

II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

MÄÄRUSED

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2019/618,

15. aprill 2019,

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 nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.
- (2) Määruse (EÜ) nr 2111/2005 ⁽³⁾ artikli 4 lõike 3 kohaselt on teatavad liikmesriigid ja Euroopa Lennundusohutusamet (edaspidi „EASA“) edastanud komisjonile teavet, mis on kõnealuse nimekirja ajakohastamise seisukohast tähtis. Asjakohast teavet on esitanud 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, mille alusel otsustatakse kehtestada nende suhtes tegevuskeeld liidus või muudetakse määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisa ja B lisa nimekirja lisatud lennuettevõtja suhtes kehtestatud tegevuskeeldu tingimusi.
- (4) Komisjon andis asjaomastele lennuettevõtjatele võimaluse tutvuda liikmesriikide esitatud dokumentidega, esitada kirjalikke märkusi ning teha komisjonile ja määruse (EÜ) nr 2111/2005 alusel loodud komiteele (edaspidi „lennuohutuskomitee“) suuline ettekanne.
- (5) Komisjon on teavitanud lennuohutuskomiteed käimasolevatest ühiskonsultatsioonidest, mida peetakse määruse (EÜ) nr 2111/2005 ja komisjoni määruse (EÜ) nr 473/2006 ⁽⁴⁾ raames Angola, Valgevene, Dominikaani Vabariigi, Gaboni, Indoneesia, Moldova, Nepali, Venemaa ja Venezuela pädevate asutuste ja lennuettevõtjatega. Samuti andis komisjon lennuohutuskomiteele teavet lennuohutusolukorra kohta Ekvatoriaal-Guineas, Iraanis, Kasahstanis, Liibüas, Tais, Türkmenistanis ja Sambia.

⁽¹⁾ ELTL 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⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2005. aasta määrus (EÜ) nr 2111/2005 (ELT L 344, 27.12.2005, lk 15).

⁽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).

- (6) EASA teavitas komisjoni ja lennuohutuskomiteed ka välismaiste õhusõidukite ohutuse hindamise programmi (edaspidi „SAFA programm“) raames komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 ⁽⁵⁾ kohaselt seisuplatsil tehtud kontrollide analüüsi tulemustest.
- (7) Peale selle teavitas EASA komisjoni ja lennuohutuskomiteed tehnilise abi projektidest kolmandates riikides, kelle suhtes kohaldatakse määruse (EÜ) nr 474/2006 kohast tegevuskeeldu. EASA andis teavet edasise tehnilise abi kavade ja taotluste kohta ning kolmandate riikide tsiviillennundusametite haldus- ja tehnilise võimekuse suurendamiseks tehtava koostöö kohta, eesmärgiga aidata neil kõrvaldada puudujärgid kohaldatavate rahvusvaheliste tsiviillennunduse ohutusstandardite järgimisel. Liikmesriike kutsuti üles reageerima sellistele taotlustele, lähtudes mõlema poole huvidest ning kooskõlastatult komisjoni ja EASAg. Sellega seoses rõhutas komisjon, kui kasulik on anda rahvusvahelise lennundusvaldkonna osalistele eelkõige Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (edaspidi „ICAO“) ohutusalase koostööabi võrgu (Safety Collaborative Assistance Network) andmebaasi kaudu teavet kolmandatele riikidele ettenähtud sellise tehnilise abi kohta, mida liit ja selle liikmesriigid annavad lennuohutuse suurendamiseks kogu maailmas.
- (8) Eurocontrol andis komisjonile ja lennuohutuskomiteele ajakohastatud teavet SAFA ja kolmandate riikide käitajate (edaspidi „TCO“) kohta ning esitas ka praeguse statistika tegevuskeelu saanud lennuettevõtjatega seotud ohuteadete kohta.

Liidu lennuettevõtjad

- (9) 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, mida ta oli võtnud Bulgaarias serditud lennuettevõtjate suhtes.
- (10) Liikmesriigid kinnitasid uuesti, et kui asjaomasest ohutusteabest peaks ilmnema, et asjakohaste ohutusstandardite järgimata jätmine liidu lennuettevõtjate poolt põhjustaks otseseid ohutusriske, on nad valmis võtma vajalikke meetmeid.

Angola lennuettevõtjad

- (11) Angolas serditud lennuettevõtjad, välja arvatud TAAG Angola Airlines (edaspidi „TAAG“), mis on loetletud määruse (EÜ) nr 474/2006 (muudetud komisjoni määrusega (EL) nr 619/2009) ⁽⁶⁾ B lisas, on praegu loetletud määruse (EÜ) nr 474/2006 (muudetud komisjoni määrusega (EL) nr 1131/2008) ⁽⁷⁾ A lisas ja nende suhtes kohaldatakse täielikku keeldu.
- (12) 10.–14. detsembrini 2018 korraldasid komisjoni, EASA ja liikmesriikide eksperdid liidu kohapealse kontrollkäigu Angolasse, Angola pädeva asutuse Instituto Nacional da Aviação Civil (edaspidi „INAVIC“) ning Angolas serditud kolme lennuettevõtja TAAG, SonAir ja Heli Malongo kontoritesse.
- (13) INAVICi lähenemisviisil lennuohutusele puuduvad kaasaegsed lennuohutuse juhtimise meetodid. Siiski on Angola pärast liidu viimast kohapealset kontrolli 2009. aasta juunis teinud selgelt edusamme. Angola on ajakohastanud oma lennuohutuse õigusraamistikku ja töötanud välja uued tehnilised eeskirjad „Normativas Técnicas Aeronáuticas“ („NTA“). NTAd hõlmavad peaaegu kõik ICAO lisad, välja arvatud 19. lisa. INAVIC teeb tööd NTAd edasiseks läbivaatamiseks. INAVIC on välja töötanud ja asutusesiseselt heaks kiitnud järelevalvekohustuste täitmise protseduurid. Siiski esineb veel mõningaid puudusi seoses siseprotseduuride, dokumentide kontrollimise, toimikute järjepideva registreerimise ja inspektorite koolitamisega. Vaatamata puudustele on INAVICi praegune juhtkond selgelt väljendanud tahet parandada INAVICi igapäevatöö suutlikkust ja tõhusust. INAVIC peaks rakendama kvaliteedijuhtimise funktsiooni.

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ Komisjoni 13. juuli 2009. aasta määrus (EL) nr 619/2009, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse ühenduse nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu (ELT L 182, 15.7.2009, lk 4).

⁽⁷⁾ Komisjoni 14. novembri 2008. aasta määrus (EL) nr 1131/2008, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse ühenduse nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu (ELT L 306, 15.11.2008, lk 47).

