

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2015/2322,**annettu 10 päivänä joulukuuta 2015,****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 ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 4 artiklan 2 kohdan

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Komission asetuksessa (EY) N:o 474/2006 ⁽²⁾ 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 kyseisen luettelon ajantasaistamiseksi. Asian kannalta olennaisia tietoja on saatu myös tietyiltä EU:n ulkopuolisilta mailta. Yhteisön luettelo olisi saatettava ajan tasalle näiden tietojen pohjalta.
- (3) Komissio on ilmoittanut kaikille asianomaisille lentoliikenteen harjoittajille joko suoraan tai niiden valvonnasta vastaavien viranomaisten välityksellä ne olennaiset tosiseikat ja näkemykset, joiden perusteella tehdään päätös lentoliikenteen harjoittajien asettamisesta toimintakieltoon unionissa tai yhteisön luetteloon sisällytetyille lentoliikenteen harjoittajalle asetetun toimintakiellon ehtojen muuttamisesta.
- (4) Komissio on antanut kyseisille lentoliikenteen harjoittajille mahdollisuuden tutustua jäsenvaltioiden toimittamiin asiakirjoihin, toimittaa kirjalliset huomautuksensa ja esittää kantansa asiassa suullisesti komissiolle sekä neuvoston asetuksella (ETY) N:o 3922/1991 ⁽³⁾ perustetulle lentoturvallisuuskomitealle.
- (5) Lentoturvallisuuskomitea on saanut komissiolta ajantasaiset tiedot asetuksen (EY) N:o 2111/2005 ja asetuksen (EY) N:o 473/2006 ⁽⁴⁾ mukaisesti aloitetuista neuvotteluista, joita käydään parhaillaan seuraavien valtioiden toimivaltaisten viranomaisten ja lentoliikenteen harjoittajien kanssa: Botswana, Guinean tasavalta, Intia, Indonesia, Iran, Irak, Kazakstan, Libanon, Madagaskar, Mosambik, Nepal, Filippiinit, Sudan, Taiwan, Thaimaa ja Sambia. Komissio on myös toimittanut tietoja lentoturvallisuuskomitealle Georgian, Libyan, São Tomén ja Príncipen, Tadžikistanin ja Jemenin tilanteesta sekä Venäjän federaation kanssa käydyistä teknisistä neuvotteluista.
- (6) EASA esitti komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) yleisen turvallisuusvalvonnan arviointiohjelman (USOAP) puiteissa tekemien tarkastusraporttien analyysin tulokset. Jäsenvaltioita kehoitettiin tässä yhteydessä kohdentamaan asematasotarkastukset ensisijaisesti sellaisissa valtioissa

⁽¹⁾ EUVL L 344, 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ 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 tarkoitettua yhteisön luettelosta (EUVL L 84, 23.3.2006, s. 14).

⁽³⁾ Neuvoston 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).

⁽⁴⁾ 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 tarkoitettua yhteisön luettelon laatimissäännöistä (EUVL L 84, 23.3.2006, s. 8).

toimilupansa saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin, joiden osalta ICAO on todennut merkittäviä turvallisuusongelmia (Significant Safety Concerns, SSC) tai joiden turvallisuusvalvontajärjestelmässä on EASAn mukaan merkittäviä puutteita. Asematasotarkastusten kohdentamisella ja neuvotteluilla, joita komissio on käynyt asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti, saadaan lisätietoja kyseisissä valtioissa toimilupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuustasosta.

