

**KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) N:o 368/2014,****annettu 10 päivänä huhtikuuta 2014,****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 lentomatikustajille sekä direktiivin 2004/36/EY 9 artiklan kumoamisesta 14 päivänä joulukuuta 2005 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 <sup>(1)</sup> ja erityisesti sen 4 artiklan 2 kohdan <sup>(2)</sup>,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Komission asetuksessa (EY) N:o 474/2006 <sup>(3)</sup> vahvistetaan asetuksen (EY) N:o 2111/2005 II luvussa tarkoitettu yhteisön luettelo niistä 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 ajantasaistamiseksi. 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 sisällytetylle 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 neuvoston asetuksella (ETY) N:o 3922/1991 <sup>(4)</sup> perustetulle lentoturvallisuuskomitealle.
- (5) Lentoturvallisuuskomitea on saanut komissiolta ajantasaiset tiedot asetuksen (EY) N:o 2111/2005 ja sen komission täytäntöönpanoasetuksen (EY) N:o 473/2006 <sup>(5)</sup> mukaisesti aloitetuista neuvotteluista, joita käydään parhailaan seuraavien valtioiden toimivaltaisten viranomaisten ja lentoliikenteen harjoittajien kanssa: Filippiinit, Georgia, Guinean tasavalta, Intia, Indonesia, Jemen, Kazakstan, Libanon, Madagaskar, Mauritanian islamilainen tasavalta, Mosambik, Nepal, Sambia, Sudan ja Swazimaan kuningaskunta. Lentoturvallisuuskomitea sai komissiolta myös ajantasaiset tiedot Venäjän federaation kanssa käydyistä teknisistä neuvotteluista ja Libyan seurannasta.
- (6) Lentoturvallisuuskomitea on kuullut EASAA Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön, jäljempänä 'ICAO', yleisen turvallisuusvalvonnan arviointiohjelman (USOAP) puiteissa tekemien tarkastusraporttien analyysin tuloksista. Jäsenvaltioita kehoitettiin kohdentamaan asematasotarkastukset ensisijaisesti sellaisissa valtioissa toimilupansa

<sup>(1)</sup> EUVL L 344, 27.12.2005, s. 15.

<sup>(2)</sup> EUVL L 143, 30.4.2004, s. 76.

<sup>(3)</sup> Komission asetus (EY) N:o 474/2006, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2006, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 luvussa II tarkoitetusta yhteisön luettelosta (EUVL L 84, 23.3.2006, s. 14).

<sup>(4)</sup> Asetus (ETY) N:o 3922/1991, annettu 16 päivänä joulukuuta 1991, teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla (EYVL L 373, 31.12.1991, s. 4).

<sup>(5)</sup> Komission asetus (EY) N:o 473/2006, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2006, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 II luvussa tarkoitetun yhteisön luettelon laatimissäännöistä (EUVL L 84, 23.3.2006, s. 8).

saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin, joiden osalta ICAO on todennut merkittäviä turvallisuusongelmia (Significant Safety Concerns, SSC) 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 käynnistämisiä neuvotteluja.

- (7) Lentoturvallisuuskomitea on kuullut EASAA ulkomaisten ilma-alusten turvallisuuden arviointiohjelman (SAFA) mukaisten asematasotarkastusten tuloksista komission asetuksen (EU) N:o 965/2012<sup>(1)</sup> mukaisesti.
- (8) Lentoturvallisuuskomitea on kuullut EASAA niissä valtioissa toteutettavista teknisen avun hankkeista, joihin asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisia toimenpiteitä tai seurantatoimia sovelletaan. Sille ilmoitettiin EASAn suunnitelmista ja siviili-ilmailuviranomaisten pyynnöistä, jotka koskevat hallinnollisten ja teknisten valmiuksien parantamiseen tähtäävää muuta teknistä apua ja yhteistyötä, jonka tarkoituksena on auttaa ratkaisemaan tapaukset, joissa ei noudateta sovellettavia kansainvälisiä vaatimuksia. Jäsenvaltioita myös kehoitettiin vastaamaan kyseisiin 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.
- (9) Lentoturvallisuuskomitea on kuullut EASAA myös työstä, jota se parhaillaan tekee jäseninä olevien valtioiden turvallisuustason valvomiseksi, myös ICAON USOAP-ohjelman välityksellä. Samalla esiteltiin myös tässä yhteydessä kehitettyjä tietotekniikkavälineitä. Viitaten yleiskokouksen päätöslauselmaan A38-5 ("Regional cooperation and assistance to resolve safety deficiencies, establishing priorities and setting measurable targets") ICAO kehotti lentoturvallisuuskomiteaa välttämään mahdollisuuksien mukaan asetuksen (EY) N:o 2111/2005 ja ICAON USOAP-ohjelman mukaisten toimien päällekkäisyyttä ja kannusti jatkamaan yhteistyötä, mikä saattaisi lopulta johtaa lentoturvallisuuskomitean toimeksiannon tarkistamiseen.
- (10) Eurocontrol esitteli lentoturvallisuuskomitealle SAFA-ohjelmaan sisältyvän hälytysjärjestelmän nykytilannetta. Toimintakieltoon asetetuista lentoliikenteen harjoittajista annettuja varoitusviestejä koskevien tilastotietojen lisäksi Eurocontrol keskittyi siihen, miten tärkeä asianmukaisesti esitetty lentosuunnitelma on SAFA-varoitusten yhteydessä. Alustaviin toimiin on jo ryhdytty lentosuunnitelmien esittämisen parantamiseksi. Jotta ilmoitus- ja hälytysjärjestelmää saataisiin koko ajan parannettua, lisätoimia valmistellaan läheisessä yhteistyössä komission kanssa.

### **Euroopan unionista tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (11) Unionin lentoliikenteen harjoittajien ilma-aluksiin kohdistettujen SAFA-asematasotarkastusten tai EASAn toteuttamien standardointitarkastusten tuloksista laaditun EASAn analyysin sekä kansallisten ilmailuviranomaisten suorittamien aluekohtaisten tarkastusten seurauksena useat jäsenvaltiot ovat toteuttaneet tiettyjä täytäntöönpanotoimenpiteitä ja ilmoittaneet niistä komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle. Puola ilmoitti lentoliikenteen harjoittaja *Bingo Airwaysin* osalta, että se tarkastaa tehostetusti, miten kyseinen lentoliikenteen harjoittaja toteuttaa korjaussuunnitelmaansa. Sveitsi ilmoitti lentoliikenteen harjoittaja *Sonnigin* osalta, että kyseisen lentoliikenteen harjoittajan osalta oli käynnissä peruuttamismenettely, koska *Sonnig* oli luopunut lentotoiminta- ja liikenneluvastaan.
- (12) Sen varalta, että asiaankuuluvat turvallisuustiedot osoittavat, että välittömiä turvallisuusriskejä ilmenee, koska unionin lentoliikenteen harjoittajat eivät noudateta asianmukaisia turvallisuusnormeja, jäsenvaltiot toistivat olevansa valmiita toimimaan tarpeen mukaan.

### **Georgiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (13) ICAO teki Georgiassa lokakuussa 2013 kattavan järjestelmätarkastuksen (Comprehensive System Audit, CSA) ja ilmoitti sen tulosten perusteella kaikille Chicagon yleissopimuksen osapuolille merkittävästä turvallisuusongelmasta, joka liittyi lentotoimintaan.

<sup>(1)</sup> Komission asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1).

- (14) Komissio aloitti tämän ilmoituksen vuoksi Georgian toimivaltaisten viranomaisten (GCAA) kanssa viralliset neuvottelut saadakseen tarkempia tietoja toimista, jotka GCAA oli toteuttanut ICAOn tarkastuksessa havaittujen turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi.
- (15) Tätä varten GCAA:n, komission ja EASAn välillä järjestettiin kokous 17 päivänä maaliskuuta 2014. GCAA selitti, mistä merkittävä turvallisuusongelma perimmiltään johtui, ja antoi yksityiskohtaista tietoa ICAOlle toimitetusta korjaussuunnitelmasta (Corrective Actions Plan, CAP). Kokouksen aikana saaduista tiedoista kävi ilmi GCAA:n vahva sitoumus panna täytäntöön ja valvoa asiaan liittyviä turvallisuusnormeja Chicagon yleissopimuksen mukaisesti. GCAA ilmoitti kokouksen aikana, että kaikki ICAOlle toimitettuun korjaussuunnitelmaan sisältyneet toimet oli toteutettu ja että GCAA odotti nyt tarkastuskäyntiä, joka ICAOn oli tarkoitus tehdä myöhemmin tänä vuonna.
- (16) Ottaen huomioon GCAA:n toimittamat tiedot komissio ei pitänyt tarpeellisena sitä, että GCAA tulisi lentoturvallisuuskomitean kuultavaksi. Komissio tiedotti lentoturvallisuuskomitealle siitä, miten GCAA:n laatima korjaussuunnitelma oli pantu täytäntöön.
- (17) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti ja GCAA:n toteuttamien toimien perusteella arvioidaan, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Georgiasta tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta. Sitä, miten GCAA toteuttaa korjaussuunnitelmaa seurataan kuitenkin tarkasti, ja komissio raportoi siitä lentoturvallisuuskomitean seuraavassa kokouksessa. Jos tuloksia pidetään epätydyttävänä, komission on ryhdyttävä asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisiin toimiin.

#### **Guinean tasavallasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (18) Kuten Brysselissä tammikuussa 2013 pidetyssä kokouksessa todettiin, Guinean tasavallan toimivaltaiset viranomaiset (DNAC) ovat säännöllisesti toimittaneet tietoja siitä, miten ICAOn joulukuussa 2012 hyväksymää korjaussuunnitelmaa toteutetaan parhaillaan, sekä kaikista korjaussuunnitelmaan liittyvistä toimista.
- (19) Viimeisin edistymisraportti saatiin 27 päivänä helmikuuta 2014, ja siinä esitetään yksityiskohtaista tietoa uusimmasta kehityksestä sekä tuoreimmista toimista, joita on toteutettu korjaussuunnitelman panemiseksi täytäntöön. Parlamentti hyväksyi tarkistetun siviili-ilmailulain 5 päivänä marraskuuta 2013, ja se tuli voimaan 28 päivänä marraskuuta 2013. Hallituksen hyväksyttäväksi on toimitettu joukko täytäntöönpanosäädösten luonnoksia. ICAO ja Maailmanpankki tekivät yhteisen tarkastuskäynnin (2–6 päivänä joulukuuta 2013) arvioidakseen korjaussuunnitelman toteuttamista sekä yksilöidäkseen turvallisuuteen ja turvatoimiin liittyviä vielä jäljellä olevia kysymyksiä. OPS-, AIR- ja AGA-menettelykäsikirjoja käännetään parhaillaan ranskaksi, mikä myös auttaa turvallisuustasojen parantamisessa. Tarkastajille on pidetty erityisiä koulutuskursseja turvallisuusongelmien ratkaisemisen, lentotoimintalupiin liittyvien toiminnallisten eritelmien hyväksymisen ja lennonvarmistuspalvelujen aloilla.
- (20) Korjaussuunnitelmaa on päivitetty viimeisimmän kehityksen ottamiseksi huomioon, ja se on toimitettu ICAOlle verkossa olevan CMA-välineen avulla. ICAOn validointia näille toimille odotetaan.
- (21) Koska kaikkien aiempien lentotoimintalupien voimassaolo oli keskeytetty maaliskuun 2013 lopussa, kansallisen lentoliikenteen harjoittajan (*PROBIZ Guinée*, joka liikennöi yhdellä BE90 -ilma-aluksella) täysimääräinen ICAO-vaatimusten mukainen (viisivaiheinen) sertifiointi on edelleen käynnissä. Apuna ja tukena tehdään erityinen CAFAC/BAGASOO-tarkastuskäynti, ja samaan aikaan DNAC:n tarkastajille annetaan koko prosessiin liittyvää työsäoppimiskoulutusta. Sertifiointiprosessissa odotetaan parhaillaan FAAn hyväksyntää huolto-ohjelmalle. FAA on valtion toimivaltainen viranomainen ilma-alusten rekisteröinnissä. *PROBIZ Guinée* ei liikennöi unioniin.
- (22) DNAC oli pyytänyt koordinoitua varmistuskäynnin (Coordinated Validation Mission, ICVM) tekemistä korjaussuunnitelman toteutuksessa tapahtuneen edistymisen validoimiseksi, ja ICAO aikoi tehdä kyseisen käynnin toukuussa 2014. Liikenneministeriössä hiljattain tehdyt muutokset ylimmässä johdossa ovat johtaneet viivästykseen, ja koordinoitu varmistuskäynti tehdään alustavien suunnitelmien mukaan syyskuun 2014 jälkipuoliskolla.
- (23) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, sisällyttämällä siihen Guinean tasavallasta tulevia lentoliikenteen harjoittajia. Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka aiheutuvat kansainvälisten turvallisuusnormien noudattamatta jättämisestä, komission on toteutettava toimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

**Intiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (24) Komissio kertoi lentoturvallisuuskomitealle viimeaikaisista tapahtumista, joita liittyy toimivaltaisten viranomaisten Intiassa harjoittamaan kyseisessä maassa lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien valvontaan. Suoraa merkitystä on sillä seikalla, että Yhdysvaltain ilmailuhallinto (FAA) alensi 31 päivänä tammikuuta 2014 Intian luokan 1 noudattamistason luokkaan 2 tehtyään syyskuussa 2013 kansainvälisen lentoturvallisuuden arviointiohjelman (IASA) mukaisen tarkastuskäynnin ja havaittuaan sen aikana puutteita.
- (25) Komissio oli tätä ennen marraskuussa 2013 toimittanut lentoturvallisuuskomitealle yksityiskohtaista tietoa Intian toimivaltaisten viranomaisten valmiuksista hoitaa niille kansainvälisten normien, muun muassa Chicagon yleissopimuksen perusteella, kuuluvat valvontavelvoitteet. Erityisesti viitattiin ICAOn joulukuussa 2012 tekemään koordinoituun varmistuskäyntiin ja elokuussa 2013 tehtyyn seurantakäyntiin. Lisäksi viitattiin kirjeisiin, joita komissio oli aiemmin lähettänyt Intian viranomaisille turvallisuusongelmien vuoksi. Elokuussa 2013 tehdyn koordinoitun varmistuskäynnin jälkeen ICAO lopetti virallisesti kahden merkittävän turvallisuusongelman tutkinnan, ja tästä raportoituihin lentoturvallisuuskomitealle marraskuussa 2013. Koordinoidusta varmistuskäynnistä julkaistussa loppuraportissa esitetään yksityiskohtaista tietoa korjaavista toimita, joita Intian siviili-ilmailuhallinto (DGCA) on toteuttanut jäljellä olevien kysymysten ratkaisemiseksi.
- (26) Kun FAA oli ilmoittanut päätöksestään laskea Intian IASA-noudattamislukittelua, komissio tapasi 12 päivänä helmikuuta 2014 siviili-ilmailuhallinnon pääjohtajan ja ilmaisi huolestumisensa luokittelun alentamisesta. Komissio pyysi Intian viranomaisia selkeästi selittämään korjaavat toimet, joita ne olivat toteuttamassa FAAn laskettua IASA-luokittelua. Lisäksi kokouksessa kerrattiin, millaisia toimenpiteitä saatettaisiin joutua tekemään asetuksen (EY) N:o 2111/2005 nojalla.
- (27) Siviili-ilmailuhallinnon pääjohtaja kirjoitti 12 päivänä helmikuuta 2014 pidetyn kokouksen jälkeen komissiolle 17 päivänä helmikuuta 2014. Kirjeessä esitettiin yksityiskohtaista tietoa toimista, joita DGCA oli toteuttanut luokittelun alentamisen vuoksi. Tiedoista kävi ilmi, että useimpien havaintojen osalta oli toteutettu toimia ja että edelleen ratkaisua vailla olevien kysymysten osalta oli laadittu korjaussuunnitelma.
- (28) Komissio kirjoitti 6 päivänä maaliskuuta 2014 Intian DGCA:lle ja kertoi aloittavansa komission asetuksen (EY) N:o 473/2006 3 artiklan 2 kohdan nojalla viralliset neuvottelut niiden viranomaisten kanssa, jotka vastaavat Intiassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien valvonnasta. Kirjeessä muistutettiin jatkuvan sitoutumisen tarpeesta ja pyydettiin, että järjestettäisiin tekninen kokous, jotta komissio ja jäsenvaltiot voisivat arvioida asiaa edelleen. DGCA vastasi 18 päivänä maaliskuuta 2014 ja totesi suostuvansa tällaisen kokouksen järjestämiseen.
- (29) Koska DGCA oli valmis neuvottelemaan asiasta komission kanssa ja kun saatuja tietoja oli arvioitu, katsottiin yhteisten perusteiden mukaisesti, ettei tässä vaiheessa pitäisi muuttaa yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, sisällyttämällä siihen Intiasta tulevia lentoliikenteen harjoittajia. Tilannetta seurataan tarkkaan ja jos mitkä tahansa turvallisuustiedot osoittavat, että kansainväliset turvallisuusnormit eivät täyty, komission on toteutettava toimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.
- (30) Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset jatkavat asianmukaisten turvallisuusnormien tosiasiallisen noudattamisen tarkastamista kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti intialaisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EU) N:o 965/2012 nojalla.

**Indonesiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (31) 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.
- (32) Komissio kirjoitti DGCA:lle 14 päivänä tammikuuta 2014 saadakseen ajantasaista tietoa sen valvonnassa olevista lentoliikenteen harjoittajista. DGCA ilmoitti komissiolle 10 päivänä helmikuuta 2014 päivätyllä kirjeellä, että viimeisimpien tietojen toimittamisen jälkeen oli annettu lentotoimintaluvat kolmelle uudelle lentoliikenteen harjoittajalle: lentotoimintalupa nro 121-028 oli myönnetty Sky Aviationille 25 päivänä lokakuuta 2013, lentotoimintalupa nro 121-043 oli myönnetty Aviastar Mandirille 1 päivänä marraskuuta 2013 ja lentotoimintalupa nro 121-058 oli myönnetty NAM Airille 29 päivänä marraskuuta 2013. Koska DGCA ei kuitenkaan toimittanut todisteita siitä, että kyseisten lentoliikenteen harjoittajien turvallisuutta valvotaan kansainvälisten turvallisuusnormien mukaisesti, on yhteisten perusteiden mukaisesti katsottava, että nämä lentoliikenteen harjoittajat olisi sisällytettävä liitteeseen A.

- (33) DGCA kävi vuonna 2012 komission kanssa kirjeenvaihtoa tavoitteena saada *PT. Citilink Indonesia* poistettua liitteestä A, kuten oli tehty sen emoyhtiö *Garuda Indonesian* osalta. Komission vastattua kirjeenvaihtoon myös *Garuda Indonesia* ja vuonna 2013 *PT. Citilink Indonesia* lähettivät kirjeet. *PT. Citilink Indonesia* toimitti komissiolle huomattavan paljon aineistoa sertifiointistaan, minkä jälkeen järjestettiin tekninen kokous Brysselissä 5 päivänä marraskuuta 2013. Kokoukseen osallistuivat komissio, EASA ja jäsenvaltiot. Kokouksen lopuksi *PT. Citilink Indonesiaa* pyydettiin toimittamaan lisätodisteita valvontatoimista, joita DGCA oli sen suhteen toteuttanut. *PT. Citilink Indonesia* toimitti nämä tiedot 20 päivänä helmikuuta 2014.
- (34) DGCA toimitti 10 päivänä helmikuuta 2014 päivättyssä kirjeessä komissiolle tietoja pyynnöstään saada *PT. Citilink Indonesiaa* koskeva toimintakielto purettua. Kyseisessä kirjeessä DGCA toimitti tietoa *PT. Citilink Indonesian* resurssista ja valmiuksista, turvallisuushistoriasta sekä todisteet DGCA:n kyseisen lentoliikenteen harjoittajan osalta toteuttamasta turvallisuusvalvonnasta. Kyseisten asiakirjojen perusteella DGCA totesi, että sen mielestä *PT. Citilink Indonesia* toimii turvallisesti ja kansainvälisten turvallisuusnormien mukaisesti.
- (35) DGCA esitteli lentoturvallisuuskomitealle 25 päivänä maaliskuuta 2014 uusimmat lainsäädäntöä ja valvontaa koskevat tiedot sekä tietoja *PT. Citilink Indonesian* valvonnasta. DGCA:n esityksen jälkeen *PT. Citilink Indonesia* piti oman esityksensä, jossa se kertoi laivaston laajentamissuunnitelmista sekä lentäjien palvelukseen ottamiseen ja turvallisuudenhallintaan liittyvistä seikoista.
- (36) Lentoturvallisuuskomitea esitti niin DGCA:lle kuin *PT. Citilink Indonesialle* kysymyksiä turvallisuudenhallinnasta, muun muassa itse lentoliikenteen harjoittajan havaitsemista riskeistä ja vaaroista. Saatujen vastausten perusteella lentoturvallisuuskomitea ilmaisi huolestumisensa tavasta, jolla viranomaiset, *PT. Citilink Indonesia* ja muut Indonesiassa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat valvovat riskejä, joita liittyy asianomaisten yritysten voimakkaaseen laajentumiseen. Lentoturvallisuuskomitea myös ilmaisi huolestumisensa *PT. Citilink Indonesian* kyvystä tehdä päätelmiä ja toimia turvallisuudenhallintajärjestelmänsä keräämien tietojen perusteella.
- (37) Ottaen huomioon toimitetut tiedot ja huolenaiheet, joita oli ilmaistu DGCA:n ja *PT. Citilink Indonesian* kyvystä valvoa kyseisen ilmaliikenteen harjoittajan kasvuun liittyviä riskejä, sekä huolen, joka liittyi kyseisen lentoliikenteen harjoittajan kykyyn hoitaa turvallisuusasioita, lentoturvallisuuskomitea ei yhteisten perusteiden mukaisesti löytänyt riittävästi todisteita siitä, että *PT. Citilink Indonesia* noudattaisi kansainvälisiä turvallisuusnormeja täysimääräisesti, ja katsoi sen vuoksi, ettei kyseistä lentoliikenteen harjoittajaa voida toistaiseksi poistaa liitteestä A.
- (38) Komissio ja lentoturvallisuuskomitea panevat merkille DGCA:ta pyrkimykset luoda ilmailujärjestelmä, joka on täysin ICAOn standardien mukainen. Huomioon pantiin tarkoin DGCA:n osoittama tarpeellinen avoimuus ja halu jakaa tietoa.
- (39) Komissio ja lentoturvallisuuskomitea kannustavat DGCA:ta kiinnittämään erityishuomioita haasteisiin, joita on vielä jäljellä turvallisuudenhallintajärjestelmien jatkokehityksessä ja tarkoituksenmukaisessa strategiassa, jolla vähennetään ilmailualan nopeasta laajenemisesta Indonesiassa johtuvia riskejä.

#### **Kazakstanista tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (40) Lentoturvallisuuskomitean marraskuussa 2013 pitämässä kokouksessa sovittiin, että komissio tekee valmistelut, jotta *Air Astanan* toimintoja koskevia nykyisiä rajoituksia voidaan tarkastella uudelleen seuraavassa lentoturvallisuuskomitean kokouksessa.
- (41) Komissio tapasi EASAN ja jäsenvaltioiden avustuksella Kazakstanin viranomaisia ja lentoliikenteen harjoittaja *Air Astanan* edustajia 20 päivänä tammikuuta 2014.
- (42) Kyseisen kokouksen jälkeen *Air Astananaa* varten nimitettiin erityinen turvallisuustarkastaja Kazakstanin ilmailuviranomaisesta eli siviili-ilmailukomissiosta (Civil Aviation Commission, CAC). Hänen nimensä ilmoitettiin ja ansioluettelonsa toimitettiin komissiolle. Asianomainen tarkastaja huolehtii kyseisen lentoliikenteen harjoittajan viranomaisvalvonnasta ja on säännöllisesti yhteydessä lentoliikenteen harjoittajan johtoon ja operatiiviseen ja tekniseen henkilökuntaan arvioidakseen organisaation toimivuutta ja henkilöstön toimintaa lentotoiminnan, huollon ja koulutuksen yhteydessä. Tarkastajan on ilmoitettava kaikista havaitsemistaan puutteista heti lentotoiminnan harjoittajalle. Tarkastajan on toimitettava komissiolle (joko suoraan tai yhteyspisteen kautta) raportti havainnoistaan ainakin kahdesti vuodessa eli kaksi kuukautta ennen lentoturvallisuuskomitean kutakin kokousta ja lisäksi jos komissio sitä erikseen pyytää. Kokouksen jälkeen CAC:hen nimitettiin myös yhteyspiste helpottamaan

kyseisen viranomaisen ja komission välistä turvallisuusasioita koskevaa viestintää. Lisäksi samaisessa kokouksessa *Air Astanan* johto suostui jatkamaan nykykäytäntöä eli ilmoittamaan komissiolle turvallisuustilanteen kaikenlaisesta kehittämisestä yhtiössä, muun muassa (muttei yksinomaan) laivaston uusimisesta ja uusista EU:hun suuntautuvista reiteistä.

