



2024/1601

31.5.2024

**KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2024/1601,**

**annettu 30 päivänä toukokuuta 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 lentomatikustajille sekä direktiivin 2004/36/EY 9 artiklan kumoamisesta 14 päivänä joulukuuta 2005 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 2111/2005 <sup>(1)</sup> ja erityisesti sen 4 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Komission asetuksessa (EY) N:o 474/2006 <sup>(2)</sup> 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 sisällytetyille lentoliikenteen harjoittajalle asetetun toimintakiellon ehtojen muuttamisesta.
- (4) Komissio on antanut asianomaisille lentoliikenteen harjoittajille tilaisuuden tutustua kaikkiin asiaankuuluviin asiakirjoihin sekä toimittaa kirjallisia huomautuksia ja esittää kantansa suullisesti komissiolle ja asetuksen (EY) N:o 2111/2005 15 artiklalla perustetulle komitealle, jäljempänä 'EU:n lentoturvallisuuskomitea'.
- (5) EU:n lentoturvallisuuskomitea on saanut komissiolta tiedot asetuksen (EY) N:o 2111/2005 ja komission delegoidun asetuksen (EU) 2023/660 <sup>(3)</sup> mukaisista kuulemisista, joita käydään parhaillaan seuraavien valtioiden toimivaltaisten viranomaisten ja lentoliikenteen harjoittajien kanssa: Egypti, Kazakstan, Kenia, Pakistan, São Tomé ja Príncipe sekä Sierra Leone. Komissio on tiedottanut EU:n lentoturvallisuuskomitealle myös Armenian, Kongon (Brazzaville), Irakin, Kirgisian, Libyan, Malin, Nepalin ja Surinamin lentoturvallisuustilanteesta.

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

<sup>(2)</sup> 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 tarkoitettua yhteisön luettelosta (EUVL L 84, 23.3.2006, s. 14, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj>).

<sup>(3)</sup> 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 tarkoitettua 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](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<sup>(4)</sup> mukaisesti myönnettyjen kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittajien hyväksyntöjen, jäljempänä 'TCO-hyväksyntä', alustavaa arviointia ja jatkuvaa seuranta 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<sup>(5)</sup> 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 kehoitettu vastaamaan tällaisiin pyyntöihin kahdenväliseltä pohjalta yhteistoinnissa 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. Eurocontrol on myös toimittanut tietoja suunnitellusta täydestä digitalisoinnista Eurocontrolin uudella iNM-alustalla ja uusien Euroopan komission lentoturvallisuusluetteloiden käyttöönotosta.

#### **Unionin lentoliikenteen harjoittajat**

- (10) Virasto on laatinut analyysin unionin lentoliikenteen harjoittajien ilma-aluksille tehtyjen asematasotarkastusten ja viraston toteuttamien standardointitarkastusten tuloksista kansallisten ilmailuviranomaisten suorittamista erityistar- kastuksista ja auditoinneista saaduilla tiedoilla täydennettynä, minkä jälkeen useat jäsenvaltiot ja virasto, kun ne toimivat toimivaltaisina viranomaisina, ovat toteuttaneet korjaavia toimenpiteitä ja täytäntöönpanon varmistamis- toimenpiteitä 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.

#### **Egyptistä tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (12) Egyptissä lentotoimintaluvan saaneita lentoliikenteen harjoittajia ei ole koskaan lisätty asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A tai B.
- (13) Osana jatkuvia seurantatoimiaan komissio, virasto, jäsenvaltiot ja Egyptin siviili-ilmailuviranomaisen, jäljempänä 'ECAA', edustajat pitivät teknisen kokouksen 17 päivänä huhtikuuta 2024.

<sup>(4)</sup> 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>).

<sup>(5)</sup> 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>).

