

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2021/2070,**25. november 2021,****millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006 seoses nimekirjaga lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu või tegevuspiiranguid****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

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

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni määrusega (EÜ) nr 474/2006 ⁽²⁾ on kehtestatud nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.
- (2) Määruse (EÜ) nr 2111/2005 artikli 4 lõike 3 kohaselt on teatavad liikmesriigid ja Euroopa Liidu Lennundusohutusamet (edaspidi „amet“) edastanud komisjonile teavet, mis on kõnealuse nimekirja ajakohastamise seisukohast oluline. Asjakohast teavet on esitanud ka kolmandad riigid ja rahvusvahelised organisatsioonid. Kõnealust nimekirja tuleks esitatud teabe põhjal ajakohastada.
- (3) Komisjon teavitas kõiki asjaomaseid lennuettevõtjaid kas otse või nende regulatiivse järelevalve eest vastutavate ametiasutuste kaudu olulistest üksikasjadest ja kaalutlustest, mille alusel otsustatakse kehtestada nende suhtes tegevuskeeld liidus või muudetakse määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisa või B lisa nimekirja kantud lennuettevõtja suhtes kehtestatud tegevuskeeldu tingimusi.
- (4) Komisjon andis asjaomastele lennuettevõtjatele võimaluse tutvuda kõikide asjaomaste dokumentidega, esitada kirjalikke märkusi ning teha komisjonile ja määruse (EÜ) nr 2111/2005 artikli 15 alusel loodud komiteele (edaspidi „ELi lennuohutuskomitee“) suuline ettekanne.
- (5) Komisjon on teavitanud ELi lennuohutuskomiteed käimasolevatest ühiskonsultatsioonidest, mida peetakse määruse (EÜ) nr 2111/2005 ja komisjoni määruse (EÜ) nr 473/2006 ⁽³⁾ raames Armeenia, Iraagi, Kasahstani, Komooride, Liibüa, Lõuna-Sudaani, Mehhiko, Moldova, Pakistani ja Venemaa pädevate asutuste ning lennuettevõtjatega. Komisjon teavitas ELi lennuohutuskomiteed ka tsiviillennunduse olukorrast Brazzaville'i Kongos, Ekvatoriaal-Guineas, Madagaskaril, Sudaanis ja Surinames.
- (6) Amet teavitas komisjoni ja ELi lennuohutuskomiteed tehnilistest hindamistest, mis tehti komisjoni määruse (EL) nr 452/2014 ⁽⁴⁾ sätete alusel välja antud kolmandate riikide lennuettevõtjate lubade esialgseks hindamiseks ja nendega seotud pidevaks järelevalveks.

⁽¹⁾ ELT L 344, 27.12.2005, lk 15.

⁽²⁾ Komisjoni 22. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2111/2005 II peatükis nimetatud ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu (ELT L 84, 23.3.2006, lk 14).

⁽³⁾ Komisjoni 22. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 473/2006, millega kehtestatakse rakenduseeskirjad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2111/2005 II peatükis nimetatud ühenduse nimekirja tarvis, millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu (ELT L 84, 23.3.2006, lk 8).

⁽⁴⁾ Komisjoni 29. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 452/2014, millega kehtestatakse kolmandate riikide käitajate lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 216/2008 kohaselt (ELT L 133, 6.5.2014, lk 12).

- (7) Amet teavitas komisjoni ja ELi lennuohutuskomiteed ka välismaiste õhusõidukite ohutuse hindamise programmi (edaspidi „SAFA programm“) raames komisjoni määruse (EL) nr 965/2012⁽⁷⁾ kohaselt seisuplatsil tehtud kontrollide analüüsi tulemustest.
- (8) Amet teavitas komisjoni ja ELi lennuohutuskomiteed ka tehnilise abi projektidest kolmandates riikides, kelle suhtes kohaldatakse määruse (EÜ) nr 474/2006 kohast tegevuskeeldu. Lisaks andsid amet ja Prantsusmaa teavet edasise tehnilise abi kavade ja taotluste kohta ning kolmandate riikide tsiviillennundusametite haldus- ja tehnilise võimekuse suurendamiseks tehtava koostöö kohta, et aidata neil kõrvaldada puudujäägid kohaldatavate rahvusvaheliste tsiviillennunduse ohutusstandardite järgimisel. Liikmesriike kutsuti üles reageerima sellistele taotlustele, lähtudes mõlema poole huvidest ning kooskõlastatult komisjoni ja ametiga. Sellega seoses rõhutas komisjon, kui kasulik on anda rahvusvahelise lennundusvaldkonna osalistele eelkõige Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (edaspidi „ICAO“) lennuohutusosalase partnerlusabi vahendi (Aviation Safety Implementation Assistance Partnership tool) kaudu teavet kolmandatele riikidele ettenähtud sellise tehnilise abi kohta, mida liit ja selle liikmesriigid annavad lennuohutuse suurendamiseks kogu maailmas.
- (9) Eurocontrol andis komisjonile ja ELi lennuohutuskomiteele ajakohastatud teavet SAFA programmi ja kolmandate riikide lennuettevõtjate häirefunktsiooni staatuse kohta ning statistika tegevuskeelu saanud lennuettevõtjatega seotud ohuteadete kohta.

Liidu lennuettevõtjad

- (10) Pärast seda, kui amet oli analüüsinud liidu lennuettevõtjate õhusõidukitele seisuplatsil tehtud kontrollide ja ameti korraldatud standardimiskontrollide tulemusi, mida oli täiendatud ka liikmesriikide lennuametite tehtud konkreetsete kontrollide ja auditite tulemustega, on mitu liikmesriiki ja pädeva asutusena tegutsev amet võtnud teatavaid parandus- ja täitemeeteid ning teavitanud neist meetmetes komisjoni ja ELi lennuohutuskomiteed.
- (11) Liikmesriigid ja pädeva asutusena tegutsev amet kinnitasid uuesti, et kui asjaomastest ohutusteabest peaks ilmnema, et asjakohaste ohutusstandardite järgimata jätmine liidu lennuettevõtjate poolt põhjustaks otseseid ohutusriske, on nad valmis võtma vajalikke meetmeid.

Armeenia lennuettevõtjad

- (12) 2020. aasta juunis kanti komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2020/736⁽⁸⁾ määruse (EÜ) nr 474/2006 A lissesse Armeenia lennuettevõtjad.
- (13) Komisjon, amet, liikmesriigid ja Armeenia tsiviillennunduskomitee (edaspidi „CAC“) korraldasid 3. novembril 2021 tehnilise koosoleku, mille käigus CAC esitas ajakohastatud teabe meetmete kohta, mis ta oli pärast 15. aprillil 2021 toimunud tehnilist koosolekut võtnud kindlakstehtud ohutuspuudujääkide kõrvaldamiseks. CAC esitas ülevaate Armeenia tsiviillennunduse õigusraamistiku hiljutistest arengusuundumustest, teabe CACi osakondade funktsioonide ja ülesannete edasiarendamise kohta ning personali käsiraamatu.
- (14) Lisaks teatas CAC komisjonile, et ta oli hiljuti lõpetanud ohutusjuhtimise käsiraamatu koostamise ja korraldanud CACi töötajatele ohutusjuhtimissüsteemi (SMS) käsitlevaid koolitusi.

⁽⁷⁾ Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1).

⁽⁸⁾ Komisjoni 2. juuni 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/736, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006 seoses nimekirjaga lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu või tegevuspiiranguid (ELT L 172, 3.6.2020, lk 7).