- (43) Komissio ja EASA järjestivät 7 päivänä helmikuuta 2014 toisen kokouksen CAC:n edustajien (erityisesti turvallisuustarkastajan ja yhteyspisteen) ja *Air Astanan* edustajien kanssa, jotta keskusteluja teknisistä seikoista saatettiin jatkaa niiden alustavien vastausten perusteella, joita Kazakstanin puolelta oli esitetty komission kyselylomakkeisiin. Tässä yhteydessä sovittiin, että CAC toimittaisi vuoden 2014 tarkastussuunnitelman, tiedot sisäisistä tarkastusmenettelyistä ja päivitettyt tiedot maassa annetuista lentotoimintaluvista. CAC myös sitoutui saattamaan *Air Astanan* toimintaehdot, erityisesti huonoihin näkyvyysolosuhteisiin liittyvät vähimmäisvaatimukset, ICAOn standardien mukaisiksi. *Air Astanaa* pyydettiin toimittamaan kattava analyysi SAFA-suoritusasostaan. Kaikki pyydettyt asiakirjat toimitettiin komissiolle pian kokouksen jälkeen.
- (44) Lentoturvallisuuskomitea kuuli 25 päivänä maaliskuuta 2014 CAC:tä ja *Air Astanaa*. Kuulemisen aikana CAC esitti yksityiskohtaista tietoa edistymisestä ilmailulainsäädännön, infrastruktuurin, CAC:n organisaation ja turvallisuustarkastajien koulutuksen aloilla. *Air Astana* esitti lentoturvallisuuskomitealle päivitettyt tiedot yritysrakenteestaan, laivastonsa koostumuksesta, lyhyen aikavälin markkinakehityssuunnitelmistaan ja turvallisuudenhallintajärjestelmästä.
- (45) Lentoturvallisuuskomitea pani merkille, ettei *Air Astanan* nykyinen turvallisuustaso aiheuta huolta niiden ilmailutyyppeiden osalta, joilla se saa liikennöidä unioniin. Lentoliikenteen harjoittaja pystyy sopeutumaan muutoksiin, ja sillä on käytössään järjestelmä, joka mahdollistaa turvalliset lennot. Lentoturvallisuuskomitea pani kuitenkin merkille, että Kazakstanin ilmailuviranomaisilla on edelleen vakavia haasteita Kazakstanin ilmailun turvallisuusvalvontajärjestelmän täytäntöönpanossa. Muun muassa pätevästä tarkastajista on pulaa. Viranomaiset eivät voikaan tässä vaiheessa varmistaa lentotoiminnan ja lentokelpoisuuden jatkuvaa valvontaa. Kazakstanin viranomaisia kannustetaan vahvasti jatkamaan ilmailualan uudistuksia ja pyrkimään kansainvälisten turvallisuussuunnitelmien noudattamiseen.
- (46) Yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, että *Air Astanalle* vuonna 2009 asetettu toimintatason rajoitus voidaan poistaa, mutta muut liitteessä B vahvistetut rajoitukset on säilytettävä ennallaan. Kaikki muut Kazakstanissa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat on yhteisten perusteiden nojalla säilytettävä edelleen liitteessä A.
- (47) Komissio ja EASA seuraavat jatkossakin tiiviisti kaikkien Kazakstanissa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien, myös *Air Astanan*, turvallisuustilannetta. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on tarkastettava asianmukaisten turvallisuussuunnitelmien tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti *Air Astanan* ilma-aluksiin asetuksen (EU) N:o 965/2012 nojalla.

#### **Libanonista tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (48) Libanonin toimivaltaisten viranomaisten (LCAA) kuuleminen jatkui tarkoituksena varmistaa, että Libanon pyrkii korjaamaan puutteet, joita ICAO havaitsi Libanonissa 5–11 päivänä joulukuuta 2012 tehdyn koordinoitun varmistuskäynnin aikana. LCAA on laatinut korjaussuunnitelman ja toteuttaa kyseisiä toimia parhaillaan, erityisesti havaitun merkittävän turvallisuusongelman ratkaisemiseksi.
- (49) Komissio ja EASA saivat marraskuussa 2013 LCAA:lta ensimmäiset asiakirjat, jotka sisältävät kyseistä merkittävää turvallisuusongelmaa koskevaa LCAA:n ja ICAOn välistä kirjeenvaihtoa, luettelon kyseisen merkittävän turvallisuusongelman suhteen vuonna 2013 tehdyistä tarkastuksista, LCAA:n vuodelle 2014 laatiman lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvontasuunnitelman sekä LCAA:n etenemissuunnitelman, joka liittyy valtakunnalliseen turvallisuusohjelmaan (SSP). Komissio ja EASA analysoivat saatuja asiakirjoja ja pyysivät LCAA:lta lisätietoja pystyäkseen arvioimaan tarkemmin LCAA:n ja ICAOn välistä, kyseistä merkittävää turvallisuusongelmaa koskevaa kirjeenvaihtoa, LCAA:n valvontavalmiuksia ja valtakunnallista turvallisuusohjelmaa koskevaa LCAA:n etenemissuunnitelmaa.
- (50) Tarkasteltuaan LCAA:n ja ICAOn välistä, kyseisen merkittävän turvallisuusongelman ratkaisemista koskevaa kirjeenvaihtoa komissio ja EASA totesivat, että ICAO oli pyytänyt LCAA:ta toteuttamaan kyseisen merkittävän turvallisuusongelman osalta viipymättömiä toimia ja etteivät LCAA:n esittämää korjaussuunnitelmaa koskevat ICAOn validointitoimet edistyneet riipeästi.
- (51) LCAA:n valvontavalmiuksien arvioimiseksi oli pyydetty ja saatu lisää asiakirjoja, joita analysoitiin seuraavien lentoliikenteen harjoittajien osalta: *TMA*, *Open Sky*, *Wings of Lebanon*, *Executive Aircraft Services*, *MED Airways*, *Corporate Jet* ja *IBEX Air Charter*. LCAA:n näiden lentoliikenteen harjoittajien osalta esille tuomat havainnot koskivat lähinnä ongelmia asiakirjojen ja tietojen säilyttämisen kanssa. Vaikuttaa kuitenkin siltä, ettei LCAA ole täysimääräisesti arvioinut muita erityisiä teknisiä aloja, kuten lentäjien koulutusta.

- (52) Siltä osin kuin kyseessä on LCAA:n etenemissuunnitelma valtakunnallisen turvallisuusohjelman laatimiseksi, LCAA on esitellyt Välimeren alueen ilmailun turvallisuutta käsittelevän unionin turvallisuusryhmän (Mediterranean Aviation Safety Cell, MACS) yhteydessä suunnitelman lakisääteisen etenemissuunnitelman hyväksymiseksi seuraavan puolen vuoden kuluessa. Kyseinen suunnitelma sisältää valtakunnallisen turvallisuusohjelman. Komissio ja EASA ilmaisivat sitoumuksensa seurata tarkkaan etenemissuunnitelman hyväksymistä ja täytäntöönpanoa ja ilmoittivat tästä lentoturvallisuuskomitealle.
- (53) Komission, jäsenvaltioiden, EASAn ja LCAA:n välillä käytiin lisäneuvotteluja ja järjestettiin muun muassa tekninen kokous Brysselissä 27 päivänä helmikuuta 2014. Kokouksen aikana LCAA toimitti lisätietoja. Lentoliikenteen harjoittajien valvonta on parantunut LCAA:ssa, ja LCAA tekee parhaillaan töitä luodakseen aiempaa riippumattomamman ja vakaamman organisaation. Ensimmäiset askeleet valtakunnallisen turvallisuusohjelman täytäntöönpanemiseksi on otettu. Vaikutti siltä, että LCAA oli hyödyntänyt hyvin unionilta ja jäsenvaltioilta saamaansa teknistä apua ja että se pyrkii etsimään keinoja todentaa jo toteutetut korjaavat toimet.
- (54) Johdanto-osan 48–53 kappaleessa kuvatun tilanteen perusteella neuvotteluja Libanonin viranomaisten kanssa on jatkettava asetuksen (EY) N:o 473/2006 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti.
- (55) Sen vuoksi arvioidaan, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Libanonista tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta. Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka aiheutuvat kansainvälisten turvallisuusnormien noudattamatta jättämisestä, komission on toteutettava lisätoimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

#### **Libyasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (56) 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.
- (57) Joukko konsultteja vieraili EUROMED-ohjelman osana Libyassa 2–7 päivänä helmikuuta 2014. Heidän tarkoituksenaan oli raportoida komissiolle havainnoistaan, joita he tekivät tosiasiallisesta tilanteesta LYCAA:ssa ja lentoliikenteen harjoittajissa *Afriqiyah Airways* ja *Libyan Airlines*. Keskeisiä havaintoja ovat seuraavat: vaikutti siltä, että LYCAA:lla on riittävästi henkilökuntaa ja toimitiloja, mutta työprosessit ovat tehottomia; sekä lentoturvallisuusalalan primääri- että sekundäärilainsäädäntö on heikkoa, eikä turvallisuussäätelyä ole annettu; turvallisuudenhallintaa ei ole otettu käyttöön toimivaltaisen viranomaisen tasolla; vaikutti siltä, että LYCAA on riippuvainen ulkopuolisten konsulttien antamasta tuesta pyrkimyksissään parantaa valmiuksiaan päästä hyväksyttäviin tuloksiin lyhyellä aikavälillä, eikä vakaalla pohjalla olemisesta ollut mitään todisteita, sillä vaikutukset valmiuksien kehittämiseen olivat rajalliset; ei ollut selvää, sovelletaanko kaikkiin lentoliikenteen harjoittajiin sertifiointia ja valvontaa; *Libyan Airlines* oli saanut uudelleensertifiointin joulukuussa 2013; ja konsultit myös katsoivat, että riittävästä turvallisuudenhallinnasta organisaation sisällä oli näytöä.
- (58) Maaliskuun 4 päivänä 2014 järjestettiin kokous komission, EASAn, jäsenvaltioiden, LYCAA:n edustajan ja lentoliikenteen harjoittaja *Afriqiyah Airways* edustavan ryhmän kanssa. Kyseisessä kokouksessa *Afriqiyah Airways* kertoi, miten se oli edistynyt niiden turvallisuussuositusten noudattamisessa, joita oli annettu 12 päivänä toukokuuta 2010 tapahtunutta tuhoisaa lento-onnettomuutta käsitelleessä onnettomuusraportissa. Useita aloitteita on käynnistetty, mutta osa niistä on edelleen vielä hyvin alkuvaiheissaan. Kyseinen lentoliikenteen harjoittaja selitti, että se oli tehnyt sopimuksen erään irlantilaisen lentotoimintaluvan haltijan kanssa siirtääkseen kaksi Airbus A320 -ilma-alustaan Irlannin rekisteriin vuokraamista ilman miehistöä koskevin järjestelyin ja vuokratakseen ilma-alukset sitten miehistöineen takaisin niin, että osa miehistöstä tulisi *Afriqiyah Airwaysista*. Lentoliikenteen harjoittaja kertoi hakevansa asianmukaisia lupien validointeja liikennöidäkseen unionin lainsäädännön alaisuudessa.
- (59) Maaliskuun 13 päivänä 2014 järjestettiin kokous komission, EASAn, jäsenvaltioiden sekä LYCAA:n ja lentoliikenteen harjoittaja *Libyan Airlinesin* edustajien kesken. Kyseisessä kokouksessa LYCAA esitti päivitettyä tietoa valvontavalmiuksistaan, valvontatoimistaan ja lentoliikenteen harjoittajien uudelleensertifiointiin liittyvistä toimistaan. Lisäksi LYCAA esitteli edistymistään turvallisuudenhallinnassa. Tältä perustalta LYCAA esitti uudelleen kokouksen lopuksi, että rajoitukset olisi poistettava, sillä sen mielestä kaikki edellytykset, joista oli sovittu, täytyivät nyt. *Libyan Airlines* ei pitänyt esitelmää, mutta sille esitettiin kysymyksiä turvallisuudenhallinnasta. Komission mielestä annetut vastaukset viittaavat siihen, että kyseinen ala kaipaa jatko kehittämistä.
- (60) LYCAA esitteli komissiolle lähettämässään, 20 päivänä maaliskuuta 2014 päivätyssä kirjeessä uuden tiivistelmän toimista, joiden avulla se pyrkii perustamaan kansainvälisten turvallisuusnormien mukaisen viranomaisen ja joita se on toteuttanut, jotta libyalaisia lentoliikenteen harjoittajia koskevat nykyiset rajoitukset voitaisiin poistaa yhteisymmärryksessä komission ja lentoturvallisuuskomitean kanssa.

- (61) Samaisessa 20 päivänä maaliskuuta 2014 päivätyssä kirjeessään LYCAA kuitenkin vahvistaa, ettei se toteuta yksipuolisia toimia nykyisten toimintarajoitusten suhteen ja että kaikkia toimia koordinoidaan lentoturvallisuuskomitean kanssa.
- (62) Komissio ja lentoturvallisuuskomitea ovat ilahuneita LYCAA:n saavuttamasta edistyksestä, ja ne totesivat, että jatkokehitys on rakennettava nykyjohton luomalle perustalle.
- (63) Komissio ja lentoturvallisuuskomitea panivat merkille, että LYCAA on pitänyt voimassa nykyiset rajoitteet, jotka se asetti komission ja lentoturvallisuuskomitean pyynnöstä kaikille libyalaisille lentoliikenteen harjoittajille unioniin liikennöinnissä.
- (64) Sen vuoksi arvioidaan, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Libyasta tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta. Komissio ja lentoturvallisuuskomitea totesivat kuitenkin, että ennen kuin LYCAA voi harkita luvan antamista lentoliikenteen harjoittajilleen liikennöidä unioniin, sen olisi osoitettava komissiota ja lentoturvallisuuskomiteaa tyydyttävällä tavalla, että uudelleensertifiointiprosessi on tosiasiallisesti suoritettu loppuun ja että kestävää jatkuvaa valvontaa toteutetaan ICAOn standardien mukaisesti. Tällaisen näytön saamiseksi ja edellyttäen, että riittävästä turvallisuusjärjestelystä huolehditaan, lentoturvallisuuskomitea pyysi komissiota järjestämään mahdollisimman pian, mieluiten ennen komitean seuraavaa kokousta, Libyassa paikalla tehtävän arviointikäynnin, johon osallistuisi asiantuntijoita EASASTa ja EU:n jäsenvaltioista.
- (65) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka aiheutuvat kansainvälisten turvallisuusnormien noudattamatta jättämisestä, komission on toteutettava lisätoimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

