

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) N:o 659/2013,

annettu 10 päivänä heinäkuuta 2013,

yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta yhteisön luettelosta annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

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

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Maaliskuun 22 päivänä 2006 annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 474/2006⁽³⁾ vahvistetaan asetuksen (EY) N:o 2111/2005 II luvussa tarkoitettu yhteisön luettelo lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa.
- (2) Eräät jäsenvaltiot ja Euroopan lentoturvallisuusvirasto, jäljempänä 'EASA', ovat toimittaneet asetuksen (EY) N:o 2111/2005 4 artiklan 3 kohdan mukaisesti komissiolle tietoja, jotka ovat olennaisia yhteisön luettelon ajantasais-
tamiseksi. Asian kannalta olennaisia tietoja on saatu myös EU:n ulkopuolisilta mailta. Yhteisön luettelo olisi saatettava ajan tasalle näiden tietojen pohjalta.
- (3) Komissio on ilmoittanut kaikille kyseisille lentoliikenteen harjoittajille suoraan tai niiden valvonnasta vastaavien viranomaisten välityksellä ne olennaiset tosiseikat ja näkemykset, joiden perusteella tehdään päätös lentoliikenteen harjoittajien asettamisesta toimintakieltoon unionissa tai yhteisön luetteloon sisällytetyille lentoliikenteen harjoittajalle asetetun toimintakiellon ehtojen muuttamisesta.
- (4) Komissio on antanut kyseisille lentoliikenteen harjoittajille mahdollisuuden tutustua jäsenvaltioiden toimittamiin asiakirjoihin, toimittaa kirjalliset huomautuksensa ja esittää kantansa asiassa suullisesti komissiolle sekä teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla 16 päivänä joulukuuta 1991 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 3922/1991⁽⁴⁾ perustetulle lentoturvallisuuskomitealle.
- (5) Komissio on toimittanut lentoturvallisuuskomitealle ajantasaiset tiedot asetuksen (EY) N:o 2111/2005 ja sen täytäntöönpanoasetuksen (EY) N:o 473/2006 mukaisesti aloitetuista neuvotteluista, joita käydään parhaillaan seuraavien valtioiden toimivaltaisten viranomaisten ja lentoliikenteen harjoittajien kanssa: Curaçao ja Sint Maartens, Guinean tasavalta, Intia, Iran, Kazakstan, Kirgisia, Mosambik ja Nepal. Komissio on toimittanut lentoturvallisuuskomitealle ajantasaiset tiedot myös Venäjän federaation kanssa käydyistä teknisistä neuvotteluista ja Bolivian, Tadžikistanin ja Turkmenistanin seurannasta.
- (6) Lentoturvallisuuskomitea on kuullut EASAA Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön, jäljempänä 'ICAO', yleisen turvallisuusvalvonnan arviointiohjelman (USOAP) puitteissa tekemien tarkastusraporttien analyysin tuloksista. Jäsenvaltioita kehoitettiin kohdentamaan asematasotarkastukset ensisijaisesti sellaisissa valtioissa toimilupansa saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin, joiden osalta ICAO on todennut merkittäviä turvallisuusongelmia tai joiden turvallisuudenvalvontajärjestelmässä on EASAn mukaan merkittäviä puutteita. Kun asematasotarkastukset kohdennetaan, saadaan kyseisissä valtioissa toimilupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuustasosta lisätietoja, jotka täydentävät komission asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti käynnistämää neuvottelua.
- (7) Lentoturvallisuuskomitea on kuullut EASAn selvityksen ulkomaisten ilma-alusten turvallisuuden arviointiohjelman (SAFA) mukaisten asematasotarkastusten tuloksista lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti 5 päivänä lokakuuta 2012 annetun komission asetuksen (EU) N:o 965/2012⁽⁵⁾ mukaisesti.
- (8) Lentoturvallisuuskomitea on myös kuullut EASAA niissä valtioissa toteutettavista teknisen avun hankkeista, joihin asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisia toimenpiteitä tai seurantatoimia sovelletaan. Sille ilmoitettiin siviili-ilmailuviranomaisten suunnitelmista ja pyynnöistä, jotka koskevat hallinnollisten ja teknisten valmiuksien parantamiseen tähtävää muuta teknistä apua ja yhteistyötä, jonka tarkoituksena on auttaa ratkaisemaan tapaukset, joissa ei noudateta sovellettavia kansainvälisiä vaatimuksia. Jäsenvaltioita kehoitettiin myös vastaamaan näihin pyyntöihin kahdenväliseltä pohjalta yhteistyössä komission ja EASAn kanssa. Komissio korosti tässä yhteydessä sitä, miten hyödyllistä on antaa kansainväliselle ilmailuyhteisölle tietoa – erityisesti ICAOn SCAN-tietokannan välityksellä – unionin ja sen jäsenvaltioiden antamasta teknisestä avusta ilmailun turvallisuuden parantamiseksi koko maailmassa.

⁽¹⁾ EUVL L 344, 27.12.2005, s. 15.⁽²⁾ EUVL L 143, 30.4.2004, s. 76.⁽³⁾ EUVL L 84, 23.3.2006, s. 14.⁽⁴⁾ EYVL L 373, 31.12.1991, s. 4.⁽⁵⁾ EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1.

Euroopan unionista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (9) Tiettyjen unionin lentoliikenteen harjoittajien ilma-aluksiin kohdistettujen SAFA-asetusotarkastusten tai EASAn toteuttamien standardointitarkastusten tuloksista laaditun EASAn analyysin sekä kansallisten ilmailuviranomaisten suorittamien aluekohtaisten tarkastusten seurauksena jotkin jäsenvaltiot ovat toteuttaneet tiettyjä täytäntöönpanotoimenpiteitä ja ilmoittaneet niistä komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle. Kreikka peruutti Sky Wingsin lentotoimintaluvan 1 päivänä joulukuuta 2012, ja Espanja peruutti Mint Lineas Aereasin lentotoimintaluvan 10 päivänä huhtikuuta 2013.
- (10) Lisäksi Ruotsi ilmoitti komitealle, että Virossa lentotoimintalupansa saaneelle lentoliikenteen harjoittajalle AS Avies tapahtui Ruotsissa vuonna 2013 kaksi vakavaa vaaratilannetta: helmikuussa alus ajautui ulos kiitotieltä ja toukokuussa molemmista moottoreista katosi väliaikaisesti teho nousun aikana. Viron toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat komitealle toteuttaneensa toimia: seuranta oli lisätty, lentoliikenteen harjoittaja oli velvoitettu kehittämään korjaussuunnitelma ja turvallisuusjohtajan ja vastuullisen johtajan hyväksyntää tarkasteltiin uudelleen.

Kongon demokraattisesta tasavallasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (11) Kongon demokraattisessa tasavallassa lentotoimintalupansa saaneet lentoliikenteen harjoittajat ovat sisällyneet liitteeseen A maaliskuusta 2006 alkaen⁽¹⁾. Kongon demokraattisen tasavallan toimivaltaiset viranomaiset (ANAC) ovat hiljattain tehneet aloitteen aktiivisten neuvottelujen aloittamiseksi uudelleen komission ja EASAn kanssa ja toimittaneet asiakirjatodisteet, joita tarvitaan liitteessä A lueteltujen lentoliikenteen harjoittajien perusteellista päivytystä varten.
- (12) Kongon demokraattisen tasavallan toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat komissiolle 12 päivänä kesäkuuta 2013 päivätyllä kirjeellä, että lentoliikenteen harjoittajille Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Biega Airways, Blue Sky, Ephrata Airlines, Eagles Services, GTRA, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus, Sion Airlines ja Waltair Aviation on myönnetty toimintalupa. Koska Kongon demokraattisen tasavallan toimivaltaiset viranomaiset eivät toimittaneet todisteita siitä, että kyseisten lentoliikenteen harjoittajien turvallisuutta valvotaan kansainvälisten turvallisuusnormien mukaisesti, on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että kaikki päivitetystä luettelossa olevat lentoliikenteen harjoittajat olisi sisällytettävä liitteeseen A.
- (13) Kongon demokraattisen tasavallan toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat 12 päivänä kesäkuuta 2013 päivätyllä kirjeellä myös, että lentoliikenteen harjoittajilla Bravo Air Congo, Entreprise World Airways (EWA), Hewa Bora Airways (HBA), Mango Aviation, TMK Air Commuter

ja Zaabu International, jotka oli aiemmin lueteltu liitteessä A, ei ole toimintalupaa. Sen vuoksi arvioidaan, että kyseiset lentoliikenteen harjoittajat olisi poistettava liitteestä A.

- (14) Kongon demokraattisen tasavallan toimivaltaiset viranomaiset selittivät myös, että niiden lainsäädännön mukaan kaikkeen ilmakuljetustoimintaan on tällaisten toimien toteuttamiseksi oltava sekä toimintalupa että lentotoimintalupa ja että tähän mennessä yksikään nykyisistä lentoliikenteen harjoittajista ei täytä molempia vaatimuksia. ICAOn viisivaiheinen sertifiointiprosessi on aloitettu huhtikuussa 2013 viiden lentoliikenteen harjoittajan osalta (Korongo, FlyCAA, Air Tropiques, ITAB ja Kinavia), ja se saataneen päätökseen syyskuun 2013 loppuun mennessä. ANAC toimittaa sertifiointiprosessin päätyttyä luettelon kaikista lentoliikenteen harjoittajista, jotka ovat asianmukaisesti sertifioituja ja joilla on voimassa oleva lentotoimintalupa.
- (15) Komissio panee merkille Kongon demokraattisen tasavallan toimivaltaisten viranomaisten ja erityisesti liikenneministeriön sitoutumisen, kannustaa näitä jatkamaan toimintaansa kansainväliset turvallisuusnormit täyttävän siviili-ilmailun valvontajärjestelmän luomiseksi ja on edelleen sitoutunut käymään hiljattain uudelleen aloitettua aktiivista vuoropuhelua.

Guinean tasavallasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (16) Guinean tasavallan toimivaltaisten viranomaisten kanssa aloitettiin joulukuussa 2012 viralliset neuvottelut, koska ICAO oli havainnut huhtikuussa 2012 tekemässä tarkastuksessa turvallisuuspuutteita, jotka aiheuttivat merkittävän turvallisuusongelman lentoliikenteen harjoittajien sertifiointijärjestelmän suhteen.
- (17) Koska toimitettiin korjaussuunnitelma, jonka ICAO sittemmin hyväksyi ja validoi, ICAO ilmoitti 29 päivänä toukokuuta 2013 merkittävän turvallisuusongelman poistuneen.
- (18) Kuulemistilaisuus järjestettiin Brysselissä tammikuussa 2013, ja siihen osallistuivat komissio EASAn avustamana ja Guinean tasavallan toimivaltaiset viranomaiset. Tilaisuudessa Guinean tasavallan toimivaltaiset viranomaiset antoivat kattavan selvityksen ICAOlle joulukuussa 2012 jätetyn korjaussuunnitelman täytäntöönpanon edistymisestä.
- (19) Guinean tasavallan toimivaltaisten viranomaisten mukaan lentoliikenteen harjoittajien Sahel Aviation Service, Eagle Air, Probiz Guinée ja Konair osalta on käynnissä uudelleensertifiointimenettely. Yksikään niistä ei lennä unionin ilmatilaan. Viranomaiset vahvistivat myös, että lentoliikenteen harjoittajien GR-Avia, Elysian Air, Brise Air, Sky Guinée Airlines ja Sky Star Air lentotoimintaluvat on keskeytetty.