- (15) Peale selle teavitas CAC komisjoni, et ta on kehtetuks tunnistanud lennuettevõtjate *Atlantis Armenian Airlines* ja *Fly Armenia Airways* lennuettevõtja sertifikaadid ning sertinud uue lennuettevõtja *Flyone Armenia* (lennuettevõtja sertifikaat nr 074). Kuna CAC ei ole tõendanud, et ta suudab asjakohaseid ohutusstandardeid piisaval määral rakendada ja nende täitmist tagada, ei taga lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmine kõnealusele uuele lennuettevõtjatele, et tema tegevus on piisaval määral kooskõlas rahvusvaheliste ohutusstandarditega.
- (16) Komisjon võtab teadmiseks CAC edusammud lennuohutusega seotud probleemide lahendamisel, mille tulemusena Armeenia serditud lennuettevõtjad kanti 2020. aasta juunis määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse. CACi esitatud teave ja dokumendid ei sisalda siiski piisavalt tõendeid selle kohta, et liidu 2020. aasta kohapealse kontrollkäigu ajal kindlaks tehtud ohutuspuudujäägid on tulemuslikult kõrvaldatud ja vastavus rahvusvaheliste ohutusstandarditele on tagatud. Komisjon jätkab koostööd CACiga ja jälgib täiendavaid meetmeid ja toiminguid, mida CAC kasutab ohutuspuudujääkide kõrvaldamiseks, sealhulgas CACi ohutusjärelevalvest suutlikkust. Sellega seoses märgiti, et amet võtab kasutusele tehnilise abi projekti, et toetada CACi jõupingutusi lennuohutusalase järelevalve tõhustamiseks Armeenias.
- (17) Komisjon on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et praegu on Armeenia lennuettevõtjate puhul alust muuta nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, et kanda lennuettevõtja *Fly Armenia* määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse ning jätta lennuettevõtjad *Atlantis Armenian Airlines* ja *Fly Armenia Airways* kõnealusest lisast välja.
- (18) Liikmesriigid peaksid jätkuvalt kontrollima, et Armeenias serditud lennuettevõtjad järgiksid tulemuslikult asjakohaseid rahvusvahelisi ohutusstandardeid, seades prioriteediks kõigi Armeenias serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.

Komooride lennuettevõtjad

- (19) Lennuettevõtja *Air Service Comores* kanti 22. märtsil 2006 määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse.
- (20) 12. oktoobril 2006 kustutati lennuettevõtja *Air Service Comores* komisjoni määrusega (EÜ) nr 1543/2006 (7) määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisast ja kanti asjaomase määruse B lisasse.
- (21) Komisjon palus oma pideva järelevalvetegevuse raames organisatsioonil Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores (edaspidi „ANACM“) esitada nimekiri kõikidest Komooridel serditud lennuettevõtja sertifikaadi omanikest.
- (22) 15. juulil 2021 esitas ANACM kirjaliku kinnituse, et lennuettevõtja *Air Service Comores* lõpetab tegevuse.
- (23) Seepärast leiab komisjon määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal, et nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, tuleks muuta, jättes lennuettevõtja *Air Service Comores* määruse (EÜ) nr 474/2006 B lisast välja.
- (24) Liikmesriigid peaksid jätkuvalt kontrollima, et Komooridel serditud lennuettevõtjad järgiksid tulemuslikult asjakohaseid rahvusvahelisi ohutusstandardeid, seades prioriteediks kõigi asjaomaste lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.
- (25) Kui asjakohasest ohutusteabest ilmneb, et rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmine on põhjustanud otseseid ohutusriske, võib komisjonil osutada vajalikuks võtta määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaseid lisameetmeid.

(7) Komisjoni 12. oktoobri 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1543/2006, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2111/2005 II peatükis nimetatud ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu (muudetud määrusega (EÜ) nr 910/2006) (ELT L 283 14.10.2006, lk 27).

Iraagi lennuettevõtjad

- (26) 2015. aasta detsembris kanti lennuettevõtja *Iraqi Airways* komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2015/2322 ⁽⁸⁾ määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse.
- (27) 17. juunil 2021 korraldasid komisjon, amet, liikmesriigid ja Iraagi tsiviillennundusamet (edaspidi „ICAA“) Iraagi esitatud taotluse põhjal ning komisjoni pideva järelevalvetevõime raames tehnilise koosoleku. ICAA esitas koosolekul ajakohastatud teabe meetmete kohta, mis on võetud pärast lennuettevõtja *Iraqi Airways* kandmist määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse, ning teabe selle kohta, kuidas on edenenud ICAO üldise ohutusjärelvalve auditeerimisprogrammi (USOAP) raames pideva seire põhimõtte (CMA) kohaselt korraldatud dokumentide kontroll.
- (28) ICAA teatas komisjonile, et ta on kõiki ameti poolt 2017. aastal ICAA-le antud tehnilise abi projektist tulenevaid soovitusi arvesse võtnud ja need ka rakendanud. ICAA teatas, et lisaks enne tehnilist koosolekut esitatud teabele esitab ta täiendavaid tõendeid ka eespool nimetatud edusammude kohta. Tehnilise koosoleku teises pooles andsid komisjon ja amet Iraagi konkreetsele taotlusele vastates selgitusi kolmanda riigi lennuettevõtja loa (edaspidi „TCO luba“) väljaandmise menetluse kohta, pidades silmas lennuettevõtja *Iraqi Airwaysi* või teiste Iraagis sertifitseeritud lennuettevõtjate tulevase loataotlusi.
- (29) Komisjon täpsustas 17. juunil 2021 toimunud koosolekul, et ta võiks kaaluda lennuettevõtja *Iraqi Airways* väljajätmist määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisast, kui asjaomasest teabest, sealhulgas liidu kohapealse kontrollkäigu tulemustest selgub, et Iraak järgib ICAO sertifitseerimis- ja järelevalvestandardeid ning lennuettevõtja *Iraqi Airways* tõendab ametile ja komisjonile, et põhjused, mille tõttu tema taotlus kolmanda riigi lennuettevõtja loa väljaandmise kohta 2015. aastal tagasi lükati, on kõrvaldatud.
- (30) Komisjon on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et praegu ei ole Iraagi lennuettevõtjate puhul alust muuta nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.
- (31) Liikmesriigid peaksid jätkuvalt kontrollima, et Iraagis serditud lennuettevõtjad järgiksid tulemuslikult asjakohaseid rahvusvahelisi ohutusstandardeid, seades prioriteediks kõigi Iraagis serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.

Kasahstani lennuettevõtjad

- (32) 2016. aasta detsembris jäeti Kasahstani lennuettevõtjad komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2016/2214 ⁽⁹⁾ määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisast välja.
- (33) 2020. aasta veebruaris alustati Kasahstani ohutusjärelvalvesüsteemi pideva järelevalve raames ametlikke konsultatsioone Kasahstani pädevate asutustega. Sellega seoses anti ELi lennuohutuskomiteele 2021. aasta mais toimunud koosolekul ülevaade ohutusjärelvalve olukorrast Kasahstanis.
- (34) ELi lennuohutuskomitees 2021. aasta mais peetud arutelude järelmeetmena korraldasid komisjoni, ameti ja liikmesriikide eksperdid 11.–15. oktoobrini 2021 Kasahstanis kohapealse kontrollkäigu, külastades Kasahstani tsiviillennunduskomiteed (edaspidi „CAC KZ“), Kasahstani lennuameti aktsiaseltsi (edaspidi „AAK“) ning kolme Kasahstanis serditud lennuettevõtjat (*Air Astana*, *Jupiter Jet* ja *Qazaq Air*).

⁽⁸⁾ Komisjoni 10. detsembri 2015. aasta rakendusmäärus (EL) 2015/2322, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu (ELT L 328, 12.12.2015, lk 67).

⁽⁹⁾ Komisjoni 8. detsembri 2016. aasta rakendusmäärus (EL) 2016/2214, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu (ELT L 334, 9.12.2016, lk 6).