- (14) Liidu kohapealse kontrolli käigus tehti 15 tähelepanekut INAVICi järelevalvetegevuse kohta. Samuti jõuti järeldusele, et kuigi INAVIC on omandanud teatava võimekuse Angolas toimuva lennutegevuse üle järelevalve teostamiseks, on selle edasine täiustamine hädavajalik, et INAVIC saaks kõrvaldada ohutuspuudujäägid.
- (15) TAAG on Angola riiklik lennuettevõtja. TAAGil on hästi toimiv ja töökindel ohutusjuhtimissüsteem, mis annab lennuettevõtjale kasulikke andmeid. Juhtkond tunneb neid süsteeme hästi ja kasutab neid riskide kindlakstegemiseks ning asjakohaste meetmete võtmiseks, et vähendada kõige suuremaid riske vastuvõetava tasemeni. Kvaliteedijuhtimissüsteem on tugev ja toimiv.
- (16) TAAG on välja töötanud nõutavad käsiraamatud, näiteks (kuid mitte ainult) hoolduskontrolli käsiraamatu, hooldusprotseduuride käsiraamatu, kahe mootoriga lennuki suurendatud käitamisulatuses lende käsitlevate standardite käsiraamatu ja vähendatud kõrgushajutusmiinimumi kasutamise käsiraamatu, mis sisaldab põhimõtteid ja üksikasju INAVICi poolt heakskiidetud protseduuride kohta. Volitatud lennundustehnilised töötajad on käitatavate õhusõidukitüüpide osas nõuetekohaselt koolitatud. Üldiselt on TAAGil professionaalsed töötajad ning toimivad süsteemid mitmesuguste toimingute haldamiseks. Juhtkond saab ohutuse ja kvaliteedi kohta teavet ning analüüsi ja tegeleb nendega, teeb selle info teatavaks ning võtab meetmeid siseväljaannete kaudu, elektrooniliselt või muul viisil. IATA operatiivohutuse auditi värskemad tulemused näitavad, et nõuetele vastavuse määr on 99,3 %.
- (17) *SonAiril* on toimiv ohutusjuhtimissüsteem ja toimiv kvaliteedijuhtimissüsteem, kuid liidu kohapealse kontrolli käigus tehti kindlaks tõsised puudujäägid, mis nõuavad kiiret parandamist. *SonAir* ei teosta kõiki toiminguid vastavalt ohutusjuhtimise käsiraamatu nõuetele, ohutusalast koolitust ei rakendata täielikult, muudatuste juhtimine on pealiskaudne ja ohutusauditide eelmisel aastal ei tehtud. Seoses kvaliteedijuhtimissüsteemiga ei suutnud lennuettevõtja tõendada, et teostati iga-aastase auditikava kõik auditid. Liidu kohapealse kontrolli käigus jõuti järeldusele, et tähelepanekute kontrollimise haldussüsteemi ei ole nõuetekohaselt rakendatud. Lennutegevuse valdkonnas võtab *SonAir* meeskonnaliikmete töögraafikute koostamisel arvesse kõiki nõudeid. Kuna mõnedes valimisse kuulunud koolitusandmetes esines vastuolusid, peaks *SonAir* võtma asjakohased meetmed, et tagada protseduuride määratlemine ja pidev järgimine.
- (18) *Heli Malongo* kasutab täielikult IT-põhist ja integreeritud järelevalvesüsteemi, ohutusjuhtimissüsteemi ja lennuandmete monitooringut. Süsteemide omavaheline koostoime on korrektne. Praegu kasutatav lennutegevuskäsiraamat kajastab teostatud toiminguid ja järgib Angolas kohaldatavaid õigusnorme. *Heli Malongo* on välja töötanud ja rakendanud toimiva ja töökindla hoolduskvaliteedi tagamise süsteemi. *Heli Malongo* hoolduskontrolli käsiraamatu ja hooldusprotseduuride käsiraamatu on heaks kiitnud INAVIC ning need põhinevad õhusõidukitootjate soovitusel. Rajatised on piisavad ja hästi korraldatud ning seal on spetsiaalsed kontrollialad ladustamise ja tööriistade, sealhulgas kalibreeritud tööriistade jaoks. Hooldusinsenerid on käitatavate õhusõidukitüüpide osas nõuetekohaselt koolitatud ja neil on juurdepääs jätkuva lennukõlblikkusega seotud nõutavatele juhenditele.
- (19) 3. aprillil 2019 kuulasid komisjon ja lennuohutuskomitee ära INAVICi ning lennuettevõtjad TAAG ja *Heli Malongo*. INAVIC esitas liidu kohapealse kontrollkäigu järel võetud meetmed, sealhulgas Angola õigusraamistikus tehtud muudatused. 2019. aasta märtsis kiideti heaks uus tsiviillennundusseadus, mille kohaselt INAVICi käsitatakse halduslikult ja rahaliselt sõltumatu üksusena. INAVIC teatas komisjonile ja lennuohutuskomiteele, et ta kohustub parandama rahvusvaheliste ohutusstandardite tõhusat rakendamist tasemele, mis ületab 60 %, ning INAVIC saab selleks välist tehnilist abi. Lisaks kavatses INAVIC 2019. aasta lõpuks välja töötada ja rakendada kvaliteedi tagamise funktsiooni ja integreeritud meetodika, et tagada ühilduvus ja ühtne elektrooniline juurdepääs kõikidele tema tehnilistele dokumentidele.
- (20) INAVIC on teinud rahvusvaheliste lennuohutusstandardite rakendamisel edusamme. Komisjon tervitab tehtud jõupingutusi ning julgustab Angola ametiasutusi ja INAVICi neid jõupingutusi jätkama. Praegu kättesaadavad tõendid, eelkõige need, mis saadi liidu kohapealse kontrolli käigus, ei võimalda siiski järeldada, et tehtud edusammud on piisavad, et jätta kõik Angolas registreeritud ja INAVICi järelevalve alla kuuluvad lennuettevõtjad määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisast välja. INAVIC peab veelgi täiustama ohutusjärelevalve süsteemi, samuti inspektorite koolitamist ja nende töömeetodite ühtlustamist.
- (21) Ärakuulamisel esitasid TAAG ja *Heli Malongo* parandusmeetmete kava, milles käsitleti liidu kohapealse kontrollkäigu ajal tehtud tähelepanekuid ja soovitusi. Osa parandusmeetmete kavades kirjeldatud meetmetest on juba rakendatud. Ärakuulamisel väitsid mõlemad lennuettevõtjad, et neil on olemas töökindlad ja toimivad süsteemid mitmesuguste toimingute haldamiseks.

- (22) Komisjon järeldab, et nii TAAG kui ka *Heli Malongo* suudavad tagada oma toimingute ohutu läbiviimise. Komisjon leiab, et on piisavalt tõendeid selle kohta, et mõlemad lennuettevõtjad järgivad kohaldatavaid Angola õigusnorme ja rahvusvahelisi ohutusstandardeid. Lennuettevõtja TAAG puhul kinnitas EASA, et TCO ja SAFA osas ei tekita kõnealune lennuettevõtja konkreetseid ohutusprobleeme.
- (23) Määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisas sätestatud ühiste kriteeriumide kohaselt teeb komisjon järelduse, et *Heli Malongo* tuleks välja jätta määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisast ning TAAG tuleks välja jätta määruse (EÜ) nr 474/2006 B lisast. Seepärast tuleks muuta määruse (EÜ) nr 474/2006 A ja B lisaga kehtestatud nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.
- (24) Liikmesriigid peavad jätkama Angola asjakohaste rahvusvaheliste ohutusstandardite tulemusliku järgimise kontrollimist, seades prioriteediks Angolas serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.
- (25) Kui asjakohasest ohutusteabest ilmneb, et rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmise tõttu on tekkinud otsesed ohutusriskid, võib komisjon olla sunnitud võtma määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaseid lisameetmeid.