- (7) EASA myös ilmoitti komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle ulkomaisten ilma-alusten turvallisuuden arviointiohjelman (SAFA) mukaisten asematasotarkastusten tulokset komission asetuksen (EU) N:o 965/2012⁽¹⁾ mukaisesti.
- (8) Lisäksi EASA tiedotti komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle niissä valtioissa toteutettavista teknisen avun hankkeista, joihin asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisia toimenpiteitä tai seurantatoimia sovelletaan. Se antoi tietoja siviili-ilmailuviranomaisten suunnitelmista ja pyynnöistä, jotka koskevat hallinnollisten ja teknisten valmiuksien parantamiseen tähtävää muuta teknistä apua ja yhteistyötä, jonka tarkoituksena on auttaa ratkaisemaan kaikki tapaukset, joissa ei noudateta sovellettavia kansainvälisiä siviili-ilmailua koskevia vaatimuksia. Jäsenvaltioita kehoitettiin tässä yhteydessä vastaamaan näihin pyyntöihin kahdensivuiselta pohjalta yhteistyössä komission ja EASAn kanssa. Komissio korosti tässä yhteydessä sitä, että on hyödyllistä antaa kansainväliselle ilmailuyhteisölle tietoja – erityisesti ICAOn SCAN-tietokannan (Safety Collaborative Assistance Network) välityksellä – unionin ja sen jäsenvaltioiden antamasta teknisestä avusta ilmailun turvallisuuden parantamiseksi koko maailmassa.
- (9) Eurocontrol toimitti komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle ajantasaiset tiedot SAFA-ohjelmaan sisältyvän hälytysjärjestelmän nykytilanteesta ja toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevien varoitusviestien uusimmista tilastoista.

Unionista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (10) Sen analyysin perusteella, jonka EASA on laatinut unionin lentoliikenteen harjoittajien ilma-aluksille tehtyjen asematasotarkastusten tai toteuttamiensa standardointitarkastusten tuloksista, sekä kansallisten ilmailuviranomaisten suorittamien erityisten tarkastusten seurauksena useat jäsenvaltiot ovat toteuttaneet tiettyjä täytäntöönpanotoimenpiteitä ja ilmoittaneet niistä komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle. Malta tiedotti komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle tietyistä toimista, joita se oli toteuttanut useiden Maltan lentoliikenteen harjoittajien suhteen, ja Viro esitti selvityksen lentoliikenteen harjoittajan AS *Aviesin* tilanteesta. Kreikka toimitti ennen lentoturvallisuuskomitean kokousta tietoja tietyistä toimista, joita se oli toteuttanut useiden Kreikan lentoliikenteen harjoittajien suhteen.
- (11) Sen varalta, että asiaan liittyvät turvallisuustiedot osoittavat, että välittömiä turvallisuusriskejä ilmenee siksi, että unionin lentoliikenteen harjoittajat eivät noudata asianmukaisia turvallisuusnormeja, jäsenvaltiot toistivat olevansa valmiita toimimaan tarpeen mukaan.

Botswanasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (12) Botswanan siviili-ilmailuviranomainen (CAAB) on toimittanut tietoja siitä, miten merkittävien turvallisuusongelmien ja muiden 27 päivänä elokuuta 2015 päivättyssä kirjeessä mainittujen ICAOn havaintojen korjaamisessa edistytään. CAAB on osoittanut, että se on edelleen edistynyt kansainvälisten turvallisuusnormien täytäntöönpanossa. CAAB on yhteydessä ICAOn aluetoimistoon, jolta se saa lisäapua merkittävien turvallisuusongelmien ja muiden havaintojen korjaamisessa. CAAB on pyytänyt ICAOa suorittamaan ICAOn koordinoitun varmistuskäynnin (Coordinated Validation Mission, ICVM) ennen vuoden 2015 loppua, jotta merkittävien turvallisuusongelmien korjaaminen voidaan varmistaa.
- (13) Kansainvälisten turvallisuusnormien parantuneen täytäntöönpanon ja käytettävissä olevien turvallisuustietojen perusteella ei ole aihetta kieltää Botswanassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien toimintaa tai asettaa niille toimintarajoituksia. Tilannetta olisi komission mielestä kuitenkin edelleen seurattava tarkoin.
- (14) 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 Botswanasta tulevia lentoliikenteen harjoittajia.

⁽¹⁾ 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).