#### **Madagaskarista tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (66) Lentoliikenteen harjoittaja *Air Madagascarin* toimintaa on rajoitettu, ja kyseinen lentoliikenteen harjoittaja on sisällytetty liitteeseen B komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 390/2011<sup>(1)</sup> nojalla. Madagaskarin toimivaltaisten viranomaisten (ACM) ja *Air Madagascarin* kanssa on jatkettu neuvotteluja päivitettyjen tietojen saamiseksi korjaavien toimien täytäntöönpanon edistymisestä.
- (67) Koska ACM ja lentoliikenteen harjoittaja *Air Madagascar* olivat useaan otteeseen pyytäneet arvioimaan uudelleen täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 390/2011 nojalla asetettuja toimintarajoituksia, komissio teki EASAN ja jäsenvaltioiden asiantuntijoiden avustuksella Madagaskarilla turvallisuusarviointikäynnin 10–13 päivänä helmikuuta 2014. Käynnin tarkoituksena oli todentaa, olivatko ACM ja *Air Madagascar* panneet tyydyttävällä tavalla täytäntöön ne toimenpiteet, joilla oli tarkoitus puuttua edellä mainitussa asetuksessa kuvattuihin turvallisuusongelmiin.
- (68) Käynnin aikana ACM ei pystynyt esittämään arviointiryhmälle todisteita siitä, että laaditulla ja käyttöön otetulla korjaus- ja ennaltaehkäisy-suunnitelmalla olisi tehokkaasti pystytty puuttumaan siihen, että *Air Madagascarin* toiminnan turvallisuusvalvonta oli riittämätöntä. Arviointiryhmä havaitsi, että vuonna 2013 käyttöön otetun *Air Madagascarin* valvontaohjelman sisältämistä suunnitelluista tarkastuksista oli toteutettu lentotoiminnan ja lupamennettelyjen alalla vain 60 prosenttia ja lentokelpoisuuden alalla alle 25 prosenttia. ACM:n tekemien tarkastusten analyysi osoitti myös, että havainnot katsottiin loppuun käsitellyiksi korjaussuunnitelmien perusteella, eikä toteutettujen toimien varmentamisen perusteella.
- (69) ACM:n mukaan suurin syy siihen, ettei valvontaohjelmaa ollut toteutettu asianmukaisesti, oli tarkoituksenmukaisten pätevien resurssien puute. Tästä oli jo keskusteltu lentoturvallisuuskomitean marraskuussa 2012 pitämässä kokouksessa. Tuolloin, kuten komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) N:o 1146/2012<sup>(2)</sup> kuvataan, ACM ilmoitti lentoturvallisuuskomitealle, että se oli tehnyt kaksivuotisen sopimuksen ulkoisen teknisen avun saamiseksi turvallisuusvalvontaan liittyvien velvoitteidensa täyttämiseksi. Arviointiryhmä havaitsi käynnin aikana, että sopimus oli keskeytetty kuusi kuukautta sen voimaantulon jälkeen.

(1) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 390/2011, annettu 19 päivänä huhtikuuta 2011, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta yhteisön luettelosta annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta (EUVL L 104, 20.4.2011, s. 10).

(2) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 1146/2012, annettu 3 päivänä joulukuuta 2012, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta yhteisön luettelosta annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta (EUVL L 333, 5.12.2012, s. 7).



- (70) Kun arviointiryhmä vieraili lentoliikenteen harjoittajassa, se arvioi, miten korjaus- ja ennaltaehkäisy-suunnitelmaa, jonka *Air Madagascar* oli laatinut täytäntöönpanoasetuksella (EU) N:o 390/2011 asetettujen toimintarajoitusten vuoksi, oli toteutettu. Arviointiryhmä sai todisteita parannuksista, joita lentoliikenteen harjoittaja oli tehnyt lentokelpoisuuden, dokumentaation ja laadunvalvonnan hallinnointijärjestelmissä. Kyseisissä hallinnointijärjestelmissä oli havaittu olevan eniten puutteita, kun lentoliikenteen harjoittaja oli analysoinut SAFA-ohjelman tulosten perussyitä.
- (71) Ryhmän tekemä arviointi ei tuonut esille merkittäviä havaintoja lentotoiminnan ja lupamenettelyjen alalla mutta joitakin huolenaiheita nousi esille lentokelpoisuuden alalla, mikä osoittaa, että lentoliikenteen harjoittajan käyttöönottamissa prosesseissa kaivataan edelleen parannuksia. Lisäksi niiden suositusten määrä ja luonne, joita arviointiryhmän oli annettava *Air Madagascarille*, osoitti, miten riippuvainen kyseinen lentoliikenteen harjoittaja on kolmansien osapuolten toteuttamista valvontatoimista pystyäkseen parantamaan turvallisuusjärjestelmiään.
- (72) Puuttuakseen EU:n turvallisuusarviointikäynnin aikana esille tuotuihin havaintoihin ACM ja *Air Madagascar* laativat omat korjaus- ja ennaltaehkäisy-suunnitelmansa.
- (73) Koska ACM ja *Air Madagascar* olivat esittäneet pyynnön täytäntöönpanoasetuksella (EU) N:o 390/2011 vahvistettujen toimintarajoitteiden uudelleenarvioimiseksi, lentoturvallisuuskomitea kuuli ACM:ää ja *Air Madagascaria* 26 päivänä maaliskuuta 2014. ACM ja *Air Madagascar* esittivät kyseisessä tilaisuudessa yksityiskohtaisia tietoja korjaussuunnitelmasta, joka oli laadittu paikalla tehdyn käynnin aikana havaittujen puutteiden korjaamiseksi. ACM myös ilmoitti, että kaikkien Madagaskarilla lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien — *Air Madagascaria* lukuun ottamatta — lentotoiminta rajoittuu kotimaan lentoihin. Ainoa poikkeus tähän sääntöön ovat lääkintälennot. Komissio ja lentoturvallisuuskomitea korostivat, että komissiolle olisi tiedotettava kaikista tämän toimintamallin muutoksista.
- (74) Vaikka lentoturvallisuuskomitea katsoi, että ACM ja *Air Madagascar* olivat edistyneet kansainvälisten turvallisuusnormien täytäntöönpanossa, sen oli lopputuloksena todettava EU:n turvallisuusarviointikäynnistä laaditun raportin ja niiden tietojen perusteella, joita ACM ja *Air Madagascar* esittivät ollessaan lentoturvallisuuskomitean kuultavina, että lisäparannukset olivat edelleen tarpeen, ja erityisesti niitä kaivattiin ACM:lta sen valvontatoimissa. Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, että *Air Madagascar* olisi säilytettävä liitteessä B.
- (75) Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset tarkastavat asianmukaisten turvallisuusnormien tosiasiallisen noudattamisen kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti lentoliikenteen harjoittaja *Air Madagascarin* ilma-aluksiin asetuksen (EU) N:o 965/2012 nojalla.

#### **Mauritanian islamilaisesta tasavallasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (76) Jäsenvaltiot ovat asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaisesti tarkastaneet asianomaisten turvallisuusnormien tosiasiallisen noudattamisen tekemällä asematasotarkastuksia Mauritanian toimiluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien ilma-aluksille. EASAn tuorein SAFA-analyysi osoittaa, että kolmelle *Mauritania Airlines Internationalin* (MAI) ilma-aluksille tehtiin 11 tarkastusta. Vaikka analyysi näiden SAFA-tarkastusten aikana havaituista puutteista osoittaa hienoista kehitystä, EASA suositti, että osallistuvat maat edelleen keskittävät tarkastukset kyseiseen lentoliikenteen harjoittajaan. Tuoreimmista tarkastuksista käy esille epäsäännöllinen trendi havaintojen määrässä, myös luokassa 3 (SAFAn havaintotaso, jolla voi olla huomattava vaikutus turvallisuuteen).
- (77) Komissio ja EASA olivat pyytäneet Mauritanian kansallisilta viranomaisilta (ANAC) ja MAI:ta lisätietoja turvallisuusseurannasta, erityisesti säännöllisiä turvallisuusraportteja. MAI on lopultakin lähettänyt alustavia tietoja turvallisuudenhallintajärjestelmänsä täytäntöönpanosta ja toiminnasta.
- (78) Lentoturvallisuuskomitea totesi, että ANAC:n ja MAI:n pitäisi jatkaa tilanteen parantamista, erityisesti siltä osin kuin kyseessä on turvallisuustietojen lähettäminen komissiolle. Komissio totesi, että se muistuttaa Mauritanian niiden sitoumusten merkityksestä, jotka maa on tehnyt korjaussuunnitelman osalta, tarpeesta analysoida ongelmien perussyitä ja siitä, että niin ANAC:n kuin MAI:n on toimitettava säännölliset raportit.
- (79) Sen vuoksi arvioidaan yhteisten perusteiden mukaisesti, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa yhteisön lueteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Mauritanian islamilaisesta tasavallasta tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta. Jos tulevien SAFA-asematasotarkastusten tulokset tai mitkä tahansa muut turvallisuustiedot osoittavat, että kansainvälisten turvallisuusnormien noudattamisessa on tapahtunut heikentymistä alle hyväksyttävän tason, komission on harkittava asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisten toimien toteuttamista.

**Mosambikista tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (80) Mosambikin toimivaltaiset viranomaiset (IACM) ovat ilmoittaneet, että ICAOlle esitetyn ja sen hyväksymän korjaussuunnitelman toteutus on parhaillaan käynnissä. Komissio ja EASA saivat tuoreimman edistymisraportin 26 päivänä helmikuuta 2014 pidetyn teleneuvottelun yhteydessä. Raportin tueksi esitettiin asiakirjoja 13 päivänä maaliskuuta 2014. Yhdessä nämä tiedot osoittavat, että IACM on jatkanut oikeudellisen kehyksen päivittämistä lujittain vaatimuksia, jotka koskevat poikkeamien pakollista ja vapaaehtoista ilmoittamista, onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa, ilma-aluksen lentoon puuttumista ja valtakunnallisen turvallisuusohjelman laadintaa. Sääntelyviranomaisen toimintaa ja palvelutarjoajien toimintaa ollaan parhaillaan erottamassa toisistaan ja ilmailutiedotustoimet siirretään IACM:ltä nykyiselle lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalle (ANSP), joka on Aeroportos de Moçambique. Henkilöstön palvelukseen ottaminen ja koulutus jatkuvat, jotta voidaan edelleen lujittaa valvontavalmiuksia lähinnä seuraavilla aloilla: lentotoiminta ja lupamenettelyt, lentosuunnistus ja lentopaikat, lentokelpoisuus, sääntöjen laatiminen ja niiden noudattamisen valvonta, lentoliikennesopimukset, ilmaliikenteen hallinta ja yhteydenpito lennonjohtoon, lentosuunnistus ja valvonta. Ilmaliikennepalveluissa työskentelevän koko henkilöstön toimilupien uudelleensertifiointi on meneillään ja saadaan päätökseen viimeistään kesäkuussa 2014. Lentopaikan sertifiointiprosessi alkaa vuonna 2014 Maputon lentoasemalla, minkä jälkeen vuorossa on kolme muuta kansainvälistä liikennettä palvelevaa lentoasemaa. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan sertifiointi aloitetaan syyskuussa 2014, ja se perustuu ajan tasalle saatettuun sääntelyyn, jonka on tarkoitus tulla voimaan viimeistään maaliskuun 2014 lopussa.
- (81) IACM on edelleen pyrkinyt ratkaisemaan asiaan liittyvissä arviointikysymyksissä tehdyt, avoimina olevat USOAP-havainnot. Suurin osa sääntelystä ja menettelyistä, joita tarvitaan vastausten tueksi, on laadittu ja toimitettu verkossa olevan ICAOn CMA-välineen välityksellä. ICAOn validointia näille toimille odotetaan.
- (82) IACM:n vuoden 2014 talousarviota on kasvatettu lähes 20 prosenttia, mikä heijastaa poliittisen tuen jatkumista ja sitoumusta parantaa IACM:n valmiuksia ja tehostaa sen toimintaa.
- (83) Lentoliikenteen harjoittaja *Linhas Aéreas de Moçambiquen (LAM)* ilma-alus joutui onnettomuuteen 29 päivänä marraskuuta 2013. Kyseisen lentoliikenteen harjoittajan Maputosta Luandaan matkalla ollut Embraer ERJ-190-ilma-alus putosi Namibiassa, ja kaikki koneessa olleet kuolivat (28 matkustajaa, joista 6 oli EU:n kansalaisia, ja 6 miehistön jäsentä). Namibian onnettomuustutkintalautakunta julkaisi onnettomuuden alustavan tutkintaraportin 9 päivänä tammikuuta 2014. Raportin alustavat päätelmät viittaavat kapteenin tahalliseen tekoon. Lopullisen onnettomuustutkintaraportin odotetaan valmistuvan viimeistään vuoden 2014 lopussa.
- (84) IACM ilmoitti myös, että lentoliikenteen harjoittaja LAM on jatkanut turvallisuudenhallintajärjestelmänsä sisältämien edistyneiden vaiheiden, lähinnä vaiheen III, täytäntöönpanoa. Ensimmäisenä toimenä onnettomuuden vuoksi LAM on lujittanut operatiivisia menettelyjä varmistaakseen, että ohjaamossa on kaksi henkilöstön jäsentä koko ajan ja lennon kaikissa vaiheissa.
- (85) IACM on pyytänyt ICAOn koordinoitua varmistuskäynnin tekemistä korjaussuunnitelman toteutuksessa tapahtuneen edistymisen validoimiseksi, ja ICAO aikoo tehdä kyseisen käynnin syksyllä 2014.
- (86) IACM raportoi myös, että se on jatkanut lentoliikenteen harjoittajien uudelleensertifiointiprosessia noudattaen täysimääräisesti turvallisuuteen liittyviä ICAOn standardeja ja suositteluja menettelytapoja, ja tähän mennessä on uudelleensertifioitu 13 lentoliikenteen harjoittajaa (*LAM-Linhas Aéreas de Moçambique S.A.*, *MEX-Moçambique Expresso SARL*, *ETA-Empresa de Transportes Aéreos Lda*, *CPY-Cropsprayers*, *CFM-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda*, *KAY-Kaya Airlines Lda*, *SAM-Solenta Aviation Mozambique SA*, *HCP-Helicópteros Capital Lda*, *SAF-Safari Air Lda*, *CRA-CR Aviation Lda*, *COA-Coastal Aviation*, *TTA-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* ja *OHI-Omni Helicópteros International Lda*), kuten IACM:n toimittamasta luettelosta ilmenee. Koska IACM ei kuitenkaan toimittanut todisteita siitä, että kyseisten 13 lentoliikenteen harjoittajan turvallisuutta valvotaan kansainvälisten turvallisuusnormien mukaisesti, on yhteisten perusteiden mukaisesti katsottava, että kaikki kyseiset lentoliikenteen harjoittajat olisi sisällytettävä liitteeseen A.
- (87) Koska uudelleensertifiointiprosessi ei edistynyt riittävää tahtia, IACM on keskeyttänyt kolmen lentoliikenteen harjoittajan (*Emilio Air Charter Lda*, *Aero-Serviços SARL* ja *Unique Air Charter Lda*) lentotoimintaluvat ja asettanut niiden laivastot lentokieltoon. Koska keskeytys ei kuitenkaan ole pysyvä eikä IACM ole pystynyt toimittamaan todisteita siitä, että kyseisten kolmen lentoliikenteen harjoittajan turvallisuutta valvotaan kansainvälisten turvallisuusnormien mukaisesti, on yhteisten perusteiden mukaisesti katsottava, että kyseiset lentoliikenteen harjoittajat olisi sisällytettävä liitteeseen A.
- (88) Komissio ja lentoturvallisuuskomitea olivat tyytyväisiä IACM:n raportoimaan edistymiseen ICAOn havaitsemien puutteiden korjaamisessa ja kehottivat viemään päätökseen työt ilmailujärjestelmän saattamiseksi täysin kansainvälisten normien mukaiseksi. Komissio ja lentoturvallisuuskomitea myös totesivat tyytyväisinä, että LAM on