- (35) Kontrollkäigu raames keskenduti AAK-le, võttes arvesse tema ülekaalukat rolli ja vastutust, mida ta kannab Kasahstanis serditud lennuettevõtjate üle järelevalve teostamise eest. Kõigist hindamistoimingutest võtsid osa ka CAC KZ esindajad, kuna nende pädevusvaldkonda kuuluvad eri poliitikameetmed, näiteks AAKi menetluste vastuvõtmine.
- (36) Kontrollkäigu põhjal on selge, et kuigi AAK on teinud edusamme, esineb endiselt ka puudusi, näiteks AAKi kohustuste täitmata jätmise lennuettevõtjate sertimisprotsesside käigus. Lisaks tuleks järelevalveprotsessi kohandada ja vajaduse korral rangemaks muuta, et teostada kõikide lennuettevõtjate üle järelevalvet, mis vastab nende suurusele ja tegevuse keerukusele ning tagada, et asjaomaste lennuettevõtjate tegevus oleks jätkuvalt kooskõlas kohaldatavate rahvusvahelistele ohutusstandarditega.
- (37) Lisaks peaks CAC KZ pöörama suuremat tähelepanu õigusraamistiku ajakohastamisele, et integreerida ICAO lisade muudatused Kasahstani õigusaktidesse. CAC KZ ja AAK peavad tagama usaldusväärsete sisemehhanismide ja -menetluste rakendamise, et organisatsiooni igapäevane tegevus ja korraldus tugineks kehtivale õigus- ja tehnilisele raamistikule. Sellega seoses peaksid CAC KZ ja AAK täiustama oma üldist kvaliteedijuhtimise funktsiooni ning Kasahstani riiklikku ohutusprogrammi, et võimalike ohutusriskide kindlakstegemine ja nende nõuetekohane leevendamine toimuks süsteemselt ja õigeaegselt.
- (38) Selleks et Kasahstan kui ICAO osalisriik saaks täita lubade väljaandmisega seotud kohustusi, on hindamisrühm AAKi lubade väljaandmisega seotud tegevuse puhul kindlaks teinud täiustamist vajavad valdkonnad, eelkõige inspektoritega seotud menetlused, lennumeeskonna teooriaeksamite süsteem ning menetlused, millega tagatakse, et lennuüksami läbiviijate kvalifikatsiooni ja sellega seotud järelevalve suhtes kohaldatakse standardset lähenemisviisi.
- (39) Lennukõlblikustöötajatel on AAKis kehtestatud menetlustest hea ülevaade. Siiski on inspektorite nõutava kvalifikatsiooni tagamiseks vaja teha täiendavaid jõupingutusi eelkõige korduv- ja erikoolituse valdkonnas. Lennukõlblikustöötajate tegevuse valikulisel kontrollimisel on leitud kõrvalekaldeid nõuetest, eelkõige ettevõtjate ja hooldusorganisatsioonide sertimise ja järelevalve valdkonnas.
- (40) 13. oktoobril 2021 külastas hindamisrühm Kasahstani peamist reisi- ja kaubalennuettevõtjat *Air Astana*. Lennuettevõtjal on hästi toimiv ja kindel ohutusjuhtimissüsteem, mille abil lennuettevõtja kogub kasulikke andmeid. Üldiselt võis valikulise kontrolli põhjal väita, et lennuettevõtja on kehtestanud töökindla ja toimiva vastavushindamissüsteemi. Kõrgem juhtkond tunneb kõnealuseid süsteeme hästi ja kasutab neid riskide kindlakstegemiseks ning asjakohaste meetmete võtmiseks, et vähendada kõige suuremaid riske vastuvõetava tasemeni.
- (41) Lennuettevõtja tegevust toetavad kvalifitseeritud tehnilised töötajad ja liinihooldusjaamad. Kontrollkäigu ajal ei leitud lennukõlblikkuse valdkonnas probleeme ega puudusi.
- (42) Lennuettevõtjal oli tugev ja struktureeritud süsteem lennumeeskonna, salongipersonali ja lennukorraldajate, sealhulgas instruktorite ja kontrollpilotide koolituse eri aspektide kontrollimiseks. Kontrollitud toimikud on näidanud, et koolitussertifikaate on võimalik jälgida ning vormid on nõuetekohaselt täidetud.
- (43) 13. oktoobril 2021 külastas hindamisrühm Kasahstani kaubalennuettevõtjat *Jupiter Jet*, kes asub Almatõs. Asjaomane lennuettevõtja asutati 1996. aastal kui *Joint-Stock Company Air Company ATMA*, kuid 2016. aastal nimetati ta ümber. Lennuettevõtja osutab Antonov AN-12 tüüpi õhusõidukiga sihtotstarbelisi tsarterteenuseid.
- (44) Kuigi lennuettevõtja on välja töötanud ja rakendanud ohutusjuhtimissüsteemi, tuleb seda nõutava küpsusastme saavutamiseks veelgi täiustada.
- (45) Lennuettevõtjal on tugev ja struktureeritud süsteem jätkuva lennukõlblikkuse eri aspektide kontrollimiseks.

- (46) Kontrollkäigu ajal tehti kindlaks, et elektroonilise lennudokumentatsiooniga (EFB) seotud protseduure on tegevuskäsiraamatus käsitletud väga üldiselt. Lisaks leiti, et mõned tegevuskäsiraamatus kirjeldatud protseduurid ei olnud ajakohased ega täielikud, nt kokkupõrke vältimise eelhoiatussüsteemiga (TCAS) seotud peatükk ei hõlmanud kõiki TCASi versiooni 7.1 standardteateid ega nendega seotud protseduure. Asjaomane tegevuskäsiraamat tuleb läbi vaadata ja kontrollida selle vastavust kohaldatavatele standarditele.
- (47) 2015. aastal asutatud *Qazaq Air* on Nur-Sultanis asuv piirkondadevaheline reisi- ja kaubalennuettevõtja, kes käitab viit De Havilland Dash-8-Q400NG tüüpi turbopropellerlennukit. Hindamisrühm külastas lennuettevõtjat *Qazaq Air* 14. oktoobril 2021.
- (48) Lennuettevõtjal on hästi toimiv ja kindel ohutusjuhtimissüsteem, mille abil kogutakse kasulikke andmeid. Siiski leiti kontrolli käigus, et *Qazaq Air* ei teostanud süstemaatilisel kõiki toiminguid vastavalt ohutusjuhtimise käsiraamatu nõuetele, nt ei korraldatud ohutusauditeid, ning hädaolukordadele reageerimise protseduuri ei olnud veel lõplikult välja töötatud.
- (49) Lennuettevõtja on välja töötanud ja rakendanud nõuetele vastavuse järelevalve funktsiooni, kuid selle täieliku potentsiaali tagamiseks on vaja teha täiendavaid parandusi, eelkõige seoses siseauditite leidude kõrvaldamisega.
- (50) Hindamise käigus täheledata mõningaid lahknevasi lennuettevõtja tegevuskäsiraamatus. Eriti murettekitav on asjaolu, et lennuettevõtja ei ole kehtestanud lennumeeskonnale kriteeriume lendudeks madala nähtavusega, kuigi lennuettevõtjale on sellisteks lendudeks luba antud.
- (51) *Qazaq Air* kasutab oma lennumeeskonna jaoks arvutipõhist planeerimis- ja seiresüsteemi. Lennujuhtide koolitusdokumentide hindamisel leiti, et mitme korduvkoolituse korraldamisega on hiljaks jäädud.
- (52) ELi lennuohutuskomitee jõudis oma arutelude põhjal järeldusele, et erilist tähelepanu tuleks pöörata järelmeetmetele, mille CAC KZ ja AAK on võtnud liidu kohapealse kontrollikäigu raames tehtud tähelepanekute suhtes, sealhulgas CAC KZi ja AAKi ärakuulamisele ELi lennuohutuskomitee järgmisel koosolekul, et eelkõige töötada välja asjakohane parandusmeetmete kava ja seda tõhusalt rakendada.
- (53) Komisjon on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et praegu ei ole Kasahstani lennuettevõtjate puhul alust muuta nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.
- (54) Liikmesriigid peaksid jätkuvalt kontrollima, et Kasahstanis serditud lennuettevõtjad järgiksid tulemuslikult asjakohaseid rahvusvahelisi ohutusstandardeid, seades prioriteediks kõigi Kasahstanis serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.
- (55) Kui asjakohasest ohutusteabest ilmnevad rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmise tõttu tekkinud otsesed ohutusriskid, võivad vajalikuks osutuda määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohased komisjonipoolsed lisameetmed.

Liibüa lennuettevõtjad

- (56) 2014. aasta detsembris kanti Liibüa lennuettevõtjad komisjoni rakendusmäärusega (EL) nr 1318/2014 ⁽¹⁰⁾ määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse.
- (57) Liibüa tsiviillennundusamet (edaspidi „LYCAA“) esitas 2. juuni 2021. aasta kirjas teavet oma struktuuri, järelevalve-süsteemi ja tegevuse kohta, sealhulgas asutusesisese inspekteerimismenetluse käsiraamatud, tsiviillennundusorganisatsioonide jaoks välja töötatud instruksioonid, lennundustöötajate ja -organisatsioonide jaoks ette nähtud vormid, 2019. aastast alates võetud täitemeetmed ning lennuettevõtja sertifikaadi omanike ja registreeritud õhusõidukite praeguse loetelu.

⁽¹⁰⁾ Komisjoni 11. detsembri 2014. aasta rakendusmäärus (EL) nr 1318/2014, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu (ELT L 355, 12.12.2014, lk 8).