- (14) Kokouksessa ECAA:n edustajille tiedotettiin komission pyynnöstä aiemmin toimitettujen asiakirjojen arvioinnin tuloksista. Toimitettujen tietojen tarkastelussa esiin tuoduista huolenaiheista esitettiin yksityiskohtaiset tiedot, jotka koskivat erityisesti valtion turvallisuusohjelman / kansallisen lentoturvallisuussuunnitelman puutteellista täytäntöönpanoa, 16:ta egyptiläistä lentotoimintaluvan haltijaa valvovien aktiivisten lentotoiminnan tarkastajien todennettavissa olevan määrän puutetta sekä ongelmia, joita ECAA:lla on edessään vankan turvallisuuskulttuurin edistämiseksi sen turvallisuusvalvonnassa olevien lentoliikenteen harjoittajien keskuudessa. Tässä yhteydessä todettiin myös, että tarkastajien koulutuksen lähiaikaisuutta ei voitu tarkistaa koulutusasiakirjoista.
- (15) Tarkastelussa havaitut lisäpuutteet liittyvät lentotietojen analysointiohjelman perustamista koskevan ohjeistuksen puutteeseen niin lentoliikenteen harjoittajien kuin ECAA:n tasolla.
- (16) ECAA antoi kokoukselle tietoja Egyptin ilmailualan tämänhetkisestä tilanteesta sekä turvallisuuden parantamiseen tähtäävistä toimenpiteistä, joita on toteutettu ja suunniteltu havaittujen turvallisuusvalvonta- ja organisatoristen puutteiden korjaamiseksi. ECAA:lla todettiin olevan Egyptin hallituksen täysi tuki näiden turvallisuuden parantamistoimenpiteiden jatkamiselle.
- (17) Mitä tulee erityisesti ECAA:n henkilöstökapasiteettiin ja valmiuksiin varmistaa Egyptin ilmailualan tehokas turvallisuusvalvonta, ECAA korosti toimia pätevien asiantuntijoiden ja henkilöstön palkkaamiseksi ja pitämiseksi palveluksessa uuden taloudellisen palkitsemisjärjestelmän avulla.
- (18) Organisaation ja sääntelyn näkökulmasta ECAA totesi, että sen lainsäädäntö- ja sääntelykehystä ollaan tarkistamassa kattavasti, ja samalla on perustettu uudet turvallisuudesta, vaatimustenmukaisuudesta, riskinarvioinnista, muutosten hallinnasta sekä turvallisuustietojen keräämisestä ja käsittelystä vastaavat osastot. Lisäksi ECAA toi esiin aloitteensa, jolla otetaan käyttöön riskiperusteinen valvonta.
- (19) Vaikka ECAA on parhaillaan kattavassa rakenneuudistusprosessissa, vaikuttaa kuitenkin siltä, että se keskittyy tällä hetkellä pääasiassa näkyviin ja ilmeisiin puutteisiin ilman riittävän perusteellista perussyanalyysiä. Egyptin lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvontaa ja turvallisuuskulttuurin parantamista sekä korjaavien ja ennalta ehkäisevien toimenpiteiden asianmukaista täytäntöönpanoa on lisättävä.
- (20) Komissio antaa tunnustusta ECAA:n pyrkimyksille parantaa turvallisuusvalvonnan tasoa Egyptissä. Komissio ilmoitti kuitenkin aikovansa pitää kuulemismenettelyn avoimena. Säännölliset yhteydet ja edistymiskertomukset ovat osa tätä jatkuvaa seuranta- ja ohjainta samoin kuin tulevien teknisten kokousten järjestäminen. Komissio koordinoi toimintansa tiiviisti viraston kanssa ottaen huomioon, että huomattavalla määrällä egyptiläisiä lentoliikenteen harjoittajia on TCO-hyväksyntä.
- (21) Komissio korosti myös, että hallituksen on annettava jatkuvaa tukea ja että on tärkeää varmistaa johdon vakaus tässä viranomaisessa, sillä se on toimivan siviili-ilmailuviranomaisen kulmakivi.
- (22) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo, ettei Egyptissä lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien osalta ole tällä hetkellä perusteita muuttaa luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa.
- (23) Jäsenvaltioiden olisi jatkossakin tarkastettava, että Egyptissä lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat noudattavat asianmukaisia kansainvälisiä turvallisuusstandardeja, ja siksi näihin lentoliikenteen harjoittajiin olisi asetuksen (EU) N:o 965/2012 nojalla kohdennettava ensisijaisia asematasotarkastuksia.
- (24) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka johtuvat asianmukaisten kansainvälisten turvallisuusstandardien noudattamatta jättämisestä, komission voi olla tarpeen toteuttaa lisätoimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