saanut aikaan pysyviä parannuksia jatkuvissa pyrkimyksissään ottaa käyttöön ja noudattaa kansainvälisiä turvallisuusnormeja. Koska huomattavaa edistymistä on jo tapahtunut ja edistymisen odotetaan jatkuvan, arvioidaan, että EU:n turvallisuusarviointikäynti saatettaisiin tehdä vuoden 2014 viimeisellä vuosineljänneksellä.

### Nepalista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (89) Komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 1264/2013 <sup>(1)</sup> hyväksymisen myötä kaikki Nepalissa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat sisällytettiin komission asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.
- (90) Komissio teki EASAn ja jäsenvaltioiden asiantuntijoiden avustuksella arviointikäynnin Nepalissa 3–8 päivänä helmikuuta 2014 arvioidakseen tarkemmin Nepalil toimivaltaisen viranomaisen (CAAN) ja eräiden nepalilaisten lentoliikenteen harjoittajien valmiuksia ja määrittääkseen, voidaanko toimintakieltoa mahdollisesti höllentää. Arvioinnit koskivat seuraavia lentoliikenteen harjoittajia: *Nepal Airlines Corporation*, *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air*, *Yeti Airlines* ja *Sita Air*.
- (91) Komissio esitteli arviointikäynnistä laaditun selvityksen lentoturvallisuuskomitealle. Keskeisenä päätelmänä lentoliikenteen harjoittajien arvioinnista oli, että *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air* ja *Yeti Airlines* pystyivät osoittamaan hyvää tietämystä turvallisuudenhallinnasta ja toimittivat näyttöä, joka viittaisi siihen, että kansallisia turvallisuus-säännöksiä noudatetaan, kun taas *Sita Air* ei pystynyt osoittamaan valmiuttaan harjoittaa turvallista lentotoimintaa ja varmistaa liikennöidyn ilma-alueksen täydellinen jatkuva lentokelpoisuus. Kyseinen lentoliikenteen harjoittaja ei myöskään ollut pannut täydellisesti täytäntöön kaikkia turvallisuussuosituksia, jotka oli annettu vuoden 2012 tuhoisan onnettomuuden jälkeen, sillä se ei käyttänyt simulaattoria missään osassa koulutusta.
- (92) Lentoturvallisuuskomitea totesi *Nepal Airlines Corporationin* osalta, että — vaikka turvallisuudenhallinnan peruskehys oli käytössä — lentoliikenteen harjoittajan oli otettava käyttöön tehokkaammat menetelmät turvallisuustason saavuttamiseksi, parannettava raportointia ja analysointia, asetettava itselleen korkeammat turvallisuustasotavoitteet ja kvantifioitava lentoturvallisuuspolitiikassaan luvattu hyväksyttävissä oleva turvallisuustaso. Lentoturvallisuuskomitea myös pani merkille *Nepal Airlines Corporationin* kunnianhimoiset laajentumissuunnitelmat, joihin kuului kolmen uudentyypin ilma-alueksen sisällyttäminen sen laivastoon yhden vuoden kuluessa, ja totesi, että tällaisia suunnitelmia oli hallinnoitava asianmukaisesti turvallisuusriskien pitämiseksi kurissa.
- (93) Tämän lisäksi *Nepal Airlines Corporationin* ilma-alus joutui 16 päivänä helmikuuta 2014 tuhoisaan onnettomuuteen, jossa kaikki 18 koneessa ollutta henkilöä menehtyivät, myös yksi unionin kansalainen. Komissio kirjoitti CAAN:lle 3 päivänä maaliskuuta 2014 ja pyysi tietoja onnettomuudesta ja toimista, joita CAAN oli toteuttanut samanlaisten onnettomuuksien ehkäisemiseksi tulevaisuudessa. CAAN vastasi 18 päivänä maaliskuuta 2014 päivätyllä kirjeellä ja selitti, mihin toimiin se oli ryhtynyt. Tietoja ei kuitenkaan pidetty riittävinä, sillä komissio ei pystynyt niiden perusteella arvioimaan, olivatko CAAN:n toteuttamat toimet tarkoituksenmukaisia onnettomuuden vakavuutta ajatellen.
- (94) CAAN:n osalta arviointi toi esille huomattavia puutteita erityisesti henkilöstön lupakirjojen ja koulutuksen, lentoliikenteen harjoittajien sertifiointin ja lentotoiminnan valvonnan aloilla.
- (95) Lentolupakirjojen myöntämisen ja lentäjien koulutuksen osalta todettiin, etteivät toimivaltaiset viranomaiset noudattaneet ICAOn liitteen 1 vaatimuksia eritoten seuraavilta osin: koulutusorganisaatioiden hyväksyntä, teoreettinen tieto, ulkomaisten lentolupakirjojen validointi ja simulaatiokoulutuslaitteet. Sen vuoksi ei voitu varmistaa, että lentäjillä on tarvittava ICAOn standardien mukainen pätevyys tehtäviensä hoitamiseen.
- (96) Näiden puutteiden vuoksi ei pystytty varmistamaan, että arvioidut lentoliikenteen harjoittajat, jotka olivat riippuvaisia CAAN:n suorittamasta sertifiointista ja myöntämisestä lupakirjoista, noudattivat asianomaisia ICAOn standardeja.
- (97) ICAO teki heinäkuussa 2013 koordinoitun varmistuskäynnin, joka johti lentotoimintaan liittyvän merkittävän turvallisuusongelman toteamiseen. CAAN:n ICAO:lle toimittamaan, todetun merkittävän turvallisuusongelman korjaamiseksi laadittuun alkuperäiseen korjaussuunnitelmaan sisältyviä toimia ei ollut toteutettu määräajassa, ja merkittävä turvallisuusongelma oli edelleen olemassa. Komissio ja lentoturvallisuuskomitea panivat myös merkille, että ICAOn mukaan täytäntöönpano oli edelleen hyvin puutteellista, mikä vaikutti maan valmiuksiin seuraavilla aloilla: ilmailualan primäärilainsäädäntö ja siviili-ilmailusäädökset, siviili-ilmailun organisoiminen sekä henkilöstön lupakirjat ja koulutus.

<sup>(1)</sup> Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 1264/2013, annettu 3 päivänä joulukuuta 2013, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta yhteisön luettelosta annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta (EUVL L 326, 6.12.2013, s. 7).

- (98) Komissio ja lentoturvallisuuskomitea totesivat, että CAAN oli saavuttanut jonkinlaista kehitystä ICAOn vuonna 2009 tekemän tarkastuksen ja ICAOn vuonna 2013 tekemän koordinoitun varmistuskäynnin jälkeen muuttamalla ilmailulakia sekä ottamalla käyttöön uusia ja tarkistamalla vanhoja vaatimuksia, käsikirjoja ja menettelyjä. Muutokset jäivät kuitenkin usein epätäydellisiksi ja niiden toteuttaminen vankalta pohjalta jäi edelleen auki.
- (99) Komissio ja lentoturvallisuuskomitea panivat merkille vaikeudet, joita CAAN:llä oli ollut pysyvän edistymisen saavuttamisessa, ja kannustivat unionia ja jäsenvaltioita antamaan teknistä apua. Komissio ilmaisi uudelleen sitoumuksensa arvioida mahdollisuuksia laajentaa CAAN:n ja EASAn välillä jo sovellettavaa teknistä yhteistyöohjelmaa.
- (100) Ottaen huomioon EU:n paikalla tekemästä tarkastuksesta laadittu selvitys, vielä ratkaisematta oleva ICAOn toteama merkittävä turvallisuusongelma ja se, että viimeisimmän päivityksen jälkeen on tapahtunut uusi tuhoisa onnettomuus, komissio ja lentoturvallisuuskomitea katsoivat, etteivät Nepalín toimivaltaiset viranomaiset pysty riittävässä määrin panemaan täytäntöön ja valvomaan asiaan liittyviä kansainvälisiä turvallisuusnormeja sellaisella tasolla, että toimintakieltoa voitaisiin höllentää yhden tai useamman lentoliikenteen harjoittajan osalta.
- (101) Sen vuoksi arvioidaan yhteisten perusteiden nojalla, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Nepalista tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.

### **Filippiineiltä tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (102) Komissio kutsui Filippiinien toimivaltaisen siviili-ilmailuviranomaisen (CAAP) ja lentoliikenteen harjoittaja *Cebu Pacific Airin* edustajat tekniseen kokoukseen, joka pidettiin 28 päivänä tammikuuta 2014. Kokouksessa keskusteltiin yksityiskohtaisemmin turvallisuustoimista ja muista seikoista, joita liittyi Davaon kansainvälisellä lentoasemalla 2 päivänä kesäkuuta 2013 tapahtuneeseen ajautumiseen ulos kiitotieltä.
- (103) Kokoukseen osallistuivat komissio, EASAn ja jäsenvaltioiden asiantuntijoita sekä CAAP:n ja *Cebu Pacific Airin* johtavia edustajia.
- (104) CAAP kertoi siitä, miten *Cebu Pacific Airia* valvotaan. CAAP:n valvonta- ja sääntelylautakunta oli muun muassa kirjoittanut 20 päivänä kesäkuuta 2013 *Cebu Pacific Airin* pääjohtajalle korjaavista toimista, joita CAAP toteuttaisi onnettomuuden vuoksi. Näihin toimiin sisältyi se, että *Cebu Pacific Airin* vastuullisen johdon ja asemajohtajien oli tehtävä uudelleenarviointi, jossa keskityttäisiin lentotoimintaan, turvallisuudenhallintajärjestelmään ja yrityskulttuuriin. CAAP ilmoitti myös, että sen tarkoituksena oli satunnaisotannalla tarkastella miehistön valmiuksia poikkeuksellisissa tilanteissa lentosimulaattorissa. Organisoitkysymyksissä lentoliikenteen harjoittajaa kannustettiin muuttamaan ilma-alusten kääntymisessä sovellettu käytäntö 30 minuutista 45 minuuttiin.
- (105) *Cebu Pacific Air* vastasi 20 päivänä kesäkuuta 2013 päivätyyn kirjeeseen 4 päivänä lokakuuta 2013 toimittamalla tiivistelmän toimista, joita se oli jo toteuttanut. Näihin toimiin sisältyi kyseisen lentoliikenteen harjoittajan organisaatorakenteen tarkistaminen, turvallisuudenhallintajärjestelmää koskevaa koulutusta koko henkilöstölle, lentotoimintaan liittyviä turvallisuustoimia käsittelevien ryhmien (Safety Action Groups, SAG) perustaminen kaikille osastoille sekä satunnaiset simulaattoriarvioinnit lentoliikenteen harjoittajan koulutuskeskuksessa 3–19 päivänä heinäkuuta 2013. Lentoliikenteen harjoittaja esitti yksityiskohtaista tietoa koulutusvaihtoista, myös reittitoiminnan mukaisesta lentokoulutuksesta eli LOFT-ohjelmasta, ja siitä, että miehistölle annettaisiin tehostettua simulaattorikoulutusta, joka vaihtelisi LOFTin ja tarkastuslentojen välillä. Lentoliikenteen harjoittaja myös vastasi ilma-alusten kääntöön liittyneeseen organisoitua koskevaan suositukseen ja ilmoitti, että kyseinen aika muutettaisiin 45 minuuttiin talven 2013 aikataulussa.
- (106) Lisäksi CAAP kirjoitti kaikille filippiiniläisille lentoliikenteen harjoittajille 2 päivänä elokuuta 2013 turvallisuustarkastuksesta, joka tehdään Airbus 319/320 -ilma-aluksille, ja totesi proaktiivisten toimien tarpeen. Tähän sisältyi yksityiskohtaista tietoa ei-tarkkuuslähestymis- ja ylösvetokoulutuksesta, joka kaikkien lentoliikenteen harjoittajien olisi toteutettava. *Cebu Pacific Air* vastasi 4 päivänä lokakuuta 2013 ja kertoi muutoksista, joita se oli tältä osin toteuttanut.
- (107) Lisäksi Filippiinien lento-onnettomuuksien tutkintalautakunta (Office of the Aircraft Accident Investigation and Inquiry Board, AAIB) ryhtyi tutkimaan *Cebu Pacific Airin* ilma-aluksen ajautumista ulos kiitotieltä, joka oli tapahtunut 2 päivänä kesäkuuta 2013 Davaossa. Tutkinnasta vastaava virkailija ilmoitti 13 päivänä joulukuuta 2013 *Cebu Pacific Airin* turvallisuusjohtajalle, että tutkinta oli meneillään, ja liitti mukaan loppuraporttiluonnokseen sisältyviä tietoelementtejä sekä yksityiskohtia jo saatavilla olevista päätelmistä ja niin CAAP:lle kuin *Cebu Pacific Airille* osoitetuista suosituksista.