⁽¹⁾ Maaliskuun 22 päivänä 2006 annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006 johdanto-osan 60–64 kappale, EUVL L 84, 23.3.2006, s. 18.

- (20) Guinean tasavallan toimivaltaiset viranomaiset sitoutuivat pitämään komission ajan tasalla ICAOn normien täytäntöönpanon edistymisestä, jotta tilannetta voidaan säännöllisesti tarkkailla.
- (21) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka aiheutuvat kansainvälisten turvallisuusnormien noudattamatta jättämisestä, komission on toteutettava toimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.
- Indonesiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat**
- (22) Indonesian toimivaltaisten viranomaisten (DGCA) kuulemisia jatketaan. Tarkoituksena on seurata DGCA:n edistymistä sen varmistamisessa, että kaikkien Indonesiassa lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuutta valvotaan kansainvälisten turvallisuusnormien mukaisesti.
- (23) Komission, EASAn ja DGCA:n kesken pidettiin 18 päivänä lokakuuta 2012 videokokous. Sen jälkeen DGCA on jatkanut työtään Indonesian ilmailun turvallisuusvalvontajärjestelmän parantamiseksi ja Yhdysvaltain ilmailuhallinnon (FAA) syyskuussa 2012 tekemän teknisen arviointikäynnin aikana havaittujen puutteiden korjaamiseksi. FAAn raportin julkaisemisen jälkeen DGCA ja FAA tapasivat ja sopivat korjaussuunnitelmasta.
- (24) DGCA toimitti huhtikuussa 2013 komissiolle yksityiskohtaisen jäljennöksen korjaussuunnitelmasta ja ilmoitti, että tarkastajien koulutusjärjestelmä oli otettu käyttöön, ilmailun turvallisuussäännöksiä oli tarkistettu ja tarkastushenkilöstöä koskevat ohjeet oli hyväksytty kaksimootorisella lentokoneella tehtävien pitkän matkan lentojen sekä suorituskykyyn perustuvan navigoinnin/ suunnistus-tarkkuusvaatimusten osalta ja luonnosteltu jokasään lentotoiminnan osalta.
- (25) DGCA vahvisti, että Citilink Indonesian sertifiointi ilma-aluksen, reittien, aseman palvelujen, maahuollinnan, huollon, ohjekirjojen ja miehistöjen osalta on edelleen hallinnollisesti Garuda Indonesian alaisuudessa.
- (26) DGCA toimitti myös päivitettyä tietoa eräistä sen valvonassa olevista lentoliikenteen harjoittajista. Niiden mukaan kahdelle uudelle lentoliikenteen harjoittajalle oli myönnetty lentotoimintaluvat, Martabuana Abadionille 18. lokakuuta 2012 ja Komala Indonesialle 8. tammikuuta 2013, ja että Intan Angkasa Air Services oli sertifioitu uudelleen. Koska DGCA ei kuitenkaan toimittanut todisteita siitä, että kyseisten lentoliikenteen harjoittajien turvallisuutta valvotaan kansainvälisten turvallisuusnormien mukaisesti, on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että nämä lentoliikenteen harjoittajat olisi sisällytettävä liitteeseen A.
- (27) Lisäksi DGCA ilmoitti, että Sebang Merauke Air Charterin lentotoimintalupa oli väliaikaisesti keskeytetty 18. syyskuuta 2012.
- (28) Lisäksi DGCA ilmoitti, että Metro Batavian lentotoimintalupa oli peruutettu 14. helmikuuta 2013, ja esitti tästä todisteet. Sen vuoksi Metro Batavia olisi poistettava liitteestä A.
- (29) DGCA esitti kantansa lentoturvallisuuskomitealle 25 päivänä kesäkuuta 2013. DGCA esitti komitealle yhteenvedon komissiolle huhtikuussa 2013 toimittamistaan tiedoista ja vahvisti, että jokaisen lentotoimintaluvan haltijan, joka haluaa laajentaa lentokalustoaan, on pyydettävä DGCA:n hyväksyntä, ja että DGCA oli eräissä tapauksissa evännyt hyväksynnän. DGCA ei ollut kuitenkaan puuttunut Lion Airin laajentumissuunnitelmiin, koska ne katsoivat, että sillä on asianmukaiset resurssit ja että sitä valvotaan asianmukaisesti. DGCA ilmoitti, että Lion Air Boeing B737-800:lle 13 päivänä huhtikuuta 2013 tapahtuneesta onnettomuudesta oli julkaistu alustava onnettomuusraportti. Raportissa esitettiin kolme suositusta, jotka koskivat laskeutumista minimikorkeuden alapuolelle, ohjauksenluovutusmenettelyjä ja näihin liittyvää koulutusta. DGCA esitteli toimia, joita se oli toteuttanut onnettomuuteen liittyvien kysymysten ratkaisemiseksi; ne olivat muun muassa tehneet Lion Airille turvallisuustarkastuksen ja varmistaneet, että lentoliikenteen harjoittaja oli toteuttanut korjaavia toimia alustavan raportin perusteella.
- (30) Lion Air osallistui kuulemiseen ja vastasi komission ja lentoturvallisuuskomitean kysymyksiin. Lion Air ilmoitti, että se pystyi hankkimaan riittävät resurssit kalustonsa laajentumisen hallinnoimiseksi, mutta hyväksyi alustensa miehistöön otettavilta kapteeneilta ja perämiehiltä vähimmäislupavaatimukset eikä vaatinut lisäkokemusta. Onnettomuuden osalta yritys ilmoitti panevansa täytäntöön alustavassa onnettomuusraportissa esitettyjä suosituksia mutta odottavansa lopullista raporttia määritelläkseen perimmäiset syyt. Lion Air ilmoitti edistävänsä turvallisuustason saavuttamista ja käyttävänsä lentotoiminnan laadunvarmistusohjelmastaan saatuja tietoja vaarojen tunnistamiseksi. Niiden mukaan yritys ei ollut vielä saanut IATA:n Operational Safety Audit -rekisteröintiä.
- (31) Komissio ja lentoturvallisuuskomitea panivat merkille DGCA:n hyvän edistymisen ja aikovat pyytää FAA:ta tekemään IASA-tarkastuksen elokuussa 2013. Komissio ja lentoturvallisuuskomitea kannustavat edelleen DGCA:ta pyrkimään tavoitteeseensa, joka on täysin ICAOn standardien mukainen ilmailujärjestelmä.
- (32) Lion Airin osalta komissio ja lentoturvallisuuskomitea panivat huolestuneina merkille parhaillaan palkattavien pilottien alhaisen kokemustason, jonka lentoliikenteen harjoittaja hyväksyy, sekä vastaukset lentoyhtiön turvallisuudenvallontaa koskeviin kysymyksiin, minkä vuoksi ne jatkossakin seuraavat tiiviisti kyseisen lentoliikenteen harjoittajan turvallisuustasoa.

Kazakstanista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (33) Kazakstanin toimivaltaisten viranomaisten kuulemiset ovat edelleen käynnissä. Tarkoituksena on seurata kyseisten viranomaisten edistymistä sen varmistamisessa, että kaikkien Kazakstanissa lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuutta valvotaan kansainvälisten turvallisuusnormien mukaisesti.
- (34) Air Astana on asetuksen (EU) N:o 1146/2012 mukaisesti toimittanut tietoja turvallisuustasostaan ja muutoksista kirjeitse 23 päivänä marraskuuta 2012, 30 päivänä tammikuuta 2013, 14 päivänä maaliskuuta 2013, 29 päivänä maaliskuuta 2013 ja 13 päivänä toukokuuta 2013 päivätyillä, komissiolle osoitetuilla kirjeillä. Ne toimittivat myös jäljennöksen uudesta lentotoimintaluvastaan ja uusista 22 päivänä huhtikuuta 2013 vahvistetuista toimintaspesifikaatioistaan. Kaluston muutosten vuoksi Fokker 50 -ilma-alus ei enää ole niiden toimintaspesifikaatioissa. Sen vuoksi tämän asetuksen liitettä B olisi muutettava.
- (35) Komissio järjesti EASAn avustuksella 12 päivänä kesäkuuta 2013 tekniset neuvottelut Kazakstanin toimivaltaisten viranomaisten ja Air Astanan edustajan kanssa. Kyseisen kokouksen aikana Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat edistyvänsä ilmailualan kunnianhimoisessa uudistuksessa, jolla pyritään yhdenmukaistamaan Kazakstanin ilmailulainsäädäntö ja -säännökset kansainvälisten turvallisuusnormien kanssa.
- (36) Air Astana antoi kokouksessa lisätietoa kalustonsa kehitymisestä vuosina 2012–2014. Air Astana ilmoitti erityisesti, että useiden ilma-alusten käytöstä oli luovuttu asteittain ja että uusia ilma-aluksia otettiin parhailtaan asteittain käyttöön nykyisten Boeing B767- ja B757- tyyppisten sekä Airbus A320-sarjan ilma-alusten osalta, jotka jo mainitaan tämän asetuksen liitteessä B. Kaikki vastahankitut ilma-alukset rekisteröidään Arubaan. Kazakstanin toimivaltaisen viranomaisen ja Air Astana sitoutuivat ilmoittamaan komissiolle, kun uusi ilma-alus mainitaan Air Astanan lentotoimintaluvassa.
- (37) Lisäksi jäsenvaltiot ja EASA vahvistivat, että Air Astanan osalta ei unionin lentoasemilla SAFAn ohjelmassa tehdyissä asematasotarkastuksissa ilmennyt erityisiä ongelmia.
- (38) Jäsenvaltiot tarkastavat asianmukaisten turvallisuusnormien tosiasiallisen noudattamisen kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti Air Astanan ilma-aluksiin asetuksen (EY) N:o 965/2012 nojalla. Jos näiden tarkastusten tulokset tai mitkä tahansa muut turvallisuustiedot osoittavat, että kansainväliset turvallisuusnormit eivät täyty, komission on toteutettava toimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

- (39) Komissio tukee edelleen Kazakstanin viranomaisten käynnistämän siviili-ilmailujärjestelmän kunnianhimoista uudistusta ja kehottaa niitä jatkamaan päättäväisesti ponnistelujaan kansainvälisten turvallisuusnormien mukaisen siviili-ilmailun valvontajärjestelmän perustamiseksi. Se kannustaa kyseisiä viranomaisia jatkamaan ICAOn kanssa sovitun korjaussuunnitelman täytäntöönpanoa sekä keskittymään ensisijaisesti kahteen jäljellä olevaan huomattavaan turvallisuusongelmaan ja kaikkien vastuullaan olevien lentoliikenteen harjoittajien uudelleensertifiointiin. Kun jäljellä olevat huomattavat turvallisuusongelmat on ratkaistu ICAOta tyydyttävällä tavalla ja ICAOn normien tosiasiallisesta täytäntöönpanosta on riittävät asiakirjatoisteet, komissio on valmis järjestämään EASAn avustuksella ja jäsenvaltioiden tuella arviointikäynnin saavutetun edistyksen varmistamiseksi ja lentoturvallisuuskomiteassa tapahtuvan tapauksen uudelleenkäsittelyn valmistelemissä.

Kirgisiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (40) Komissio jatkaa neuvotteluja Kirgisian toimivaltaisten viranomaisten kanssa. Neuvotteluissa käsitellään turvallisuusriskejä, jotka ovat johtaneet siihen toimintarajoitusten määräämiseen Kirgisian kaikille lentoliikenteen harjoittajille, mukaan lukien Kirgisian turvallisuusvalvontaan liittyvät valmiudet lentotoiminnan ja huollon osalta. Komissio pyrkii erityisesti varmistamaan, että edistystä tapahtuu eräiden ICAOn vuonna 2009 tekemässä USOAP-tarkastuksessa tehtyjen sellaisten havaintojen osalta, joilla voi olla vaikutusta kansainvälisen ilmailun turvallisuuteen.
- (41) Komissio järjesti 23 päivänä toukokuuta 2013 EASAn avustamana Kirgisian toimivaltaisten viranomaisten kanssa tekniset neuvottelut sellaisten lentoliikenteen harjoittajien yksilöimiseksi, joiden sertifiointi ja toiminnan valvonta on kansainvälisten turvallisuusnormien mukaista ja joiden osalta rajoituksia voitaisiin harkita löyhennettävän asteittain. Tältä osin Kirgisian toimivaltaiset viranomaiset lupautuivat tekemään yhteistyötä edistymisen kannalta hyödyllisten tietojen toimittamiseksi. Jotta tapausta voitaisiin tarkastella uudelleen, Kirgisian edustajat suostuivat myös toimittamaan ajantasaiset tiedot korjaavista toimista, jotka on toteutettu vielä avoimina olevien ICAOn havaitsemien puutteiden korjaamiseksi.
- (42) Kirgisian viranomaiset vahvistivat kokouksessa, että Sky Bishkekille oli myönnetty 8 päivänä marraskuuta 2012 lentotoimintalupa. Koska Kirgisian viranomaiset eivät kuitenkaan toimittaneet todisteita siitä, että kyseisen lentoliikenteen harjoittajan turvallisuutta valvotaan kansainvälisten turvallisuusnormien mukaisesti, on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että lentoliikenteen harjoittaja Sky Bishkek olisi sisällytettävä liitteeseen A.
- (43) Lentoturvallisuuskomitea pyytää Kirgisian toimivaltaisia viranomaisia nopeuttamaan ICAOn kanssa sovitun korjaussuunnitelman täytäntöönpanoa ja pyrkimään kaikin tavoin varmistamaan, että kaikkien Kirgisiassa sertifioitujen lentoliikenteen harjoittajien turvallisuudenvalvonta on kansainvälisten turvallisuusnormien mukaista.

(44) Kun ICAOn kanssa sovitun korjaussuunnitelman täytäntöönpanosta ja ICAOn normien tosiasiallisesta täytäntöönpanosta on riittävät asiakirjatodisteet, komissio on valmis järjestämään EASAn avustuksella ja jäsenvaltioiden tuella arviointikäynnin varmistaakseen, että Kirgisian toimivaltaiset viranomaiset pystyvät harjoittamaan valvontaa kansainvälisten normien mukaisesti ja valmistelukseen tapauksen lentoturvallisuuskomiteassa tapahtuvaa uudelleenkäsitelyä.

Libyasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(45) Libyan toimivaltaisten viranomaisten (LYCAA) kanssa käytävät neuvottelut jatkuvat, ja niiden tavoitteena on varmistaa, että Libyan siviili-ilmailun turvallisuusjärjestelmän uudistustyöt etenevät ja etenkin, että kaikkien Libyassa lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvonta on kansainvälisten turvallisuusnormien mukaista.

(46) LYCAA toimitti 25 päivänä huhtikuuta 2013 raportin lentoliikenteen harjoittajaa Libyan Airlines koskevista uudelleensertifiointitoimista. Raportissa esitettiin ICAOn suositusten mukainen viisivaiheinen prosessi muttei annettu tarkempia todisteita siihen liittyvistä tarkastustoimista. Komissio pyysi lisätietoja 29 päivänä huhtikuuta 2013, ja LYCAA toimitti yhteenvedon tehdyistä havainnoista ja Libyan Airlinesin toteuttamista toimista ongelmien ratkaisemiseksi tarkasteltaviksi otetuilla aloilla.

(47) LYCAA kirjoitti 4 päivänä kesäkuuta 2013 komissiolle, ettei Libyan Airlinesia koskevien rajoitusten poistamista ole vielä tarpeen harkita, koska lentoyhtiön hallinnossa on tapahtunut muutoksia, joiden vaikutusta lentoliikenteen harjoittajan toimintaturvallisuuteen on arvioitava.

(48) Lentoturvallisuuskomiteassa kuultiin 26 päivänä kesäkuuta 2013 LYCAA:n kanta. LYCAA esitteli komitealle tähänastisia toimia ja Libyan lentoliikenteen harjoittajien uudelleensertifiointiin edistymistä. LYCAA:n mukaan se ei voinut suositella, että yhdenkään Libyasta tulevan lentoliikenteen harjoittajan nykyisiä rajoituksia poistettaisiin. Se esitti aikataulun, jossa lentoliikenteen harjoittajien uskotaan saavan sertifiointiprosessin päätökseen. Sen mukaan Afiqiyah Airwaysin Airbus A330 -konetta koskeva onnettomuusraportti oli julkaistu ja LYCAA kävi ICAOn ja eräiden kansallisten ilmailuviranomaisten kanssa keskustelua teknisen lisäavun saamiseksi.

(49) LYCAA vahvisti selväsanaisesti komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle pitävänsä voimassa kaikkia lentoliikenteen harjoittajia koskevat nykyiset rajoitukset, kunnes viisivaiheinen uudelleensertifiointi on saatu kokonaan päätökseen ja havaitut merkittävät puutteet korjattu. Tämän jälkeen yksittäisille lentoliikenteen harjoittajille voidaan

komission suostumuksella ja lentoturvallisuuskomitean kuulemisen jälkeen antaa lupa aloittaa kaupalliset lennot unioniin.

(50) Lisäksi komissio ja lentoturvallisuuskomitea muistuttivat, että LYCAA:n on toimitettava jokaisen uudelleensertifioidun lentoliikenteen harjoittajan osalta komissiolle yksityiskohtaiset tiedot uudelleensertifiointiprosessista ja koontumaan komission ja jäsenvaltioiden kanssa keskustelemaan yksityiskohtaisesti asianomaisista tarkastuksista, havainnoista, toteutetuista korjaavista toimista, ratkaisutoimista sekä suunnitelmista jatkaa jatkuvaa valvontaa kunnes rajoitusten höllentämisestä sovitaan. Jos nämä tiedot eivät osoita komissiota ja jäsenvaltioita tyydyttävällä tavalla, että uudelleensertifiointiprosessi on saatu tehokkaasti päätökseen ja että kestävä jatkuvaa valvontaa toteutetaan ICAOn normien mukaisesti, komission on välittömästi toteutettava toimia estääkseen lentoliikenteen harjoittajia liikennöimästä unioniin, Norjaan, Sveitsiin ja Islantiin.

Air Madagascar

(51) Lentoliikenteen harjoittajan Air Madagascar toimintaa on rajoitettu, ja se sisältyy liitteeseen B asetuksen (EU) N:o 390/2011 nojalla. Lentoliikenteen harjoittaja Air Madagascar pyysi 24. toukokuuta 2013 lisäämään Boeing B737-tyyppin ilma-aluksen, jonka rekisteritunnus on 5R-MFL, liitteessä B jo mainittujen Boeing B737-tyyppin ilma-alusten luetteloon.

(52) Air Madagascar vakuutti todisteineen, että sen kaluston turvallisuustaso on parantunut. Madagaskarin toimivaltaiset viranomaiset (ACM) ilmoittivat olevansa Boeing B737-tyyppin ilma-alusten toiminnan osalta tyytyväisiä siihen, miten Air Madagascar nykyisin noudattaa ICAOn normeja. Jäsenvaltiot ja EASA vahvistivat, että unionin lentoasemilla SAFAn ohjelmassa tehdyissä asematasotarkastuksissa ei ilmennyt erityisiä ongelmia.

(53) Kun otetaan huomioon Air Madagascarin Boeing B737-tyyppin ilma-aluksella harjoittaman toiminnan turvallisuustaso, komissio katsoo yhteisten perusteiden nojalla ja lentoturvallisuuskomitean lausunnon perusteella, että Boeing B737-tyyppin ilma-aluksen, jonka rekisteritunnus on 5R-MFL, olisi sallittava lentää unioniin. Sen vuoksi liitettä B olisi muutettava Boeing B-737-tyyppin ilma-aluksen, jonka rekisteritunnus on 5R-MFL, toiminnan sallimiseksi.

(54) Jäsenvaltiot tarkastavat edelleen asianmukaisten turvallisuusnormien tosiasiallisen noudattamisen kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti Air Madagascarin ilma-aluksiin asetuksen (EY) N:o 965/2012 nojalla.