**Kazakstanista tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (25) Kazakstanissa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat poistettiin joulukuussa 2016 komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2016/2214<sup>(6)</sup> asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A. Tämä ei kuitenkaan koskenut *Air Astanaa*, joka oli poistettu asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä B jo vuonna 2015 komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2015/2322<sup>(7)</sup>.
- (26) EU:n lentoturvallisuuskomitean marraskuussa 2023 käymien keskustelujen jatkotoimenä komission, viraston ja jäsenvaltioiden asiantuntijat tekivät unionin arviointikäynnin Kazakstaniin 5 päivän ja 9 päivän helmikuuta 2024 välisenä aikana Kazakstanin siviili-ilmailukomitean, jäljempänä 'CAC KZ', ja Kazakstanin ilmailuhallinnon, jäljempänä 'AAK', sekä kolmen Kazakstanissa lentotoimintaluvan saaneen lentoliikenteen harjoittajan (*Berkut*, *Fly Jet.KZ* ja *Prime Aviation*) toimitiloissa.
- (27) Arviointikäynnillä keskityttiin AAK:hon ottaen huomioon sen asema ja vastuu Kazakstanissa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvonnassa. Arviointikäynnin perusteella on selvää, että AAK on tehnyt merkittäviä parannuksia ilmailulainsäädäntönsä päivittämisessä, mukaan lukien ilmailualan primäärilainsäädäntö ja sen myöhemmät muutokset, ja varmistanut sen tehokkaan täytäntöönpanon. Lainsäädäntömuutoksissa on keskitytty ilmatilan käytön tehostamiseen, miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien sertifiointiin, jäänpoisto- ja -torjuntamenettelyjen parantamiseen sekä pakollisten ja vapaaehtoisten poikkeamien ilmoittamista koskevien velvoitteiden käyttöönottoon. Keskeisiä näiden teknisten tekijöiden taustalla olevia kehityssuuntauksia olivat lisävaltuuksien myöntäminen AAK:n pääjohtajalle ja tarkastajille sekä AAK:n rahoitusrakenteen nykyaikaistaminen.
- (28) AAK:n toimet, joilla vastataan lokakuussa 2021 tehtyyn unionin arviointikäyntiin perustuviin henkilöstön lupakirjoja koskeviin havaintoihin ja suosituksiin, ovat johtaneet tehokkaiden korjaavien toimenpiteiden täytäntöönpanoon. Lisäparannuksia vaativia alueita on kuitenkin löydetty erityisesti lentäjien teoriakoejärjestelmän ja tarkastuslentäjien valvonnan suhteen.
- (29) AAK on lentotoiminnan (OPS) osalta toimittanut todennettavissa olevaa näyttöä toimista, jotka on toteutettu havaittujen puutteiden korjaamiseksi. Lisähuomiota edellyttäviä aloja ovat kuitenkin vaatimustenmukaisuuden seuranta sertifiointiprosesseissa ja erityishyväksyntöjen myöntäminen. Tästä syystä AAK:n olisi tehostettava toimiaan ja nopeutettava tarkastajiensa valmiuksien parantamista. Lisäksi on olennaisen tärkeää asettaa etusijalle sisäisten laatu- ja vaatimustenmukaisuusjärjestelmien parantaminen, jotta lentotoimintaosaston toiminta olisi kansainvälisten turvallisuusstandardien mukaista.
- (30) Lentokelpoisuuden alalla on saatu aikaan huomattavaa edistystä, ja voidaan todeta, että tehokas turvallisuusvalvonta on tällä hetkellä varmistettu. Valvontarekistereihin tehtävät lisäparannukset edistävät suoritettujen tarkastusten yksityiskohtaisempaa ja läpinäkyvämpää kirjaamista.
- (31) *Fly Jet.kz*:ssä tehdyssä arvioinnissa todettiin, että lentoliikenteen harjoittaja ylläpitää operatiivista turvallisuudenhallintajärjestelmää (SMS) ja laadunhallintajärjestelmää (QMS), joiden tueksi on laadittu perusteellinen dokumentaatio, mikä ilmentää selkeää sitoutumista kansainvälisiin turvallisuusstandardeihin. On kuitenkin pyrittävä ratkaisemaan ongelmat, jotka liittyvät ratkaisemattomiin tarkastushavaintoihin QMS:ssä ja selkeiden ratkaisumääräaikaisten puuttumiseen. On tärkeää, että näihin kysymyksiin puututaan nopeasti, jotta voidaan edelleen vahvistaa kyseessä olevan lentoyhtiön turvallisuuskäytäntöjä ja yleistä tehokkuutta.
- (32) *Fly Jet.kz*:n huolto- ja lentokelpoisuusosaston riittävä henkilöstömäärä ja resurssit mahdollistavat ilma-alusten lentokelpoisuuden johdonmukaisen ylläpidon. Käytössä olevan dokumentaation, mukaan lukien henkilöstötiedot, kattava varaosaluettelo ja tarkat huoltokirjat, havaittiin olevan helposti saatavilla ja sitä hallinnoidaan asianmukaisesti.

<sup>(6)</sup> Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/2214, annettu 8 päivänä joulukuuta 2016, asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta unionissa toimintakieltoon asetettujen lentoliikenteen harjoittajien luettelon osalta (EUVL L 334, 9.12.2016, s. 6, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2016/2214/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/2214/oj)).

<sup>(7)</sup> 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](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj)).