Valgevene lennuettevõtjad

- (26) Pärast EASA poolt TCO-loa saamise menetluse raames avastatud ohutuspuudujääke alustas komisjon 17. septembril 2018 määruse (EÜ) nr 473/2006 artikli 3 lõike 2 kohaselt konsultatsioone Valgevene lennuametiga (edaspidi „AD-BLR“).
- (27) 11.–15. märtsini 2019 korraldasid komisjoni, EASA ja liikmesriikide eksperdid liidu kohapealse kontrollkäigu Valgevenes, AD-BLRi ning Valgevenes serditud lennuettevõtjate *Belavia Belarusian Airlines* („Belavia“), *Rubystar Airways* ja *Transaviaexport Airlines* kontoritesse.
- (28) Liidu kohapealse kontrollkäigu ajal esitas AD-BLR tõendeid oluliste muudatuste kohta oma toimingutes, sealhulgas uute tellimuste vastuvõtmine, uued asutusesised käsiraamatud ja kontroll-lehed, lennundussektori eest vastutava pädeva järelevalveasutuse loomine transpordiministeeriumis ja uute inspektorite värbamine. Kõnealuseid meetmeid hakati võtma 2018. aasta juunis, kui muudeti lennukodeksit, ning neid tõhustati pärast konsultatsioonide alustamist komisjoni ja AD-BLRi vahel 17. septembril 2018. Lisaks alustas AD-BLR 2018. aastal kõikide Valgevenes serditud lennuettevõtjate ümbersertifitseerimist. Liidu kohapealse kontrollkäigu ajal oli AD-BLR juba lõpetanud kahe lennuettevõtja ümbersertifitseerimise. Need olid olulised jõupingutused, et parandada rahvusvaheliste ohutuse nõuete täitmist.
- (29) Kuigi 2018. aastal oli teabevahetus keeruline, siis liidu kohapealse kontrollkäigu jooksul see paranes. Liidu kohapealse kontrollkäigu tulemused näitavad siiski vajadust töötada välja ja rakendada terviklik tegevuskava, mis hõlmaks protsessi kontrolli ja põhjalikku järelevalvet, et tagada ohutusriskide korrektne kindlakstegemine ja leevendamine. Liidu kohapealse kontrollkäigu ajal esitas AD-BLR tõendeid Valgevenes serditud lennuettevõtjate iga-aastase järelevalveprogrammi kohta. Kuigi AD-BLR tegeleb vajaliku kvalifikatsiooniga töötajate värbamisega, ei olnud tal kontrollkäigu ajal veel piisavalt töötajaid, et teostada kõiki vajalikke järelevalvetoiminguid. Samuti täheldati, et selliste järelevalvetoimingute tulemuslikkust saaks veelgi parandada, kui see oleks rohkem ajendatud usaldusväärsetest ohutusriski hindamise tulemustest.
- (30) Kolme eespool nimetatud lennuettevõtja hindamise eesmärk oli kontrollida AD-BLRi suutlikkust tagada, et Valgevenes serditud lennuettevõtjate tegevus on kooskõlas rahvusvaheliste ohutusstandarditega. Liidu kohapealse kontrollkäigu tulemusena järeldati, et tuleks teha parandusi, eelkõige seoses Valgevenes serditud lennuettevõtjate järelevalvega. Siiski ei tehtud kindlaks otsest ohutusriski, mis nõuaks täiendavaid meetmeid lisaks neile, mille EASA oli juba võtnud TCO-loa andmise menetluse käigus.
- (31) 3. aprillil 2018 kuulasid komisjon ja lennuohutuskomitee ära AD-BLRi. AD-BLRi delegatsioon, mis koosnes ühest isikust, andis teavet mitme meetme kohta, mis on võetud lennuohutuse edasiseks parandamiseks Valgevenes, eelkõige töötajate värbamine ja koolitamine, lennunduseeskirjade ja -protseduuride läbivaatamine ning uute digitehnoloogiate kasutuselevõtt järelevalve toetamiseks. Kuigi osa esitatud teabest oli lennuohutuskomiteele kasulik, ei suutnud AD-BLRi esindaja alati anda täpseid vastuseid lennuohutuskomitee esitatud küsimustele.

- (32) Kättesaadava teabe, sealhulgas 2019. aasta märtsis toimunud liidu kohapealse kontrollkäigu tulemuste ja 29. märtsil 2019 edastatud parandusmeetmete kava alusel leiab komisjon, et alates 2018. aasta juunist on AD-BLR teinud edusamme rahvusvaheliste ohutusstandardite rakendamisel. AD-BLR peaks siiski tagama oma ohutusjärelevalvetoimingute jaoks piisavad vahendid. Samuti leiab komisjon, et tuleks vältida kõiki seoseid poliitiliste kaalutluste ja ohutuse vahel.
- (33) Kuigi tõendid näitavad, et AD-BLRi võetud meetmed aitavad juba tugevdada tema suutlikkust teostada järelevalvet Valgevenes toimuva lennutegevuse üle, tuleks veelgi parandada võimet tagada, et Valgevenes serditud lennuettevõtjad käitaksid õhusõidukeid kooskõlas rahvusvaheliste ohutusstandarditega. Komisjon on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et praegu ei ole Valgevene lennuettevõtjate puhul alust muuta nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.
- (34) Liikmesriigid peavad jätkama Valgevene asjakohaste ohutusstandardite tulemusliku järgimise kontrollimist, seades prioriteediks Valgevenes serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.
- (35) Kui asjakohasest ohutusteabest ilmneb, et rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmise tõttu on tekkinud otsesed ohutusriskid, võib komisjon olla sunnitud võtma määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaseid lisameetmeid.

