

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2018/871,**14. juuni 2018,****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 ⁽¹⁾ artikkel 9, eriti selle artikli 4 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni määrusega (EÜ) nr 474/2006 ⁽²⁾ on kehtestatud määruse (EÜ) nr 2111/2005 II peatüki kohane liidu nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidus tegevuskeeldu.
- (2) Kooskõlas määruse (EÜ) nr 2111/2005 artikli 4 lõikega 3 on teatavad liikmesriigid ja Euroopa Lennundusohutusamet (edaspidi „EASA“) edastanud komisjonile teavet, mis on kõnealuse nimekirja ajakohastamise seisukohalt tähtis. Asjakohast teavet on edastanud ka kolmandad riigid ja rahvusvahelised organisatsioonid. Selle teabe alusel tuleks nimekirja ajakohastada.
- (3) Komisjon teavitas kõiki asjaomaseid lennuettevõtjaid kas otse või nende regulatiivse järelevalve eest vastutavate ametiasutuste kaudu olulistest üksikasjadest ja kaalutlustest, mis oleksid aluseks otsusele, millega kehtestatakse nende suhtes liidus tegevuskeeld või muudetakse nimekirja lisatud lennuettevõtja suhtes kehtestatud tegevuskeelu tingimusi.
- (4) Komisjon andis asjaomastele lennuettevõtjatele võimaluse tutvuda liikmesriikide esitatud dokumentidega, esitada kirjalikke märkusi ning teha komisjonile ja nõukogu määruse (EMÜ) nr 3922/1991 ⁽³⁾ alusel loodud komiteele (edaspidi „lennuohutuskomitee“) suuline ettekanne.
- (5) Komisjon on andnud lennuohutuskomiteele ajakohastatud teavet seoses käimasolevate ühiskonsultatsioonidega, mida peetakse määruse (EÜ) nr 2111/2005 ja komisjoni määruse (EÜ) nr 473/2006 ⁽⁴⁾ raames Afganistani, Angola, Boliivia, Gambia, Indoneesia, Liibüa, Nepali, Venemaa ja Venezuela pädevate asutuste ning lennuettevõtjatega. Lisaks andis komisjon lennuohutuskomiteele teavet lennuohutusolukorra kohta Ekvatoriaal-Guineas, Kasahstanis, Indias, Mauritaanias, Mosambiigis, Filipiinidel, Tais, Ukrainas ja Sambias.
- (6) EASA esitles komisjonile ja lennuohutuskomiteele Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (edaspidi „ICAO“) poolt üldise ohutusjärelevalve auditiprogrammi raames koostatud auditiaruannete analüüsi tulemusi. Liikmesriike kutsuti üles seadma prioriteediks sellistes kolmandates riikides serditud lennuettevõtjate õhusõidukite kontrollimist seisuplatsil, kelle puhul ICAO on kindlaks teinud olulisi ohutusprobleeme või mille ohutusjärelevalvesüsteemis esineb EASA andmetel märkimisväärsed puudujääke. Lisaks komisjoni poolt määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaselt peetavatele konsultatsioonidele võimaldab õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise prioriteediks seadmine hankida lisateavet kõnealustes kolmandates riikides serditud lennuettevõtjate ohutusalase tulemuslikkuse kohta.

⁽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 nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu (ELT L 84, 23.3.2006, lk 14).

⁽³⁾ Nõukogu 16. detsembri 1991. aasta määrus (EMÜ) nr 3922/1991 tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamise kohta tsiviillennunduses (EÜT L 373, 31.12.1991, lk 4).

⁽⁴⁾ 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).

- (7) EASA teavitas komisjoni ja lennuohutuskomiteed ka välismaiste õhusõidukite ohutuse hindamise programmi (edaspidi „SAFA programm“) raames komisjoni määruse (EL) nr 965/2012⁽¹⁾ kohaselt seisuplatsil tehtud kontrollide analüüsi tulemustest.
- (8) Peale selle teavitas EASA komisjoni ja lennuohutuskomiteed tehnilise abi projektidest kolmandates riikides, kelle suhtes kasutatakse määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaseid meetmeid või jälgimist. EASA andis teavet täiendava tehnilise abi kavade ja taotluste kohta ning tsiviillennundusametite haldus- ja tehnilise võimekuse suurendamise koostöö kohta, mille eesmärk on aidata kõrvaldada kõik puudujäägid kohaldatavate rahvusvaheliste standardite järgimisel. Liikmesriike kutsuti üles reageerima sellistele taotlustele, lähtudes mõlema poole huvidest ning kooskõlastatult komisjoni ja EASAGA. Sellega seoses rõhutas komisjon veel kord, kui kasulik on anda rahvusvahelise lennundusvaldkonna osalistele eelkõige ICAO ohutusala koostööabi võrgustiku (edaspidi „SCAN“) andmebaasi kaudu teavet tehnilise abi kohta, mida liit ja selle liikmesriigid annavad lennuohutuse suurendamiseks kogu maailmas.
- (9) Eurocontrol andis komisjonile ja lennuohutuskomiteele värsket teavet SAFA häirefunktsiooni staatuse ning tegevuskeelu saanud lennuettevõtjatega seotud ohuteadete praeguse statistika kohta.

Liidu lennuettevõtjad

- (10) Pärast seda, kui EASA oli analüüsinud liidu lennuettevõtjate õhusõidukitele seisuplatsil tehtud kontrollide, EASA korraldatud standardimiskontrollide ning liikmesriikide lennuametite tehtud konkreetsete kontrollide ja auditite tulemusi, on mitu liikmesriiki võtnud teatavaid täitemeeteid ning teavitanud neist komisjoni ja lennuohutuskomiteed. Bulgaaria teatas komisjonile ja lennuohutuskomiteele meetmetest, mis ta oli võtnud lennuettevõtja *Bulgar Air* suhtes.
- (11) Liikmesriigid kordasid, et kui asjaomase ohutusteabest peaks ilmnema, et asjakohaste rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmine liidu lennuettevõtjate poolt põhjustab otseseid ohutusriske, on nad valmis võtma vajalikke meetmeid.