- (33) Edellä mainituista seikoista huolimatta *Fly Jet.kz*:n lentotoimintaosastossa havaittiin tiettyjä epä johdonmukaisuuksia, jotka edellyttävät miehistön kokoonpanon ja työajan hallintakäytäntöjen sekä miehistön kelpoisuuksien ja ilma-alusten kuormalaskelmien eroavaisuuksien perusteellisempaa tarkastelua.
- (34) *Prime Aviation* on toteuttanut turvallisuudenhallintajärjestelmän tehokkaasti erityisesti yksityiskohtaisen ja hyvin hallinnoidun dokumentaation sekä sellaisen yrityksen toimintapolitiikan avulla, jolla kannustetaan henkilöstöä osallistumaan poikkeamien ilmoittamiseen. Riskinhallintatoimenpiteiden johdonmukainen soveltaminen on jo käynnissä, mutta parantamisen varaa on. Vaikka vaatimustenmukaisuuden hallintajärjestelmä on tehokas, sen vaikutusta voidaan edelleen tehostaa yhdenmukaistamalla täytäntöönpanon aikataulut sääntelystandardien kanssa.
- (35) *Prime Aviation*in sitoutuminen laatuun näkyy sen jäsennellyssä henkilöstön koulutuskehityksessä ja runsaslukuisessa lentokelpoisuusosastossa, joka varmistaa ilma-alusten jatkuvan lentokelpoisuuden. Tehokkaiden ohjelmistotyökalujen hyödyntämisestä huolimatta lentäjien kelpuutusprotokolliin ja Pohjois-Atlantin korkean tason ilmatilan hyväksyntämenettelyihin olisi tehtävä joitakin parannuksia.
- (36) *Berkutin* turvallisuuden- ja laadunhallintajärjestelmät täyttävät tehokkaasti kansainväliset turvallisuusstandardit. Molempiin järjestelmiin on kuitenkin mahdollista tehdä pieniä parannuksia. Lisäksi lentoliikenteen harjoittajan operatiivisessa toiminnassa havaittiin hyvää organisointia ja ammattimaisuutta, mutta myös mahdollisuuksia lisäparannuksiin, erityisesti lennonselvitykseen liittyvän valvonnan, koulutusohjelmien määrityksen ja erityishyväksyntöjen voimassaolon parantamisen osalta.
- (37) *Berkutin* huolto- ja lentokelpoisuusosastolla on asianmukainen henkilöstö, joka varmistaa ilma-alusten jatkuvan lentokelpoisuuden ja kattavan dokumentaation. Huoltotilat tarjoavat optimaalisen ympäristön huoltotoiminnalle.
- (38) Unionin arviointikäynnin tulosten perusteella komissio pyysi CAC KZ:aa ja AAK:ta tulemaan EU:n lentoturvallisuuskomitean kuultavaksi 15 päivänä toukokuuta 2024.
- (39) Kuulemisen aikana AAK toimitti komissiolle ja EU:n lentoturvallisuuskomitealle päivitykset siviili-ilmailualan uudistuksista ja edistymisestä vuodesta 2021 lähtien ja osoitti olevansa sitoutunut parantamaan turvallisuutta, operatiivista tehokkuutta ja kansainvälistä yhteistyötä. Lisäksi AAK kuvasi edistymistä organisaatorakenteensa ja rahoitusmekanismiensa vahvistamisessa, mukaan lukien siirtyminen omarahoitusmalliin, joka tuli voimaan heinäkuussa 2023. AAK on myös lisännyt työvoimaansa erityisesti operatiivisissa osastoissa ja kehittänyt sisäisiä prosesseja parantaakseen palvelujensa laatua ja tehokkuutta.
- (40) AAK on toteuttanut selkeitä toimia useimpien unionin helmikuussa 2024 tekemän arviointikäynnin aikana esitettyjen havaintojen ja suositusten käsittelemiseksi ja ratkaisemiseksi. Se on onnistuneesti käsitellyt kolme havaintoa ja kuusi suositusta, mikä osoittaa, että säännösten noudattamista ja operatiivisia standardeja on parannettu. Tarkastajien hyväksyntämenettelyjä, elektronisten lentolaukkujen (EFB) hyväksyntää ja pidennetyn varalentopaikalle lentoajan lentotoimintaa (EDTO) on parannettu. Käynnissä olevat toimet jäljellä olevien havaintojen käsittelemiseksi on jäsenneilty selkein määräajoin niin, että ne on määrä saattaa päätökseen vuoden 2024 loppuun ja vuoden 2025 ensimmäiseen neljännekseen mennessä. Nämä toimet ovat osa laajempaa strategista aloitetta, jolla lujitetaan lentoturvallisuutta ja varmistetaan yhdenmukaisuus kansainvälisten turvallisuusstandardien kanssa.
- (41) Kuulemisessa AAK esitteli myös lentoliikenteen harjoittajia *Berkut*, *Prime Aviation* ja *Fly Jet.kz* koskevat korjaavat toimenpiteet.
- (42) Lisäksi AAK hahmotteli tulevia kehityssuunnitelmia vuosiksi 2024–2025 keskittyen kansainvälisen yhteistyön lisäämiseen. Näihin suunnitelmiin sisältyy Yhdysvaltoihin suuntautuvien suorien lentojen valmistelu, digitaalisen infrastruktuurin parantaminen ja jatkuvat investoinnit henkilöresursseihin.
- (43) Vaikka EU:n lentoturvallisuuskomitea pani merkille edistymisen sen jälkeen, kun viralliset kuulemiset käynnistettiin vuonna 2020, mikä käy ilmi unionin vuoden 2024 arviointikäynnin aikana kerätystä näytöstä ja kuulemisessa esitettyistä yksityiskohdista, EU:n lentoturvallisuuskomitean keskusteluissa todettiin, että viralliset kuulemiset olisi lopetettava ja samalla kannustettava AAK:ta keskustelemaan säännöllisesti tulevasta kehityksestä komission kanssa ja kehittämään tapoja varmistaa AAK:n johdon jatkuvuus.

- (44) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo, ettei Kazakstanista tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta ole tällä hetkellä perusteita muuttaa luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa.
- (45) Jäsenvaltioiden olisi jatkossakin tarkastettava, että Kazakstanissa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat noudattavat asianmukaisia kansainvälisiä turvallisuusstandardeja, ja kohdennettava siksi asematasotarkastuksia ensisijaisesti näihin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EU) N:o 965/2012 nojalla.
- (46) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka johtuvat asianmukaisten kansainvälisten turvallisuusstandardien noudattamatta jättämisestä, komissio joutuu mahdollisesti toteuttamaan lisätoimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