Dominikaani Vabariigi lennuettevõtjad

- (36) Dominikaani Vabariigi lennuettevõtjaid ei ole kunagi lisatud määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisse. EASA teavitas 20. märtsil 2019 komisjoni ohutuspuudujääkidest, mis on kindlaks tehtud TCO-loa andmise menetluse raames. Instituto Dominicano de Aviación Civil („IDAC“) serditud viis lennuettevõtjat on esitanud taotluse TCO-loa saamiseks, kuid kõnealuse loa sai üksnes kaks ettevõtjat: *Helidosa Aviation Group, S.A.* ja *Servicios Aéreos Profesionales, S.A.* 15. märtsil 2019 peatas EASA ohutuskaalutlustel lennuettevõtja *Servicios Aéreos Profesionales, S.A.* tegevusloa. Lennuettevõtjad *Dominican Wings, S.A.* ja *Sky High Aviation Services, S.R.L.* võtsid EASA esialgse hindamise ajal oma taotlused tagasi. Lennuettevõtja *Air Century S.A.* võttis oma esimese taotluse tagasi 2017. aastal, kui ta ei suutnud tõendada vastavust kohaldatavatele ohutusstandarditele, kuid 2018. aastal esitas ta taotluse uuesti.
- (37) SAFA programmi raames seisuplatsil tehtud kontrollide analüüsi tulemused näitavad, et IDACi serditud lennuettevõtjate SAFA suhtarv on üle maailma keskmise. Teatavate SAFA tähelepanekute kordumine näitab, et puudub asjakohane ohutuskultuur. SAFA kontrollide koguarv on siiski piiratud. Komisjon otsustas alustada IDACiga konsultatsioone vastavalt määruse (EÜ) nr 473/2006 artikli 3 lõikele 2.
- (38) Komisjon on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et praegu ei ole Dominikaani Vabariigi lennuettevõtjate puhul alust muuta nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.
- (39) Liikmesriigid peavad ka edaspidi kontrollima asjakohaste ohutusstandardite tulemuslikku järgimist, seades prioriteediks Dominikaani Vabariigis serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.
- (40) Kui asjakohasest ohutusteabest ilmneb, et rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmise tõttu on tekkinud otsesed ohutusriskid, võib komisjon olla sunnitud võtma määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaseid lisameetmeid.

Gaboni lennuettevõtjad

- (41) Komisjoni ja Gaboni pädeva asutuse Agence Nationale de l'Aviation Civile („ANAC“) jätkati konsultatsioone, et jälgida ANACi edusamme lennuohutuse järelevalvesüsteemi vastavuse tagamisel rahvusvahelistele ohutusstandarditele. ANAC teavitas sellega seoses komisjoni kriitiliste elementide rakendamise tugevdamiseks võetud meetmetest ning 29. jaanuarist kuni 6. veebruarini 2019 läbi viidud ICAO koordineeritud valideerimisauditi esialgsetest tulemustest.

- (42) Esitatud teabe põhjal ei saa komisjon täielikult kindlaks määrata ANACi suutlikkust tagada, et Gabonis serditud lennuettevõtjate tegevus on kooskõlas rahvusvaheliste ohutusstandarditega. Seetõttu küsitakse lisateavet ja soovitakse korraldada tehniline koosolek, et arutada Gabonis toimuva ohutusjärelvalve olukorda.
- (43) Gaboni pädevad asutused esitasid 2. aprillil 2019 komisjonile tõendid, et lennuettevõtjad *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist*, *Sky Gabon* ja *Nouvelle Air Affaires Gabon* ei oma enam kehtivat lennuettevõtja sertifikaati. Seega tuleks need ettevõtjad jätta välja lennuettevõtjate nimekirjast, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.
- (44) Määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal leiab komisjon, et ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires lennukeeldu, tuleks muuta ning jätta lennuettevõtjad *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist* ja *Sky Gabon* välja määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisast ning jätta lennuettevõtja *Nouvelle Air Affaires Gabon* välja määruse (EÜ) nr 474/2006 B lisast.

Indoneesia lennuettevõtjad

- (45) 2018. aasta juunis jäeti määruse (EÜ) nr 474/2006 (muudetud määrusega (EL) 2018/871) ⁽⁸⁾ A lisast välja kõik Indoneesias serditud lennuettevõtjad. Ohutusjärelvalve edasise teostamise jälgimiseks Indoneesias jätkavad komisjon ja Indoneesia tsiviillennunduse peadirektoraat (edaspidi „DGCA Indonesia“) konsultatsioone vastavalt määruse (EÜ) nr 473/2006 artikli 3 lõikele 2. Sellega seoses edastas DGCA Indonesia 28. veebruari 2019. aasta kirjaga lisateavet ja ajakohastatud andmed ajavahemikul 2018. aasta septembrist kuni 2019. aasta veebruarini tehtud ohutusjärelvalvetoimingute kohta. Kõnealune teave hõlmas Indoneesias serditud lennuettevõtjate, registreeritud õhusõidukite ja ohutusjärelvalvetoimingute nimekirja, DGCA Indonesia võetud täitemeetmete nimekirja ja 2018. aasta märtsis toimunud liidu kohapealse kontrollkäigu tulemusel ajakohastatud parandusmeetmete kavasid DGCA Indonesia esitas ka suutlikkusel põhineva navigatsiooni (edaspidi „PBN“) tegevuskava rakendamise ja DGCA Indoneesiale osutatud tehnilise abi ajakohastatud andmeid.
- (46) DGCA Indonesia teatas 16. jaanuari e-kirjaga oma reorganiseerimisprotsessist, mille eesmärk on viia protsessid kooskõlla ICAO standardite ja soovituslike tavadega. DGCA Indonesia teavitas komisjoni ka Indoneesia lennuettevõtjate ohujuhtumitest.
- (47) Seoses lennuettevõtjate, registreeritud õhusõidukite ja ohutusjärelvalvetoimingute nimekirjaga andis DGCA Indonesia välja ühe uue lennuettevõtja sertifikaadi osa 121 nõuetele vastava sertifikaadi ja ühe lennuettevõtja sertifikaadi osa 135 nõuetele vastavat sertifikaadi. Seoses täitemeetmetega peatas DGCA Indonesia ühe lennuettevõtja sertifikaadi osa 121 nõuetele vastava sertifikaadi, tühistas ühe valideerimissertifikaadi, peatas ühe piloodiloo kehtivuse ja määras kolm halduskaristust lennuettevõtja sertifikaadi osa 135 nõuetele vastava sertifikaadi omanike suhtes. Lisaks sellele tugevdas DGCA Indonesia litsentsimismenetluse meditsiinilist järelvalvet käsitlevat osa, et lahendada 2018. aasta märtsis liidu kohapealse kontrollkäigu ajal kindlakstehtud probleemid, ja peatas seitsme akrediteeritud lennundusarsti litsentsid.
- (48) Pärast soovitude saamist PBNi rakendamise suhtes loodab Indoneesia 2019. aasta lõpuks rakendada PBN-protseduure kokku 27st rahvusvahelisest lennujaamast 19 lennujaamas. PBN-protseduuride rakendamine kohalikes ja kaugel asuvates lennujaamades edeneb, kuigi mitte ühtlases tempos.
- (49) DGCA Indonesia teatas komisjoni talitustele ka parandusmeetmetest, mida võeti pärast 2017. aastal toimunud ICAO koordineeritud valideerimisauditit. 25. juulil 2018 vaatas ICAO üle lennukõlblikkuse parandusmeetmete kava. Kõik parandusmeetmed kiitis ICAO heaks täielikult või osaliselt.
- (50) Komisjon uuris kõnealust teavet ning palus 6. märtsi 2019. aasta kirjas lisateavet Indoneesia DGCA veel lõpetamata siseprotseduuride, ühe lennuettevõtja täitmata tähtaegade, ning *Garuda Indonesia* ja *Sriwijaya* hiljutise ühinemise kohta. DGCA Indonesia saatis nõutud teabe 20. märtsil 2019. Pärast edasist uurimist leiab komisjon, et enamik selgitusi lennukõlblikkuse parandusmeetmete kava, ohujuhtumite ja täitemeetmete kohta on piisavad. Selle tulemusena suleti enamik lennukõlblikkuse parandusmeetmete kava tähelepanekutest ja võeti vastu uued sulgemistähtajad.