Mauritanian islamilaisesta tasavallasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (55) Kaikki Mauritaniassa sertifioidut lentoliikenteen harjoittajat poistettiin liitteestä A joulukuussa 2012 ⁽¹⁾ seuraavista syistä: Mauritanian toimivaltaiset viranomaiset (ANAC) ovat raportoineet edistymisestä ICAOn havaitsemien puutteiden korjaamisessa, Mauritania Airlines Internationalin (MAI) alkuperäisessä sertifiointissa havaitut puutteet on korjattu, Mauritania Airlines International aikoo aloittaa uudelleen lennot unioniin mutta vain Espanjan Las Palmas de Gran Canariaan vuoden 2013 helmikuun jälkeen ja komissio aikoo järjestää turvallisuusarviointikäynnin varmistaakseen, onko ANACin ja MAIn ilmoittamat toimenpiteet pantu tyydyttävällä tavalla täytäntöön.
- (56) Komissio teki 14.–18. huhtikuuta 2013 Mauritaniaan EASAn avustuksella ja jäsenvaltioiden tuella turvallisuusasioita koskevan arviointikäynnin.
- (57) ANAC todisti arviointikäynnin aikana arviointiryhmälle olevansa erittäin sitoutunut ja kykenevä noudattamaan ICAOn ilmailun turvallisuusnormeja ja kantamaan kestäväällä tavalla vastuunsa vastuullaan olevien lentoliikenteen harjoittajien sertifiointin ja valvonnan osalta. Arviointiryhmä katsoi erityisesti, että ANAC oli edistynyt ICAOn normien noudattamiseen tähtäävän korjaussuunnitelmansa täytäntöönpanossa, että ANACilla oli tarvittavat pätevä henkilöstö, säännökset ja menettelyt, että se käsittelee ja panee täytäntöön kattavaa ja asianmukaista seurantajärjestelmää ja että se on ottanut käyttöön järjestelmän todettujen turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi. Nämä päätelmät tehtiin ottaen huomioon, että Mauritanian ilmailuteollisuus on nykyisellään varsin pieni kooltaan ja toiminnaltaan ja että ANAC on hiljattain organisoitu uudelleen.
- (58) Arviointiryhmä teki arviointikäynnin myös MAIhin ja löysi todisteita siitä, että lentoliikenteen harjoittaja pystyy noudattamaan ICAOn lentotoiminnan turvallisuusnormeja erityisesti seuraavien osalta: lentokelpoisuus, pätevyys ja koulutus, ohjekirjat, turvallisuusmenettelyt, sisäisessä sekä ulkoisessa valvonnassa havaittujen turvallisuusongelmien tunnistaminen ja ratkaiseminen, esim. ANACin toteuttamat seurantatoimet.
- (59) Arviointiryhmä havaitsi myös, että ANACin ja MAIn on jatkettava eräiden kansainvälisten vaatimusten täytäntöönpanoa erityisesti seuraavien osalta: teknisen henkilöstön alan erityiskoulutus, ohjekirjojen, menettelyjen ja tarkistusluettelojen mukauttaminen ja päivittäminen, kaikkien jatkuvan valvonnan toimien seuranta ja dokumentointi sekä vaaratilanteiden ilmoitus- ja analysointijärjestelmän parantaminen. MAIn olisi myös jatkettava turvallisuudenvalvontajärjestelmän täytäntöönpanoa lentotietojen analysointia.
- (60) Lentoturvallisuuskomitea kuuli ANACia ja MAIta 26 päivänä kesäkuuta 2013. ANAC ja MAI antoivat kokouksessa tietoja tarkastuskäynnin aikana havaittujen puutteiden korjaamisen edistymisestä. ANAC esitteli ajantasaisesti menetelmiä, tarkistuslistoja, koulutusta, valvontasuunnitelmaa ja koulutusohjelmaa. Se esitti myös todisteita MAIlla tehdyistä kohdennetuista tarkastuksista ja vaaratilanteiden ilmoittamista koskevasta laajasta tiedotuskampanjasta. Lisäksi se ilmoitti, että moottoriensivustajilta saadaan paremmin teknistä tietoa. ANAC selitti valvovansa MAIta tiiviisti esimerkiksi monin asematasotarkastuksin ja toteuttavansa tarvittaessa tiukkoja täytäntöönpanotoimenpiteitä.
- (61) MAI ilmoitti aloitteensa 8 päivänä toukokuuta 2013 lennot Las Palmas de Gran Canarialle ja laatineensa toimintasuunnitelman kaikkien arviointiryhmän esittämien suositusten huomioon ottamiseksi. Useimmat suunnitelman toimista oli saatu päätökseen, muun muassa ohjekirjojen päivittäminen sekä laatu- ja turvallisuudenvalvontahenkilön nimittäminen. MAI kertoi, että turvallisuudenvalvontajärjestelmän täytäntöönpano edistyi mutta ettei järjestelmä ollut vielä täysin toimintavalmis.
- (62) Espanjan MAIn ilma-alukselle 8 ja 22 päivänä toukokuuta 2013 tekemissä ensimmäisessä kahdessa asematasotarkastuksessa tehtiin joukko havaintoja, jotka koskivat lähinnä huolto-olosuhteita, mutta kolmannessa asematasotarkastuksessa, joka tehtiin 12 päivänä kesäkuuta, havaintojen lukumäärä ja vakavuusaste olivat laskeneet. Espanja vahvisti, että MAI oli toimittanut tiedot siitä, että havaitut avoinna olevat puutteet, joita Espanja vielä arvioi, oli korjattu.
- (63) Lentoturvallisuuskomitea oli tyytyväinen ANACin ja MAIn edistymiseen kansainvälisten turvallisuusnormien täytäntöönpanossa ja kannusti niitä jatkamaan yhtä päätäväisesti eteenpäin. ANACia ja MAIta pyydettiin toimittamaan komissiolle raportteja säännöllisesti, vähintään kahdesti vuodessa. Raporttien tulee koskea sitä, miten ICAOn vaatimusten täytäntöönpano ja havaittujen, vielä avoinna olevien puutteiden korjaaminen edistyy erityisesti

⁽¹⁾ Komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 1146/2012 johdanto-osan 71–81 kappale, EUVL L 333, 5.12.2012, s. 7.

siltä osin, kun kyse on vaaratilanteiden ilmoitus- ja analysointijärjestelmästä ANACissa ja turvallisuudenvalvontajärjestelmän täytäntöönpano MALssa. ANAC sitoutui ilmoittamaan komissiolle sertifioimistaan uusista kaupallisista lentoyhtiöistä.

- (64) Jäsenvaltiot tarkastavat asianmukaisten turvallisuusnormien tosiasiallisen noudattamisen kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti Mauritanian lentoliikenteen harjoittajien ilma-aluksiin asetuksen (EY) N:o 965/2012 nojalla.
- (65) Jos asematasotarkastusten tulokset tai mitkä tahansa muut turvallisuustiedot osoittavat, että kansainväliset turvallisuusnormit eivät täyty, komission on toteutettava toimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

Mosambikista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (66) Mosambikin toimivaltaiset viranomaiset (Institute of Civil Aviation of Mozambique - IACM) ja lentoliikenteen harjoittajan Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) edustajat tapasivat komission ja EASAn Brysselissä 31. toukokuuta 2013. IACM esitti kattavan yhteenvedon ICAO:lle jätetyn korjaussuunnitelman täytäntöönpanon nykytilasta. LAM antoi yksityiskohtaisen selvityksen siitä, miten se on sisällyttänyt kansainväliset turvallisuusnormit rakenteeseensa, päivittäiseen toimintaansa ja laajentumissuunnitelmiinsa.
- (67) Mosambikin toimivaltaiset viranomaiset esittelivät yksityiskohtaisesti organisaationsa sisäistä rakennetta ja henkilöstöä sekä kuvasivat toimintansa laajuutta ja sisältöä. Useita aiempia ja nykyisiä toimintoja aikatauluineen tarkasteltiin ja suhteutettiin ICAOn kanssa sovittuun korjaussuunnitelmaan. Monet noista toimista on pantava täytäntöön kesäkuun 2013 puoleen väliin mennessä. Toimien lukumäärä, laajuus ja tiukat aikataulut ovat osoitus viranomaisten sitoutuneisuudesta, mutta niitä lienee kestävän täytäntöönpanon varmistamiseksi syytä aikatauluttaa uudelleen. Viranomaiset vaikuttivat olevan täysin tietoisia tästä ja tarkistavat parhaillaan joitakin korjaussuunnitelman määräaikoja. Ne toimittavat pian tarkistetun version korjaussuunnitelmasta ICAO:lle. Tärkeimmät alat, joita käsitellään vasta vuonna 2014 tai 2015, liittyvät tiettyihin oikeudellisten puiteiden näkökohtiin, viranomaisen sisäisen rakenteen organisatorisiin vielä avoimina oleviin seikkoihin sekä lentokelpoisuuteen. Kaikki lentoliikenteen harjoittajat ovat läpikäyneet viisivaiheisen uudelleensertifiointiprosessin, jonka päätteeksi 8 lentoliikenteen harjoittajaa (Linhas Aéreas de Moçambique LAM S.A., Moçambique Expresso SARL MEX, CFM-TTA S.A., Kaya Airlines Lda, CR Aviation, Coastal Aviation, CFA-Mozambique S.A., TTA SARL) on nyt täysin sertifioitu ja viiden (Emilio Air Charter Lda, Aero-Servicos SARL, Helicopteros Capital Lda, UNIQUE Air Charter Lda, ETA Air Charter Lda) lentotoimintaluvat on peruutettu.

- (68) LAMin edustaja esitteli yhtiötään ja sen sisäistä rakennetta, henkilöstöä, toiminnan laajuutta, koulutustoimia ja monia uusia toiminnallisia kumppanuuksiaan. Lentoyhtiö on solminut strategisia kumppanuuksia lentoyhtiöiden kanssa Portugalissa, Keniassa, Etelä-Afrikassa, Angolassa, Sambiassa ja Etiopiassa (Moçambique Expresso MEX on sen 100-prosenttisessä omistuksessa oleva syöttöliikennettä harjoittava tytäryhtiö), koulutusorganisaatioiden kanssa (Etelä-Afrikassa ja Etiopiassa) ja huolto-organisaatioiden kanssa (Portugalissa, Brasiliassa, Etelä-Afrikassa ja Keniassa). Lisäksi kuvattiin sisäisiä turvallisuudenvalvontajärjestelmiä ja seuraavien vaiheiden toteuttamissuunnitelmaa. I vaihe (suunnittelu ja organisointi) on saatu valtaosin valmiiksi vuonna 2011 (joitakin käynnissä olevia toimia toteutetaan vuonna 2014). II vaihe (reaktiiviset prosessit) on pantu valtaosin täytäntöön vuosina 2005–2009; kaksi prosessia saadaan päätökseen vuonna 2014. Useimmat III vaiheen (proaktiiviset ja ennakoivat prosessit) toimet ovat parhaillaan käynnissä. Niiden pitäisi valmistua vuosina 2014–2015. Kolme prosessia on pantu täytäntöön vuonna 2009. Useimmat IV vaiheen (toimintaturvallisuuden varmistaminen ja jatkuvat parannustoimet) toimet on suunniteltu otettavan käyttöön vuosina 2014–2015. Yksi prosessi valmistui vuonna 2009.

- (69) LAM kertoi myös laajentumisstrategiasta ja -suunnitelmita, uudet reitit ja kaluston kehitys mukaan lukien.
- (70) Lentoturvallisuuskomitea oli tyytyväinen Mosambikin toimivaltaisten viranomaisten raportoimaan edistymiseen ICAOn havaitsemien puutteiden korjaamisessa ja kehotti viemään päätökseen työt ilmailujärjestelmän saattamiseksi täysin ICAOn normien mukaiseksi.

Nepalista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (71) Toukokuussa 2009 tehdyt ICAOn tarkastuksen tulokset osoittavat, ettei Nepal tosiasiallisesti noudata suurta osaa kansainvälisistä turvallisuusnormeista. Vaikka merkittäviä turvallisuuspuutteita ei havaittu, tarkastuksessa ilmeni, että Nepalin toimivaltainen viranomainen ei pystynyt varmistamaan kansainvälisten turvallisuusnormien tosiasiallista noudattamista lentotoiminnan, lentokelpoisuuden ja onnettomuustutkiminnan osalta. Havaittiin myös merkittäviä puutteita, jotka vaikuttavat Nepalin valmiuksiin toimia ilmailua koskevan peruslainsäädännön, siviili-ilmailusäännösten, siviili-ilmailun organisaation ja henkilöstön lupakirjojen ja koulutuksen osalta.
- (72) Nepalissa on tapahtunut kahden vuoden sisällä (elokuusta 2010 syyskuuhun 2012) viisi ihmishenkiä, myös EU:n kansalaisten, vaatinutta onnettomuutta, joissa oli osallisena Nepalissa lentotoimintaluvan saaneita lentoliikenteen harjoittajia. Lisäksi vuonna 2013 tapahtui kolme muuta onnettomuutta.