#### **Keniasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (47) Keniassa lentotoimintaluvan saaneita lentoliikenteen harjoittajia ei ole koskaan lisätty asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A tai B.
- (48) Osana jatkuvia seurantatoimiaan komissio, virasto, jäsenvaltiot ja Kenian siviili-ilmailuviranomaisen, jäljempänä 'KCAA', edustajat pitivät teknisen kokouksen 10 päivänä huhtikuuta 2024.
- (49) Kokouksessa KCAA:n edustajille tiedotettiin komission pyynnöstä vuonna 2023 toimitettujen asiakirjojen arvioinnin tuloksista. Toimitettujen tietojen tarkastelussa esiin tuoduista huolenaiheista esitettiin yksityiskohtaisia tietoja, erityisesti tarkastushenkilöstön riittämättömästä määrästä verrattuna valvottavan toimialan laajuuteen ja monimuotoisuuteen. Lisäksi havaittiin haasteita turvallisuusvalvonnan suunnittelun ja toteuttamisen tehokkuudessa, erityisesti päätoimipaikan ulkopuolisten operaatioiden ja niiden auditoinnin osalta.
- (50) Havaitut puutteet liittyvät täysin dokumentoidun ja toteutetun sisäisen laatuprosessin puutteeseen, lentotoiminnan alalla tehtyjen tarkastusten vähäiseen määrään ja vain harvoihin tapauskohtaisiin auditointeihin.
- (51) Kokouksessa KCAA antoi yleistietoja Kenian ilmailualasta, turvallisuusvalvontaa varten käytettävissä olevasta henkilöstöstä ja tavasta, jolla tätä toimintaa harjoitetaan. Lisäksi keskusteltiin tiettyjen maan ulkopuolella toimivien lentoliikenteen harjoittajien kohtaamista vaikeuksista ja niihin liittyvistä turvallisuuspuutteista. KCAA ilmoitti komissiolle välittömästi suunnitelmastaan tarkistaa perusteellisesti Kenian siviili-ilmailulakia, jotta viranomaisen turvallisuusvalvontavalmiuksia voidaan parantaa ja säännökset mukauttaa esiin nouseviin oikeudellisiin tarpeisiin. KCAA antoi tietoja erityisesti käynnissä olevista toimista, jotka liittyvät turvallisuusmääräysten muutoksiin, mukaan lukien kansallisen turvallisuusohjelman täytäntöönpanon taso.
- (52) Henkilöstön osalta KCAA totesi, että asianmukaisesti kelpuutetun ja pätevän henkilöstön houkuttelevuus ja pitäminen palveluksessa on ollut haastavaa. Todettiin, että työehtoja pyritään parantamaan tällaisen henkilöstön ja erityisesti pätevien turvallisuusvalvontatarkastajien palkkaamiseksi ja pitämiseksi palveluksessa.
- (53) KCAA ilmoitti Kenian ulkopuolella toimiviin, Keniassa lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin vuodesta 2022 lähtien liittyneistä vaaratilanteista/onnettomuuksista, että turvallisuusvalvonta- ja täytäntöönpanotoimet on käynnistetty tällaisten tapahtumien toistumisen estämiseksi.
- (54) Komissio ilmoitti EU:n lentoturvallisuuskomitealle, että se aikoo KCAA:n suostumuksella pitää kuulemismenettelyn avoimena. Säännölliset yhteydet ja edistymiskertomukset ovat osa tätä jatkuvaa seurantaa samoin kuin tulevien teknisten kokousten järjestäminen.
- (55) Komissio korosti myös, että hallituksen on jatkettava tuen antamista ja että on tärkeää varmistaa johdon vakaus tässä viranomaisessa, sillä se on toimivan siviili-ilmailuviranomaisen kulmakivi.
- (56) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo, ettei Keniassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien osalta ole tällä hetkellä perusteita muuttaa luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa.

- (57) Jäsenvaltioiden olisi jatkossakin tarkastettava, että Keniassa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat noudattavat asianmukaisia kansainvälisiä turvallisuusstandardeja, ja siksi näihin lentoliikenteen harjoittajiin olisi asetuksen (EU) N:o 965/2012 nojalla kohdennettava ensisijaisia asematasotarkastuksia.
- (58) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka johtuvat asianmukaisten kansainvälisten turvallisuusstandardien noudattamatta jättämisestä, komission voi olla tarpeen toteuttaa lisätoimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