⁽⁸⁾ Komisjoni 14. juuni 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/871, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006 seoses nimekirjaga lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu või tegevuspiiranguid (ELT L 152, 15.6.2018, lk 5).

- (51) Pärast lennuettevõtja *Lion Air* lennuga JT610 juhtunud inimohvritega õnnetust 29. oktoobril 2018 jätkab DGCA Indonesia teabe andmist võetud meetmete kohta. Seoses *Ethiopian Airlinesi* õnnetusega 10. märtsil 2019 lennul ET302 teatas DGCA Indonesia komisjonile, et on otsustanud ettevaatusabinõuna keelata lennuettevõtjatel *Lion Air* ja *Garuda Indonesia* kasutada Boeing 737 MAX lennukeid.
- (52) Seepärast on komisjon määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et praegu ei ole Indoneesia lennuettevõtjate puhul alust muuta nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.
- (53) Liikmesriigid peavad jätkama Indoneesia asjakohaste ohutusstandardite tulemusliku järgimise kontrollimist, seades prioriteediks Indoneesias serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.
- (54) Kui asjakohasest ohutusteabest ilmneb, et rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmise tõttu on tekkinud otsesed ohutusriskid, võib komisjon olla sunnitud võtma määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaseid lisameetmeid.

Moldova lennuettevõtjad

- (55) Komisjon teatas 2018. aasta septembris Moldova tsiviillennundusametile (edaspidi „CAAM“) CAAMi serditud lennuettevõtjatega seotud teatavatest ohutusprobleemidest. Samal ajal teatas komisjon CAAMile määruse (EÜ) nr 473/2006 artikli 3 lõike 2 kohaste konsultatsioonide alustamisest.
- (56) Komisjoni, EASA ja liikmesriikide eksperdid korraldasid 11.–15. veebruarini 2019 korraldasid liidu kohapealse kontrollikäigu Moldovasse, CAAMi ning Moldovas serditud lennuettevõtjate *Air Moldova*, *Fly Pro* ja *Terra Avia* kontoritesse.
- (57) Ekspertide aruande kohaselt puuduvad CAAMi lähenemisviisil lennuohutusele kaasaegsed lennuohutuse juhtimise meetodid. Õigusraamistikku tuleks ajakohastada, kuna kõiki ICAO lisade muudatusi ei ole Moldova õigusaktidesse üle võetud. CAAM tegeleb praegu liidu eeskirjade rakendamisega kooskõlas liidu ja selle liikmesriikide ning Moldova Vabariigi vahel 2012. aastal sõlmitud ühise lennunduspiirkonna lepinguga.
- (58) CAAMil puuduvad tugevad sisemehhanismid ja -protseduurid, et muuta olemasolev õiguslik ja tehniline raamistik organisatsiooni tavapäraseks tegevuseks. Seetõttu peaks CAAM parandama oma kvaliteedijuhtimisfunktsiooni. CAAMi lennutegevuse divisjon on sisse seadnud siseprotsessid ja -protseduurid, kuid neid ei järgita. Liidu kohapealse kontrolli käigus tehti kindlaks parandamist vajavad valdkonnad, eelkõige vajadus järgida rangelt sertifitseerimisprotsessi, vajadus muuta käsiraamatute läbivaatamine ja heakskiitmine paremini jälgitavaks ning vajadus tugevdada lennutegevuse divisjoni järelevalvekohustusi. Litsentsimistegevuse valdkonnas ei ole CAAM loonud ühtegi süsteemi teooria ja praktika delegeeritud eksamite järelevalveks. Lisaks tuleks parandada andmete säilitamist, eelkõige järelevalve jälgitavuse tagamiseks.
- (59) CAAMi lennukõlblikkusdivisjoni välja töötatud koolitusprogrammid ei vasta kehtestatud asjakohastele protseduuridele ega ole piisavad, et säilitada lennukõlblikkusvaldkonna töötajate teadmisi, oskusi, pädevust ja kvalifikatsiooni nõutaval tasemel. CAAMi lennukõlblikkusdivisjoni tehtud auditeid või kontrole tuleks tugevdada, sest liidu kohapealne kontroll paljastas Moldova lennuettevõtjate probleeme, mis oleksid pidanud kindlaks tehtama CAAMi enda järelevalveaudititega.
- (60) Moldova suurimal lennuettevõtjal *Air Moldova* on hästi toimiv ja töökindel ohutusjuhtimissüsteem, mis annab lennuettevõtjale kasulikke andmeid. Kvaliteedijuhtimissüsteem on tugev ja toimiv ning nõuab vaid vähest parandamist. Juhtkond tunneb neid süsteeme hästi ja kasutab neid riskide kindlakstegemiseks ning asjakohaste meetmete võtmiseks, et vähendada kõige suuremaid riske. Lennuettevõtja tegevust toetavad kvalifitseeritud tehnilised töötajad ja liinihooldusjaamad. Organisatsioonil on tugev ja struktureeritud süsteem jätkuva lennukõlblikkuse eri aspektide kontrollimiseks. *Air Moldova* on välja töötanud nõutavad juhendid, mis sisaldavad põhimõtteid ja asjaomaste protseduuride üksikasjalikku kirjeldust, ning CAAM on need heaks kiitnud. Volitatud lennundustehnilised töötajad on kätatavate õhusõidukitüüpide osas nõuetekohaselt koolitatud. Liidu kohapealse kontrolli käigus ei avastatud suuri puudusi.