Afganistani lennuettevõtjad

- (12) 13. veebruaril 2018 toimusid komisjoni, EASA, Afganistani Islamivabariigi tsiviillennundusameti (edaspidi „ACAA“) ning lennuettevõtja *Kam Air* esindajate vahel tehnilised konsultatsioonid, kus arutati eelkõige kõikide Afganistani lennuettevõtjate suhtes määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaselt kehtestatud tegevuskeeldu.
- (13) Kohtumise käigus esitas ACAA teavet tõhustatud ohutusjärelevalve rakendamisel tehtud edusammude kohta. Varasematel aastatel on ACAA tühistanud või peatanud veel mõned lennuettevõtja sertifikaadid, kehtestanud mitme lennukõlbmatu õhusõiduki suhtes lennukeelu ja võtnud rangeid meetmeid lennumeeskondade suhtes, kes ei järginud rahvusvahelisi ohutusstandardeid. Lisaks teatas ACAA, et kõikide Afganistanis registreeritud lennuettevõtjate suhtes on kohaldatud rahvusvaheliste standardite kohast ümbersertifitseerimismenetlust. Praegu on kehtiv lennuettevõtja sertifikaat vaid lennuettevõtjatel *Kam Air* ja *Ariana Afghan Airlines*. Lennuettevõtja *Kam Air* on Afganistani uut lennundusala õigusaktide raamistikku järgides täielikult ümber serditud ja praegu toimub lennuettevõtja *Ariana Afghan Airlines* ümbersertimine. ACAA kordas, et ta on valmis täitma oma rahvusvahelisi kohustusi lennuohutuse valdkonnas niivõrd, kui võrd keerulisest töökeskkonnast tulenevad piirangud seda võimaldavad.
- (14) ACAA on alustanud ICAO üldise ohutusjärelevalve auditeerimisprogrammi (USOAP) raames pideva seire põhimõtte (CMA) kohaselt koostatud veebiküsimustike täitmist, kuid selle kohta ei esitatud tõendeid. Afganistani alaline esindaja ICAOs peab ICAOga läbirääkimisi selle üle, et ICAO korraldaks võimalikult kiiresti üldise ohutusjärelevalve auditeerimisprogrammi (USOAP) kohase auditi.
- (15) Lennuettevõtja *Kam Air* tegi ettekande, milles anti ülevaade lennuettevõtja arengust ja ohutusjuhtimissüsteemist. 2014. aasta septembris otsustas lennuettevõtja *Kam Air* juhatus läbi vaadata strateegilised kavad ja käitamistevõime seotud taktikalised protseduurid, et tagada kõikide ACAA uutes õigusaktides ning rahvusvahelistes standardites ja soovituslikes tavades esitatud nõuete täitmine. Rakendati lennuandmete seireprogramm ja lennuettevõtja on teadlik käitamisega seotud ohtudest. Käimas on ohutus- ja kvaliteedijuhtimissüsteemide rakendamine.

⁽¹⁾ 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).

- (16) Komisjon tunnustab ACAA jõupingutusi ja asjaolu, et ACAA on näidanud valmisolekut teha komisjoniga koostööd ja esitada talle ajakohastatud teavet järelevalvekohustuste täitmist käsitleva olukorra kohta.
- (17) Komisjon võtab arvesse, et Afganistanis on endiselt keeruline töökeskkond, mis vähendab ACAA suutlikkust täita ohutusjärelevalvega seotud kohustusi. Komisjon kavatseb põhjalikult tutvuda ICAO poolt USOAPi raames korraldatava auditi tulemustega. Seega leiab komisjon olemasoleva teabe põhjal, et nimekirja Afganistani lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, ei tuleks muuta, v.a Afganistani lennuettevõtjate *Afghan Jet International Airlines*, *East Horizon Airlines* ja *Safi Airways* puhul, kelle lennuettevõtja sertifikaat on tühistatud ning kelle võib seega nimekirjast välja jätta.
- (18) 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 ning jätta lennuettevõtjad *Afghan Jet International Airlines*, *East Horizon Airlines* ja *Safi Airways* määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisast välja.

Angola lennuettevõtjad

- (19) 2008. aasta novembris ⁽¹⁾ kehtestati kõikide Angolas serditud lennuettevõtjate (v.a. üks lennuettevõtja) suhtes täielik tegevuskeeld, mis oli peamiselt tingitud sellest, et Angolas serditud lennuettevõtjate ohutusjärelevalve eest vastutavad pädevad asutused (edaspidi „INAVIC“) ei suutnud rakendada kohaldatavaid rahvusvahelisi ohutusstandardeid ega tagada nende järgimist. Lennuettevõtjale TAAG *Angola Airlines* tehti osaline erand. Lennuettevõtja TAAG *Angola Airlines* kanti määruse (EÜ) nr 474/2006 ⁽²⁾ B lisse ja tal lubati liitu lendamiseks kasutada osa oma õhusõidukipargist.
- (20) ICAO korraldas Angolas 2017. aasta märtsis kohapealse koordineeritud valideerimisauditi (edaspidi „ICVM“). Kõnealuse auditi tulemuste põhjal leidis ICAO, et Angola pädevad asutused on kõrvaldanud käitamistegevusega seotud olulise ohutusprobleemi.
- (21) Angola pädevad asutused teatasid 2. aprilli 2018. aasta kirjas komisjonile rahvusvaheliste ohutusstandardite rakendamisel tehtud edusammudest ja ICVMi tulemustest.
- (22) Komisjon väljendab heameelt INAVICi jõupingutuste ja selle üle, et INAVIC on võtnud endale kohustuse alustada komisjoniga konsultatsioone ning anda üksikasjalikum teavet tema vastutusalasse kuuluvate lennuettevõtjate ohutusjärelevalvega seotud edusammude kohta.
- (23) Seepärast on komisjon määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et praegu ei ole Angola lennuettevõtjate puhul alust muuta nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.

Boliivia lennuettevõtjad

- (24) 30. jaanuaril 2018 toimusid tehnilised konsultatsioonid, millest võtsid osa komisjoni, EASA ja ühe liikmesriigi esindajad ning Boliivia tsiviillennunduse peadirektoraadi (Directorate General of Civil Aviation of Bolivia, edaspidi „DGAC“) kõrgema juhtkonna esindajad.
- (25) Komisjon oli palunud DGACil esitada nimekiri dokumentidest ja lõpuleviimist vajavatest meetmetest. DGAC esitas tähtaegselt kõik nõutavad dokumendid ja EASA koostas nende kohta analüüsi. Esialgse järelduse kohaselt olid protseduurid hästi dokumenteeritud, kuid nende tegeliku nõuetekohase rakendamise kohta ei olnud võimalik hinnangut anda. DGAC-l tundub olevat piisavalt inspektoreid; siiski oleks vaja täiendava teavet selle kohta, et inspektoritel on spetsiifiliste ülesannete täitmiseks vajalikud teadmised.
- (26) Selleks et saada üksikasjalikum teavet lennutegevuse üle teostatava järelevalve kohta, palus komisjon Boliivia DGACil esitada 2018. aastaks kavandatud auditite ja inspekteerimiste üksikasjalik kava ning ülevaade 2016. ja 2017. aastal toimunud audititest ja inspekteerimistest, mida DGAC on teostanud viie regulaarselt või ebaregulaarselt reisijaid transportiva lennuettevõtja suhtes.

⁽¹⁾ Komisjoni 14. novembri 2008. aasta rakendusmäärus (EÜ) nr 1131/2008, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006 seoses nimekirjaga lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, Angolat käsitlevad põhjendused 8–11.

⁽²⁾ Komisjoni 13. juuli 2009. aasta rakendusmäärus (EL) 619/2009, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006 seoses nimekirjaga lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, Angolat käsitlevad põhjendused 54–62. Komisjoni 16. juuni 2016. aasta rakendusmäärus (EL) 2016/963, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006 seoses nimekirjaga lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, Angolat käsitlevad põhjendused 12–17.