- (58) Esitatud teabest nähtub, et LYCAA sertifitseeris kaks uut lennuettevõtjat – *Berniq Airways* (lennuettevõtja sertifikaat nr 032/21) ja *Hala Airlines* (lennuettevõtja sertifikaat 033/21), ning et lennuettevõtja *Global Aviation and Services* nimetati ümber lennuettevõtjaks *Global Air Transport*. Kuna LYCAA ei ole tõendanud, et ta suudab asjakohaseid ohutusstandardeid piisaval määral rakendada ja nende täitmist tagada, ei taga lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmine kõnealusele uuele lennuettevõtjale, et tema tegevus on piisaval määral kooskõlas rahvusvaheliste ohutusstandarditega.
- (59) 1. septembril 2021 korraldasid komisjon, amet, liikmesriigid ja Liibüa tsiviillennundusamet (edaspidi „LYCAA“) Iraagi esitatud taotluse põhjal ning komisjoni pideva järelevõttegevuse käigus tehnilise koosoleku. LYCAA andis koosolekul ülevaate oma töökorraldusest ja ülesannetest, sealhulgas ohutusjärelevalve teostamise aluspõhimõtetest. Lisaks andis LYCAA ajakohastatud ülevaate ameti poolt 2019. aastal LYCAA tehnilise abi projekti raames antud soovitude järgimiseks võetud meetmete arengust ja seisust. Peale selle esitas LYCAA teavet 2020. aastal ICAO üldise ohutusjärelevalve auditeerimisprogrammi (USOAP) raames pideva seire põhimõtte (CMA) kohaselt korraldatud dokumentide kontrolli kohta.
- (60) Kuna LYCAA ei ole rahvusvaheliste ohutusstandardite rakendamisel suuri edusamme teinud, leidsid komisjon ja ELi lennuohutuskomitee LYCAA esitatud teabele ning dokumentidele, sealhulgas 1. septembri 2021. aasta tehnilisel koosolekul esitatud teabele tuginedes, et LYCAA ei ole suutnud tõendada, et ta on asjakohaseid rahvusvahelisi ohutusstandardeid tulemuslikult järginud ja rakendanud.
- (61) Seepärast on komisjon määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, tuleks muuta, kandes lennuettevõtjad *Berniq Airways* ja *Hala Airlines* määruse (EÜ) nr 474/2006 A lissasse.
- (62) Liikmesriigid peaksid jätkuvalt kontrollima, et Liibüas serditud lennuettevõtjad järgiksid tulemuslikult asjakohaseid rahvusvahelisi ohutusstandardeid, seades prioriteediks kõigi Liibüas serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.

Mehhiko lennuettevõtjad

- (63) Mehhiko lennuettevõtjaid ei ole kunagi olnud kantud määruse (EÜ) nr 474/2006 A või B lissasse.
- (64) Pärast Mehhiko lennuettevõtja *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* õhusõidukiga juhtunud inimohvritega õnnetust, mis leidis 18. mail 2018 aset Kuubal, võttis komisjon ühendust Mehhiko tsiviillennundusametiga *Dirección General de Aeronáutica Civil* (edaspidi „DGAC Mexico“) ja nõudis üksikasjalikku teavet. 16. oktoobril 2018 alustasid komisjon, amet ja DGAC Mexico ametlikke konsultatsioone ja pidasid muu hulgas tehnilise koosoleku.
- (65) Tuginedes läbiviidud konsultatsioonidele, esitatud teabele ning ELi SAFA programmi ja TCO programmide raames kogutud andmetele, mis sel ajal ei osutanud tõsiste või süsteemsetele probleemidele, järeltas komisjon, et lennuohutusala olukord Mehhikos ei tekitanud kiireloomulisi ohutusprobleeme.
- (66) Ameerika Ühendriikide Föderaalne Lennuamet (edaspidi „FAA“) alandas 25. mail 2021 DGAC Mexico reitingut ja kandis asjaomase organisatsiooni rahvusvahelise lennuohutuse hindamise (edaspidi „IASA“) programmi raames esimesest kategooriast teise kategooriasse, kuna leidis, et DGAC Mexico ei vasta rahvusvahelistele ohutusstandarditele.
- (67) 23. juunil 2021 saatis komisjon DGAC Mexicole kirja, milles väljendati muret FAA otsuse üle ja paluti esitada mis tahes asjakohast teavet, mis näitaks FAA kindlaks tehtud ohutusprobleemi ulatust.
- (68) DGAC Mexico esitas 20. septembril 2021 komisjonile teabe puuduste kohta, mille FAA oli ICAO kriitiliste elementide puhul kindlaks teinud, ning tehnilise abi programmide ja meetmete kohta, mida rakendatakse selleks, et need puudused nõuetekohaselt kõrvaldada.

- (69) Kättesaadava teabe, sealhulgas DGAC Mehhiko 20. septembri 2021. aasta kirjas esitatud teabe põhjal leiab komisjon, et DGAC Mehhikol on vajalik suutlikkus ja tahe kõrvaldada kindlakstehtud ohutuspuudujäägid.
- (70) Komisjon on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et praegu ei ole Mehhiko lennuettevõtjate puhul alust muuta nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.
- (71) Liikmesriigid peaksid jätkuvalt kontrollima, et Mehhikos serditud lennuettevõtjad järgiksid tulemuslikult asjakohaseid rahvusvahelisi ohutusstandardeid, seades prioriteediks kõigi Mehhikos serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.
- (72) Kui asjakohasest ohutusteabest ilmneb, et rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmine on põhjustanud otseseid ohutusriske, võib komisjonil osutada vajalikuks võtta määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaseid lisameetmed.

Moldova lennuettevõtjad

- (73) 2019. aasta aprillis kanti komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2019/618 ⁽¹⁾ määruse (EÜ) nr 474/2006 A lissasse kõik Moldova lennuettevõtjad, v.a *Air Moldova*, *Fly One* ja *Aerotranscargo*.
- (74) ELi lennuohutuskomitees 2021. aasta mais peetud arutelude järelmeetmena korraldasid komisjoni, ameti ja liikmesriikide eksperdid 20.–24. septembrini 2021 Moldovas kohapealse kontrollkäigu, külastades Moldova tsiviillennunduskomiteed (edaspidi „CAAM“) ja ning kolmest Moldovas serditud lennuettevõtjast (*Terra Avia*, *Fly Pro* ja *HiSky*) koostatud valimit.
- (75) Hindamisaruandest nähtub, et CAAM on pärast liidu 2019. aasta kohapealsest kontrollkäiku teinud mitmes valdkonnas märkimisväärseid edusamme. Eelkõige peeti oluliseks CAAMi poolt siseriiklike lennundusalaste õigusaktide koostamisel saavutatud stabiilsust ning nõuetekohase ja tõhusa järelevalve teostamisel üles näidatud küpsusastet. Leiti, et CAAM on teinud olulisi jõupingutusi, et ajakohastada enamikku riiklikke õigusakte ja töötada välja uusi. CAAM tegeleb asjakohaste juhendmaterjalide koostamisega, et toetada oma töötajaid järelevalveülesannete täitmisel.
- (76) CAAM on välja töötanud tugeva kvaliteedijuhtimissüsteemi. 2021. aasta auditikavast on kinni peetud ning auditid ja kontrollid viidi läbi vastavalt ajakavale. Vastutavad töötajad on kontrollitegevuse käigus kindlaks tehtud puudused juba kõrvaldanud või tegelevad sellega.
- (77) CAAM järgib lubade väljaandmisel rahvusvahelisi ohutusstandardeid. Hindamisrühm tegi siiski kindlaks valdkonnad, kus tuleks teha täiendavaid jõupingutusi, eelkõige erapilootide ja lennundusarstide teooriaeksamite süsteemi lõplik kehtestamine ning CAAMi inspektorite järelevalve tugevdamine kontrollpilootide tegevuse üle.
- (78) Pidev järelevalveprogramm on piisav nii valdkondade kui ka auditite arvu poolest ning inspektorite kvalifikatsiooni ja kogemusi võetakse olemasolevates ja tulevastes kavandatud koolitustes nõuetekohaselt arvesse. Lõpuleviidud auditid dokumenteeritakse ja nende üle teostatakse järelkontrolli, pöörates eelkõige tähelepanu lennuettevõtjate rakendatud meetmetele, sealhulgas parandusmeetmetele ja algpõhjuse analüüsile. Siiski tuleks kontrollimenetlusi veelgi ühtlustada, pidades eelkõige silmas inspekteerimistegevuse käigus leitud puuduste registreerimist.
- (79) CAAM suudab leida piisavalt töötajaid, et tagada Moldova lennundussektori praegusele suurusele ja ulatusele vastav järelevalve. Kõik töötajad, keda küsitleti, olid kvalifitseeritud ja asjatundlikud. Ka teoriakoolitusprogrammid ja -kavad olid asjakohased.