- (73) Neuvottelut Nepalin toimivaltaisten viranomaisten kanssa aloitettiin lokakuussa 2012, koska ICAOn toukokuussa 2009 tekemässä USOAP-tarkastuksessa havaittiin turvallisuuteen liittyviä puutteita ja lyhyessä ajassa oli tapahtunut monta ihmishenkiä vaatinutta onnettomuutta. Yksikään nepalilainen lentoliikenteen harjoittaja ei liikennöi unionissa.
- (74) Komissio sai neuvotteluissa asiakirja-aineistoa valvontatoimista, jotka Nepalilain toimivaltaiset viranomaiset olivat suunnitelleet ja toteuttaneet vuosina 2012 ja 2013. Näiden asiakirjojen tarkastelu osoitti, että turvallisuuspuutteita oli edelleen ja että valvontatoimet vaikuttivat riittämättömiltä määriteltyjen turvallisuusriskien valvonnan osalta.
- (75) Komissio järjesti EASAn avustuksella tekniset neuvottelut Nepalilain toimivaltaisten viranomaisten (CAAN) kanssa Brysselissä 30. toukokuuta 2013. CAAN antoi neuvotteluissa perusteellisen tilanneselvityksen ja tietoa turvallisuusriskien valvonnasta. Nepalilain antamien selvitysten mukaan valvontatoimet olivat pidemmälle kehittyneitä kuin aiemmista Nepalilain lähettämistä asiakirjoista oli ilmennyt. CAAN antoi tietoa myös onnettomuuden tutkintaraporttien perusteella tehtyjen suositusten seurannasta ja lukuisista turvallisuusaloitteista. Turvallisuusaloitteisiin kuului muun muassa turvallisuustavoitteiden ja -päämäärien laadinta. Kun kaikki turvallisuusaloitteet on pantu tosiasiallisesti täytäntöön, turvallisuuden ja turvallisuusriskien valvonnan pitäisi parantua. CAANin kokouksessa antamat tiedot tarkistetaan ylimääräisten asiakirjatarkastusten avulla.
- (76) Tekniseen kokoukseen osallistui myös lentoliikenteen harjoittaja SITA Air Plc Ltd. Se antoi tietoa turvallisuustoiminnastaan ja yhteistyöstään CAANin kanssa. Syyskuussa 2012 ihmishenkiä vaatineessa onnettomuudessa osallisena ollut SITA Air kertoi, mitä onnettomuudesta oli opittu.
- (77) CAANilla ja Nepalilain ilmailualalla on edelleen useita haasteita, muun muassa riittävän ja pätevän henkilöstön palkkaaminen ja pitäminen palveluksessa sekä lentotoiminnan harjoittaminen hyvin vaativassa vuoristoisessa ympäristössä. CAAN osoitti pyrkivänsä korjaamaan puutteet, minkä vuoksi komissio seuraa edelleen tilannetta Nepalilissa.
- (78) Koska ICAO tekee Nepalilain heinäkuussa 2013 koordinoitun varmistuskäynnin, lienee asianmukaista odottaa sen tuloksia ennen Nepalilain koskevan turvallisuustilanteen arvioinnin loppuunsaattamista.
- (79) Jos ICAOn tarkastuksen tulokset tai mitkä tahansa muut turvallisuustiedot osoittavat, että turvallisuusriskejä ei torjuta asianmukaisesti, komission on toteutettava toimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.
- Filippiineiltä tulevat lentoliikenteen harjoittajat**
- (80) Filippiinilain toimivaltaisten viranomaisten (CAAP) kanssa käytävät neuvottelut jatkuvat, jotta saataisiin vahvistus korjaaville toimille, joita CAAP on toteuttanut ICAOn ja Yhdysvaltilain ilmailuhallinnon (FAA) vuosina 2012 ja 2013 tekemissä tarkastuksissa havaittujen turvallisuuskysymysten ratkaisemiseksi.
- (81) CAAP ilmoitti, että ICAO oli tehnyt koordinoitun varmistuskäynnin helmikuussa 2013 ja että 1. maaliskuuta 2013 ICAO ilmoitti kirjallisesti CAAPille, että Filippiinilain toteuttamalla korjaavilla toimilla oli onnistuttu korjaamaan kaksi merkittävää turvallisuusongelmaa, jotka havaittiin ICAOn tekemässä USOAP-tarkastuksessa lokakuussa 2009 ja lokakuussa 2012 tehdyn koordinoitun varmistuskäynnin aikana.
- (82) Sen vuoksi komissio järjesti EASAn ja jäsenvaltioiden edustajien avustuksella 16. huhtikuuta 2013 CAAPin ja lentoliikenteen harjoittajien Philippine Airlines ja Cebu Pacific Airways kanssa kokouksen, jossa keskusteltiin ICAOn, FAAn ja unionin (komission lokakuussa 2010 tekemän tarkastuskäynnin aikana) havaitsemien vielä avoimina olevien kysymysten ratkaisemisesta saavutetusta edistymisestä.
- (83) CAAP vahvisti kokouksessa ottaneensa käyttöön viisivaiheisen sertifiointiprosessin ja uudelleenvalidointiprosessin, joka oli jo aloitettu kaikille olemassa oleville lentoliikenteen harjoittajille. Prosessi oli jo saatu päätökseen 7 suuren ja 9 pienen lentoliikenteen harjoittajan osalta; näitä olivat muun muassa Philippine Airlines (PAL) ja Cebu Pacific Air. CAAP esitti yhteenvedon lentoliikenteen harjoittajien kaksijärjestelmäisen valvonnan käyttöönotosta: on perustettu Certificate Management Office -virasto, jossa on 24 yksinomaan PALia ja Cebu Pacific Airia valvovaa tarkastushenkilöä, ja muita lentoliikenteen harjoittajia valvovat toimintaa ja lentokelpoisuutta käsittelevät osastot.
- (84) CAAP selitti myös käsittelevänsä järjestelmän kestävyyttä koskevaa kysymystä nostamalla henkilöstön palkkoja alalla jo toimivan tarkastushenkilöstön houkuttelemiseksi. Myös tarkastajien koulutusohjelmat oli otettu käyttöön. CAAP ei kuitenkaan virallisesti tarkastanut valvonnassaan olevien lentoliikenteen harjoittajien laadunvalvontajärjestelmiä tai turvallisuudenhallintajärjestelmiä.
- (85) PAL ilmoitti, että sillä on 44 ilma-alusta (Boeing B747, B777, Airbus A340, A330, A320/319) ja että se on tilannut 68 ilma-alusta lisää (44 Airbus A321-konetta, 20 A330-konetta ja 4 A340-konetta). Sen turvallisuudenhallintajärjestelmän tavoitteena oli vähentää turvallisuusstandardeihin heikentävästi vaikuttavien tapahtumien määrää 10 prosenttia edellisvuodesta. Lentotietojen seurantaan liittyvää dataa tarkasteltiin 95–100 prosentilta lennoista, ja erityistä huomiota kiinnitettiin tapahtumiin, jotka liittyivät epävakaiseen lähestymiseen ja maan läheisyydestä varoitettavaan järjestelmään. Vuonna 2012 sen laadunvalvontajärjestelmässä tehtiin 260 tarkastusta, joissa tehtiin 94 yrityksen menettelyjen vastaista havaintoa. Ne poikkesivat CAAPin tekemistä havainnoista, koska koulutukseen liittyviä ongelmia havaittiin enemmän. Cebu Pacific Air ilmoitti lentokalustonsa kasvun

olevan 7 prosenttia vuodessa. Ne saivat vuonna 2013 kaksi Airbus A330-ilma-alusta, joilla ne aloittavat pitkät lennot kesäkuussa, ja tarkoituksena oli kasvattaa vuoden 2013 loppuun mennessä kaluston kooksi 47 ilma-alusta. Kokouksen jälkeen komissio teki jäsenvaltioiden avustamana 3–7 päivänä kesäkuuta 2013 tarkastuskäynnin Filippiineille.

- (86) Tarkastuskäynnillä todettiin, että CAAP ei ole vielä ottanut käyttöön nykyaikaisia ilmailun turvallisuudenvälvontatekniikoita valvomiensa lentoliikenteen harjoittajien osalta eikä myöskään sisäisesti. Toiminnan alalla ei kiinnitetä riittävästi huomiota inhimillisiin tekijöihin ja turvallisuudenhallintajärjestelmän prosesseihin.
- (87) Tarkastuskäynnin aikana ilmeni kuitenkin, että vaikka CAAPissa on vielä huomattavan paljon työsarkaa, siviili-ilmailun pääjohtaja selvästikin toteuttaa toimia sen varmistamiseksi, että CAAPin jokapäiväinen työ tehostuu. Lisäksi havaittiin, että on olemassa suunnitelmia, joilla puututaan kokeneen tarkastajakunnan vanhenemiseen parantamalla palkkausta alalla jo toimivan tarkastushenkilöstön rekrytoimiseksi ja käyttämällä ulkopuolista asiantuntemusta vähentämään riskejä siitä, että lentoliikenteen harjoittajien valvonnassa on aukkoja. Yhteenvedona voidaan todeta, että CAAPin lentoliikenteen harjoittajiinsa kohdistama valvonta on pääosin asianmukaista, vaikka erityisesti koulutuksen, standardisoinnin, laadunvalvonnan ja turvallisuudenvälvontajärjestelmien osalta on vielä puutteita.
- (88) Lentoliikenteen harjoittajat PAL ja Cebu Pacific Air pysyivät osoittamaan, että niillä oli käytössä tehokkaat turvallisuudenvälvontaprosessit ja että ne kykenevät varmistamaan asiaankuuluvien turvallisuussäännösten noudattamisen. Cebu Pacific Air joutui kuitenkin tarkastusajan kohtana onnettomuuteen, mikä herätti kysymyksiä lentotoiminnan valvonnasta. Cebu Pacific Air päätti olla osallistumatta lentoturvallisuuskomitean kuulemiseen, koska se halusi keskittyä meneillään olevissa turvallisuustutkimuksissa paljastuvien turvallisuuspuutteiden korjaamiseen.
- (89) Tarkastuskäynnin aikana CAAP päivitti lentotoimintalupaluetteloa, josta kävi ilmi, että CAAP on sertifioinut 32 lentoliikenteen harjoittajaa. Liitettä A olisi päivitettävä vastaavasti.
- (90) Lentoturvallisuuskomiteassa kuultiin 26 päivänä kesäkuuta 2013 CAAPia ja PALia. CAAP esitteli meneillään olevia toimia kestävyuden varmistamiseksi. Niihin kuuluvat henkilöstöressursikysymysten käsittely, tietoteknisien laitteiden hankinta, valtakunnallinen turvallisuusohjelma, lainsäädännön ajantasaistaminen ja erityisesti turvallisuudenvälvontajärjestelmää koskeva koulutus.
- (91) PAL käsitteli 16 päivänä huhtikuuta 2013 pidetyssä kokouksessa mainittuja seikkoja ja esitti yhteenvedon toimista, jotka on toteutettu tarkastuskäynnin aikana havaittujen puutteiden korjaamiseksi. Laajentumissuunnitelmien osalta ne myönsivät, että asianmukaisen pilottimäärän palkkaaminen olisi haaste, mutta huomauttivat, että uusilla ilma-aluksilla korvataan vanhoja, joten laajentumissaste olisi kohtalainen.
- (92) Kun otetaan huomioon CAAPin harjoittama turvallisuusvalvonta ja PALin kyky varmistaa, että asiaankuuluvia ilmailun turvallisuussäännöksiä noudatetaan tosiasiallisesti, olisi yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että lentoliikenteen harjoittaja Philippine Airlines olisi poistettava liitteestä A.
- (93) Jäsenvaltiot tarkastavat asianmukaisten turvallisuusnormien tosiasiallisen noudattamisen kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti PALin ilma-aluksiin asetuksen (EY) N:o 965/2012 nojalla. Jos näiden tarkastusten tulokset tai mitkä tahansa muut turvallisuustiedot osoittavat, että kansainväliset turvallisuusnormit eivät täyty, komission on toteutettava toimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.
- (94) Komissio ja lentoturvallisuuskomitea olivat kuitenkin tyytyväisiä CAAPin toimiin jäljellä olevien turvallisuusongelmien ratkaisemiseksi ja aikovat jatkossakin seurata tilannetta tiiviisti tarkastellakseen tapausta uudelleen lentoturvallisuuskomiteassa.
- Venäjän federaatiosta tulevat lentoliikenteen harjoittajat**
- (95) Eräille Venäjän federaatiossa lentotoimintalupansa saaneille lentoliikenteen harjoittajille, jotka liikennöivät unionin lentoasemille, tehdään SAFAn asematasotarkastuksia sen tarkistamiseksi, miten ne noudattavat kansainvälisiä turvallisuusnormeja. Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset ja EASA ilmoittavat edelleen Venäjän federaation vastaaville viranomaisille havaituista ongelmista ja pyytävät niitä toteuttamaan toimia ICAOn standardien noudattamatta jättämisen korjaamiseksi.
- (96) Samaan aikaan komissio jatkaa Venäjän federaation toimivaltaisten viranomaisten kanssa keskustelua ilmailun turvallisuuskysymyksistä erityisesti sen varmistamiseksi, että Venäjän federaatiossa lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien huonosta turvallisuustasosta johtuvat riskit torjutaan asianmukaisesti.
- (97) Komissio järjesti EASAN ja useiden jäsenvaltioiden avustuksella 13 päivänä kesäkuuta 2013 kokouksen Venäjän federaation lentoliikenneviraston (FATA) edustajien kanssa. Kokouksessa FATA antoi päivitettyä tietoa toimenpiteistä, joita viranomaiset ja asianomaiset lentoliikenteen