- (27) Kõnealused täiendavad dokumendid saadeti EASA-le, kes on need ka kätte saanud. Pärast dokumentidega tutvumist leiti, et lõpuleviidud inspekteerimiste osakaal on ajavahemikus 2016–2017 oluliselt suurenenud. Ainsa Euroopas tegutseva Boliivia lennuettevõtja *Boliviana de Aviacion* puhul on lõpule viidud 88 % kavandatud meetmetest. Boliivia DGAC teatas, et käesoleval aastal (2018) hakati kohaldama riskipõhise järelevalve kontseptsiooni. Teiste lennuettevõtjate puhul märgiti, et ehkki riskianalüüs on tehtud, tuleb asjakohaseid jõupingutusi veelgi suurendada.
- (28) Komisjon võtab Boliivia DGACi esitatud teavet arvesse. Komisjon leiab, et praegu kättesaadava teabe, sealhulgas Boliivia DGACi poolt 30. jaanuaril 2018 toimunud tehniliste konsultatsioonide käigus esitatud teabe alusel ei ole põhjust kehtestada Boliivias serditud lennuettevõtjate suhtes tegevuskeeldu või -piiranguid.
- (29) Seepärast on komisjon määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et praegu ei ole alust muuta liidu nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, ja lisada sinna Boliivia lennuettevõtjad.
- (30) Liikmesriigid kontrollivad ka edaspidi asjakohaste rahvusvaheliste ohutusstandardite tulemuslikku järgimist, seades prioriteediks Boliivias serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.
- (31) Kui asjakohasest ohutusteabest peaks ilmnema, et rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmise tõttu on tekkinud otsesed ohutusriskid, võib komisjon olla sunnitud võtma määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaseid lisameetmeid.

Gambia lennuettevõtjad

- (32) Gambia tsiviillennundusameti (edaspidi „CAAG“) välja antud lennuettevõtja sertifikaati omavatele lennuettevõtjatele *Aeolus Air Ltd.* ja *SIPJ (G) Ltd.* 2014. ja 2015. aastal tehtud SAFA kontrollide käigus leiti olulisi ohutuspuudujääke.
- (33) EASA saatis 24. juulil 2015 CAAGile kirja, milles anti ülevaade lennuettevõtja *SIPJ (G) Ltd.* seisuplatsil kontrollimise tulemustest. Lisaks teatas EASA kõnealuses kirjas CAAGile, et ehkki asjaomase õhusõiduki lennuplaanid esitati üldlennunduse kategoorias ja lennumeeskonnad märkisid, et nad käitavad riiklikke lende, leiti tõendeid selle kohta, et tegelikult olid lennud ärilist laadi.
- (34) Täiendava uurimise käigus selgus, et asjaomane õhusõiduk oli registreeritud Ameerika Ühendriikides. Kõnealuse õhusõiduki puhul võttis EASA ühendust Ameerika Ühendriikide tsiviillennundusametiga. EASA võttis ametlikult ühendust ka Gambia ametiasutustega, kes aga ei vastanud. Lennuettevõtja *SIPJ (G) Ltd.* ei ole esitanud taotlust kolmanda riigi lennuettevõtja tegevusloa (edaspidi „TCO-luba“) saamiseks.
- (35) Lennuettevõtjale *SIPJ (G) Ltd.* 2016. aastal tehtud SAFA kontrollide käigus leiti täiendavaid olulisi puudusi. Kõikidel juhtudel olid lennud liigitatud üldlennunduse kategooriasse. Siiski oli märke, et asjaomased lennud olid tegelikult ärilennud ja need deklareeriti üldlennunduse valdkonda kuuluvana selleks, et hoida kõrvale ICAO ohutusstandardite, täpsemalt TCO-loa nõuete täitmisest õhusõidukite käitamisel liidu õhuruumis.
- (36) Selleks et olukorda tähelepanelikult jälgida, alustab komisjon Gambia ametiasutustega määruse (EÜ) nr 473/2006 artikli 3 lõike 2 kohaseid konsultatsioone.
- (37) Liikmesriigid peavad ka edaspidi kontrollima asjakohaste rahvusvaheliste ohutusstandardite tulemuslikku järgimist, seades prioriteediks Gambias serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.
- (38) Kui asjakohasest ohutusteabest peaks ilmnema, et rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmise tõttu on tekkinud otsesed ohutusriskid, võib komisjon võtta määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaseid lisameetmeid.
- (39) Seepärast on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et praegu ei ole Gambia lennuettevõtjate puhul alust muuta nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.