⁽¹⁾ Komisjon 15. aprilli 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/618, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006 seoses nimekirjaga lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu või tegevuspiiranguid (ELT L 106, 17.4.2019, lk 1).

- (80) Kontrollimeeskond jõudis järeldusele, et CAAM suudab teostada järelevalvet lennutegevuse üle Moldovas, säilitada tugeva õigusraamistiku ning rakendada kehtivaid lennunduseeskirju ja tagada nende täitmine, et kõrvaldada tekkivad ohutuspuudujäägid. Ohutusjärelvalvesüsteem on Moldovas kindlalt väljakujunenud, ehkki praegu ei ole veel lõplikult rakendatud kõik meetmed süsteemi edasiseks parandamiseks ja selle tagamiseks, et need meetmed oleksid kooskõlas rahvusvaheliste ohutusstandardite viimaste muudatustega.
- (81) Lennuettevõtja *Terra Avia* asutati 2005. aastal eraettevõtjana ning ta kasutab Boeing 747 tüüpi lennukit regulaarlendudeks ja Airbus A320 tüüpi lennukit tellimuslendudeks. Lennuettevõtjal on toimiv vastavushindamissüsteem ja ohutusjuhtimissüsteem. Lennuettevõtja ohutusjuhtimissüsteemi hindamise käigus tegi kontrollimeeskond kindlaks mõned valdkonnad, mida tuleb veel täiustada. Lennuettevõtja suhtus ohutussüsteemide tõhustamisele väga positiivselt.
- (82) Jätkuvat lennukõlblikkust korraldavad kaks eri struktuuri, millest üks asub Moldovas ja teine Sharjah's (Araabia Ühendemiraadid). Hindamisrühm leidis, et lennuettevõtja peab täiustama oma õhusõidukite kahes asukohas tehtud erinevate hooldustööde dokumenteerimissüsteemi.
- (83) Lennuettevõtja *Terra Avia* tegevuskäsiraamat kajastab lennuettevõtja tegevust ja see on kooskõlas Moldovas kohaldatavate eeskirjadega, ehkki seda võiks ajakohastada, et lisada ohtlike kaupade vedu käsitlevad meetmed.
- (84) *Fly Pro* käitab kahte Boeing 747 tüüpi kaubalennukit. Vastavushindamissüsteem ja ohutusjuhtimissüsteem on täielikult välja arendatud ning rakendatud, ehkki ohutusjuhtimise käsiraamatut ja vastavushindamise käsiraamatut tuleks ohutusjuhi ja vastavusjuhi vastutusvaldkondade ja ülesannete ühtlustamiseks muuta. Lennuandmete seire valdkonnas on lennuettevõtja *Fly Pro* kehtestanud hästi toimiva programmi, mis sisaldab aktiivse tagasiside süsteemi.
- (85) Lennuettevõtjal on usaldusväärne süsteem jätkuva lennukõlblikkuse tagamiseks ja ta tegutseb oma eri ülesannetes enesekindlalt, kuigi teostatavate toimingute dokumenteerimisprotsessi saaks tõhustada.
- (86) Lennuettevõtja *Fly Pro* tegevuskäsiraamat kajastab lennuettevõtja tegevust ja see on koostatud Moldovas kohaldatavate eeskirjade kohaselt. Lennuettevõtja peaks parandama kõikide lennuga seotud toimingute, näiteks lennuraamatute registreerimise haldusmetoodikat. Lisaks peaks lennuettevõtja minimaalvarustuse loetelu olema paremini kooskõlas õhusõidukiga, mille suhtes seda kohaldatakse, ning seda tuleks korrapäraselt ja asjakohaselt kontrollida.
- (87) Lennuettevõtja *HiSky* asutati 2019. aasta septembris ja ta käitab iseseisvalt üht Airbus A319 tüüpi õhusõidukit; samal ajal on tema käsutuses ka õhusõiduk, mida ta kasutab Rumeenias serditud lennuettevõtjaga *HiSky Europe* sõlmitud märgendilepingu alusel.
- (88) Lennuettevõtja *HiSky* on välja töötanud ja rakendanud kindla ohutusjuhtimissüsteemi, mille abil lennuettevõtja kogub kasulikke andmeid. Vastavushindamissüsteem on töökindel ja toimiv, kuid ohutusjuhi ja vastavusjuhi vastutusvaldkondi ja ülesandeid tuleks pisut täiustada. Juhtkond tunneb neid süsteeme hästi ja kasutab neid riskide kindlakstegemiseks ning asjakohaste meetmete võtmiseks, et vähendada kõige suuremaid riske vastuvõetava tasemeni.
- (89) *HiSky* on välja töötanud nõutavad juhendid, mis sisaldavad üldpõhimõtteid ja asjaomaste protseduuride üksikasjalikku kirjeldust, ning CAAM on need heaks kiitnud. Volitatud lennundustehnilised töötajad on käitatavate õhusõidukitüüpide osas nõuetekohaselt koolitatud. Praegune heakskiidetud tegevuskäsiraamat kajastab lennuettevõtja tegevust ja see on koostatud Moldovas kohaldatavate eeskirjade kohaselt.
- (90) Lennuettevõtja *HiSky* tegevust toetavad kvalifitseeritud tehnilised töötajad ja liinihooldusjaamad. Lennuettevõtja on loonud süsteemi koolituste jälgimiseks, kehtivuse kontrollimiseks ning koolitustõendite ja täidetud kontrollvormide jälgitavuse tagamiseks.
- (91) Liidu kohapealse kontrollkäigu tulemusi arvestades kutsus komisjon CAAMi ning lennuettevõtjad *Terra Avia*, *Fly Pro* ja *HiSky* 10. novembril 2021 ELi lennuohutuskomiteesse ärakuulamisele.

- (92) Ära kuulamise käigus tutvustas CAAM komisjonile ja ELi lennuohutuskomiteele Moldovas serditud lennuettevõtjate ohutusjärelvalve tagamiseks kehtestatud süsteemi. Ta selgitas, et rahvusvaheliste ohutusstandardite tõhusal rakendamisel tehtud edusammud on alates 2019. aastast võetud meetmete tulemus. CAAM rõhutas oma kindlat soovi olukorda jätkuvalt parandada ning esitas komisjonile ja ELi lennuohutuskomiteele põhjaliku ja üksikasjaliku ülevaate parandusmeetmete kavast, mis töötati välja 2021. aasta septembris toimunud liidu kohapealse kontrollkäigu tulemuste põhjal, ja selle kava rakendamisest. Parandusmeetmete kava hõlmas edaspidiseks püstitatud strateegilisi eesmärke, nagu Moldova õigusraamistiku muutmine, CAAMi käsiraamatud ja menetlused, kvaliteedijuh-timissüsteemi jätkuv parandamine ning rahvusvaheliste ohutusstandardite veelgi tõhusam rakendamine.
- (93) Lisaks teavitas CAAM komisjoni ja ELi lennuohutuskomiteed parandusmeetmete kavadest, mille lennuettevõtjad *Terra Avia*, *Fly Pro* ja *HiSky* olid välja töötanud liidu poolt 2021. aasta septembris korraldatud kohapealse kontrollkäigu tulemuste põhjal. Need parandusmeetmete kavad kooskõlastati CAAMiga, kiideti CAAMi poolt heaks ning integreeriti CAAMi järelvalvetegevusse.
- (94) Ära kuulamise käigus kohustus CAAM hoidma komisjoni kursis edasiste meetmetega, mis võetakse liidu 2021. aasta kohapealse kontrollkäigu ajal tehtud muude tähelepanekute suhtes. Lisaks kinnitas CAAM ära kuulamise käigus oma valmisolekut jätkata ohutusosalast dialoogi, mis muu hulgas hõlmab asjakohase ohutusteabe edastamist ja täiendavaid nõupidamisi, mis toimuvad komisjoni kindlaksmääratud ajal ja kohas.
- (95) Komisjon rõhutas, et on oluline tagada CAAMi juhtkonna stabiilsus ja pidev sõltumatus, kuna see on selgelt kaasa aidanud olukorra paranemisele, eriti viimase aasta jooksul, ja Moldova ametiasutused nõustusid sellega.
- (96) Praegu kättesaadava teabe, sealhulgas liidu poolt 2021. aasta septembris tehtud kohapealse kontrollkäigu tulemuste ja ELi lennuohutuskomitees toimunud ära kuulamisel esitatud materjali põhjal leitakse, et on piisavalt tõendeid selle kohta, et CAAM ja Moldovas serditud lennuettevõtjad järgivad kohaldatavaid rahvusvahelisi ohutusstandardeid.
- (97) Komisjon on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, tuleks muuta, jättes kõik Moldovas serditud lennuettevõtjad määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisast välja.
- (98) Liikmesriigid peaksid jätkuvalt kontrollima, et Moldovas serditud lennuettevõtjad järgiksid tulemuslikult asjakohaseid rahvusvahelisi ohutusstandardeid, seades prioriteediks kõigi Moldovas serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.
- (99) Kui asjakohasest ohutusteabest ilmneb, et rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmine on põhjustanud otseseid ohutusriske, võib komisjonil osutada vajalikuks võtta määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaseid lisameetmed.