- (108) CAAP on ottanut *Cebu Pacific Airia* varten käyttöön tiukennetun valvontaohjelman. Vuotuista vähimmäistarkastusohjelmaa on kiristetty niin, että vuonna 2013 tehdään 34 suunnitellun tarkastuksen sijasta yhteensä 62 tarkastusta.
- (109) *Cebu Pacific Air* on toimittanut 2 päivänä kesäkuuta 2013 tapahtuneen onnettomuuden osalta tiivistelmän toteutetuista toimista. Toimiin sisältyi vastauksia, joita oli annettu CAAP:lle sen tutkinnan aikana, ja toiminnan ohjaukseen ja valvontaan liittyviä yksityiskohtia. Muita esille tuotuja lisätoimia ovat lentotietojen analysointiin (FDA) liittyvät yksityiskohdat ja kiitotieltä ajautumisen ennaltaehkäisyohjelma. Ohjelma on jaettu viipymättä, keskipitkällä aikavälillä ja pitkällä aikavälillä toteutettaviin toimiin. Keskeisellä sijalla ovat Airbusin tukiohjelmasta toimitetut tiedot. Kyseisen tukiohjelman osalta lentoliikenteen harjoittajassa on tehty laajennettu operatiivinen käynti, johon liittyy lentotietojen analysointi. Samoin on tehty lento- ja simulaattorihavaintoja.
- (110) *Cebu Pacific Air* ja CAAP myös toimittivat yksityiskohtaista tietoa parhaillaan käynnissä olevasta aluesuunnistulähestymisen parannusohjelmasta sekä jo tehdyistä infrastruktuuri- ja teknisistä muutoksista. Saadun käsityksen mukaan useat nykyisistä maa-asemiin perustuvista ei-tarkkuuslähestymisen tukivälineistä on tarkoitus korvata keskipitkällä aikavälillä osana yleistä riskien vähennyspakettia.
- (111) CAAP toimitti myös joitakin yksityiskohtaisia tietoja Airbus A330 -ilma-alusten ottamisesta käyttöön *Cebu Pacific Airin* palveluissa, ja kertoi, että kyseisellä lentoliikenteen harjoittajalla oli asiaan liittyvän lentotoimintaluvan muuttamisen vuoksi valtuutus lentää 100 tuntia reitin koelentoja Aasiassa muulta kuin kaupalliselta lentoliikenneperustalta ennen kuin se saa ryhtyä tuloja tuottavaan lentotoimintaan. CAAP ei ole antanut *Cebu Pacificille* kaksimootorisella lentokoneella tehtävien pitkän matkan lentojen hyväksyntää, vaan edellyttää lisäarviointeja ja operatiivisen kokemuksen kertymistä.
- (112) Tammikuun 28 päivänä 2014 pidetyssä kokouksessa annettiin vastauksia *Cebu Pacific Airin* viimeaikaisia vaaratilanteita koskeviin yksityiskohtaisiin kysymyksiin. Vaaratilanteisiin, joista keskusteltiin, kuuluivat ATR-ilma-aluksen ajautuminen kiitotieltä Davaossa 2 päivänä kesäkuuta 2013 ja Airbus 319 -ilma-aluksen ajautuminen kiitotieltä Manilassa 13 päivänä kesäkuuta 2013. Molemmissa tapauksissa ilma-alus palasi kiitotielle. Lisäksi CAAP esitti tiivistelmän onnettomuuksista ja vaaratilanteista, joita oli tapahtunut Filippiineillä lentotoimintalupansa saaneille lentoliikenteen harjoittajille vuosina 2010–2013.
- (113) *Cebu Pacific Air* myös esitteli nykyistä laivastoaan ja suunnitelmiaan laajentaa laivastoaan ja lentoreittejään.
- (114) Niin CAAP kuin *Cebu Pacific Air* päivittivät 28 päivänä tammikuuta 2014 pidetyssä kokouksessa vastauksiaan, joita ne olivat antaneet niihin havaintoihin, joita oli tehty 3–7 päivänä kesäkuuta 2013 järjestetyn EU:n paikalla tehdyn tarkastuskäynnin aikana.
- (115) Lentoturvallisuuskomitea kuuli 26 päivänä maaliskuuta 2014 sekä CAAP:tä että *Cebu Pacific Airia*. CAAP esitti yksityiskohtaista tietoa tarkastajilleen antamastaan turvallisuudenhallintajärjestelmän valvontatietoisuuskoulutuksesta. Lisäksi CAAP ilmoitti komitealle, että sen valvonta- ja seurantajärjestelmien osalta oli tehty tietotekniikkaan liittyviä hankintoja. CAAP esitti yhteenvedon Filippiinien valtakunnallisesta turvallisuusohjelmasta. CAAP korosti 28 päivänä tammikuuta 2014 järjestetyn teknisen kokouksen jatkotoimena *Cebu Pacific Airin* valvonnan osalta, että käytössä on tiukennettu valvontaohjelma.
- (116) *Cebu Pacific Air* esitti lentoturvallisuuskomitean 26 päivänä maaliskuuta 2014 järjestämässä kuulemisessa yksityiskohtaista tietoa nykyisestä organisaatiorakenteestaan ja kertoi, että tammikuusta 2014 alkaen se liikennöi 50:tä ilma-alusta, mukaan lukien kolmea Airbus A330 -ilma-alusta. Kyseinen lentoliikenteen harjoittaja esitti otteen vaarojen tunnistamis- ja riskilokistaan, mukaan lukien yksityiskohtaista tietoa toteuttamistaan riskien vähentämistoimenpiteistä. Se esitti myös turvallisuustavoitteensa ja -päämääränsä vuodeksi 2014. *Cebu Pacific Air* kertoi lentoturvallisuuskomitealle, että FDA-tietojen keräysprosentti oli 94. Lentoliikenteen harjoittaja esitti yleiskatsauksen turvallisuuden arviointi- ja hallintajärjestelmästänsä sekä yksityiskohtaisen analyysin, jonka se oli tehnyt ylösvetoihin ja stabiloimattomaan lähestymiseen liittyvistä tiedoistaan. *Cebu Pacific Air* esitti myös yksityiskohtaista tietoa raportointikulttuuristaan ja mainitsi myös, että käytössä on luottamuksellinen raportointijärjestelmä. Lisäksi *Cebu Pacific Air* esitti yksityiskohtaista tietoa nykyisestä lentohenkilöstöresurssien hallintaohjelmastaan. *Cebu Pacific Air* esitti lentoturvallisuuskomitealle yksityiskohtaista tietoa ilma-alusten päälliköiden kokemustasovaatimuksista niin pitkän kuin lyhyen matkan Airbus-laivueissaan.
- (117) Lentoturvallisuuskomitea pani merkille, että *Philippine Airlines* oli aloittanut uudestaan liikennöinnin unioniin 4 päivänä marraskuuta 2013 sen jälkeen kun se oli poistettu komission päätöksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A heinäkuussa 2013. Sen jälkeen kun liikennöinti unioniin on aloitettu uudelleen, SAFA-asematasotarkastuksista laadituissa raporteissa ei ole tullut esille kielteisiä suuntauksia, jotka voisivat aiheuttaa huolta.

- (118) Kun otettiin huomioon näyttö siitä, miten CAAP valvoo *Cebu Pacific Airia*, sekä *Cebu Pacific Airin* kyky noudattaa asiaan liittyviä lentoturvallisuussäädöksiä samoin kuin viranomaisen ja kyseisen lentoliikenteen harjoittajan lentoturvallisuuskomiteassa antamat lausunnot, arvioitiin yhteisten perusteiden mukaisesti, että *Cebu Pacific Air* olisi vapautettava toimintakiellosta, joka on asetettu kaikille Filippiineillä rekisteröidyille lentoliikenteen harjoittajille, ja että se olisi poistettava komission asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A.
- (119) Jäsenvaltiot ovat luvanneet tarkastaa, että *Philippine Airlines* ja *Cebu Pacific Air* tosiasiallisesti noudattavat asianmukaisia turvallisuusnormeja, kohdentamalla asematasotarkastukset asetuksen (EU) N:o 965/2012 nojalla. Jos tällaisten tarkastusten tulokset tai mitkä tahansa muut turvallisuustiedot osoittavat, että kansainvälisten turvallisuusnormien noudattamisessa on tapahtunut heikentymistä alle hyväksyttävän tason, komission on harkittava asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisten toimien toteuttamista.

### Venäjän federaatiosta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (120) Komissio, EASA ja jäsenvaltiot ovat edelleen seuranneet tiiviisti unioniin liikennöivien, Venäjän federaatiossa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuustasoa muun muassa kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti venäläisten lentoliikenteen harjoittajien ilma-aluksiin asetuksen (EY) N:o 965/2012 mukaisesti.
- (121) Sen varmistamiseksi, että SAFA-asetamasotarkastusten tulokset otetaan asianmukaisesti huomioon, komissio tapasi EASAN ja jäsenvaltioiden avustuksella Venäjän federaation lentoliikenneviraston (FATA) 10 päivänä maaliskuuta 2014. Kokoukseen kutsuttiin myös lentoliikenteen harjoittaja *Kogalymavian* edustajia, jotta kyseinen lentoliikenteen harjoittaja voisi kertoa korjaavista toimista, joita se on toteuttanut lentoturvallisuuden parantamiseksi sen jälkeen kun edelliset kuulemiset järjestettiin marraskuussa 2013.
- (122) Kokouksen aikana FATA toi esille, että unioniin liikennöiville venäläisille lentoliikenteen harjoittajille tehtyjen SAFA-asetamasotarkastusten viimeisimmät tulokset eivät anna aiheutta huoleen, mutta totesi tekevänsä ylimääräisiä tarkastuksia ja seuraavansa tarkkaan, että havaintojen perusteella toteutetaan toimia, jos tehdään merkittäviä tai toistuvia havaintoja. Lisäksi FATA ilmoitti, että Tatarian aluevirastossa ja kaikissa kyseisen viraston valvonnassa olevissa lentoliikenteen harjoittajissa oli tehty kattava tarkastus, jonka seurauksena *Tulpar Airlinesin* ja *Tatarstan Airlinesin* lentotoimintaluvat oli peruutettu, koska niiden turvallisuudenhallinnassa oli havaittu huomattavia puutteita. *Kogalymavian* osalta FATA totesi, että kyseiselle lentoliikenteen harjoittajalle oli neljän viime kuukauden aikana tehty useita ylimääräisiä tarkastuksia, koska sen SAFA-suhdeluku oli korkea vuonna 2013. FATAn mukaan kyseinen lentoliikenteen harjoittaja oli tähän mennessä ratkaissut kaikki esille tuodut ongelmat ja pystyy liikennöimään kotimaisia ja kansainvälisiä lentoja lentotoimintaluvassaan määrätyn edellytyksin.
- (123) Kokouksen aikana *Kogalymavia* esitteli korjaavia toimia, joita se parhaillaan toteuttaa. Se kertoi, että sen SAFA-suoritus taso oli parantunut, sillä taso oli alentunut 3,49:ään, ja että merkittäviä rakenteellisia ja teknisiä muutoksia oli tehty, muun muassa seuraavia: on laadittu merkittävä suunnitelma matkustamojen sisustuksen uusimiseksi; kaikki jatkuvan lentokelpoisuuden hallinnoinnin organisointitoimet on annettu alihankintana tehtäväksi EASAN hyväksymälle järjestölle; varaosien toimitusketju on järjestetty uudelleen; on perustettu huoltotoiminnan valvontakeskus; ja huollosta vastaavan osaston henkilöstöstä on vaihdettu suurin osa ja on nimitetty uusi pääinsinööri, jolla on asianmukaista kokemusta.
- (124) Kuulemisten aikana saatujen tietojen perusteella katsottiin, ettei lentoturvallisuuskomitean tarvinnut kuulla Venäjän ilmailuviranomaisia eikä Venäjällä lentotoimintaluvan saaneita lentoliikenteen harjoittajia. FATAA pyydettiin valvomaan tehostetusti useita lentoliikenteen harjoittajia, joiden SAFA-suhdeluku on korkea, ja tiedottamaan asiasta komissiolle. *Kogalymavian* osalta komissio totesi, että havaituista parannuksista huolimatta kyseisen lentoliikenteen harjoittajan toteuttamien toimenpiteiden kestävyys ja turvallisuudenhallinnan tehokkuus jäivät vielä näytettäväksi toteen.
- (125) Sen vuoksi arvioitiin yhteisten perusteiden mukaisesti, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa yhteisön lueteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Venäjän federaatiosta tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta. Jos turvallisuustiedoista kuitenkin käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka aiheutuvat kansainvälisten turvallisuusnormien noudattamatta jättämisestä, komission on toteutettava toimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

- (126) Unioniin liikennöivien, Venäjän federaatiossa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajan turvallisuustasoa seurataan edelleen tiiviisti. 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.