Indoneesia lennuettevõtjad

- (40) Liit korraldas 12.–21. märtsini 2018 kohapealse kontrollkäigu Indoneesiasse. Kontrollkäigust võtsid osa komisjoni, EASA ja liikmesriikide eksperdid. Kontrollkäigu raames külastati Indoneesia tsiviilennunduse peadirektoraadi (Directorate General of Civil Aviation in Indonesia, edaspidi „Indoneesia DGCA“) bürood ning mitut Indoneesias serditud lennuettevõtjat, sh lennuettevõtjat *Batik Air*, et näha, missugune on olukord võrreldes ELi eelmise, 2016. aastal toimunud kohapealse kontrollkäiguga; lennuettevõtjat *Wings Air*, kes kuulub lennuettevõtjaga *Batik Air* samasse kontserni (Lion Group) ja tegeleb turbopropellerlennukite (ATR42/72) suures mahus käitamisega; lennuettevõtjat *Sriwijaya Air*, kes on suurim lennuettevõtja nende lennuettevõtjate nimekirjas, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires ikka veel tegevuskeeldu; lennuettevõtjat *TransNusa*, kelle õhusõidukipark sisaldab nii turboventilaator- kui ka turbopropellerlennukeid (kõik CASR-121 kohaselt sertifitseeritud); lennuettevõtjaid *Spirit Aviation Sentosa* ja *Susi Air*, kes teenindavad pendel- ja tsarterlende ning on mõlemad CASR-135 kohaselt sertifitseeritud. Kontrollkäigu raames külastati kaht äärepoolsemat piirkonda: lennuettevõtja *TransNusa* baasi Kupangis ja lennuettevõtja *Susi Air* peakorterit Pangandaranis.
- (41) Kontrollkäigu tulemustest selgus, et DGCA on pärast liidu 2016. aasta kohapealset kontrollkäiku suutnud saavutatud ohutustaset säilitada ja teinud lisaks sellele mitmes valdkonnas suuri edusamme. Eelkõige peeti oluliseks DGCA poolt siseriiklike lennundusalaste õigusaktide koostamisel saavutatud stabiilsust ning nõuetekohase ja tõhusa järelevalve teostamisel üles näidatud küpsusastet. Varasemate kontrollkäikude puhul pandi tähele, et Indoneesia on ICAO standarditega kooskõla saavutamiseks kaalunud või vastu võtnud erinevaid regulatiivseid mudeleid. Selline lähenemisviis tekitas segadust. ELi töörühm tervitas DGCA otsust võtta ICAO eeskirjade kohaldamiseks kasutusele selged poliitikapõhimõtted ja hakata ise koostama õigusaktide eelnõusid, et arvesse võtta ICAOga seotud kõige hiljutisemaid muudatusi.
- (42) Eksperdid selgitasid välja, et järelevalvetoimingute (nii auditite kui ka inspekteerimiste) kohta koostatakse jätkuvalt iga-aastane kava ja et enamiku järelevalvetoimingute puhul seda kava ka järgitakse.
- (43) DGCA on suuteline leidma piisavalt töötajaid, et tagada Indoneesia lennundussektori praegusele suurusele ja ulatusele vastav järelevalve. Töötajate arv on alates 2016. aastast oluliselt suurenenud ning kavas on palgata veelgi rohkem uusi töötajaid. Kõik töötajad, keda kontrollkäigu raames küsitleti, olid kvalifitseeritud ja oma ülesannetest teadlikud. Ka teoreetilised koolitusprogrammid ja -kavad leiti olevat asjakohased. Siiski märgiti, et inspektorid vajavad aruannete koostamise, kontrolli põhjalikkuse, algpõhjuste analüüsi ja puuduste kõrvaldamisega seotud küsimustes täiendavat koolitust.
- (44) Indoneesia DGCA esitas tõendid selle kohta, et nad on vajaduse korral kohaldanud selliseid täitemeeteid nagu hoiatuskirjad, lennuettevõtja sertifikaadi kehtivuse peatamine või kehtetuks tunnistamine ja rahalised karistused. Alates 2017. aastast on kehtetuks tunnistatud neli sertifikaati, 11 sertifikaadi kehtivus on peatatud ning välja on saadetud 21 hoiatuskirja.
- (45) Kontsern Lion Group koosneb kolmes eri riigis serditud kuuest lennuettevõtjast, kes kohaldavad oma käitamis-tegevuse ning ohutus- ja kvaliteedijuhtimise suhtes integreeritud lähenemisviisi. Lennuettevõtjad *Batik Air* ja *Wings Air* on kaks Indoneesias serditud lennuettevõtja sertifikaadi omanikku, kes kuuluvad kontserni Lion Group. Len-nuettevõtja *Batik Air*, keda liidu töörühm külastas 2016. aastal korraldatud kohapealse kontrollimise käigus, tõendas, et tema ohutuse ja kvaliteedi tagamise ning juhtimissüsteemid tegutsevad endiselt heal tasemel. Lennuettevõtja püüab kõnealuseid süsteeme veelgi täiustada. Lennuettevõtja *Batik Air* on ELi töörühma 2016. aasta kontrollkäigu raames kindlaks tehtud puudusi arvesse võtnud ning teinud vabatahtlikke täiustusi eelkõige ohutusriskide hindamise valdkonnas. Lennuettevõtja *Wings Air* on tööle võtnud väljaõppinud personali ning kehtestanud süsteemid eri käitamistoimingute juhtimiseks. Nii üksiku lennuettevõtja kui ka lennuettevõtjate grupi tasandil tegutsev juhtkond saab ohutust ja kvaliteeti käsitlevat teavet ja analüüse ning kasutab seda. Juhtkond teeb teabe ja parandusmeetmed teatavaks ametisestest trükistega, elektrooniliselt ja muul viisil.
- (46) *Sriwijaya Air* on Indoneesia suuruselt kolmas lennuettevõtja. Lennuettevõtjal on hästitoimiv ohutusjuhti-missüsteem. Küsitletud kõrgema astme juhid on asjaomaste teemadega kursis ning neil on hea ülevaade ohutusjuhtimissüsteemist ning lennutegevuse ja maapealse teeninduse kontrollisüsteemidest. Lisaks iga vahetuse alguses toimuvale kohustuslikule vererõhukontrollile ja joobekontrollile (selle peavad läbima nii lennumeeskond kui ka salongitöötajad) teeb lennuettevõtja *Sriwijaya Air* oma töötajate hulgas pistelisi narkokontrole. Kvaliteedi-juhtimissüsteem on alles arengujärgus, sest seda hakati kohaldama alles eelmisel aastal. Kõigil kvaliteediosakonna töötajatel on audiitori kvalifikatsioon. Lennuettevõtja *Sriwijaya Air* tegevust lennukõlblikkuse korraldamise valdkonnas oleks võimalik veelgi tõhustada, et saada hõlpsalt teavet selle kohta, missugune on konkreetse õhusõiduki hooldusprogrammi täitmise hetkeseis.
- (47) *TransNusa* on väike siseriiklik lennuettevõtja. Tema lennukõlblikkuse korraldamise kontrolli ja käitamistegevuse tase oli rahuldav. *TransNusa* on välja töötanud hästitoimiva ohutusjuhtimissüsteemi, lisaks kohaldab lennuettevõtja vabatahtlikult lennuandmete seire ja analüüsimise programmi. Paistis, et lennuettevõtja rakendab kvaliteedijuhti-missüsteemi, mis vajaks aga edasist täiustamist. Kupangis asuvad liinihooldusrajatised olid lennutegevuse liike arvestades piisavad. Üldiselt leiti, et lennuettevõtja *TransNusa* järgib kohaldatavaid standardeid.