- (61) *Fly Pro* on lastilennuettevõtja, kellel on olemas ohutusjuhtimissüsteem ja kvaliteedijuhtimissüsteem. Liidu kohapealse kontrolli käigus tehti kindlaks kõnealuste süsteemide mõned puudused, mis vajavad parandamist. *Fly Pro* ohutusjuhtimiskäsiraamatut tuleks ajakohastada vastavalt Moldova õigusaktidele ja rahvusvahelistele ohutusstandarditele. Seoses kvaliteedijuhtimissüsteemiga ei suutnud lennuettevõtja tõendada, et teostati iga-aastase auditikava kõik auditid. Tähelepanekute kontrollimiseks kasutatav haldussüsteem ei toiminud nõuetekohaselt. *Fly Pro* on töötanud välja lennutegevuskäsiraamatu, kuid käsiraamatu praegune versioon ei kajasta heakskiidetud toiminguid ja heakskiitmisi. Hooldusprogramm ei ole ajakohane, sest kõik uued kontrollid, mis on sisse viidud hoolduse hindamise nõukogu viimase aruandega, mille on väljastanud tüübiprojekti eest vastutav organisatsioon, on tehtud vale intervalliga. *Fly Pro* hindamine on näidanud funktsionaalseid probleeme seoses operatiivkontrolli, koolituse ja dokumendihaldusega ning seda, et kvaliteedijuhtimissüsteem ei suuda puudusi kindlaks teha.
- (62) *Terra Avia* on Moldova eraõiguslik lennuettevõtja, kelle tegevusbaas asub Araabia Ühendemiraatides Sharjah rahvusvahelises lennujaamas. *Terra Avia* ohutusjuhtimiskäsiraamatut tuleks ajakohastada vastavalt Moldova õigusaktidele ja rahvusvahelistele ohutusstandarditele. Lisaks ei teosta *Terra Avia* kõiki toiminguid vastavalt ohutusjuhtimiskäsiraamatu nõuetele (riskijuhtimine on pealiskaudne, ohutuse edendamist ei rakendata täielikult ega tehta ka ohutusauditeid). *Terra Avia* ei ole juurutanud tõhusat operatiivkontrolli lennu alustamise, jätkamise, marsruudi muutmise või lõpetamise üle. Lisaks sellele ei ajakohastata lennuettevõtja esitatud hooldusprogrammi. Kuigi *Terra Avia* käitatavad õhusõidukid jäävad selgelt allpoole kasutusnäitajaid, mille asjakohasust on kinnitanud hoolduse hindamise komitee aruanne ja hoolduse planeerimise andmed, ei ole lennuettevõtja kaalunud vähekasutatavate õhusõidukite hooldusprogrammi väljatöötamist ja rakendamist. *Terra Avia* ei suutnud näidata, kuidas ta täidab oma jätkuva lennukõlblikkuse tagamisega seotud kohustusi. Lisaks ei olnud lennuettevõtja võimeline näitama, missugune on hooldusprogrammi täitmise hetkeseis. Liidu kohapealse kontrolli käigus tehti kindlaks, et kapitaalremontide vahelise ressursiga osasid käsitlev teave ei olnud täielik. Seoses lennumeeskonna koolitus- ja kontrolliprogrammiga ei suutnud *Terra Avia* tõendada, et ümber- ja jätkuõppe puhul on arvesse võetud kõiki vajalikke elemente. *Terra Avia* on välja töötanud süsteemi lennu- ja salongimeeskonna lennu-, töö- ja puhkeaegade kontrollimiseks, kuid süsteem ei sisaldanud teatamissüsteemi võimalike rikkumiste kohta.
- (63) Pärast 2019. aastal toimunud liidu kohapealset kontrollkäiku viis CAAM läbi ohutusanalüüsi ja koostas lennukõlblikkuse parandusmeetmete kava, milles käsitleti kontrollkäigu ajal tehtud tähelepanekuid. Komisjon leiab, et analüüs on igakülgne, ja kehtestab konkreetsed tähtajad meetmete võtmiseks. Siiski tuleks teha märkimisväärseid jõupingutusi, et katta kõik ohutusanalüüsiga hõlmatud ülesanded. Kuni ohutusanalüüsi tõhusa rakendamiseni ei ole võimalik 2019. aasta kohapealse kontrollkäigu ajal kindlaks tehtud ohutusriske leevendada.
- (64) 2. aprillil 2019 kuulasid komisjon ja lennuohutuskomitee ära CAAMi ning lennuettevõtjad *Air Moldova*, *Fly One* ja *Aerotranscargo*. CAAM tutvustas oma praegust organisatsioonilist struktuuri ning esitas üksikasjad oma lennukõlblikkuse divisjoni ja lennutegevuse divisjoni määratud töötajate kohta. CAAM esitas andmed pärast lennuohutuskomitee 2018. aasta novembris toimunud viimast koosolekut võetud meetmete kohta, sealhulgas teabe operatiivinspektorite koolituse, uute inspektorite värbamise ning mitmete Moldovas registreeritud lennuettevõtjate suhtes võetud meetmete kohta. Lisaks sellele andis CAAM teavet Moldova õigusaktide liidu õigusraamistikuga ühtlustamise hetkeseisu ja planeerimise kohta ning siseprotseduuride ja käsiraamatute läbivaatamise kohta. CAAM esitas kokkuvõtte parandusmeetmetest, mis võeti seoses liidu 2019. aasta kohapealse kontrollkäigu jooksul ekspertide tehtud tähelepanekutega. Lisaks teavitas CAAM komisjoni, et *Fly Pro* ja *Terra Avia* lennuettevõtja sertifikaadid on peatatud.
- (65) CAAM teatas, et alates 2019. aasta algusest on ta ümber korraldatud avaliku sektori asutuseks, mida rahastatakse riigieelarvest. Komisjon leiab, et tuleks vältida kõiki seoseid poliitiliste kaalutluste ja ohutuse vahel. Sellega seoses peab CAAM tõendama oma täielikku sõltumatust otsuste tegemisel, hoolimata uuest institutsioonilisest raamistikust.
- (66) Kooskõlas kogu olemasoleva teabega, sealhulgas liidu kohapealse kontrollkäigu tulemustega ja ärakuulamisel saadud teabega, on komisjon ja lennuohutuskomitee seisukohal, et CAAM suudab teostada järelevalvet Moldovas toimuva lennutegevuse üle vaid väga piiratud ulatuses ning seetõttu on ohutuspuudujääkide kõrvaldamiseks vaja teha märkimisväärseid parandusi.

- (67) *Air Moldova* esitas oma lennukõlblikkuse parandusmeetmete kava, mis käsitles liidu kohapealse kontrollkäigu ajal tehtud tähelepanekuid ja soovitusi. Kõnealune kava sisaldab parandus- ja ennetusmeetmeid, mille aluseks on põhjalik algpõhjuse analüüs. Seda arvesse võttes kinnitas EASA, et TCO ja SAFA osas ei tekita kõnealune lennuettevõtja konkreetseid ohutusprobleeme.
- (68) *Fly One* andis ülevaate oma ettevõttest, sealhulgas praegustest õhusõidukitest ning olemasolevatest ressurssidest ja vahenditest. Ta kirjeldas oma ohutusjuhtimissüsteemi ja kvaliteedijuhtimissüsteemi kui tugevaid ja hästi arendatud süsteeme. Lennuettevõtja kasutab tarkvaravahendeid, et integreerida ohutus-, kvaliteedi- ja riskijuhtimisandmed ning omada tõhusat kontrolli oma toimingute üle. Seda arvesse võttes kinnitas EASA, et TCO ja SAFA osas ei tekita kõnealune lennuettevõtja konkreetseid ohutusprobleeme.
- (69) *Aerotranscargo* tutvustas oma kvaliteedijuhtimissüsteemi ja ohutusjuhtimissüsteemi struktuuri ja toimimist. Samuti andis lennuettevõtja teavet oma kohustuse kohta parandada ohutustaset ja -kultuuri. Seda arvesse võttes kinnitas EASA, et TCO ja SAFA osas ei tekita kõnealune lennuettevõtja konkreetseid ohutusprobleeme.
- (70) Seepärast on komisjon praegu kättesaadava teabe ja määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et praegu tuleks kõik Moldova lennuettevõtjad, välja arvatud *Air Moldova*, *Fly One* ja *Aerotranscargo*, kanda nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.
- (71) Liikmesriigid peavad jätkama Moldova asjakohaste ohutusstandardite tulemusliku järgimise kontrollimist, seades prioriteediks Moldovas serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.
- (72) Kui asjakohasest ohutusteabest ilmneb, et rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmise tõttu on tekkinud otsesed ohutusriskid, võib komisjon olla sunnitud võtma määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaseid lisameetmeid.