#### **Sudanista tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (127) Komissio kertoi lentoturvallisuuskomitealle osallistumisestaan Sudanin siviili-ilmailuviranomaisen (SCAA) 5 ja 6 päivänä joulukuuta 2013 Khartoumissa järjestämään ilmailutapahtumaan. Osallistumisen myötä komissio pystyi havaitsemaan, että SCAA oli uudelleenorganisoitu ja että sillä on poliittista tukea lisäinvestointien tekemiseksi turvallisuuteen. Siviili-ilmailusta vastaava Sudanin ministeri ilmaisi julkisesti tämän tuen paikallisen ilmailuyhteisön ja ICAOn edustajien läsnäollessa.
- (128) Sudanin viranomaiset ovat selkeästi edistyneet uskottavan viranomaisen aseman saavuttamisessa. Tämä on erityisesti sen ansiota, että talousarviota on kasvatettu, minkä johdosta SCAA on pystynyt ottamaan palvelukseen asiantuntevaa henkilöstöä ja kouluttamaan henkilöstöään asianmukaisesti.
- (129) Näiden parannusten on näyttävä lentoliikenteen harjoittajissa, joilla on sudanilainen lentotoimintalupa. Kaksi lentoliikenteen harjoittajaa eli *Sudan Airways* ja *Nova Airways* ovat saattaneet soveltamansa normit ajan tasalle ja niiden menettelyt on tarkastettu.
- (130) Komissio ja lentoturvallisuuskomitea pitivät näitä käynnissä olevia toimia tervetulleina. Unionin paikalla tekemä tarkastuskäynti voitaisiin tehdä, kun SCAA katsoo, että sen lentoliikenteen harjoittajat ovat kehittäneet vankat, kansainvälisten normien mukaiset menettelyt.
- (131) Sen vuoksi arvioidaan, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Sudanista tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.

#### **Swazimaan kuningaskunnasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (132) Vuonna 2007 tehdyn USOAP-tarkastuksen jälkeen Swazimaan siviili-ilmailuviranomaiset (SWACAA) ovat pyytäneet ICAO:lta uutta maatunnusta ja poistaneet rekisteristään kaikki aiemmat merkinnät. SWACAA myös perui kaikki aiemmin annetut lentotoimintaluvat, minkä seurauksena maassa ei ole voimassa yhtään lentotoimintalupaa.
- (133) Uuden pääjohtajan astuttua virkaansa joulukuussa 2009 SWACAA on osoittanut selkeää sitoumusta puuttua ICAOn vuonna 2007 tekemiin USOAP-havaintoihin. SWACAA on saanut ICAO:lta uuden maatunnuksen (3DC) ilma-alusten rekisteröintiin.
- (134) Koko valvontatoimessa on käynnistetty laaja uudistus, ja huomattavaa kehitystä on jo tapahtunut: oikeudellinen kehys on saatu uudistettua, sääntelyviranomaisen toimintaa ja lentoaseman palveluntarjoajan toimintaa ollaan parhaillaan erottamassa toisistaan ja naapurimaiden kanssa on allekirjoitettu ja saatettu voimaan erilaisia kumppanuuksia.
- (135) Komissio pyysi 21 päivänä tammikuuta 2014 SWACAA:n tekniseen kuulemiseen, joka järjestettiin Brysselissä 27 päivänä tammikuuta 2014. Vaikka SWACAA alun perin oli hyväksynyt kutsun, se perui tapaamisen ja pyysi lisää aikaa kokoukseen valmistumiseen.
- (136) EASA teki teknisen avustuskäynnin 10–14 päivänä maaliskuuta 2014. Käynnin aikana keskityttiin siihen, miten SWACAA:ta voitaisiin auttaa parantamaan nykyisiä pyrkimyksiään kehittää valmiuksiaan sekä tarjota lisäohjeistusta siitä, miten parhaiten voitaisiin pyrkiä ratkaisemaan ICAOn tekemän USOAP-tarkastuksen aikana esille tulleet, vielä avoinna olevat havainnot. Vaikka EASAn tekninen avustuskäynti ei ole tarkastus, sen aikana havaittiin useita merkittäviä parannuksia.
- (137) Lentoturvallisuuskomitea kuuli SWACAA:ta 26 päivänä maaliskuuta 2014. SWACAA ilmoitti selkeästi, että se toteuttaa parhaillaan tarkistettua korjaussuunnitelmaa, josta sovittiin ICAOn kanssa toukokuussa 2013. Korjaussuunnitelman osana ja sen turvin, että poliittinen tuki ja sitoutuminen on vahvaa ja rahoitusta on lisätty, on pystytty osoittamaan huomattavia resurssija tarkoituksenmukaisen henkilöstön palvelukseen ottamiseen ja koulutukseen. SWACAA on myös hyötynyt ICAOn teknisen yhteistyötoimiston (Technical Cooperation Bureau, TCB) vetämästä hankkeesta, jonka tarkoituksena on tarjota valvontatoimelle koulutusta, oikeudellista ja organisatorista tukea sekä tukea valmiuksien tehostamiseen. Hankkeen parissa työskentelevät ICAOn asiantuntijat arvioivat tällä

hetkellä täytäntöönpanon puutteellisuuden 40 prosentiksi. Tavoitteena on 35 prosenttia hankkeen päättyessä (kesäkuun 2014 lopussa). Pyrkien varmistamaan kestävyys hankkeen päättymisenkin jälkeen Swazimaa toimii vuoden 2014 heinäkuusta lähtien eteläisen Afrikan kehitysyhteisön (Southern African Development Community, SADC) ilmailuturvallisuusjärjestön (Aviation Safety Organisation, SASO) isäntämaana. SWACAA ilmoitti myös, ettei se katso, että vanhalla ICAO-maatunnuksella (3D) toimivat ilma-alukset kuuluisivat sen valvonnan piiriin.

- (138) SWACAA on käsitellyt useimmat avoimna olevat arviointikysymykset (Protocol Questions, PR), vastannut niihin ja toimittanut asiakirjatodisteita verkossa olevan ICAOn CMA-työvälineen välityksellä. ICAOn validointia näille toimille odotetaan, ja virallinen suoritustaso on sen vuoksi sama kuin vuonna 2007 siitä huolimatta, että huomattavaa parannusta on tapahtunut.
- (139) SWACAA on pyytänyt, että marraskuussa 2014 tehtäisiin koordinoitu varmistuskäynti, jotta monille jo toteutetuille korjaaville toimille saataisiin ICAOn validointi.
- (140) Komissio ja lentoturvallisuuskomitea olivat ilahuneita siitä, että SWACAA on sitoutunut tarkistetun korjaussuunnitelman täytäntöönpanoon ja huomattavia toimia on jo tehty, sekä kannustivat SWACAA:ta pyrkimään tavoitteesensa, joka on täysin ICAOn standardien mukainen ilmailujärjestelmä.
- (141) Koska valvontatoimea on jo lujitettu huomattavasti, voimassa olevia lentotoimintalupia ei ole ja uusien lentotoimintalupien kysyntä kasvaa vain hitaasti, arvioidaan yhteisten perusteiden mukaisesti, että Swazimaan kuningaskunta olisi poistettava niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, laaditusta yhteisön luettelosta.
- (142) Komissio ja lentoturvallisuuskomitea seuraavat tarkasti SWACAA:n valmiuksia harjoittaa valvontavelvollisuuksiaan täysimääräisesti. Komissio ja lentoturvallisuuskomitea pyysivät SWACAA:ta ilmoittamaan komissiolle kaikista uusista tai muutetuista lentotoimintaluvista. Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka aiheutuvat kansainvälisten turvallisuusnormien noudattamatta jättämisestä, komission on toteutettava toimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

### **Jemenistä tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (143) *Yemen Airways* -lentoyhtiölle (*Yemenia*) Moronissa Komoreilla 29 päivänä kesäkuuta 2009 tapahtunutta onnettomuutta koskeva virallinen tutkintaraportti julkaistiin 25 päivänä kesäkuuta 2013. Raportissa esitettiin kolme keskeistä suositusta: ensinnäkin Komorien viranomaisten olisi otettava käyttöön pysyvät etsintä- ja pelastustoimenpiteet merellä lähellä lentoasemia tapahtuvien lento-onnettomuuksien varalta, toiseksi Jemenin viranomaisten olisi varmistettava, että Moroniin lentävien ilma-alusten koko henkilökunta on saanut asianmukaisen koulutuksen näkölentämiseen määrättyä lentorataa pitkin (Visual Manoeuvring with Prescribed Track, MVI), ja kolmanneksi Jemenin viranomaisten olisi tarkasteltava uudelleen *Yemenian* lentäjien koulutusta erityisesti sen suhteen, miten lentäjät pystyvät reagoimaan hätätilanteissa.
- (144) Jemenin siviili-ilmailu- ja sääpalveluviranomainen (CAMA) kirjoitti komissiolle 7 päivänä marraskuuta 2013. Kirjeessä esitettiin joitain yksityiskohtaisia tietoja toimista, joita onnettomuuden vuoksi oli toteutettu. Lentoturvallisuuskomitealle tiedotettiin näistä toimista ja asiaan liittyvästä kehityskulusta komitean marraskuussa 2013 pitämässä kokouksessa.
- (145) Komissio järjesti teknisen kokouksen Brysselissä 9 päivänä tammikuuta 2014. Kokoukseen osallistuivat komissio, EASAn ja jäsenvaltioiden asiantuntijoita sekä CAMAn ja *Yemenian* edustajia.
- (146) Joulukuun 17 päivänä 2013 ennen teknistä kokousta komissio lähetti CAMAlle erityisiä kysymyksiä onnettomuusraportista ja niistä laajemmista vastuualueista, joita CAMAlla on Jemenissä lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvonnassa. Komissio lähetti CAMAlle myös erityisen kysymyssarjan, joka oli tarkoitus toimittaa *Yemenialle*. Molempien kysymyssarjojen oli tarkoitus auttaa komissiota arvioimaan niin CAMAn kuin *Yemenian* reaktioita suosituksiin, joita onnettomuusraportissa esitetään.
- (147) CAMA selitti Jemenin viranomaisille osoitettujen erityisten suositusten osalta, että sen toimiin sisältyi *Yemenian* turvallisuusvalvonnan tiukentaminen, mukaan lukien matkustamo- ja ohjaamotarkastusten lisääminen, ja *Yemenian* määrääminen reitti- ja lentoasemakelpoisuuden tarkastuslentoihin kaikkien niiden henkilöstön jäsenten osalta, jotka lentävät tasolle C luokitelluille lentoasemille. Lisätoimena CAMA oli määrännyt *Yemenian* antamaan tiuhemmin sakkauksesta ja epätavallisista lentoasunnoista oikaisun koulutusta.



- (148) *Yemenia* selitti sille osoitettujen erityisten suositusten osalta, että se oli toteuttanut muutoksia johdossa ja lentotoimintaluvan vastuuhenkilössä sekä tarkastellut toimintapolitiikkaansa ja menettelyjään ja muuttanut niitä. Se mainitsi myös tehneensä parannuksia tarkastuksissa, koulutuksessa ja täytäntöönpanossa. Lisäksi *Yemenia* korosti uudelleen antaneensa miehistön jäsenille hätämenetelmäkoulutusta toistuvassa simulaattorikoulutuksessa, jota järjestettiin Airbusin koulutusohjelman mukaisesti.
- (149) Lentoturvallisuuskomitealle kerrottiin lisätietoja teknisistä keskusteluista, joita käytiin kokouksen aikana, ja sille toimitettiin myös tiivistelmä asiakirjoista, joita niin CAMA kuin *Yemenia* olivat toimittaneet.
- (150) Yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, sisällyttämällä siihen Jemenistä tulevia lentoliikenteen harjoittajia. Kaikkien Jemenissä lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien, myös *Yemenian*, turvallisuustasoa seurataan kuitenkin tarkasti. Jos on viitteitä siitä, että kansainväliset turvallisuusnormit eivät täyty, komission on toteutettava toimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.
- (151) Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset jatkavat sen tarkastamista, että Jemenissä lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat tosiasiallisesti noudattavat asianmukaisia turvallisuusnormeja, kohdentamalla asemata-sotarkastukset asetuksen (EU) N:o 965/2012 nojalla.