- (48) Hiljuti serditud lennuettevõtja *Spirit Aviation Sentosa* on üks Indoneesia väiksemaid lennuettevõtjaid, kellele on välja antud CASR-135 kohane lennuettevõtja sertifikaat. Lennuettevõtja büroo asub Jakartas, kuid ta teenindab peamiselt Paapua maapiirkondi ühendavaid lende. Lennuettevõtja ohutusjuhtimissüsteem on heal tasemel. Tema käitamistegevus hinnati rahuldavaks. Jätkuva lennukõlblikkuse valdkond vajab aga täiustamist.
- (49) Lennuettevõtja *Susi Air* on CASR-135 kohaselt serditud lennuettevõtja, kes kasutab peamiselt Cessna Grand Caravan tüüpi õhusõidukeid. Lennuettevõtja on kehtestanud ohutusjuhtimissüsteemi. Lennuohutust mõjutavate juhtumite liigitamine, suurimate riskide väljaselgitamine ja muudatuste haldamine toimub käsitsi, kasutades erinevatest standardimata allikatest pärit teavet. Töötajaid, kes täidavad ohutusjuhtimisega seotud ülesandeid, on liiga vähe ja nende töökoormus on liiga suur. Pidades silmas, et lennukiparki kavatsetakse veelgi laiendada, tuleks leida rohkem asjakohase ettevalmistusega töötajaid ning kasutusele võtta täiendavad abivahendid. ELi töörühm märkis, et lennumeeskonnasüsteem on hästi korraldatud ja piloodikoolitus on kõrgel tasemel. Õhusõidukite hooldus on hästi korraldatud ja ettevõtja on nõuetekohaselt varustatud ning hooldustöid suudetakse teha ka äärepoolsetes piirkondades. Lennuettevõtja peaks suurendama oma töötajate arvu kõigis valdkondades peale hoolduse.
- (50) Üldiselt leidis ELi töörühm, et kõik kontrollitud lennuettevõtjad näivad kohaldavat mittekarakteristava teavitussüsteemi poliitikat.
- (51) Kontrollkäikude tulemustest selgus, et Indoneesia lennuettevõtjate ohutusjuhtimissüsteemi viis kõige suuremat riski on seotud kokkupõrke vältimise eelhoiatussüsteemi (TCAS-RA) ja stabiliseerimata lähenemisega. Uuringud näitavad, et suutlikkusel põhineva navigatsiooni (PBN) protseduuride puhul tuleb sellist liiki ohuolukordi märksa harvem ette. PBN-protseduuride kavandite heakskiitmine kuulub Indoneesia DGCA vastutusalasse. Komisjon on eespool nimetatud viit suurimat ohtu silmas pidades seisukohal, et DGCA peaks tegema kõik võimaliku selleks, et edendada PBN-protseduuride kasutamist. DGCA peaks oma tegevusse kaasama kõik sidusrühmad (nt lennuettevõtjad, aeronavigatsiooniteenuste osutajad, lennujaamad), et edendada suutlikkusel põhineva navigatsiooni (PBN) kasutuselevõttu ning töötada välja koostöövajadusi ja koolitust hõlmav tõhus tegevuskava.
- (52) Komisjon ja lennuohutuskomitee kuulasid 30. mail 2018 ära Indoneesia DGCA ja lennuettevõtjate *Sriwijaya Air*, *Wings Air* ja *Susi Air* ettekanded. Indoneesia DGCA tutvustas oma praegust organisatsioonilist struktuuri, esitades muu hulgas täpsemat teavet lennukõlblikkuse ja õhusõidukite käitamise osakonna töötajate kohta ning märkis, et ohutusjärelvalveülesannete täitmiseks, inspektorite koolitamiseks ja uutesse ajakohastesse ruumidesse ümberkolimiseks ette nähtud eelarve on pidevalt suurenenud. Indoneesia DGCA andis üksikasjaliku ülevaate ICAO poolt 2017. aasta oktoobris korraldatud viimase koordineeritud valideerimisauditi tulemustest, mille kohaselt tõhusa rakendamise määr oli 80,34 %. Indoneesia DGCA esitas teavet suutlikkusel põhineva navigatsiooni (PBN) rakendamise staatuse ja kavandamise kohta 2017. ja 2018. aastal, millest nähtub, et paljud lennujaamad kavatsevad lõpuks kasutusele võtta PBN-protseduurid. Indoneesia DGCA andis oma ettekandes ülevaate parandusmeetmetest, mis võeti selleks, et kõrvaldada ekspertide poolt liidu 2018. aasta kohapealse kontrollkäigu raames kindlaks tehtud puudused. 2018. aastal toimunud liidu kohapealse kontrollkäigu ja kohapealse koordineeritud valideerimisauditi (edaspidi „ICVM“) põhjal on välja töötatud parandusmeetmete kava.
- (53) Ärakuulamise käigus kohustus Indoneesia DGCA teavitama komisjoni meetmetest, mis on võetud selleks, et kõrvaldada ICAO poolt Indoneesias korraldatud ICVM-auditite ning liidu 2018. aasta kohapealse kontrollkäigu raames kindlaks tehtud allesjäänud puudused. Indoneesia DGCA kinnitas ärakuulamise käigus oma valmisolekut jätkata ohutusalast dialoogi, mis muu hulgas hõlmab asjakohase ohutusteabe edastamist ja osalemist komisjoni poolt vajalikuks peetavatel täiendavatel nõupidamistel.
- (54) Lennuettevõtja *Sriwijaya Air* kuulub kontserni *Sriwijaya Air Group*. *Sriwijaya Air* tutvustas oma tegevuse laiendamise kava, mille kohaselt õhusõidukiparki suurendatakse 2021. aastaks praeguselt 37 õhusõidukilt 42 õhusõidukile ja esitas üksikasjalikku teavet pilootide töölevõtmisprotsessi ning lennutegevuse, koolituse ja hooldusega seotud valdkondade kohta. *Sriwijaya Air* esitas teavet oma ohutusjuhtimissüsteemi, lennuandmete analüüsiprotsessi ja tulemusnäitajate kohta. Lisaks andis lennuettevõtja ülevaate Indoneesia DGCA poolt lennuettevõtja *Sriwijaya Air* suhtes 2017. aastal teostatud järelevalvetoimingutest ja nende käigus kindlaks tehtud puudustest, mis on kõik kõrvaldatud. Lennuettevõtja *Sriwijaya Air* esitas parandusmeetmete kava, mille koostamisel võeti aluseks liidu 2018. aasta kohapealse kontrollkäigu raames kindlaks tehtud puudused.
- (55) Lennuettevõtja *Wings Air* andis ülevaate oma ohutusjuhtimissüsteemi struktuurist ja protsessist, mida ta kohaldab ohutu lennutegevuse tagamiseks. Ärakuulamise käigus tutvustas lennuettevõtja *Wings Air* komisjonile oma parandusmeetmete kava, mille koostamisel võeti aluseks liidu 2018. aasta kohapealse kontrollkäigu raames kindlaks tehtud puudused. Kõnealune kava sisaldab parandusmeetmeid, mis põhinevad nimetatud puuduste algpõhuse analüüsil. Lennuettevõtja *Wings Air* andis selgitusi ka uurimise kohta, mille eesmärk oli vaadelda ühe tema õhusõiduki hiljutist kokkupõrget maapinnaga, ning tutvustas ohutusmeetmeid, mida kõnealune lennuettevõtja kohe pärast õnnetust oli võtnud.

- (56) Lennuettevõtja *Susi Air* tutvustas oma organisatsiooni, tegevuse liike ja erinevaid töötajaid ning kirjeldas pilootide töөлövõtmise protsessi, sealhulgas lennuettevõtja koolituskeskuse pakutavat koolitust. *Susi Air* tutvustas keerukat kvalifitseerumisprotsessi, kirjeldas äriühingus kasutatavaid menetlusi ja poliitikameetmeid, mille eesmärk on tagada õhusõidukite ohutu käitamine Paapua äärepoolsemates piirkondades, ning esitas üksikasjalikku teavet oma hooldus- ja käitamistegevuse kohta. Lennuettevõtja rakendatud elektrooniline ohutusjuhtimissüsteem (e-SMS) hõlbustab kiiret teavitamist vahejuhtumisest ja aitab edendada usaldusväärset ohutuskultuuri. Lisaks andis lennuettevõtja *Susi Air* ülevaate Indoneesia DGCA poolt 2017. aastal tehtud järelevalvetoimingutest ja nende käigus kindlaks tehtud puudustest, mis on kõik kõrvaldatud. Lennuettevõtja *Susi Air* esitas parandusmeetmete kava, mille koostamisel lähtuti liidu 2018. aasta kohapealse kontrollkäigu raames kindlaks tehtud puudustest.
- (57) Komisjon võtab rahuloluga teadmiseks, et Indoneesia DGCA on viimastel aastatel toimunud õnnetusi silmas pidades kindlaks määranud viis prioriteetset valdkonda täiendavate meetmete võtmiseks, töötanud välja asjakohased leevendavad meetmed ning tutvustanud neid kõikidele Indoneesia lennuettevõtjatele. Nende prioriteetsete valdkondade hulka kuulub lennurajalt mahasõit. Sellega seoses tuleb komisjon Indoneesia DGCAle meelde, et oluliste lennuintsidentide või õnnetuste puhul tuleks süstemaatiliselt korraldada algpõhjuse analüüsi ning tagada, et kõik Indoneesia lennuettevõtjad teeksid sama.
- (58) Komisjon väljendab oma rahulolu seoses PBN-suutlikkuse kiirendatud kasutuselevõttu käsitleva tegevuskavaga, mille koostamisel Indoneesia DGCA lähtus liidu ohutushindamisaruandes esitatud soovitudest, ning rõhutab selle tegevuskava tõhusa rakendamise tähtsust.
- (59) Komisjon võtab teadmiseks, et Indoneesia DGCA on valmis jätkama praegust tava, mille kohaselt lennukõlblikkuse ja õhusõidukite käitamise osakond kasutab väliseksperte, kes juhendavad kohalikke inspektoreid, kuidas Indoneesia lennundussektorit veelgi tõhusamalt inspekteerida, ning seda, et DGCA on valmis sellesse juhendamisse investeerima.
- (60) Komisjon rõhutab, et Indoneesia ametiasutuste jaoks on ülimalt oluline, et neil jätkuks ka edaspidi piisavalt ressursse selle tagamiseks, et Indoneesia DGCA suudaks ka edaspidi teha tõhusat järelevalvet Indoneesia suuremahulise lennundussektori üle, võttes eelkõige arvesse kõnealuse sektori prognoositavat kasvu. Komisjon võtab Indoneesia valitsuse võetud asjakohased kohustused teadmiseks.
- (61) Kogu praegu kättesaadava teabe, sealhulgas liidu poolt 2018. aasta märtsis tehtud kohapealse kontrolli tulemuste ja ärakuulamise esitatud materjali põhjal leitakse, et on piisavalt tõendeid selle kohta, et Indoneesia DGCA ja Indoneesia serditud lennuettevõtjad järgivad kohaldatavaid rahvusvahelisi ohutusstandardeid ja soovituslikke tavasid.
- (62) Seepärast on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et liidu nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, tuleks muuta, ja jätta kõik Indoneesia serditud lennuettevõtjad määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisast välja.
- (63) Liikmesriigid peavad ka edaspidi kontrollima asjakohaste rahvusvaheliste ohutusstandardite tulemuslikku järgimist, seades prioriteediks Indoneesia serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.
- (64) Kui asjakohasest ohutusteabest peaks ilmnema, et rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmise tõttu on tekkinud otsesed ohutusriskid, võib komisjon võtta määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaseid lisameetmeid.