Pakistani lennuettevõtjad

- (100) 2007. aasta märtsis kanti lennuettevõtja *Pakistan International Airlines* komisjoni määrusega (EÜ) nr 235/2007 ⁽¹²⁾ määruse (EÜ) nr 474/2006 B lissasse ning jäeti sealt välja 2007. aasta novembris komisjoni määrusega (EÜ) nr 1400/2007 ⁽¹³⁾.

⁽¹²⁾ Komisjoni 5. märtsi 2007. aasta määrus (EÜ) nr 235/2007, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu (ELT L 66, 6.3.2007, lk 3).

⁽¹³⁾ Komisjoni 28. novembri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1400/2007, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse ühenduse nimekirja lennuettevõtjate kohta, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu (ELT L 311, 29.11.2007, lk 12).

- (101) Pakistani lennundusministri 24. juuni 2020. aasta avaldusest, mille ta tegi pärast lennuettevõtja *Pakistan International Airlines* õhusõidukiga 22. mail 2020 juhtunud õnnetust, selgus, et suur hulk Pakistani tsiviillennundusameti (edaspidi „PCAA“) poolt välja antud piloodilube on omandatud pettuse teel.
- (102) Seda asjaolu ja PCAA-poolse tõhusa ohutusjärelvalve ilmset puudumist arvesse võttes peatas amet alates 1. juulist 2020 lennuettevõtjate *Pakistan International Airlines* ja *Vision Air* TCO load. Olukord ei ole muutunud, kuna amet on ka praegu seisukohal, et kõik lubade peatamise lõpetamiseks vajalikud tingimused ei ole veel täidetud.
- (103) Pakistanis tekkinud olukorrale on reageerinud ka teised rahvusvahelised lennundusohutusorganisatsioonid. 15. juulil 2020 alandas FAA IASA programmi raames Pakistani reitingut ja kandis ta esimesest kategooriast teise kategooriasse. ICAO teatas 2021. aasta veebruaris lennundusspetsialistidele lubade väljaandmise ja nende koolitamise valdkonnas ilmnenu olulisest ohutusprobleemist, mis on seotud lennumeeskonna liikmete lubade väljaandmise menetlusega Pakistanis.
- (104) 1. juulil 2020 alustas komisjon Pakistani tsiviillennundusametiga konsultatsioone vastavalt määruse (EÜ) nr 473/2006 artikli 3 lõikele 2. Sellega seoses korraldas komisjon ameti ja liikmesriikide osalusel mitu tehnilist koosolekut PCAAga (9. juulil ja 25. septembril 2020, 15. ja 16. märtsil 2021 ning 15. oktoobril 2021).
- (105) Koosolekutel arutati eri küsimusi, eelkõige Pakistani serditud lennuettevõtjate üle teostatavat järelvalvet ja nende ohutusjuhtimissüsteemi. Eelkõige palus komisjon teavet ja tõendeid selle kontrollimiseks, et samasugune olukord ei valitse muudes, samuti PCAA ohutusjärelvalve alla kuuluvates valdkondades, näiteks salongipersonali sertimine, hooldusinseneri loa väljaandmine või lennuettevõtjate sertimine.
- (106) PCAA on esitanud asjakohase teabe, mida on hinnanud komisjon ja ameti eksperdid. 15. oktoobri 2021. aasta koosolekul teavitas PCAA komisjoni täiendavatest meetmetest, mille eesmärk on kindlakstehtud probleemid kõrvaldada. Nende probleemide hulka kuuluvad kvaliteedijuhtimise puudused dokumenteeritud menetlustes, inspektorite ebapiisav juhendamine, nõuetele mittevastav liinipiloodi lubade (ATPL) kvalifitseerimisprotsess, puuduste kõrvaldamiseks võetud parandusmeetmete vähene jälgimine või jälgimata jätmine ning nõuetekohase algpõhjuste analüüsi suutlikkuse puudumine. Sellega seoses ja võttes muu hulgas arvesse ka ICAO USOAPi auditit, mis peaks toimuma ajavahemikuks 29. novembrist kuni 10. detsembrini 2021, andis PCAA teada, et ta on põhjalikult läbi vaadanud oma käsiraamatud ja menetlused, muutes eelkõige PCAA litsentsimisprotsessi, ning ka sisekontrollid, mille eesmärk on kontrollida vastavust rahvusvahelistele ohutusstandarditele ja lahendada ICAO tõstatatud oluline ohutusprobleem.
- (107) Komisjon palus PCAA-l saata täiendavat teavet oma loasüsteemi muudatuste, uute ja/või läbivaadatud käsiraamatute ja menetluste, sisekontrolli tulemuste või aruannete kohta ning ICAO-le liinipiloodi loa (ATPL) lennuksamiga seotud erinevustest teatamise kohta.
- (108) Tuginedes olemasolevatele tõenditele ja PCAAga peetud teabevahetus põhjal antud hinnangule, tunnustab komisjon PCAA jõupingutusi võtta väljaselgitatud ohutuspuudujääkide kõrvaldamiseks parandusmeetmeid. Komisjon ei ole ameti ja liikmesriikide abist hoolimata siiski suutnud võtta selget seisukohta, kas asjaomased parandusmeetmed ja nende rakendamine on piisavalt tõhusad, et kindlakstehtud ohutuspuudujääke jätkusuutlikult leevendada. Seda silmas pidades jätkab komisjon koostööd PCAAga, et teha kindlaks, kas määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaselt on vaja teha täiendavaid samme, ning jälgib edasisi meetmeid, mida võetakse ja rakendatakse Pakistanis tekkinud olukorra lahendamiseks, võttes muu hulgas arvesse ICAO kavandatava USOAPi auditit tulemusi ja liidu kohapealset kontrollkäiku Pakistani.
- (109) Komisjon on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et praegu ei ole Pakistani lennuettevõtjate puhul alust muuta nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.
- (110) Liikmesriigid peaksid jätkuvalt kontrollima, et Pakistanis serditud lennuettevõtjad järgiksid tulemuslikult asjakohaseid rahvusvahelisi ohutusstandardeid, seades prioriteediks kõigi Pakistanis serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.
- (111) Kui asjakohasest ohustest ilmneb, et rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmine on põhjustanud otseseid ohutusriske, võib komisjonil osutada vajalikuks võtta määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaseid lisameetmeid.