Nepali lennuettevõtjad

- (73) Komisjon nõudis 29. oktoobri 2018. aasta kirjaga, et Nepali tsiviillennundusamet („CAAN“) esitaks nimekirja dokumentidest ja lõpuleviimist vajavatest meetmetest.
- (74) CAAN esitas 9. detsembri 2018. aasta kirjas kõik nõutud dokumendid. Komisjon jõudis järeldusele, et esitatud dokumentatsioon on hästi struktureeritud ja selle sisu on rahuldav. CAAN on teinud suuri jõupingutusi, et parandada Nepali ohutusjärelevalvesüsteemi. Komisjon on siiski seisukohal, et olemasolevate ohutuspõuudujääkide kõrvaldamiseks on vaja teha märkimisväärsed täiendavaid parandusi. Lisaks märgib komisjon, et õnnetusjuhtumite ja teatamisele kuuluvate intsidentide arv on Nepalil endiselt väga suur. Viimane õnnetus toimus 27. veebruaril 2019, kui Nepali idaosa mägiipiirkonnas Taplejungis kukkus alla *Air Dynasty* käitatav kopter Eurocopter AS350. Enne seda, kui kaalutakse kõigi Nepalil registreeritud lennuettevõtjate suhtes kehtiva keelu tühistamist, peaks Nepali õnnetuste arv oluliselt vähenema.
- (75) Komisjon on 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

- (76) Komisjon, EASA ja liikmesriikide pädevad asutused on jätkanud Venemaal serditud ning liidus tegutsevate lennuettevõtjate ohutusalaste tulemuste jälgimist, mis muu hulgas hõlmab ka teatavate Venemaa õhusõidukite seisuplatsil tehtud kontrollimise prioriteediks seadmist vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.
- (77) 22. märtsil 2019 kohtusid komisjon, EASA ja liikmesriigid Venemaa föderalse lennutranspordiameti (edaspidi „FATA“) esindajatega, et vaadata üle Venemaal serditud lennuettevõtjate ohutusalased tulemused ajavahemikul 19. septembrist 2018 kuni 22. märtsini 2019 seisuplatsil tehtud kontrollide aruannete põhjal ja teha kindlaks olukorrad, mille puhul FATA peaks järelevalvet tugevdama.

- (78) Nimetatud kohtumisel vaatas komisjon üksikasjalikumalt läbi ühele Venemaal serditud lennuettevõtjale SAFA programmi raames seisuplatsil tehtud kontrollide tulemused ning võttis teadmiseks FATA otsuse piirata kõnealuse lennuettevõtja sertifikaati siselendudega. Pidades silmas selliste TCO-loa taotluste suurt arvu, mille puhul EASA TCO-luba välja ei andnud (19 juhtumit 62st taotlusest), palus komisjon, et FATA vaataks läbi asjaomaste lennuettevõtjate ohutusalsed tulemused enne lennuohutuskomitee järgmist koosolekut.
- (79) Praegu kättesaadava teabe, sealhulgas 22. märtsi 2019. aasta kohtumisel esitatud teabe alusel leiab komisjon, et FATA-l on vajalik suutlikkus ja tahe kõrvaldada ohutuspuidujäägid. Selle alusel jõudis komisjon järeldusele, et Venemaa lennuametil ega ühelgi Venemaal serditud lennuettevõtjal ei ole vaja tulla lennuohutuskomiteesse ärakuulamisele.
- (80) 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 Venemaa lennuettevõtjad.
- (81) Liikmesriigid peaksid ka edaspidi kontrollima, et Venemaa lennuettevõtjad järgivad tulemuslikult asjakohaseid rahvusvahelisi lennuohutusstandardeid, seades prioriteediks õhusõidukite kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.
- (82) Kui kõnealustest kontrollidest peaks ilmnema, et asjakohaste rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmise tõttu on tekkinud otsesed ohutusriskid, võib komisjon kehtestada teatavate Venemaal serditud lennuettevõtjate suhtes tegevuskeelu ning kanda nad määruse (EÜ) nr 474/2006 A või B lissasse.

Venezuela lennuettevõtjad

- (83) Venezuelas serditud lennuettevõtja *Avior Airlines* esitas 6. märtsil 2017 EASA-le taotluse TCO-loa saamiseks. EASA hindas kõnealust taotlust vastavalt määruse (EL) nr 452/2014 nõuetele. EASA lükkas 4. oktoobril 2017 lennuettevõtja *Avior Airlines* TCO-loa saamiseks esitatud taotluse ohutusalsatel põhjustel tagasi.
- (84) Komisjon ja lennuohutuskomitee kuulasid 14. novembril 2017 ära Venezuela tsiviillennundusameti Instituto Nacional de Aeronáutica Civil („INAC“) ja lennuettevõtja *Avior Airlines* kooskõlas määrusega (EÜ) nr 2111/2005. Pärast kõnealust ärakuulamist muutis komisjon 2017. aasta novembris nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, ning lennuettevõtja *Avior Airlines* kanti määruse (EÜ) nr 474/2006 (°) A lissasse.
- (85) Pärast 29. augustil 2018 toimunud tehnilist kohtumist ja kooskõlas määruse (EÜ) nr 2111/2005 artikliga 7 osales INAC 14. novembril 2018 lennuohutuskomitee korraldatud ärakuulamisel. Kuigi järelevalvesüsteemi teatavaid elemente on rakendatud ja need näisid olevat piisavad struktuuri, järelevalvepersonal arvu, protseduuridokumentide ja kontrollide kavandamise osas, ilmnevad sellega seotud kättesaadava teabe analüüsis vastuolud. Siiski ei õigusta need vastuolud kõigi Venezuela lennuettevõtjate kandmist määruse (EÜ) nr 474/2006 A või B lissasse.
- (86) Venezuela on pidevalt ajakohastanud oma järelevalvekohustuste hetkeseisu. 17. jaanuaril 2019 palus komisjon INACil esitada teavet kolme Venezuela lennuettevõtja (*Avior Airlines*, *Estelar Latinoamericana* ja *Conviasa*) kohta. Kõnealune taotlus hõlmas kõiki aruandeid inspekteerimiste kohta, mida INAC teostas 2017. ja 2018. aastal kõnealuste lennuettevõtjate puhul õhusõidukite käitamise, lennukõlblikkuse, lennunduslubade ja lennundusmeditsiini valdkonnas, ning kõiki eespool nimetatud kolme Venezuela lennuettevõtja hooldusorganisatsioonide inspekteerimisaruandeid. Sarnane taotlus esitati ka koolituskeskuste kohta. Lisaks nõudis komisjon kõiki aruandeid Venezuela lennuettevõtjate seisuplatsil tehtud kontrollide kohta, sealhulgas INACi parandusmeetmed ja järelemeetmed. INAC esitas õigeaegselt kogu nõutud teabe, mida komisjon jätkuvalt analüüsib, paludes vajaduse korral lisateavet.
- (87) INACi 1. aprillil 2019 esitatud teabe kohaselt on lennuettevõtja *Avior Airlines* saanud IOSA sertifikaadi. EASA on teatanud, et *Avior Airlines* kavatseb esitada uue taotluse TCO-loa saamiseks.