Liibüa lennuettevõtjad

- (65) 20. aprillil 2018 toimus tehniline nõupidamine, millest võtsid osa komisjoni, EASA, ühe liikmesriigi, Liibüa valitsuse ning Liibüa tsiviillennundusameti (edaspidi „LYCAA“) esindajad.
- (66) LYCAA esitas kohtumisel ajakohastatud teavet, milles käsitleti ICAO parandusmeetmete kava rakendamisel tehtud edusamme, LYCAA hinnangul tehnilist abi vajavaid valdkondi ning ELi kehtestatud tegevuskeelu tühistamiseks koostatud kava. LYCAA rõhutas veel kord oma kindlat taht taia lennundusega seotud rahvusvahelisi kohustusi. LYCAA märkis, et ta on selle nimel palju pingutanud ja et tema ohutusalane olukord on märkimisväärselt paranenud.
- (67) Komisjon tunnustab LYCAA jõupingutusi ja asjaolu, et LYCAA on näidanud valmisolekut teha komisjoniga koostööd ning esitada komisjonile ajakohastatud teavet LYCAA järelevalvekohustuste täitmist käsitleva olukorra kohta. LYCAA ettekanne sisaldas siiski vaid piiratud teavet, mida ei peetud piisavalt üksikasjalikuks. Lisaks iseloomustab Liibüat endiselt väga keeruline töökeskkond. Komisjon saatis 30. aprillil 2018 LYCAA-le kirja, milles paluti esitada täiendavat tehnilist teavet.

- (68) Viimane ICAO audit toimus 2007. aastal ning siis oli tõhusa rakendamise määr 28,86 %. LYCAA on koostamas parandusmeetmete kava. Komisjon soovib Liibüal taotleda ICAO USOAP auditit, mis oleks oluline samm Liibüa lennuettevõtjate suhtes praegu kohaldatava tegevuskeelu tühistamise suunas. Oluline on ka see, et keerulisest ohutusolukorrast põhjustatud käitamisraskused oleksid rahuldaval viisil kõrvaldatud. Seepärast soovib komisjon LYCAA-l keskenduda ICAO USOAP auditit taotlemisele. Seni võib väärtuslikku ohutusteavet saada välisriikide käitajatelt, kes otsustavad lende Liibüasse jätkata.
- (69) Seepärast leiab komisjon olemasoleva teabe põhjal, sealhulgas LYCAA poolt 20. aprilli 2018. aasta tehnilise nõupidamise käigus esitatud teabe põhjal, et nimekirja Liibüa lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, ei tuleks muuta.
- (70) Seepärast on komisjon määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et praegu ei ole Liibüa lennuettevõtjate puhul alust muuta liidu nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.

Nepali lennuettevõtjad

- (71) 19. jaanuaril 2018 toimus tehniline nõupidamine, millest võtsid osa komisjoni, EASA, üheliikmesriigi ja Nepali tsiviillennundusamet (edaspidi „CAAN“) esindajad. CAAN kutsuti Brüsselisse, et ta saaks anda komisjonile ajakohastatud teavet meetmete kohta, mis on võetud rahvusvaheliste ohutusstandardite tulemuslikumaks rakendamiseks Nepali lennundussüsteemis.
- (72) Viimane ärakuulamine, mille komisjon CAANile korraldas, toimus 2014. aasta novembris. Liidu poolt 2014. aasta veebruaris korraldatud kohapealse kontrollkäigu tulemused kinnitasid, et rahvusvaheliste ohutusstandardite rakendamine on puudulik. 2014. aasta veebruaris toimunud kohapealse kontrollkäigu lõpparuandes juhiti tähelepanu mitmesugustele puudustele seoses eeskirjade, protseduuride ja tavadega, mida CAAN kasutas töötajate palkamisel.
- (73) CAAN esitas 19. jaanuaril 2018 toimunud nõupidamisel teavet meetmete kohta, mis on võetud rahvusvahelistele standarditele vastava siseriikliku õigusraamistiku väljatöötamiseks ja Nepali ohutusjärelevalvesüsteemi täiustamiseks, kaasa arvatud õnnetuste ärahoidmiseks astutud sammud. Nõupidamise käigus palus komisjon CAANil esitada lisateavet.
- (74) CAAN esitas 2. märtsi 2018. aasta kirjas komisjonile tõendeid jõupingutuste kohta, mida ta oli teinud selleks, et kõrvaldada 2014. aasta veebruaris korraldatud kohapealse kontrollkäigu raames kindlaks tehtud puudused.
- (75) CAANi saadetud kirjas käsitleti muu hulgas järgmisi teemasid: 2017. aasta kohta koostatud iga-aastase järelevalve- ja ohutusauditi kava, 2018. aastaks kavandatud ohutusjärelevalveprogramm, siseriikliku ohutusprogrammi puudujääkide analüüsi kontroll-leht koos siseriikliku ohutuspoliitikaga ning Nepali lennuettevõtjate ohutusjuhtimissüsteemi (SMS) rakendamine.
- (76) Praegu kättesaadav teave näib osutavat sellele, et CAAN on teinud rahvusvaheliste lennuohutusstandardite rakendamisel teatavaid edusamme. Siiski ei ole hetkel piisavalt kontrollitud tõendusmaterjali, mis lubaks leevendada Nepali lennuettevõtjate suhtes praegu kohaldatavaid tegevuspiiranguid. Enne kui on võimalik vastu võtta põhjendatud otsus tegevuspiirangute tühistamiseks Nepali lennuettevõtjate suhtes, tuleb tõendada tehtud edusamme. Sellega seoses võiks kaaluda liidu kohapealse kontrollkäigu korraldamist Nepali.
- (77) Seepärast on komisjon määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et praegu ei ole Nepali lennuettevõtjate puhul alust muuta nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.