Venemaa lennuettevõtjad

- (112) Komisjon, amet ja liikmesriikide pädevad asutused on jätkanud Venemaal serditud ning liidus tegutsevate lennuettevõtjate ohutusosalaste tulemuste jälgimist, mis muu hulgas hõlmab ka teatavate Venemaa õhusõidukite seisuplatsil tehtud kontrollimise prioriteediks seadmist vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.
- (113) Venemaal serditud lennuettevõtja *SKOL Airline LLC* esitas 31. augustil 2020 ametile taotluse TCO loa saamiseks. Amet hindas kõnealust taotlust kooskõlas määruses (EL) nr 452/2014 sätestatud nõuetega ning tõstatas olulise ohutusprobleemi seoses sellega, et lennuettevõtja *SKOL Airline LLC* ei ole tõendanud vastavust kõnealuse määruse artikli 3 nõuetele, eelkõige Chicago rahvusvahelise tsiviilennunduse konventsiooni lisades esitatud standarditele. Pärast ulatuslikku teabevahetust ametiga otsustas lennuettevõtja *SKOL Airline LLC* 12. veebruaril 2021 oma taotluse tagasi võtta.
- (114) 25. märtsil 2021 esitas lennuettevõtja *SKOL Airline LLC* ametile uue taotluse TCO loa saamiseks. Amet hindas taotlust kooskõlas määruses (EL) nr 452/2014 sätestatud nõuetega ning tõstatas taas olulise ohutusprobleemi seoses sellega, et lennuettevõtja *SKOL Airline LLC* ei tõendanud vastavust kõnealuse määruse artiklis 3 sätestatud kohaldatavatele nõuetele, eelkõige Chicago rahvusvahelise tsiviilennunduse konventsiooni lisades esitatud standarditele. Amet otsustas, et lennuettevõtja *SKOL Airline LLC* ei vasta asjaomastele nõuetele. Seetõttu lükkas amet 19. juulil 2021 loataotluse ohutusosalastel põhjustel tagasi. Lennuettevõtja *SKOL Airline LLC* ei kasutanud kõnealuse otsuse edasikaebamise õigust vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1139⁽¹⁴⁾ artiklitele 108–114.
- (115) 20. oktoobril 2021 kohtusid komisjoni, ameti ja liikmesriikide esindajad Venemaa föderaalse lennutranspordiameti (edaspidi „FATA“) esindajatega, et vaadata üle Venemaal serditud lennuettevõtjate ohutusosalased tulemused ajavahemikul 24. märtsist 2021 kuni 1. oktoobrini 2021 seisuplatsil tehtud kontrollide aruannete põhjal ja teha kindlaks juhud, kus FATA peaks järelevalvet tugevdama.
- (116) Venemaal serditud lennuettevõtjatele seisuplatsil tehtud SAFA kontrollide läbivaatamisel ei ilmnunud olulisi ega korduvaid ohutuspuudujääke. Koosoleku käigus tutvustati ka tulemusi, mille amet oli saanud, rakendades Venemaal serditud ja TCO luba omavate lennuettevõtjate suhtes määruse (EL) nr 452/2014 kohast järelevalveprogrammi. Komisjon märkis, et ka selle seireprogrammi tulemustest ei ilmnunud märkimisväärsed ega korduvaid ohutuspuudujääke.
- (117) Pärast seda, kui amet oli lennuettevõtja *SKOL Airline LLC* TCO-taotluse ohutusega seotud põhjustel tagasi lükanud, kutsuti lennuettevõtja *SKOL Airline LLC* 22. oktoobril 2021 ärakuulamisele komisjonis ja 9. novembril 2021 lennuohutuskomitees. Lennuettevõtja *SKOL Airline LLC* kinnitas 28. oktoobril 2021, et ta osaleb kavandatud ärakuulamisel.
- (118) 28. oktoobril 2021 teavitas FATA komisjoni lennuettevõtja *SKOL Airline LLC* suhtes kehtestatud keelust, mille kohaselt lennuettevõtjal ei ole lubatud käitada lende väljaspool Venemaa riigipiiri, ning palus komisjonil uuesti kaaluda lennuettevõtja *SKOL Airline LLC* ärakuulamise vajadust, kuna FATA otsuse kohaselt ei saa asjaomane lennuettevõtja liitu lennata.
- (119) Komisjon teatas 3. novembril 2021 FATA-le, et lennuettevõtja *SKOL Airline LLC* kutsuti ärakuulamisele, kuna ta ei suutnud tõendada Chicago rahvusvahelise tsiviilennunduse konventsiooni lisades esitatud standardite järgimist, ning jättis ärakuulamiskutse seepärast jõusse.

⁽¹⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviilennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (ELT L 212, 22.8.2018, lk 1).

- (120) Lennuettevõtja *SKOL Airline LLC* kuulati ära 9. novembril 2021. Äraakuulamise osales ka FATA, kes oli esitanud asjakohase taotluse. Äraakuulamise käigus kirjeldas lennuettevõtja *SKOL Airline LLC* uuesti kahe eespool nimetatud TCO loa taotlusega seotud toiminguid. Ta rõhutas, et lennuettevõtjal tekkis määruse (EL) nr 452/2014 nõuete täitmise tõendamisel raskusi. Ehkki lennuettevõtja tunnistas kõiki ameti poolt kindlaks tehtud puudusi, ei esitanud ta teavet nende puuduste kõrvaldamiseks võetud meetmete kohta. Samuti ei esitanud ta tõendeid kõnealuste puuduste kõrvaldamiseks võetud parandusmeetmete rakendamise praeguse seisu kohta. Lennuettevõtja *SKOL Airline LLC* poolt enne äraakuulamist ja äraakuulamise ajal esitatud teabest nähtus, et lennuettevõtja ei suuda kindlaks teha oma protsesside, menetluste ja operatiivtegevusega seotud puudujääke.
- (121) FATA märkis, et ta ei toetanud lennuettevõtja *SKOL Airline LLC* taotlust, mille ta 25. märtsil 2021 TCO loa saamiseks uuesti esitas. FATA teavitas komisjoni ja ELi lennuohutuskomiteed ka sellest, et ta viib lennuettevõtja *SKOL Airline LLC* juures läbi täiendavad sihtotstarbelised auditid, kui lennuettevõtja peaks ametile esitama veel ühe taotluse TCO loa saamiseks.
- (122) Tuginedes kogu praegu kättesaadavale teabele, sealhulgas eelkõige sellele, et amet lükkas TCO loa taotluse 19. juulil 2021 ohutuskaalutlustel tagasi, ning äraakuulamise käigus esitatud teabele, jõudsid komisjon ja ELi lennuohutuskomitee järeldusele, et lennuettevõtja *SKOL Airline LLC* ei suuda tõendada vastavust rahvusvahelistele ohutusstandarditele.
- (123) Seepärast on komisjon määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, tuleks muuta, kandes lennuettevõtja *SKOL Airline LLC* määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse.
- (124) Liikmesriigid peaksid jätkuvalt kontrollima, et Venemaal serditud lennuettevõtjad järgiksid tulemuslikult asjakohaseid rahvusvahelisi ohutusstandardeid, seades prioriteediks kõigi Venemaal serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.
- (125) Kui kõnealustest kontrollidest peaks ilmnema, et asjakohaste rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmine on põhjustanud otseseid ohutusriske, võib komisjon kehtestada teatavate Venemaal serditud lennuettevõtjate suhtes tegevuskeeldu ning kanda nad määruse (EÜ) nr 474/2006 A või B lisasse.

Lõuna-Sudaani lennuettevõtjad

- (126) Lõuna-Sudaani lennuettevõtjaid ei ole kunagi olnud kantud määruse (EÜ) nr 474/2006 A või B lisasse.
- (127) Viimase kolme aasta jooksul on Lõuna-Sudaanis toimunud üheksa õnnetust ja tõsist vahejuhtumit, sealhulgas 2. märtsil 2021 lennuettevõtja *South Sudan Supreme Airlines* käitatava Let-410 tüüpi õhusõiduki (registritunnus HK-4274) allakukkumine, mille tagajärjel hukkus kümme inimest, ning alles hiljuti, 2. novembril 2021 toimunud õnnetus Antonov AN-26 tüüpi õhusõidukiga (registritunnus TR-NGT), mille tagajärjel hukkus viis inimest. Mõlemal juhul seati kahtluse alla registreerimistunnuste ehtsus, kuna need tundusid olevad kehtetud, mistõttu neid võidi kasutada asjaomase õhusõiduki võltsitud registreerimismärkidena. Kirjeldatud sündmustega seotud asjaolud on tekitanud muret seoses Lõuna-Sudaani tsiviillennundusameti (edaspidi „SSCAA“) suutlikkusega teostada nõuetekohast ohutusjärelevat tema vastutusalasse kuuluvate lennuettevõtjate üle.
- (128) Komisjon saatis 26. märtsil 2021 SSCAA-le kirja, milles ta väljendas muret lennuohutuse olukorra üle Lõuna-Sudaanis, ning palus esitada dokumendid, kus kirjeldatakse SSCAA struktuuri ja organisatsiooni, sertifitseerimis- ja järelevalvesteemi ning Lõuna-Sudaanis serditud lennuettevõtjate suhtes kohaldatavaid järelevalvetoiminguid. Samuti paluti teavet selle kohta, missugune on praeguste lennuettevõtja sertifikaadi omanike, Lõuna-Sudaanis registreeritud õhusõidukite, hooldusorganisatsioonide ja lennumeeskonna lubade staatus.