harjoittajat olivat toteuttaneet SAFAn asematasotarkastuksissa havaittujen puutteiden korjaamiseksi. FATA ilmoitti erityisesti, että yksi lentoliikenteen harjoittaja oli määrätty erityisvalvontaan ja että yhden lentoliikenteen harjoittajan lentotoimintalupa oli peruutettu.

- (98) FATA ilmoitti kokouksessa, että Vim Airlinesille oli vuoden 2013 ensimmäisellä puoliskolla tehty useita tarkastuksia ja että tarkastustulosten mukaan Vim Airlines toimi hyväksyttävällä turvallisuustasolla. Red Wingsin osalta FATA ilmoitti, että kyseisen lentoliikenteen harjoittajan yritystoiminnassa oli tehty merkittäviä muutoksia sen jälkeen, kun sen lentotoimintalupa peruutettiin helmikuussa 2013. Kaupalliselle lentotoiminnalle saatettaisiin antaa jälleen lupa sen perusteella, millaiset lentoliikenteen harjoittajalle tehtävän, kokouksen ajankohtana vielä käynnissä olevan tarkastuksen tulokset ovat. Komissio suositteli, että Red Wingsin valmius harjoittaa kaupallista lentotoimintaa EU:hun tarkastettaisiin perusteellisesti ennen uuden luvan myöntämistä, ja pyysi asiasta tietoa ennen lentoturvallisuuskomitean seuraavaa kokousta.
- (99) FATA toimitti kokouksen jälkeen lisätietoja. Se ilmoitti erityisesti, että Red Wings oli saanut uuden luvan kaupalliseen lentotoimintaan 17 päivästä kesäkuuta 2013 alkaen.
- (100) Komissio, EASA ja jäsenvaltiot seuraavat jatkossakin tiiviisti unioniin liikennöivien, Venäjän federaatiossa sertifioidujen lentoliikenteen harjoittajan turvallisuustasoa. Komissio vaihtaa edelleen turvallisuuteen liittyviä tietoja Venäjän toimivaltaisten viranomaisten kanssa sen varmistamiseksi, että asianomaiset lentoliikenteen harjoittajat ovat ottaneet SAFAn asematasotarkastusten tulokset asianmukaisesti huomioon.
- (101) Jos asematasotarkastusten tulokset tai mitkä tahansa muut turvallisuustiedot osoittavat, että kansainväliset turvallisuusnormit eivät täyty, komission on toteutettava toimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

Sudan

- (102) Keskustelut Sudanin siviili-ilmailuviranomaisen (SCAA) kanssa jatkuivat sen varmistamiseksi, että Sudanin siviili-ilmailun turvallisuusjärjestelmän uudistus edistyy ICAOn vuonna 2006 tekemässä USOAP-tarkastuksessa ja joulukuussa 2011 tehdyssä koordinoitussa varmistuskäynnissä havaittujen turvallisuusongelmien ratkaisemiseksi. Kyseisissä tarkastuksissa havaittiin huomattava turvallisuusongelma, joka liittyi lentotoimintaluvan myöntämisen sertifiointimenettelyyn.
- (103) SCAA ilmoitti komissiolle 3. tammikuuta 2013 parantaneensa valvontakapasiteettiaan, mukaan lukien lentoliikenteen harjoittajien sertifiointi- ja valvontajärjestelmä, huolto-organisaatiot ja hyväksytyt kouluttajat. Sen vuoksi

ICAO poisti toukokuussa 2012 tekemänsä koordinoitun varmistuskäynnin jälkeen huomattavan turvallisuusongelman.

- (104) Tämän jälkeen komissio järjesti EASAn avustuksella kuulemistilaisuuden 29. huhtikuuta 2013. SCAA ilmoitti olevansa nyt autonominen organisaatio, jolla on oma budjettinsa. Lisäksi Sudanin ilmailun turvallisuusjärjestelmää oli onnistuttu parantamaan ulkoisen asiantuntemuksen avulla, ja se hankki aktiivisesti kotimaista henkilöstöä ja nosti palkkoja ollakseen kilpailukykyinen. SCAA:n mukaan vain kuudella lentoliikenteen harjoittajalla (Sudan Airways, Marshland Aviation, Badr Airlines, Sun Air Aviation, Nova Airways and Tarco Air) oli lentotoimintalupa kansainvälisille lennoille ja seitsemän lentoliikenteen harjoittajan toiminta oli rajoitettu kansalliselle tasolle. SCAA esitti yhteenvedon toukokuussa 2012 tehdyn koordinoitun varmistuskäynnin tuloksista ja ilmoitti, että ICAOn standardien täytäntöönpanoaste oli nyt korkea erityisesti lentotoiminnan ja -kelpoisuuden osalta.
- (105) SCAA ilmoitti lisäksi tehneensä riskianalyysin, joka koski liikennöinnin jatkamista vanhoilla Neuvostoliitossa valmistetuilla ilma-aluksilla. Riskianalyysin perusteella 50 prosenttia kyseisistä Sudanin rekisterissä olevista ilma-aluksista asetettiin lentokielttoon.
- (106) SCAA toimitti 4 päivänä kesäkuuta 2013 komissiolle jäljennöksen lentotoimintaluparekisteristään. Sen mukaan 18 lentoliikenteen harjoittajalla on lentotoimintalupa, mutta niistä 6 on tällä hetkellä keskeytetty. Ne toimittivat myös yksityiskohtaiset tiedot seuraavien lentoliikenteen harjoittajien lentotoimintalupien peruuttamisesta: Attico Airlines (lentotoimintalupa nro 023), Sudanese States Aviation Company (lentotoimintalupa nro 010), Azza Air Transport (lentotoimintalupa nro 012), Almajarah Aviation (lentotoimintalupa nro 049), Helilift (lentotoimintalupa nro 042) ja Feeder Airlines (lentotoimintalupa nro 050). Liitettä A olisi päivitettävä SCAAn toimittamien tietojen perusteella.
- (107) SCAA esitti kantansa lentoturvallisuuskomitealle 25 päivänä kesäkuuta 2013. SCAAn mukana oli Arab Civil Aviation Commissionin (ACAC) pääjohtaja, joka myönsi, että EU:n turvallisuusluettelo voi toimia kimmokkeena systeemisten turvallisuusongelmien ratkaisemiseksi, pani merkille maiden välisen alueellisen yhteistyön hyödyt ja korosti ACACin tältä osin antamaa tukea.
- (108) SCAA käsitteli 29 päivänä huhtikuuta 2013 pidetyssä kokouksessa esille tuotuja seikkoja ja esitti komitealle yhteenvedon suunnitelmasta, jonka mukaan tarkastushenkilöstö osallistuu ICAOn tarkastajakurssille heinä- ja elokuussa 2013. Suunnitelmissa oli myös poistaa heinäkuussa 2013 Sudanin ilma-alusrekisteristä kaikki Tupolev Tu134 - ja Antonov An12 -ilma-alukset. SCAA ilmoitti myös, että kaikkien Sudanin lentoliikenteen harjoittajien edellytetään noudattavan turvallisuusvaatimuksia vuoden 2013 loppuun mennessä.

(109) Lentoturvallisuuskomitea oli tyytyväinen Sudanin toimivaltaisten viranomaisten raporttoimaan merkittävään edistymiseen ICAOn havaitsemien puutteiden korjaamisessa mutta mainitsi vielä olevan matkaa siihen, että SCAA ja sen valvonnassa olevat lentoliikenteen harjoittajat pystyvät täysin noudattamaan ICAOn standardeja. Sen vuoksi komissio seuraa edelleen tiiviisti SCAAn edistymistä tarkastellakseen tapausta uudelleen lentoturvallisuuskomiteassa.

Conviasa

(110) Venezuelan bolivaarisessa tasavallassa lentotoimintaluvan saanut lentoliikenteen harjoittaja Conviasa on ollut toimintakiellossa huhtikuussa 2012 lähtien, koska SAFAn sille tekemien tarkastusten tulokset olivat huonot, sille oli tapahtunut useita onnettomuuksia eikä se ollut vastannut asianmukaisesti lentoturvallisuuskomitean tietopyyntöihin. Komissio päätti 18 päivänä kesäkuuta 2012 Venezuelan toimivaltaisten viranomaisten kanssa etene-
missuunnitelmasta, jonka avulla havaitut turvallisuuspuutteet voidaan korjata ja unionin päätöstä tarkastella uudelleen.