Venemaa lennuettevõtjad

- (78) Komisjon, EASA ja liikmesriikide pädevad asutused on eelneva ajavahemiku jooksul hoolikalt jätkanud Venemaal serditud ning liidus tegutsevate lennuettevõtjate ohutuslaste tulemuste jälgimist, mis muu hulgas hõlmab ka teatavate Venemaa õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise prioriteediks seadmist vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.

- (79) 26. aprillil 2018 kohtusid komisjoni, EASA ja ühe liikmesriigi esindajad Venemaa föderaalne lennutranspordiameti (edaspidi „FATA“) esindajatega. Kohtumise eesmärk oli vaadata üle Venemaa Föderatsiooni lennuettevõtjate ohutusosalased tulemused 9. aprillist 2017 kuni 8. aprillini 2018 seisuplatsil tehtud SAFA kontrollide aruannete põhjal ja teha kindlaks juhtumid, mis vajavad eritähelepanu. Lisaks teavitati komisjoni kohtumise käigus konkreetsetest ohutüsajärelevameetmetest, mida FATA kohaldab jalgpalli 2018. aasta maailmameistrivõistluste raames.
- (80) Komisjon vaatas kohtumise käigus üksikasjalikumalt läbi SAFA kontrollide tulemused Venemaal serditud üheksa lennuettevõtja kohta. Seisuplatsil kontrollimise käigus ohutusprobleeme ei leitud ning FATA teavitas komisjoni nende lennuettevõtjate suhtes kohaldatavatest ohutüsajärelevavetoimingutest ja eespool nimetatud kahe lennuettevõtja suhtes võetud täitemeetmetest.
- (81) FATA teavitas komisjoni täiendavatest meetmetest, mis ta on võtnud lennuohutuse tagamiseks seoses jalgpalli 2018. aasta maailmameistrivõistlustega.
- (82) Praegu kättesaadava teabe, sealhulgas FATA poolt 26. aprillil 2018. aasta tehnilisel nõupidamisel esitatud teabe alusel leiti, et FATA-l on praegu nii võimekus kui ka tahe kõrvaldada ohutüspuudujäärke Venemaal serditud lennuettevõtjate puhul. Selle alusel jõudis komisjon järeldusele, et Venemaa lennuametil ja ühelgi Venemaal serditud lennuettevõtjal ei ole vaja komisjoni ja lennuohutuskomitee ette ärakuulamisele tulla.
- (83) Seepärast on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et praegu ei ole põhjust muuta liidu nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, ja lisada sinna Venemaa lennuettevõtjad.
- (84) Liikmesriigid peavad ka edaspidi kontrollima, et Venemaa lennuettevõtjad järgivad asjakohaseid rahvusvahelisi lennuohutusstandardeid, ja seadma prioriteediks õhusõidukite kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012. Kui kõnealusest kontrollimisest peaks ilmnema, et asjakohaste rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmise tõttu on tekkinud otsesed ohutüsriskid, võib komisjon olla sunnitud võtma Venemaa lennuettevõtjate suhtes määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaseid meetmeid.

Venezuela lennuettevõtjad

- (85) Venezuelas serditud lennuettevõtja *Avior Airlines* esitas 6. märtsil 2017 EASA-le taotluse TCO-loa saamiseks. EASA vaatas taotluse läbi ja jõudis järeldusele, et lennuettevõtjale *Avior Airlines* ei saa TCO-luba välja anda ka pärast täiendavat hindamist ning et kõnealune lennuettevõtja ei vastanud komisjoni määruse (EL) nr 452/2014 nõuetele. Seetõttu lükkas EASA 4. oktoobril 2017 lennuettevõtja *Avior Airlines* TCO-loa saamiseks esitatud taotluse ohutusosalastel põhjustel tagasi.
- (86) Komisjon ja lennuohutuskomitee kuulasid 14. novembril 2017 ära Venezuela tsiviillennundusameti (edaspidi „INAC“) ja lennuettevõtja *Avior Airlines* ettekanded kooskõlas määrusega (EÜ) nr 2111/2005.
- (87) Ärakuulamise ajal kättesaadavad andmed, mis põhinevad EASA poolt TCO-loa taotluse hindamise käigus kogutud teabel, liikmesriikide poolt seisuplatsil tehtud kontrollide käigus kogutud teabel ning INACi ja lennuettevõtja *Avior Airlines* esitatud teabel, osutasid sellele, et INAC peaks veelgi suurendama järelevaivesuutlikkust oma vastutusalasse kuuluvate lennuettevõtjate suhtes ning et lennuettevõtja *Avior Airlines* ei ole suutnud ohutüspuudujäärke kõrvaldada.
- (88) Seepärast muudeti nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, ning lennuettevõtja *Avior Airlines* lisati määruse (EÜ) nr 474/2006 (¹) A lisasse.
- (89) SAFA kontrollide tulemustel põhinev kättesaadav teave osutab sellele, et kontrollitud tõendite kohaselt on lennuettevõtjal *Avior Airlines* olulisi ohutüspuudujäärke. Ei lennuettevõtja *Avior Airlines* ega INAC suuda kõnealuseid puudujäärke kõrvaldada, millest annab muu hulgas tunnistust ka nõuetele mittevastav ja puudulik parandusmeetmete kava, mille *Avior Airlines* on esitanud vastuseks SAFA kontrollide käigus kindlaks tehtud puudustele, ning asjaolu, et Venezuela lennuettevõtjatele tehtud SAFA kontrollide keskmine näitaja on alates 2017. aasta oktoobrist halvenenud.

(¹) Komisjoni 4. juuli 2007. aasta rakendusmäärus (EL) 787/2007, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006 seoses nimekirjaga lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, Venezuelat käsitlevad põhjendused 70–81.

- (90) Selleks et olukorda tähelepanelikult jälgida, jätkab komisjon Venezuela ametiasutustega määruse (EÜ) nr 473/2006 artikli 3 lõike 2 kohast konsulteerimist.
- (91) Liikmesriigid kontrollivad ka edaspidi asjakohaste ohutusstandardite tulemuslikku järgimist, seades prioriteediks Venezuelas serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.
- (92) Kui asjakohasest ohutusteabest peaks ilmnema, et rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmise tõttu on tekkinud otsesed ohutusriskid, võib komisjon võtta määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaseid lisameetmeid.
- (93) Seepärast on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et praegu ei ole Venezuela lennuettevõtjate puhul alust muuta nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.
- (94) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas lennuohutuskomitee arvamusega.
- (95) Seepärast tuleks määrust (EÜ) nr 474/2006 vastavalt muuta,

ON VASTU VÖTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 474/2006 muudetakse järgmiselt:

- 1) A lisa asendatakse käesoleva määruse I lisa esitatud tekstiga;
- 2) B lisa asendatakse käesoleva määruse II lisa esitatud 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, 14. juuni 2018

Komisjoni nimel
presidendi eest
komisjoni liige
Violeta BULC

I LISA

„A LISA

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

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	ICAO kolmetäheeline kood	Lennuettevõtja päritoluriik
(1)	(2)	(3)	(4)
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iraani Islamivabariik
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeeria
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Afganistani ametiasutused, sealhulgas:			Afganistani Islamivabariik
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistani Islamivabariik
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistani Islamivabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Angola ametiasutused, välja arvatud B lisse kantud TAAG Angola Airlines, sealhulgas:			Angola Vabariik
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Angola Vabariik
AIR GICANGO	009	Teadmata	Angola Vabariik
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Angola Vabariik
AIR NAVE	017	Teadmata	Angola Vabariik
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Angola Vabariik
ANGOLA AIR SERVICES	006	Teadmata	Angola Vabariik
DIEXIM	007	Teadmata	Angola Vabariik
FLY540	AO 004-01 FLYA	Teadmata	Angola Vabariik
GIRA GLOBO	008	GGL	Angola Vabariik
HELIANG	010	Teadmata	Angola Vabariik

⁽¹⁾ A 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.