### **Pakistanista tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (59) *Pakistan International Airlines* sisällytettiin asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen B komission asetuksella (EY) N:o 235/2007<sup>(8)</sup> maaliskuussa 2007 ja poistettiin siitä marraskuussa 2007 komission asetuksella (EY) N:o 1400/2007<sup>(9)</sup>.
- (60) EU:n lentoturvallisuuskomitean marraskuussa 2023 käymien keskustelujen jatkotoimena komission, viraston ja jäsenvaltioiden asiantuntijat tekivät unionin arviointikäynnin Pakistaniin 27 päivän ja 30 päivän marraskuuta 2023 välisenä aikana Pakistanin siviili-ilmailuviranomaisen, jäljempänä 'PCAA', toimitiloissa. Arviointikäyntiin sisältyi kahta Pakistanissa lentotoimintaluvan saanutta lentoliikenteen harjoittajaa (*Fly Jinnah* ja *Airblue Ltd.*) koskeva otantaselvitys.
- (61) Arviointikäynnillä keskityttiin PCAA:han ottaen huomioon sen asema ja vastuu Pakistanissa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien valvonnassa.
- (62) Todettiin, että PCAA:lla on vakiintuneet toimintaperiaatteet kansainvälisten turvallisuusstandardien noudattamiseksi ja että sen henkilöstössä on teknisesti ja ammatillisesti päteviä henkilöitä. Koko organisaatiossa havaittiin kuitenkin yhteisiä puutteita, kuten vaatimustenvastaisuuksien aliarvostusta ja sisäisten tarkistusten puutetta. PCAA:n turvallisuusvalvontatoimintojen osalta havaittiin, että valvonta oli huomattavan puutteellista erityisesti siltä osin kuin on kyse havaintojen päättämisestä ehdotettujen korjaavien toimintasuunnitelmien perusteella tosiasiallisen näytön sijasta tai ehdotettujen korjaavien toimenpiteiden asianmukaisen arvioinnin puuttumisesta.
- (63) PCAA:n menettelyistä paljastui tarkastuskäynnillä poikkeamia, mistä on osoituksena se, että joitakin lentotoimintalupia myönnettiin, vaikka havaintoja oli avoinna tai luokiteltu virheellisesti taikka turvallisuusvalvontasuunnitelmia ei ollut toteutettu suunnitelmien mukaisesti.
- (64) Kävi myös ilmi, että lentostandardiosastolla oli vierailun aikaan erittäin vähän riittävästi kelpuutettua henkilöstöä kaikkien sertifiointi- ja turvallisuusvalvontatehtävien hoitamiseen. Tilannetta pahentaa se, että osastolle osoitetaan sellaisia tehtäviä, jotka eivät välttämättä kuulu lentostandardien piiriin.
- (65) Turvallisuudenhallintajärjestelmän täytäntöönpano on alkuvaiheessa, ja sitä on parannettava. On selvää, että perimmäisten syiden tunnistaminen ja niiden analysointi on toteutettava asianmukaisesti.
- (66) Lentokelpoisuutta sekä henkilöstölupia ja koulutusorganisaatioita koskevissa osastoissa ei havaittu erityistä huolta, ja molemmista todettiin, että niillä oli asianmukainen henkilöstö.
- (67) Tarkastuskäynnin kohteena olleilla lentoliikenteen harjoittajilla ei havaittu merkittäviä ongelmia, vaikkakin *Fly Jinnah*in osalta todettiin, että lentoliikenteen harjoittajan kirjanpitoon ja havaintojen hallinnointiin olisi kohdennettava erityisiä parannustoimenpiteitä.
- (68) Unionin arviointikäynnin tulosten perusteella komissio pyysi PCAA:ta ja *Fly Jinnahia* tulemaan EU:n lentoturvallisuuskomitean kuultavaksi 14 päivänä toukokuuta 2024.

<sup>(8)</sup> 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>).

<sup>(9)</sup> 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>).

- (69) Istunnossa PCAA käsitteli 6 päivänä toukokuuta 2024 toimitetun korjaustoimenpidesuunnitelman perusteella jokaista EU:n tarkastuskäyntiraportissa kuvattua havaintoa ja toi esiin kaikkien lyhyellä, keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä toteutettujen tai suunniteltujen korjaavien toimenpiteiden taustalla olevan perimmäisen syy-analyysin. Erityistä huomiota kiinnitettiin PCAA:n pyrkimyksiin puuttua sen turvallisuusvalvontakapasiteetissa ja -valmiuksissa havaittuihin puutteisiin, jotka liittyvät erityisesti asianmukaisen organisaatorakenteen varmistamiseen, tehtävien jakamiseen, pätevän henkilöstön palkkaamiseen ja säilyttämiseen, pätevien tarkastajien määrän oikeasuhteelliseen määrään ja asianmukaiseen koulutusohjelmaan. Erityisesti lentostandardeista vastaavan osaston osalta PCAA ilmoitti kasvattaneensa pätevien tarkastajien määrän yhdestä 19:ään, mikä vastaa tarkistetun tehtävänjaon ja siihen liittyvien turvallisuusvalvontatoimien edellyttämää määrää.
- (70) Lisäksi PCAA ilmoitti toimista, joita on toteutettu laadunhallinnassa tarkastuskäynnin aikana havaittujen puutteiden korjaamiseksi. Korjaavissa toimenpiteissä kuhunkin osastoon perustettiin laadunvalvontaosasto sekä keskitetty ja riippumaton laadunvarmistusosasto koko PCAA:ta varten. Lisäksi PCAA selitti, että se on pyrkinyt parantamaan sääntely- ja menettelykehystään erityisesti niiden toimien osalta, joilla pyritään mukauttamaan kansallinen ilmailulainsäädäntö EU:n lainsäädäntöön lentostandardien ja henkilöstön lupakirjojen osalta, kuten on jo tehty lentokelpoisuuden osalta.
- (71) Erityisesti organisaation turvallisuudenhallintajärjestelmän osalta PCAA totesi, että toimet ja jatkuva kehitys etenevät, vaikkakin hitaasti, sillä sekä sääntelyviranomaisen että säännellyt yhteisöt ymmärtävät, että on tärkeää siirtyä vaiheittain vaatimustenmukaisuuteen perustuvasta turvallisuusvalvonnasta riskiperusteiseen lähestymistapaan.
- (72) Kuulemisen aikana lentoliikenteen harjoittaja *Fly Jinnah* esitti selvityksen nykyisestä kalustostaan sekä käytettävissään olevista resursseista ja tiloista. Siinä kuvailtiin ohjelmistotyökaluja, joilla hallitaan useimpia päätoimintoja, kuten lennonsuunnittelua ja briefing-palvelua, lentotietojen seurantaa (FDM), miehistövuoroluetteloa, QMS-auditointisuunnittelua ja jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaa. Lentoliikenteen harjoittaja esitteli ulkoistetut toiminnot, kuten miehistön koulutuksen, FDM-analyysin, miehistön suunnittelun ja huoltotoiminnan, joista useimmat on ulkoistettu yritykselle *Air-Arabia*. Erityishuomautuksia olivat ehdotukset, joilla puututtiin sen laadunhallintajärjestelmässä havaittuihin puutteisiin liittyviin havaintoihin.
- (73) EU:n lentoturvallisuuskomitea totesi keskustelujen perusteella, että erityistä huomiota olisi kiinnitettävä Pakistanin turvallisuustilanteen ja -kehityksen jatkuvaan seurantaan järjestämällä säännöllisesti teknisiä kokouksia Brysselissä ennen kutakin EU:n lentoturvallisuuskomiteaa sekä PCAA:n säännöllisellä raportoinnilla. Se säilytti myös mahdollisuuden kutsua PCAA osallistumaan lisäkuulemisiin tulevissa EU:n lentoturvallisuuskomitean kokouksissa.
- (74) Komissio korosti myös, että hallituksen on annettava jatkuvaa tukea ja että on tärkeää varmistaa hyvin toimivan PCAA:n johdon vakaus siviili-ilmailuviranomaisen kulmakivenä.
- (75) 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.
- (76) 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.
- (77) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka johtuvat asianmukaisten kansainvälisten turvallisuusstandardien noudattamatta jättämisestä, komissio joutuu mahdollisesti toteuttamaan lisätoimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.