(111) Keskusteluja Venezuelan siviili-ilmailuviranomaisen (INAC) kanssa jatkettiin vuonna 2013. Tarkoituksena oli varmistaa, että Venezuela edistyy pyrkimyksissään parantaa lentoliikenteen harjoittajien valvontaa entisestään ja että Conviasa työskentelee edelleen turvallisuustasonsa nostamiseksi niin, että se on täysin kansainvälisten vaatimusten mukainen.

(112) Venezuelan toimivaltaiset viranomaiset toimittivat touku-
kuussa 2013 komissiolle Espanjan toimivaltaisten viranomaisten välityksellä joukon asiakirjoja, joissa esiteltiin yksityiskohtaisesti eräiden kesäkuussa 2012 sovitun etene-
missuunnitelman toimien täytäntöönpanoa.

(113) Tämän jälkeen komissio järjesti EASAn avustuksella 7 päivänä kesäkuuta 2013 kuulemistilaisuuden INACin ja Conviasan kanssa. Conviasa esitteli laajasti SAFAn tarkastuksissa havaittujen puutteiden korjaamiseksi tehtyjä parannuksia. Lisäksi se kertoi, mitä onnettomuuksista oli opittu ja millaisia suosituksia oli niiden perusteella annettu, ja millaisia muutoksia oli tehty INACin viimeisimmän tarkastuksen johdosta. Conviasa korosti erityisesti järjestelmää, jossa ennen lentoa tehdään SAFAn kaltaisia tarkastuksia, sekä esitteli turvallisuudenvälitysjärjestelmään, yleiseen laatuun, huoltoon ja jatkuvan lentokelpoisuuden prosesseihin tehtyjä parannuksia. Conviasa ilmoitti myös tulevien vuosien suunnitelmistaan laajentua ja uusia laivastoa: vanhenevat Boeing B737-200 - ja B737-300 -ilma-alukset poistetaan asteittain ja uuden Embraer ERJ 190 -ilma-alustyypin jo aloitettua hankintaa nopeutetaan.

(114) INAC esitteli sisäistä rakennettaan ja mekanismejaan ja antoi yksityiskohtaista tietoa siitä, millaisin menetelmin

EU:n kanssa käsitellään SAFAn Venezuelan lentoliikenteen harjoittajille tekemien tarkastusten tuloksia. Lisäksi se kertoi valvontatoimiensa suunnittelusta ja toteuttamisesta; näihin kuuluvat pian Venezuelan lentoliikenteen harjoittajien asematasotarkastukset. INAC selitti myös, että ICAO oli tehnyt 22–28 päivänä toukokuuta 2013 koordinoitun varmistuskäynnin, jonka tuloksena Venezuelan nykyisen ICAOn standardien täytäntöönpanoa-
teen pitäisi parantua.

(115) INAC esitti kantansa lentoturvallisuuskomitealle 26 päivänä kesäkuuta 2013. Ne esittivät komitealle yhteenvedon 7 päivänä kesäkuuta 2013 pidetyssä kokouksessa keskustelluista aiheista.

(116) Myös Conviasa esitti kantansa lentoturvallisuuskomitealle 26 päivänä kesäkuuta 2013. Se esitti komitealle yhteenvedon 7 päivänä kesäkuuta 2013 pidetyssä kokouksessa keskustelluista aiheista ja korosti, että jos se saa luvan aloittaa uudelleen liikennöimisen unioniin, se ottaa käyttöön toimintojen sekamallin, jossa yhdistetään sen oman Airbus A340-200 -ilma-aluksen toiminta vastaavan ilma-alustyypin vuokraukseen miehistöineen.

(117) Lentoturvallisuuskomitea oli Espanjan tekemän tarkastuksen, ICAOn hiljattaisen tarkastuskäynnin sekä INACin ja Conviasan esittämien kantojen perusteella tyytyväinen merkittävään ja kattavaan edistymiseen lentoturvallisuuskomitean vuonna 2012 havaitsemien puutteiden korjaamisessa. Tämä kehitys huomioon ottaen olisi yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että Conviasa olisi poistettava liitteestä A.

(118) Jäsenvaltiot tarkastavat asianmukaisten turvallisuusnormien tosiasiallisen noudattamisen kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti Venezuelan lentoliikenteen harjoittajien ilma-aluksiin asetuksen (EY) N:o 965/2012 nojalla.

(119) Jos asematasotarkastusten tulokset tai mitkä tahansa muut turvallisuustiedot osoittavat, että kansainväliset turvallisuusnormit eivät täyty, komission on toteutettava toimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

(120) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 8 artiklan 2 kohdassa todetaan liitteiden päivittämisen osalta, että päätöksiä on tarpeen tehdä nopeasti ja tarvittaessa kiireellisesti ottaen huomioon turvallisuusvaikutukset. Liitteiden päivittämisestä saadut kokemukset osoittavat myös, että arkaluonteisten tietojen suojaamiseksi ja kaupallisten vaikutusten minimoimiseksi on tärkeää, että luettelon päivittämiseen liittyvät päätökset julkaistaan ja että ne tulevat voimaan hyvin pian hyväksymisen jälkeen.

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

(122) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat lentoturvallisuuskomitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

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

1. Korvataan liite A tämän asetuksen liitteessä A olevalla tekstillä.

2. Korvataan liite B tämän asetuksen liitteessä B olevalla tekstillä.

2 artikla

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

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

Tehty Brysselissä 10 päivänä heinäkuuta 2013.

*Komission puolesta,
puheenjohtajan nimissä
Siim KALLAS
Varapuheenjohtaja*

LIITE A

LUETTELO TÄYDELLISESSÄ TOIMINTAKIELLOSSA EU:SSA OLEVISTA LENTOLIIKENTEEEN HARJOITTAJISTA ⁽¹⁾

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinami
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Ghanan tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Afganistanin viranomaisilta, mukaan lukien:			Afganistanin islamilainen tasavalta
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistanin islamilainen tasavalta
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistanin islamilainen tasavalta
PAMIR AIRLINES	Tuntematon	PIR	Afganistanin islamilainen tasavalta
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Afganistanin islamilainen tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Angolan viranomaisilta, lukuun ottamatta liitteeseen B sisältyvää TAAG Angola Airlinesia, mukaan lukien:			Angolan tasavalta
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Angolan tasavalta
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Angolan tasavalta
AIR GICANGO	009	Tuntematon	Angolan tasavalta
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Angolan tasavalta
AIR NAVE	017	Tuntematon	Angolan tasavalta
ANGOLA AIR SERVICES	006	Tuntematon	Angolan tasavalta
DIEXIM	007	Tuntematon	Angolan tasavalta
FLY540	AO 004-01 FLYA	Tuntematon	Angolan tasavalta
GIRA GLOBO	008	GGL	Angolan tasavalta
HELLANG	010	Tuntematon	Angolan tasavalta
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Tuntematon	Angolan tasavalta
MAVEWA	016	Tuntematon	Angolan tasavalta

⁽¹⁾ Liitteessä A mainitulle lentoliikenteen harjoittajalle voidaan sallia liikennöintioikeuksien käyttäminen, jos se käyttää sellaiselta lentoliikenteen harjoittajalta miehistöineen vuokrattua konetta, jota ei ole asetettu toimintakieltoon, edellyttäen että asiaankuuluvia turvallisuusnormeja noudatetaan.

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas­sa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Angolan tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Beninin viranomaisilta, mukaan lukien:			Beninin tasavalta
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Beninin tasavalta
AFRICA AIRWAYS	Tuntematon	AFF	Beninin tasavalta
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Tuntematon	Beninin tasavalta
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Beninin tasavalta
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Beninin tasavalta
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Beninin tasavalta
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Beninin tasavalta
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Beninin tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kongon tasavallan viranomaisilta, mukaan lu­kien:			Kongon tasavalta
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Kongon tasavalta
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Tuntematon	Kongon tasavalta
EMERAUDE	RAC06-008	Tuntematon	Kongon tasavalta
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Kongon tasavalta
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongon tasavalta
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Tuntematon	Kongon tasavalta
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Tuntematon	Kongon tasavalta
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Kongon tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas- (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintalupansa niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kongon demokraattisen tasavallan viranomaisilta, mukaan lukien:			Kongon demokraattinen tasavalta
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
ARMY GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Kongon demokraattinen tasavalta
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Kongon demokraattinen tasavalta
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Kongon demokraattinen tasavalta
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	EXY	Kongon demokraattinen tasavalta
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas­sa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerin lupa (ordonnance 78/205)	LCG	Kongon demokraattinen tasavalta
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas­sa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 086/2011	OKP	Kongon demokraattinen tasavalta
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 0066/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2008	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 056/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 0081/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0084/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0085/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 073/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 004/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ 0247/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 039/2008	WDA	Kongon demokraattinen tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Djiboutin viranomaisilta, mukaan lukien:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Tuntematon	DAO	Djibouti
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Päiväntasaajan Guinean viranomaisilta, mukaan lukien:			Päiväntasaajan Guinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Tuntematon	Päiväntasaajan Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Päiväntasaajan Guinea