(1)	(2)	(3)	(4)
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Teadmata	Angola Vabariik
MAVEWA	016	Teadmata	Angola Vabariik
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Angola Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Kongo Vabariigi ametiasutused, sealhulgas:			Kongo Vabariik
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Kongo Vabariik
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Teadmata	Kongo Vabariik
EMERAUDE	RAC06-008	Teadmata	Kongo Vabariik
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Kongo Vabariik
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo Vabariik
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Teadmata	Kongo Vabariik
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Teadmata	Kongo Vabariik
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Kongo Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Kongo Demokraatliku Vabariigi ametiasutused, sealhulgas:			Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ 2012	BUL	Kongo Demokraatlik Vabariik
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/ 2015	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ 2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik

(1)	(2)	(3)	(4)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	KGO	Kongo Demokraatlik Vabariik
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/ 2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/ 2015	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/ 2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/0084/2010	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/073/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/ TVC/0247/2011	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 Gaboni Vabariigi ametiasutused, välja arvatud B liasse kantud Afrijet ja SN2AG, sealhulgas:			Gaboni Vabariik

(1)	(2)	(3)	(4)
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ ANAC-G/DSA	EKG	Gaboni Vabariik
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ ANAC-G/DSA	LGE	Gaboni Vabariik
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ ANAC-G/DSA	NRG	Gaboni Vabariik
SKY GABON	009/MTAC/ ANAC-G/DSA	SKG	Gaboni Vabariik
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ ANAC-G/DSA	SVG	Gaboni Vabariik
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ ANAC-G/DSA	Teadmata	Gaboni Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Kirgiisi Vabariigi ametiasutused, sealhulgas:			Kirgiisi Vabariik
AIR BISHKEK (endine EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgiisi Vabariik
AIR MANAS	17	MBB	Kirgiisi Vabariik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgiisi Vabariik
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgiisi Vabariik
HELI SKY	47	HAC	Kirgiisi Vabariik
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgiisi Vabariik
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgiisi Vabariik
S GROUP INTERNATIONAL (endine S GROUP AVIATION)	45	IND	Kirgiisi Vabariik
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirgiisi Vabariik
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgiisi Vabariik
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgiisi Vabariik
TEZ JET	46	TEZ	Kirgiisi Vabariik
VALOR AIR	07	VAC	Kirgiisi Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Libeeria ametiasutused			Libeeria
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Liibüa ametiasutused, sealhulgas:			Liibüa
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Liibüa
AIR LIBYA	004/01	TLR	Liibüa
BURQA AIR	002/01	BRQ	Liibüa

(1)	(2)	(3)	(4)
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Liibüa
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Liibüa
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Liibüa
PETRO AIR	025/08	PEO	Liibüa
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevälve eest vastutavad Nepali ametiasutused, sealhulgas:			Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Teadmata	Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Teadmata	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Teadmata	Nepal
GOMA AIR	064/2010	Teadmata	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Teadmata	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Teadmata	Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Teadmata	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Teadmata	Nepal
MUKTINATH AIRLINES	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 DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepal

(1)	(2)	(3)	(4)
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
AIR RUM, LTD	TEADMATA	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	TEADMATA	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	TEADMATA	Teadmata	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	TEADMATA	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	TEADMATA	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	TEADMATA	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	TEADMATA	Teadmata	Sierra Leone
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Sudaani ametiasutused, sealhulgas:			Sudaani Vabariik
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudaani Vabariik
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudaani Vabariik
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudaani Vabariik
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudaani Vabariik
GREEN FLAG AVIATION	17	Teadmata	Sudaani Vabariik
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudaani Vabariik
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudaani Vabariik
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudaani Vabariik
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudaani Vabariik
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudaani Vabariik
SUN AIR	51	SNR	Sudaani Vabariik
TARCO AIR	56	TRQ	Sudaani Vabariik“

II LISA

„B LISA

NIMEKIRI LENNUETTEVÕTJATEST, KELLE SUHTES KOHALDATAKSE LIIDU PIIRES TEGEVUS-
PIIRANGUID ⁽¹⁾

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuet- tevõtja certifi- kaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) number	ICAO kolme- täheeline kood	Lennuettevõtja päritoluriik	Õhusõiduki liik, mille suhtes kohaldatakse piirangut	Piiranguga õhusõiduki regis- tritunnus(ed) ja, kui see/need on kättesaadav(ad), seeria- number/seerianumbrid	Õhusõiduki registreerinud riik
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola Vabariik	Kõik õhusõidukid, v.a Boeing B737-700, Boeing B777-200, Boeing B777-300 ja Boeing B777-300ER tüüpi õhusõidukid.	Kõik õhusõidukid, v.a Boeing B737-700 tüüpi õhusõidukite parki kuuluvad õhusõidukid, nagu on märgitud lennuettevõtja sertifikaadis; Boeing B777-200 tüüpi õhusõidukite parki kuuluvad õhusõidukid, nagu on märgitud lennuettevõtja sertifikaadis; Boeing B777-300 tüüpi õhusõidukite parki kuuluvad õhusõidukid, nagu on märgitud lennuettevõtja sertifikaadis ja Boeing B777-300ER tüüpi õhusõidukite parki kuuluvad õhusõidukid, nagu on märgitud lennuettevõtja sertifikaadis.	Angola Vabariik
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA- 15/DGACM	KMD	Komoorid	Kõik õhusõidukid, v.a LET 410 UVP.	Kõik õhusõidukid, v.a D6-CAM (851336).	Komoorid
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽²⁾	002/MTAC/ ANAC-G/DSA	ABS	Gaboni Vabariik	Kõik õhusõidukid, v.a kaks Falcon 50 tüüpi õhusõidukit; kaks Falcon 900 tüüpi õhusõidukit.	Kõik õhusõidukid, v.a TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Gaboni Vabariik
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	Gaboni Vabariik	Kõik õhusõidukid, v.a üks Challenger CL-601 tüüpi õhusõiduk, üks HS-125-800 tüüpi õhusõiduk.	Kõik õhusõidukid, v.a TR-AAG, ZS-AFG.	Gaboni Vabariik; Lõuna-Aafrika Vabariik
IRAN AIR	FS100	IRA	Iraani Islamivabariik	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.	Iraani Islamivabariik
AIR KORYO	GAC- AOC/KOR-01	KOR	Korea Rahva- demokraatlik Vabariik	Kõik õhusõidukid, v.a kaks TU-204 tüüpi õhusõidukit.	Kõik õhusõidukid, v.a P-632, P-633.	Korea Rahva- demokraatlik Vabariik

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

⁽²⁾ Lennuettevõtjal Afrijet lubatakse kasutada ainult konkreetseid õhusõidukeid, mida on nimetatud seoses tema praeguse lennutegevusega liidus.