**São Tomésta ja Príncipestä tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (78) São Toméssa ja Príncipessä lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat lisättiin marraskuussa 2009 komission täytäntöönpanoasetuksella (EY) N:o 1144/2009<sup>(10)</sup> asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.
- (79) *Instituto Nacional de Aviação Civil de São Tomé e Príncipe* ilmoitti komissiolle 19 päivänä joulukuuta 2023 päivätyllä kirjeellä osana jatkuvia seurantatoimia, että lentoliikenteen harjoittajalla *Africa's Connection* ei ole enää lentotoimintalupaa São Toméssa ja Príncipessä.
- (80) Sen vuoksi komissio katsoo asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti, että luetteloa lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu unionissa toimintakieltoon, olisi muutettava São Tomésta ja Príncipestä tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta poistamalla *Africa's Connection* asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A.
- (81) Jäsenvaltioiden olisi jatkossakin tarkastettava, että São Toméssa ja Príncipessä lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat noudattavat asianmukaisia kansainvälisiä turvallisuusstandardeja, ja siksi näihin lentoliikenteen harjoittajiin olisi asetuksen (EU) N:o 965/2012 nojalla kohdennettava ensisijaisia asematasotarkastuksia.

**Sierra Leonesta tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (82) Sierra Leonesta tulevat lentoliikenteen harjoittajat on lisätty asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.
- (83) Sierra Leonen siviili-ilmailuviranomainen, jäljempänä 'SLCAA', käynnisti ICAOn vuoden 2006 yleisen turvallisuusvalvonnan auditointiohjelman, jäljempänä 'USOAP', tulosten ja ICAOn suositusten perusteella prosessin ilma-alusten rekisteristä poistamiseksi ja Sierra Leonen lentoliikenteen harjoittajille myönnettyjen lentotoimintalupien peruuttamiseksi. SLCAA ilmoitti komissiolle prosessin loppuunsaattamisesta toukokuussa 2020.
- (84) SLCAA toimitti 31 päivänä tammikuuta 2024 komission pyynnöstä päivityksen Sierra Leonen siviili-ilmailun tilanteesta, mukaan lukien yksityiskohtaiset tiedot SLCAA:n tekemistä parannuksista kansainvälisten turvallisuusstandardien noudattamiseksi sekä tavoitteista aloittaa uudelleen toimet lentoliikenteen harjoittajien ja ilma-alusten sertifiointiin ja turvallisuusvalvonnan osalta.
- (85) Koska Sierra Leonen kansallisessa rekisterissä ei ole ilma-aluksia eikä SLCAA:lta lentotoimintaluvan saaneita lentoliikenteen harjoittajia ole, 25 päivänä huhtikuuta 2024 kutsuttiin koolle kokous, jossa keskusteltiin SLCAA:n suunnitelmista ja siitä, miten Sierra Leonen siviili-ilmailun tulevaa kehitystä voitaisiin tukea. Kokoukseen osallistui edustajia komissiosta, virastosta, jäsenvaltioista, SLCAA:sta ja Sierra Leonen parlamentista.
- (86) Kokouksessa SLCAA jakoi ICAOn vuoden 2023 USOAP-käynnin tulokset, hahmotteli suunnitelmia sertifiointi- ja turvallisuusvalvontavalmiuksiensa parantamiseksi entisestään ja antoi tietoja Italian kanssa maaliskuussa 2024 allekirjoitetusta yhteisymmärryspöytäkirjasta, jonka tarkoituksena on teknisen yhteistyön aloittaminen Sierra Leonen ja Italian välillä. SLCAA vahvisti myös, että sille oli annettu virallinen valtuutus jatkaa uusien lentoliikenteen harjoittajien sertifiointia sekä ilma-alusten rekisteröintiä.
- (87) Komissio antaa tunnustusta SLCAA:n pyrkimyksille noudattaa kansainvälisiä turvallisuusstandardeja ja panee merkille Sierra Leonen hallituksen jatkuvan tuen. Komissio tunnustaa myös SLCAA:n sitoumuksen kehittää edelleen Italian tuella valmiuksia, joita tarvitaan ilma-alusten rekisteröimiseksi, lentoliikenteen harjoittajien sertifiointiksi ja sertifiointien lentoliikenteen harjoittajien toiminnan valvomiseksi kansainvälisten turvallisuusstandardien mukaisesti.
- (88) Viimeisimmät tiedot osoittavat, ettei SLCAA tällä hetkellä pystynyt osoittamaan tarvittavia valmiuksia rekisteröidä ilma-aluksia, sertifioida lentoliikenteen harjoittajia eikä valvoa lentoliikenteen harjoittajien lentokelpoisuutta ja toimintaa kansainvälisten turvallisuusstandardien mukaisesti. Tästä syystä komissio jatkaa neuvotteluja SLCAA:n kanssa ja seuraa SLCAA:n toteuttamia lisätoimia näiden kysymysten ratkaisemiseksi. Tarvittaessa harkitaan edelleen unionin arviointikäynnin suorittamista, kun edellytykset siihen täyttyvät.