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas­sa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	Tuntematon	Päiväntasaajan Guinea
TANGO AIRWAYS	Tuntematon	Tuntematon	Päiväntasaajan Guinea
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Eritrean viranomaisilta, mukaan lukien:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Indonesian viranomaisilta, lukuun ottamatta Garuda Indonesiaa, Airfast Indonesiaa, Mandala Airlinesia, EkspresTransportasi-Antarbenuaa ja Indonesian Air Asiaa, mukaan lukien:			Indonesian tasavalta
AIR BORN INDONESIA	135-055	Tuntematon	Indonesian tasavalta
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Tuntematon	Indonesian tasavalta
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Tuntematon	Indonesian tasavalta
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	Tuntematon	Indonesian tasavalta
ASCO NUSA AIR	135-022	Tuntematon	Indonesian tasavalta
ASI PUJJIASTUTI	135-028	Tuntematon	Indonesian tasavalta
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Tuntematon	Indonesian tasavalta
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Indonesian tasavalta
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Tuntematon	Indonesian tasavalta
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonesian tasavalta
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Indonesian tasavalta
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonesian tasavalta
EASTINDO	135-038	Tuntematon	Indonesian tasavalta
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Tuntematon	Indonesian tasavalta
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Tuntematon	Indonesian tasavalta
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonesian tasavalta
HEAVY LIFT	135-042	Tuntematon	Indonesian tasavalta
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Indonesian tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas­sa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Tuntematon	Indonesian tasavalta
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Tuntematon	Indonesian tasavalta
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Indonesian tasavalta
KAL STAR	121-037	KLS	Indonesian tasavalta
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonesian tasavalta
KOMALA INDONESIA	135-051	Tuntematon	Indonesian tasavalta
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Indonesian tasavalta
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonesian tasavalta
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Tuntematon	Indonesian tasavalta
MARTABUANA ABADION	135-049	Tuntematon	Indonesian tasavalta
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Tuntematon	Indonesian tasavalta
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Indonesian tasavalta
MIMIKA AIR	135-007	Tuntematon	Indonesian tasavalta
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Tuntematon	Indonesian tasavalta
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Tuntematon	Indonesian tasavalta
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Tuntematon	Indonesian tasavalta
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Tuntematon	Indonesian tasavalta
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Tuntematon	Indonesian tasavalta
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonesian tasavalta
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Tuntematon	Indonesian tasavalta
PURA WISATA BARUNA	135-025	Tuntematon	Indonesian tasavalta
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonesian tasavalta
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Tuntematon	Indonesian tasavalta
SKY AVIATION	135-044	Tuntematon	Indonesian tasavalta
SMAC	135-015	SMC	Indonesian tasavalta
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonesian tasavalta
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Tuntematon	Indonesian tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas­sa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
SURYA AIR	135-046	Tuntematon	Indonesian tasavalta
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	Tuntematon	Indonesian tasavalta
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Tuntematon	Indonesian tasavalta
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonesian tasavalta
TRAVIRA UTAMA	135-009	Tuntematon	Indonesian tasavalta
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Indonesian tasavalta
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonesian tasavalta
UNINDO	135-040	Tuntematon	Indonesian tasavalta
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonesian tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kazakstanin viranomaisilta, lukuun ottamatta Air Astanaa, mukaan lukien:			Kazakstanin tasavalta
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Kazakstanin tasavalta
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Kazakstanin tasavalta
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0317-12	CID	Kazakstanin tasavalta
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Kazakstanin tasavalta
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Kazakstanin tasavalta
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Kazakstanin tasavalta
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Kazakstanin tasavalta
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Kazakstanin tasavalta
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Kazakstanin tasavalta
DETA AIR	AK-0458-12	DET	Kazakstanin tasavalta
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Kazakstanin tasavalta
LUK AERO (FORMER EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Kazakstanin tasavalta
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Kazakstanin tasavalta
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	Kazakstanin tasavalta
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Kazakstanin tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas­sa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Kazakstanin tasavalta
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Kazakstanin tasavalta
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Kazakstanin tasavalta
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Kazakstanin tasavalta
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Kazakstanin tasavalta
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Kazakstanin tasavalta
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Kazakstanin tasavalta
MEGA AIRLINES	AK-0462-12	MGK	Kazakstanin tasavalta
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Kazakstanin tasavalta
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	Kazakstanin tasavalta
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	Kazakstanin tasavalta
SCAT	AK-0460-12	VSV	Kazakstanin tasavalta
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Kazakstanin tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Kirgisian viranomaisilta, mukaan lukien:			Kirgisian tasavalta
SKY BISHKEK	Tuntematon	BIS	Kirgisian tasavalta
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisian tasavalta
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisian tasavalta
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgisian tasavalta
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgisian tasavalta
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Kirgisian tasavalta
AIR BISHKEK (FORMERLY EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgisian tasavalta
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgisian tasavalta
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisian tasavalta
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgisian tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas­sa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgisian tasavalta
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisian tasavalta
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgisian tasavalta
SUPREME AVIATION	40	SGK	Kirgisian tasavalta
VALOR AIR	07	VAC	Kirgisian tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Libe­rian viranomaisilta			Liberia
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Gabonin tasaval­lan viranomaisilta, lukuun ottamatta liit­teeseen B sisältyviä Gabon Airlinesia, Af­rijetia ja SN2AG:tä, mukaan lukien:			Gabonin tasavalta
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Gabonin tasavalta
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Gabonin tasavalta
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gabonin tasavalta
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabonin tasavalta
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Gabonin tasavalta
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gabonin tasavalta
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gabonin tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Mo­sambikin tasavallan viranomaisilta, mu­kaan lukien:			Mosambikin tasavalta
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Tuntematon	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
CFA MOZAMBIQUE	MOZ-10	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	Tuntematon	Mosambikin tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvasa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
COASTAL AVIATION	MOZ-15	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
CR AVIATION	MOZ-14	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
ETA AIR CHARTER LDA	MOZ-04	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
KAYA AIRLINES	MOZ-09	KYY	Mosambikin tasavalta
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE)	MOZ-01	LAM	Mosambikin tasavalta
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	MOZ-02	MXE	Mosambikin tasavalta
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
SAFARI AIR	MOZ-12	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
TTA SARL	MOZ-16	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
VR CROPSPRAYERS LDA	MOZ-06	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Filippiinien viranomaisilta, lukuun ottamatta Philippine Airlinesia, mukaan lukien:			Filippiinien tasavalta
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Filippiinien tasavalta
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Filippiinien tasavalta
AIR JUAN AVIATION	2013053	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Filippiinien tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvasa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
CM AERO SERVICES	20110401	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Filippiinien tasavalta
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
LION AIR	2009019	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
MAGNUM AIR	2012051	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Filippiinien tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta São Tomén ja Príncipen viranomaisilta, mukaan lukien:			São Tomé ja Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé ja Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé ja Príncipe

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé ja Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Tuntematon	São Tomé ja Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé ja Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Tuntematon	São Tomé ja Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé ja Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé ja Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Tuntematon	São Tomé ja Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	São Tomé ja Príncipe
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Sierra Leonen viranomaisilta, mukaan lukien:			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Tuntematon	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Tuntematon	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Tuntematon	Tuntematon	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Tuntematon	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Tuntematon	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Tuntematon	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Tuntematon	Tuntematon	Sierra Leone
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Sudanin viranomaisilta, mukaan lukien:			Sudanin tasavalta
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Sudanin tasavalta
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Sudanin tasavalta
BADER AIRLINES	035	BDR	Sudanin tasavalta
BENTIUIR AIR TRANSPORT	029	BNT	Sudanin tasavalta
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Sudanin tasavalta
DOVE AIRLINES	052	DOV	Sudanin tasavalta
ELIDINER AVIATION	008	DND	Sudanin tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas- (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Sudanin tasavalta
GREEN FLAG AVIATION	017	Tuntematon	Sudanin tasavalta
HELEJETIC AIR	057	HJT	Sudanin tasavalta
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Sudanin tasavalta
KUSH AVIATION	060	KUH	Sudanin tasavalta
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Sudanin tasavalta
MID AIRLINES	025	NYL	Sudanin tasavalta
NOVA AIRLINES	046	NOV	Sudanin tasavalta
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	Sudanin tasavalta
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Sudanin tasavalta
TARCO AIRLINES	056	TRQ	Sudanin tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Swazi- maan viranomaisilta, mukaan lukien:			Swazimaa
SWAZILAND AIRLINK	Tuntematon	SZL	Swazimaa
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Sam- bian viranomaisilta, mukaan luettuna:			Sambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Sambia

LIITE B

LUETTELO LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJISTA, JOIDEN TOIMINTAA EU:SSA RAJOITETAAN ⁽¹⁾

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoiminta-luvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lento-toiminta-luvan numero	ICAO-tunnus	Lento-liikenteen harjoittajan kotivaltio	Ilma-alustyyppi	Rekisteri-tunnus ja, jos saatavilla, sarjanumero	Rekisteröinti-valtio
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Kongon demokraattinen tasavalta	Koko kalusto, paitsi: 2 TU 204 -ilma-alusta	Koko kalusto, paitsi: P-632, P-633	Kongon demokraattinen tasavalta
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gabonin tasavalta	Koko kalusto, paitsi: 2 Falcon 50 -ilma-alusta, 2 Falcon 900 -ilma-alusta	Koko kalusto, paitsi: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Gabonin tasavalta
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0443-11	KZR	Kazakstan	Koko kalusto, paitsi: Boeing B767-ilma-alus, Boeing B757-ilma-alus, Airbus A319/320/321-ilma-alus	Koko kalusto, paitsi: lentotoimintaluvas- sa mainittu ilma-alus Boeing B-767-kalustossa; lentotoimintaluvas- sa mainittu ilma-alus Boeing B-757-kalustossa; lentotoimintaluvas- sa mainittu ilma-alus Airbus A319/320/321-kalustossa	Aruba (Alankomaiden kuningaskunta)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Ghanan tasavalta	Koko kalusto, paitsi: 2 DC8-63F- ilma-alusta	Koko kalusto, paitsi: 9G-TOP ja 9G-RAC	Ghanan tasavalta
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Koko kalusto, paitsi: 3 Boeing B737-300 -ilma-alusta, 2 ATR 72-500 -ilma-alusta, 1 ATR 42-500 -ilma-alus, 1 ATR 42-320 -ilma-alus ja 3 DHC 6-300 -ilma-alusta	Koko kalusto, paitsi: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Madagaskarin tasavalta
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komorit	Koko kalusto, paitsi: LET 410 UVP	Koko kalusto, paitsi: D6-CAM (851336)	Komorit
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Gabonin tasavalta	Koko kalusto, paitsi: 1 Boeing B767-200 -ilma-alus	Koko kalusto, paitsi: TR-LHP	Gabonin tasavalta

⁽¹⁾ Liitteessä B mainitulle lentoliikenteen harjoittajalle voidaan sallia liikennöintioikeuksien käyttäminen, jos se käyttää sellaiselta lentoliikenteen harjoittajalta miehistöineen vuokrattua konetta, jota ei ole asetettu toimintakieltoon, edellyttäen että asiaankuuluvia turvallisuusnormeja noudatetaan.

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoiminta-luvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lento-toiminta-luvan numero	ICAO-tunnus	Lento-liikenteen harjoittajan kotivaltio	Ilma-alustyyppi	Rekisteri-tunnus ja, jos saatavilla, sarjanumero	Rekisteröinti-valtio
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Iranin islamilainen tasavalta	Koko kalusto, paitsi: 14 Airbus A-300 -ilma-alusta, 8 Airbus A-310 -ilma-alusta, 1 Boeing B-737 -ilma-alus	Koko kalusto, paitsi: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Iranin islamilainen tasavalta
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabonin tasavalta	Koko kalusto, paitsi: 1 Challenger CL-601 -ilma-alus, 1 HS-125-800 -ilma-alus	Koko kalusto, paitsi: TR-AAG, ZS-AFG	Gabonin tasavalta; Etelä-Afrikan tasavalta
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolan tasavalta	Koko kalusto, paitsi: 5 Boeing B777- ilma-alusta ja 4 Boeing B737-700 - ilma-alusta	Koko kalusto, paitsi: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Angolan tasavalta

⁽¹⁾ Afrijet saa toistaiseksi Euroopan unionissa toimiessaan käyttää ainoastaan mainittuja poikkeusluvan saaneita ilma-aluksia.

⁽²⁾ Air Astanan sallitaan käyttää nykyisessä toiminnassaan unionissa ainoastaan mainittuja ilma-alustyyppisiä, edellyttäen että ne on rekisteröity Arubassa ja kaikista lentotoimintalupaan tehtävistä muutoksista ilmoitetaan komissiolle ja Eurocontrolille hyvissä ajoin.

⁽³⁾ Afrijet saa toistaiseksi unionissa toimiessaan käyttää ainoastaan mainittuja poikkeusluvan saaneita ilma-aluksia.

⁽⁴⁾ Iran Air saa liikennöidä unioniin tietyillä ilma-aluksilla asetuksen (EU) N:o 590/2010 johdanto-osan 69 kappaleessa vahvistetuun edellytykseen, EUVL L 170, 6.7.2010, s. 15.