(°) Komisjoni 30. novembri 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/2215, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006 seoses nimekirjaga lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu või tegevuspiiranguid (ELT L 318, 2.12.2017, lk 1).

- (88) Komisjon on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et praegu ei ole Venezuela lennuettevõtjate puhul alust muuta nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.
- (89) Liikmesriigid peavad jätkama Venezuela asjakohaste ohutusstandardite tulemusliku järgimise kontrollimist, seades prioriteediks Venezuelas serditud lennuettevõtjate seisuplatsil kontrollimise vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.
- (90) Kui asjakohasest ohutusteabest peaks ilmnenema, et rahvusvaheliste lennunduse ohutusstandardite järgimata jätmise tõttu on tekkinud otsesed ohutusriskid, võib komisjon võtta määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaseid lisameetmeid.
- (91) Määruse (EÜ) nr 2111/2005 artikli 8 lõikes 2 on märgitud, et ohutusele avalduvat mõju arvestades on vaja võtta lisade ajakohastamisega seotud otsused vastu kiiresti ja vajaduse korral viivitamata. Seepärast on tundliku teabe kaitsmiseks ja äritegevusele avalduva mõju minimeerimiseks vaja, et otsused, mis tehakse seoses nimekirjaga, millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, avaldatakse ja need jõustuvad kohe pärast vastuvõtmist.
- (92) Seepärast tuleks määrust (EÜ) nr 474/2006 vastavalt muuta,
- (93) Käesolevas määruses sätestatud meetmed on kooskõlas määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaselt moodustatud 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, 15. aprill 2019

Komisjoni nimel
presidendi eest
komisjoni liige
Violeta BULC

I LISA

Määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisa asendatakse järgmisega:

„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 kolmetähe-line kood	Lennuettevõtja päritoluriik
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 TAAG Angola Airlines ja Heli Malongo, sealhulgas:			Angola Vabariik
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola Vabariik
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Teadmata	Angola Vabariik
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola Vabariik
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Teadmata	Angola Vabariik
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Teadmata	Angola Vabariik
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Teadmata	Angola Vabariik
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	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.

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	ICAO kolmetähe-line kood	Lennuettevõtja päritoluriik
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

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	ICAO kolmetähe-line kood	Lennuettevõtja päritoluriik
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 No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	ICAO kolmetähe-line kood	Lennuettevõtja päritoluriik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Gaboni Vabariigi ametiasutused, välja arvatud B lisasse kantud Afrijet Business Service, sealhulgas:			Gaboni Vabariik
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	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 (varem 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 (varem 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 Liibëria ametiasutused, sealhulgas:			Liibëria
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

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	ICAO kolmetähe-line kood	Lennuettevõtja päritoluriik
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Liibüa
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 järelevalve eest vastutavad Moldova ametiasutused, välja arvatud Air Moldova, Fly One ja Aerotranscargo, sealhulgas:			Moldova Vabariik
CA Î.M „TANDEM AERO“ SRL	MD005	TDM	Moldova Vabariik
Î.M „VALAN ICC“ SRL	MD009	VLN	Moldova Vabariik
CA „AIM AIR“ SRL	MD015	AAM	Moldova Vabariik
CA „OSCAR JET“ SRL	MD017	OSJ	Moldova Vabariik
CA „AIR STORK“ SRL	MD018	MSB	Moldova Vabariik
Î M „MEGAVIATION“ SRL	MD019	ARM	Moldova Vabariik
CA „PECOTOX-AIR“ SRL	MD020	PXA	Moldova Vabariik
CA „TERRA AVIA“ SRL	MD022	TVR	Moldova Vabariik
CA „FLY PRO“ SRL	MD023	PVV	Moldova Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Nepali ametiasutused, sealhulgas:			Nepali Vabariik
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Teadmata	Nepali Vabariik
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Teadmata	Nepali Vabariik
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepali Vabariik
FISHTAIL AIR	017/2001	Teadmata	Nepali Vabariik
GOMA AIR	064/2010	Teadmata	Nepali Vabariik
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepali Vabariik
MAKALU AIR	057A/2009	Teadmata	Nepali Vabariik
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Teadmata	Nepali Vabariik
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Teadmata	Nepali Vabariik
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Teadmata	Nepali Vabariik

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	ICAO kolmetähe-line kood	Lennuettevõtja päritoluriik
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepali Vabariik
SAURYA AIRLINES	083/2014	Teadmata	Nepali Vabariik
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepali Vabariik
SIMRIK AIR	034/2000	Teadmata	Nepali Vabariik
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepali Vabariik
SITA AIR	033/2000	Teadmata	Nepali Vabariik
TARA AIR	053/2009	Teadmata	Nepali Vabariik
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepali Vabariik
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 Vabariigi 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

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	ICAO kolmetähe-line kood	Lennuettevõtja päritoluriik
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

Määruse (EÜ) nr 474/2006 B lisa asendatakse järgmisega:

„B LISA

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

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) number	ICAO kolmetähe-line kood	Lennuettevõtja päritoluriik	Õhusõiduki liik, mille suhtes kohaldatakse piirangut	Piiranguga õhusõiduki registritunnus(ed) ja, kui see/need on kättesaadav(ad), seerianumber/seeria-numbrid	Õhusõiduki registreerinud riik
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 ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gaboni Vabariik	Kõik õhusõidukid, v.a 2 Falcon 50 tüüpi õhusõidukit, 2 Falcon 900 tüüpi õhusõidukit.	Kõik õhusõidukid, v.a TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Gaboni 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 Rahvademokraatlik Vabariik	Kõik õhusõidukid, v.a kaks TU-204 tüüpi õhusõidukit.	Kõik õhusõidukid, v.a P-632, P-633.	Korea Rahvademokraatlik Vabariik

⁽¹⁾ Lennuettevõtjal Afrijet Business Service lubatakse kasutada ainult konkreetseid õhusõidukeid, mida on nimetatud seoses tema praeguse lennutegevusega liidus.

⁽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.