<sup>(10)</sup> Komission asetus (EY) N:o 1144/2009, annettu 26 päivänä marraskuuta 2009, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta yhteisön luettelosta annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta (EUVL L 312, 27.11.2009, s. 16, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1144/oj>).

- (89) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo, ettei Sierra Leonessa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien osalta ole tällä hetkellä perusteita muuttaa luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa.
- (90) Jäsenvaltioiden olisi jatkossakin tarkastettava, että Sierra Leonessa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat noudattavat asianmukaisia kansainvälisiä turvallisuusstandardeja, ja siksi näihin lentoliikenteen harjoittajiin olisi asetuksen (EU) N:o 965/2012 nojalla kohdennettava ensisijaisia asematasotarkastuksia.
- (91) Sen vuoksi asetusta (EY) N:o 474/2006 olisi muutettava.
- (92) 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.
- (93) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat asetuksen (EY) N:o 2111/2005 15 artiklalla perustetun EU:n lentoturvallisuuskomitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

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

- 1) Korvataan liite A tämän asetuksen liitteessä I olevalla tekstillä.
- 2) Korvataan liite B tämän asetuksen liitteessä II olevalla tekstillä.

*2 artikla*

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

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

Tehty Brysselissä 30 päivänä toukokuuta 2024.

*Komission puolesta,  
puheenjohtajan nimissä  
Adina VĂLEAN  
Komission jäsen*

## LIITE I

## ”LIITE A

**LUETTELO UNIONISSA TOIMINTAKIELLOSSA OLEVISTA LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJISTA, TIETYIN POIKKEUKSIN <sup>(1)</sup>**

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluovassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluovan (AOC) tai liikenneluovan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
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
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluovan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Afganistanin viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Afganistan</b>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistan
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluovan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Angolan viranomaisilta, lukuun ottamatta lentoliikenteen harjoittajia TAAG Angola Airlines ja Heli Malongo, mukaan lukien:</b>			<b>Angola</b>
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
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluovan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Armenian viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Armenia</b>
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Armenia
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenia

<sup>(1)</sup> 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 lentotoimintaluussa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
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
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kongon tasavallan viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Kongo (Brazzaville)</b>
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)
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintalu- pansa niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kongon demokraattisen tasavallan viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Kongon demokraattinen tasavalta</b>
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 lentotoimintaluossa (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
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Djiboutin viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Djibouti</b>
DAALLO AIRLINES	Tuntematon	DAO	Djibouti
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Päiväntasaajan Guinean viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Päiväntasaajan Guinea</b>
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Päiväntasaajan Guinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Tuntematon	Päiväntasaajan Guinea
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Eritrean viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Eritrea</b>
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kirgisian viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Kirgisia</b>
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirgisia
AEROSTAN	08	BSC	Kirgisia

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluussa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluun (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kirgisia
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kirgisia
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisia
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kirgisia
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgisia
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Tuntematon	Kirgisia
HELI SKY	47	HAC	Kirgisia
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgisia
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kirgisia
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kirgisia
SKY JET	60	SJL	Kirgisia
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisia
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kirgisia
TEZ JET	46	TEZ	Kirgisia
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluun niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Liberian viranomaisilta</b>			<b>Liberia</b>
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluun niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Libyan viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Libya</b>
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
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluun niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Nepal viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Nepal</b>
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Tuntematon	Nepal

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluussa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
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
<b>Seuraavat lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Venäjän viranomaisilta</b>			<b>Venäjä</b>
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 lentotoimintaluussa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän 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 AIRLINES LLC	228	CDV	Venäjä
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Venäjä
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta São Tomén ja Príncipen viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>São Tomé ja Príncipe</b>
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé ja Príncipe
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Sierra Leonen viranomaisilta</b>			<b>Sierra Leone</b>
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Sudanin viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Sudan</b>
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELIDINER AVIATION	8	DND	Sudan



Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluovassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluovan (AOC) tai liikenneluovan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
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 <sup>(1)</sup>

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluovassa (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	Lentotoimintaluovassa mainitut Fokker F100 -tyypin ilma-alukset; lentotoimintaluovassa mainitut Boeing B747 -tyypin ilma-alukset	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KO-R-01	KOR	Pohjois-Korea	Koko kalusto, paitsi: 2 TU 204 -tyypin ilma-alusta.	Koko kalusto, paitsi: P-632, P-633.	Pohjois-Korea"

<sup>(1)</sup> 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.