#### **Sambiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (152) Komissio tiedotti lentoturvallisuuskomitealle Sambian viranomaisilta hiljattain saamistaan kirjeistä, muun muassa liikenneministeriöltä 10 päivänä joulukuuta 2013 saamistaan kirjeestä. Kirjeessä mainittiin komission aiempi 1 päivänä lokakuuta 2013 päivätty kirje, jossa annettiin ohjeistusta aloista, joihin viranomaisten pitäisi keskittyä lisäedistymisen ja parannusten aikaansaamiseksi.
- (153) Sambian viranomaiset ilmoittivat 10 päivänä joulukuuta 2013 päivätyssä kirjeessään, että siviili-ilmailuviranomaiselle oli nimitetty hallitus ja että tarkoituksena oli nimittää siviili-ilmailuhallinnolle uusi pääjohtaja viimeistään 31 päivänä tammikuuta 2014.
- (154) Komissio vastasi 21 päivänä tammikuuta 2014 ja totesi haluavansa säilyttää rakentavat suhteet Sambian viranomaisiin. Vastauksessaan komissio myös ehdotti, että olisi järjestettävä tekninen kokous, kun siviili-ilmailuhallinnon uusi pääjohtaja on nimitetty, jotta edistymisestä saataisiin tietoa ja lentoturvallisuuskomitea pysyy asiassa täysin ajan tasalla.
- (155) Komissio ja lentoturvallisuuskomitea panivat merkille Sambian siviili-ilmailuviranomaisen saavuttaman edistymisen ja kannustivat Sambian viranomaisia jatkamaan toimiaan, jotta nykyisten rajoitusten höllentämistä voitaisiin harkita tarkoituksenmukaisella hetkellä ja tarvittavan tarkastuksen jälkeen.
- (156) Sen vuoksi arvioidaan yhteisten perusteiden mukaisesti, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Sambiasta tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.
- (157) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 8 artiklan 2 kohdassa todetaan, että päätöksiä on tarpeen tehdä nopeasti ja tarvittaessa kiireellisesti ottaen huomioon turvallisuusvaikutukset. Sen vuoksi on olennaisen tärkeää arkaluonteisten tietojen suojaamiseksi ja kaupallisten vaikutusten minimoimiseksi, että niitä lentoliikenteen harjoittajia, jotka on unionissa asetettu toimintakieltoon tai joiden toimintaa on rajoitettu, koskevan luettelon päivittämiseen liittyvät päätökset julkaistaan ja että ne tulevat voimaan heti hyväksymisen jälkeen.
- (158) Sen vuoksi asetusta (EY) N:o 474/2006 olisi muutettava.
- (159) 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 huhtikuuta 2014.

*Komission puolesta  
puheenjohtajan nimissä  
Joaquín ALMUNIA  
Varapuheenjohtaja*

\_\_\_\_\_

## LIITE A

LUETTELO TÄYDELLISESSÄ TOIMINTAKIELLOSSA EU:SSA OLEVISTA LENTOLIIKENTEEHÄ HARJOITTAJISTA, TIETYN POIKKEUKSIN <sup>(1)</sup>

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunniste	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Ghanan tasavalta
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Afganistanin viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Afganistanin islamilainen tasavalta</b>
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
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Angolan viranomaisilta, lukuun ottamatta liitteeseen B sisältyvää TAAG Angola Airlinesia, mukaan lukien:</b>			<b>Angolan tasavalta</b>
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Angolan tasavalta
AIR GICANGO	009	Tuntematon	Angolan tasavalta
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Angolan tasavalta
AIR NAVE	017	Tuntematon	Angolan tasavalta
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	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
HELIANG	010	Tuntematon	Angolan tasavalta

<sup>(1)</sup> 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-tunniste	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Tuntematon	Angolan tasavalta
MAVEWA	016	Tuntematon	Angolan tasavalta
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Angolan tasavalta
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Beninin viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Beninin tasavalta</b>
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
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kongon tasavallan viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Kongon tasavalta</b>
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 lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunniste	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintalupansa niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kongon demokraattisen tasavallan viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Kongon demokraattinen tasavalta</b>
<i>AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER</i>	104/CAB/MIN/TVC/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
<i>AIR BARAKA</i>	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
<i>AIR CASTILLA</i>	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
<i>AIR FAST CONGO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
<i>AIR KASAI</i>	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
<i>AIR KATANGA</i>	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
<i>AIR MALEBO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
<i>AIR TROPIQUES</i>	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
<i>ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS</i>	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
<i>BIEGA AIRWAYS</i>	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
<i>BLUE AIRLINES</i>	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Kongon demokraattinen tasavalta
<i>BLUE SKY</i>	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
<i>BUSINESS AVIATION</i>	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Kongon demokraattinen tasavalta
<i>BUSY BEE CONGO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
<i>CETRACA</i>	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Kongon demokraattinen tasavalta
<i>CHC STELLAVIA</i>	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
<i>COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)</i>	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
<i>CONGO EXPRESS AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	Kongon demokraattinen tasavalta
<i>DOREN AIR CONGO</i>	102/CAB/MIN/TVC/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluovassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluov (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunniste	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	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	KGO	Kongon demokraattinen tasavalta
LIGNES AERIENNES 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
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Kongon demokraattinen tasavalta
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	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-tunniste	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
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
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	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
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Djiboutin viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Djibouti</b>
DAALLO AIRLINES	Tuntematon	DAO	Djibouti
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Päiväntasaajan Guinean viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Päiväntasaajan Guinea</b>
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Päiväntasaajan Guinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Tuntematon	Päiväntasaajan Guinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Tuntematon	Päiväntasaajan Guinea
TANGO AIRWAYS	Tuntematon	Tuntematon	Päiväntasaajan Guinea
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Eritrean viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Eritrea</b>

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas­sa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunniste	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
<b>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:</b>			<b>Gabonin tasavalta</b>
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
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Indonesian viranomaisilta, lukuun ottamatta Garuda Indonesiaa, Airfast Indonesiaa, Mandala Airlinesia, Ekspres Transportasi Antarbenuaa ja Indonesia Air Asiaa, mukaan lukien</b>			<b>Indonesian tasavalta</b>
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	LBZ	Indonesian tasavalta
ASCO NUSA AIR	135-022	Tuntematon	Indonesian tasavalta
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Indonesian tasavalta
AVIASTAR MANDIRI	121-043	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-tunniste	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Indonesian tasavalta
BATIK AIR	121-050	BTK	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	ESD	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
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	MNS	Indonesian tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluovassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluov (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunniste	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
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
NAM AIR	121-058	Tuntematon	Indonesian tasavalta
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Tuntematon	Indonesian tasavalta
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Indonesian tasavalta
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Tuntematon	Indonesian tasavalta
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	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	121-028	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	PNS	Indonesian tasavalta
SURYA AIR	135-046	Tuntematon	Indonesian tasavalta
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	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-tunniste	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	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
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kazakstanin viranomaisilta, lukuun ottamatta Air Astanaa, mukaan lukien:</b>			<b>Kazakstanin tasavalta</b>
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Kazakstanin tasavalta
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Kazakstanin tasavalta
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Kazakstanin tasavalta
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Kazakstanin tasavalta
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Kazakstanin tasavalta
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Kazakstanin tasavalta
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Kazakstanin tasavalta
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Kazakstanin tasavalta
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Kazakstanin tasavalta
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Kazakstanin tasavalta
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Kazakstanin tasavalta
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Kazakstanin tasavalta
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	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-tunniste	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
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
LUK AERO (entinen EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Kazakstanin tasavalta
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Kazakstanin tasavalta
SCAT	AK-0460-12	VSV	Kazakstanin tasavalta
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Kazakstanin tasavalta
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Kirgisian viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Kirgisian tasavalta</b>
AIR BISHKEK (entinen EASTOK AVIA)	15	EAA	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
HELI SKY	Tuntematon	HAC	Kirgisian tasavalta
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgisian tasavalta
KYRGYZ AIRLINES	Tuntematon	KGZ	Kirgisian tasavalta
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisian tasavalta
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgisian tasavalta
S GROUP AVIATION	6	Tuntematon	Kirgisian tasavalta
S GROUP INTERNATIONAL	Tuntematon	IND	Kirgisian tasavalta
SKY BISHKEK	Tuntematon	BIS	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-tunniste	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisian tasavalta
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgisian tasavalta
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Kirgisian tasavalta
SUPREME AVIATION	40	SGK	Kirgisian tasavalta
TEZ JET	46	TEZ	Kirgisian tasavalta
VALOR AIR	07	VAC	Kirgisian tasavalta
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintalu­van niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Liberian viranomaisilta</b>			<b>Liberia</b>
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintalu­van niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Mosambikin tasavallan viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Mosambikin tasavalta</b>
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Mosambikin tasavalta
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Mosambikin 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-tunniste	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Mosambikin tasavalta
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNA- TIONAL LDA	MOZ-17	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAM- BIQUE, SA	MOZ-10	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Mosambikin tasavalta
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Nepalin viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Nepalin tasavalta</b>
AIR DYNASTY HELI. S.	035-01	Tuntematon	Nepalin tasavalta
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Tuntematon	Nepalin tasavalta
BUDDHA AIR	014/96	BHA	Nepalin tasavalta
BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERA- TIONS)	058/2010	Tuntematon	Nepalin tasavalta
FISHTAIL AIR	017/01	Tuntematon	Nepalin tasavalta
GOMA AIR	064/2010	Tuntematon	Nepalin tasavalta
MAKALU AIR	057A/2009	Tuntematon	Nepalin tasavalta
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Tuntematon	Nepalin tasavalta
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Tuntematon	Nepalin tasavalta
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepalin tasavalta
SHREE AIRLINES	030/02	SHA	Nepalin tasavalta
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	Tuntematon	Nepalin tasavalta
SIMRIK AIR	034/00	Tuntematon	Nepalin tasavalta
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepalin 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-tunniste	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
SITA AIR	033/2000	Tuntematon	Nepalin tasavalta
TARA AIR	053/2009	Tuntematon	Nepalin tasavalta
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepalin tasavalta
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Filippiinien viranomaisilta, lukuun ottamatta Philippine Airlinesia ja Cebu Pacific Airia, mukaan lukien:</b>			<b>Filippiinien tasavalta</b>
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Filippiinien tasavalta
AIR JUAN AVIATION	2013053	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Filippiinien tasavalta
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Filippiinien tasavalta
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
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	ISN	Filippiinien tasavalta
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Filippiinien tasavalta
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Filippiinien tasavalta
LION AIR	2009019	Tuntematon	Filippiinien tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintalurossa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunniste	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	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	SRQ	Filippiinien tasavalta
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	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
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta São Tomén ja Príncipen viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>São Tomé ja Príncipe</b>
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé ja Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé ja Príncipe
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	IOE	São Tomé ja Príncipe



Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluovassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluov (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunniste	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
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	TRG	São Tomé ja Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	São Tomé ja Príncipe
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluov niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Sierra Leonen viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Sierra Leone</b>
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
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluov niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Sudanin viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Sudanin tasavalta</b>
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Sudanin tasavalta
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Sudanin tasavalta
BADER AIRLINES	035	BDR	Sudanin tasavalta
BENTIU 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
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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunniste	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
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
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Sambian viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Sambia</b>
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Sambia

## LIITE B

LUETTELO LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJISTA, JOIDEN TOIMINTAA EU:SSA RAJOITETAAN <sup>(1)</sup>

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas- sa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintalu- van (AOC) numero	ICAO- tunniste	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio	Ilma-alustyyppi	Rekisteritunnus ja, jos saatavilla, sarjanumero	Rekisteröinti- valtio
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
AIR ASTANA <sup>(1)</sup>	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)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komorit	Koko kalusto, paitsi: LET 410 UVP.	Koko kalusto, paitsi: D6-CAM (851336).	Komorit
AFRIJET <sup>(2)</sup>	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
GABON AIRLINES <sup>(3)</sup>	001/MTAC/ ANAC	GBK	Gabonin tasavalta	Koko kalusto, paitsi: 1 Boeing B767-200 -ilma-alus.	Koko kalusto, paitsi: TR-LHP.	Gabonin 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
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Ghanan tasavalta	Koko kalusto, paitsi: 2 DC8-63F-tyyppistä ilma-alusta.	Koko kalusto, paitsi: 9G-TOP ja 9G-RAC.	Ghanan tasavalta

<sup>(1)</sup> 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 lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) numero	ICAO-tunniste	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio	Ilma-alustyyppi	Rekisteritunnus ja, jos saatavilla, sarjanumero	Rekisteröinti- valtio
IRAN AIR <sup>(4)</sup>	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
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Korean demokraattinen kansantasavalta	Koko kalusto, paitsi: 2 TU 204 -ilma-alusta.	Koko kalusto, paitsi: P-632, P-633.	Korean demokraattinen kansantasavalta
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

<sup>(1)</sup> Air Astanan sallitaan käyttää ainoastaan mainittuja ilma-alustyyppisiä, edellyttäen että ne on rekisteröity Arubassa ja kaikista lentotoimintalupaantekävistä muutoksista ilmoitetaan komissiolle ja Eurocontrolille hyvissä ajoin.

<sup>(2)</sup> Afrijet saa toistaiseksi unionissa toimiessaan käyttää ainoastaan mainittuja poikkeusluvan saaneita ilma-aluksia.

<sup>(3)</sup> Gabon Airlines saa toistaiseksi unionissa toimiessaan käyttää ainoastaan mainittuja poikkeusluvan saaneita ilma-aluksia.

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