- (129) SSCAA vastas järelepärimisele 23. juulil 2021 ja andis teada, et lennuettevõtja *South Sudan Supreme Airlines* lennuettevõtja sertifikaat on peatatud. Lisaks teatas ta komisjonile, et kõnealuse õnnetuse põhjustanud õhusõiduki kahtlaste registreerimismärkide tõttu on SSCAA otsustanud üle vaadata kõik õhusõidukite käitajad ja lennuettevõtja sertifikaadid. Samuti teatas SSCAA, et praegu rakendatakse parandusmeetmeid määruste, käsiraamatute ja koolituse valdkonnas. Nõutud dokumente SSCAA aga ei esitanud.
- (130) Komisjon saatis 5. oktoobril 2021 SSCAA-le veel ühe kirja, milles korrati palvet esitada eespool nimetatud dokumendid hiljemalt 18. oktoobriks 2021. Komisjon selgitas kirjas, et kui SSCAA ei esita nõutud teavet õigeaegselt, käsitatakse seda koostöövalmiduse puudumisena Lõuna-Sudaani ohutusjärelvalvesüsteemiga seotud probleemide lahendamisel.
- (131) 5. novembril 2021 kohtus ELi delegatsioon Lõuna-Sudaanis Jubas SSCAA juhiga, kes kinnitas, et on 5. oktoobri 2021. aasta kirja kätte saanud. SSCAA kohustus saatma küsimustele vastused novembri lõpuks ning esitama kaks dokumenti, mis sisaldavad teavet SSCAA kontrolli-, järelevalve- ja auditeerimisprogrammi kohta, ning aruanded teatavate Lõuna-Sudaanis tegutsevate lennuettevõtjate ja välismaiste registreeritud õhusõidukite läbivaatamise kohta. Komisjon tutvub hoolikalt talle saadetavate dokumentidega, et otsustada, kas kutsuda SSCAA ELi lennuohutuskomitee järgmisele koosolekule.
- (132) Võttes arvesse määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaseid ühiseid kriteeriume ja asjaolu, et SSCAA-ga peetakse komisjoni määruse (EÜ) nr 473/2006 artikli 3 kohaselt algatatud konsultatsioone, leiab komisjon, et praegu ei ole Lõuna-Sudaani lennuettevõtjate puhul alust muuta nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.
- (133) Liikmesriigid peaksid jätkuvalt kontrollima, et Lõuna-Sudaanis serditud lennuettevõtjad järgiksid tulemuslikult asjakohaseid rahvusvahelisi ohutusstandardeid, seades prioriteediks kõigi Lõuna-Sudaanis serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.
- (134) Kui asjakohasest ohustestabest ilmneb, et rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmine on põhjustanud otseseid ohutusriske, võib komisjonil osutada vajalikuks võtta määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaseid lisameetmed.
- (135) Seepärast tuleks määrust (EÜ) nr 474/2006 vastavalt muuta.
- (136) Määruse (EÜ) nr 2111/2005 artiklites 5 ja 6 on märgitud, et ohutusele avalduvat mõju arvestades on vaja võtta lisade ajakohastamisega seotud otsused vastu kiiresti ja vajaduse korral viivitamata. Seepärast on tundliku teabe ja reisijate kaitsmiseks vaja, et kõik otsused, millega ajakohastatakse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu või -piiranguid, avaldatakse ja need jõustuvad kohe pärast vastuvõtmist.
- (137) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EÜ) nr 2111/2005 artikli 15 kohaselt asutatud ELi lennuohutuskomitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 474/2006 muudetakse järgmiselt:

- 1) A lisa asendatakse käesoleva määruse I lisa tekstiga;
- 2) B lisa asendatakse käesoleva määruse II lisa tekstiga.

Artikkel 2

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 25. november 2021

Komisjoni nimel
presidendi eest
komisjoni liige
Adina VĂLEAN

I LISA

„A LISA

NIMEKIRI LENNUETTEVÕTJATEST, KELLE SUHTES KOHALDATAKSE LIIDU PIRES TEGEVUSKEELDU, ERANDITEGA ⁽¹⁾

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	ICAO kolmetäheline kood	Lennuettevõtja päritoluriik
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAM AIRLINES	FS-102	IRC	Iraan
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeeria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Venemaa
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Afganistani ametiasutused, sealhulgas:			Afganistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistan
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Angola ametiasutused, välja arvatud TAAG Angola Airlines ja Heli Malongo, sealhulgas:			Angola
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Teadmata	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Teadmata	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Teadmata	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Teadmata	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Armeenia ametiasutused, sealhulgas:			Armeenia

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

AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armeenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armeenia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armeenia
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		Armeenia
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armeenia
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armeenia
SKYBALL	AM AOC 073	Ei kohaldata	Armeenia
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Brazzaville'i Kongo ametiasutused, sealhulgas:			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	Teadmata	Kongo-Brazzaville
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Kongo Demokraatliku Vabariigi ametiasutused, sealhulgas:			Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik

MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Djibouti ametiasutused, sealhulgas:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Teadmata	DAO	Djibouti
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Ekvatoriaal-Guinea ametiasutused, sealhulgas:			Ekvatoriaal-Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ekvatoriaal-Guinea
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Teadmata	Ekvatoriaal-Guinea
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Eritrea ametiasutused, sealhulgas:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC nr 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC nr 005	NAS	Eritrea
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Kõrgõzstani ametiasutused, sealhulgas:			Kõrgõzstan
AEROSTAN	08	BSC	Kõrgõzstan
AIR COMPANY AIR KG	50	Teadmata	Kõrgõzstan
AIR MANAS	17	MBB	Kõrgõzstan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kõrgõzstan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kõrgõzstan
HELI SKY	47	HAC	Kõrgõzstan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kõrgõzstan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kõrgõzstan
TEZ JET	46	TEZ	Kõrgõzstan
VALOR AIR	07	VAC	Kõrgõzstan
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Libeeria ametiasutused			Libeeria

Kõik lennutevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Liibüa ametiasutused, sealhulgas:			Liibüa
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Liibüa
AIR LIBYA	004/01	TLR	Liibüa
AL MAHA AVIATION	030/18	Teadmata	Liibüa
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Liibüa
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Liibüa
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Liibüa
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Liibüa
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Liibüa
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Liibüa
PETRO AIR	025/08	PEO	Liibüa
Kõik lennutevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Nepali ametiasutused, sealhulgas:			Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Teadmata	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Teadmata	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Teadmata	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Teadmata	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Teadmata	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Teadmata	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Teadmata	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Teadmata	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Teadmata	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Teadmata	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Teadmata	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Teadmata	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Teadmata	Nepal
TARA AIR	053/2009	Teadmata	Nepal

YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad São Tomé ja Príncipe ametiasutused, sealhulgas:			São Tomé ja Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé ja Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé ja Príncipe
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Sierra Leone ametiasutused, sealhulgas:			Sierra Leone
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Sudaani ametiasutused, sealhulgas:			Sudaan
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudaan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudaan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudaan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudaan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudaan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudaan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudaan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudaan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudaan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudaan
SUN AIR	51	SNR	Sudaan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudaan“

II LISA

„B LISA

**NIMEKIRI LENNUETTEVÕTJATEST, KELLE SUHTES KOHALDATAKSE LIIDU PIIRES
TEGEVUSPIIRANGUID ⁽¹⁾**

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) number	ICAO kolmetäheline kood	Lennuettevõtja päritoluriik	Õhusõiduki liik, mille suhtes kohaldatakse piirangut	Piiranguga õhusõiduki registritunnus (ed) ja, kui see/need on kättesaadav(ad), seerianumber/ seerianumbrid	Õhusõiduki registreerinud riik
IRAN AIR	FS100	IRA	Iraan	Kõik Fokker F100 ja Boeing B747 tüüpi õhusõidukid.	Fokker F100 tüüpi õhusõidukid, nagu on märgitud lennuettevõtja sertifikaadis; Boeing B747 tüüpi õhusõidukid, nagu on märgitud lennuettevõtja sertifikaadis.	Iraan
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Põhja-Korea	Kõik õhusõidukid, v.a kaks TU-204 tüüpi õhusõidukit.	Kõik õhusõidukid, v.a P-632, P-633.	Põhja-Korea“

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