LLC	228	CDV	Venäjä
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Venäjä
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta São Tomén ja Príncipen viranomaisilta, mukaan lukien:			**São Tomé ja Príncipe**
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé ja Príncipe
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Sierra Leonen viranomaisilta			**Sierra Leone**
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Sudanin viranomaisilta, mukaan lukien:			**Sudan**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan

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	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
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
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Surinamen viranomaisilta, mukaan lukien:			**Suriname**
BLUE WING AIRLINES N.V.	SR/BWA-02/2010	BWI	Suriname
FLY ALL WAYS N.V.	SR/FAW-06-2015	EDR	Suriname
GUM AIR N.V.	SR/GUM-03-2010	GUM	Suriname
SAMAVCO N.V. (VORTEX AIR SERVICES)	SR/VORTEX-9-2019	Tuntematon	Suriname
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	Tuntematon	Suriname
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Suriname
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	Tuntematon	Suriname
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	Tuntematon	Suriname
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Tansanian viranomaisilta, mukaan lukien:			**Tansania**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	Tuntematon	Tansania
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	Tuntematon	Tansania
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Tansania
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	Tuntematon	Tansania
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	Tuntematon	Tansania
AS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	Tuntematon	Tansania
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Tansania
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Tansania
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	Tuntematon	Tansania

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	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tansania
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Tansania
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	Tuntematon	Tansania
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	Tuntematon	Tansania
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	Tuntematon	Tansania
JAMBO AVIATION LTD.	TCAA/AOC/070	Tuntematon	Tansania
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	Tuntematon	Tansania
LEVEL UP AVIATION LTD.	TCAA/AOC/076	Tuntematon	Tansania
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	Tuntematon	Tansania
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	Tuntematon	Tansania
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	Tuntematon	Tansania
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	Tuntematon	Tansania
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	Tuntematon	Tansania
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Tansania
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	REG	Tansania
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	Tuntematon	Tansania
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	Tuntematon	Tansania
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	Tuntematon	Tansania
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	Tuntematon	Tansania
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	Tuntematon	Tansania
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	Tuntematon	Tansania
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	Tuntematon	Tansania
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	Tuntematon	Tansania
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	Tuntematon	Tansania
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	Tuntematon	Tansania”

LIITE II

”LIITE B

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

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

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