Guinean tasavallasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (15) Kuten Brysselissä tammikuussa 2013 komission kanssa pidetyssä teknisessä kokouksessa sovittiin, Guinean tasavallan toimivaltainen viranomainen, siviili-ilmailuhallinto (DNAC), on säännöllisesti toimittanut komissiolle tietoja ICAOn joulukuussa 2012 hyväksymän korjaussuunnitelman toteuttamisesta sekä kaikista siihen liittyvistä toimista.
- (16) Komissio 10 päivänä elokuuta 2015 vastaanottamassa viimeisimmässä DNAC:in toimittamassa edistymisraportissa esitetään uusin kehitys ja tuoreimmat toimet korjaussuunnitelman täytäntöönpanossa, joissa tällä hetkellä keskitytään lentoliikenteen harjoittajien sertifiointimenettelyn tilanteeseen ja ilma-alusten rekisteröintiin. Kaikkien aiempien lentotoimintalupien voimassaolo oli keskeytetty maaliskuun 2013 lopussa. Lentoliikenteen harjoittajien *Eagle Air* ja *PROBIZ Guinée* täysimääräinen ICAO-vaatimusten mukainen (viisivaiheinen) sertifiointi on saatu päätökseen, ja kyseiset lentoliikenteen harjoittajat ovat saaneet lentotoimintalupansa 10 päivänä huhtikuuta 2015 (AOC no. 1/DNAC/2015) ja 4 päivänä elokuuta 2015 (AOC no. 2/DNAC/2015). Neljä muuta lentoliikenteen harjoittajaa – *Konair*, *Sahel Aviation Guinée*, *Fly Nimba Airlines* ja *Ijet Aviation* – ovat myös käynnistäneet sertifiointimenettelyn.
- (17) Ilma-alusten rekisteröinti on edennyt ja DNAC raportoi, että ilma-alusrekisteriin on lisätty viisi uutta ilma-alusta.
- (18) Korjaussuunnitelman asteittainen täytäntöönpano ICAOn joulukuussa 2012 hyväksymällä tavalla ja käytettävissä olevat turvallisuustiedot eivät tällä hetkellä anna aiheutta kielteisiä vaikutuksia Guinean tasavallassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien toimintaa tai asettaa niille toimintarajoituksia. Tilannetta olisi kuitenkin edelleen seurattava tarkoin.
- (19) 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.
- (20) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka aiheutuvat kansainvälisten turvallisuusnormien noudattamatta jättämisestä, komission voi olla pakko ryhtyä toimiin asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

Intiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (21) Komission, EASAn, jäsenvaltioiden, Intian siviili-ilmailuhallinnon (DGCA) edustajien ja lentoliikenteen harjoittajan *Air Indian* välillä käytiin teknisiä neuvotteluja 20 päivänä lokakuuta 2015. Intian siviili-ilmailuhallinto esitti yksityiskohtaisia tietoja Intian kanssa meneillään olevista kestävyyttä koskevista toimenpiteistä, jotka se on toteuttanut turvallisuusvalvontavalmiuksiensa suhteen. Tekniset neuvottelut tarjosivat myös tilaisuuden keskustella Intian siviili-ilmailuhallinnon kanssa Intian lentoliikenteen harjoittajien osallistumisesta ulkomaisten ilma-alusten turvallisuuden arviointiohjelmaan (SAFA).
- (22) Näissä kuulemisissa kävi selväksi, että vaikka Intian siviili-ilmailuhallinto on pannut täytäntöön tiettyjä toimenpiteitä varmistaakseen ilmailun turvallisuuden parantamiseksi tähän mennessä toteutettujen toimien kestävyuden, useilla aloilla on todettu tarvetta lisätoimiin. Toisaalta Intian siviili-ilmailuhallinto hyödyntää SAFA-tietokantaa seuratakseen Intian lentoliikenteen harjoittajien suoritusosaa SAFA-ohjelmassa. Tämä käy ilmi muun muassa siitä, että Intian siviili-ilmailuhallinto ilmoitti tavanneensa kesäkuussa 2015 *Air Indian* edustajia keskustellakseen menettelyistä, joilla *Air India* hallinnoi suoritusosaa SAFA-ohjelmassa.
- (23) *Air India* esitti yleiskatsauksen turvallisuusjohtamisjärjestelmästänsä, yhteenvedon SAFAn kalustokohtaisista tilastotiedoista, esimerkkejä turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä viestintästrategiasta ja yksityiskohtaisia tietoja SAFA-menettelystä, jota se käyttää toiminnan parantamiseksi jatkuvasti.
- (24) Komissio esitti teknisten neuvottelujen seuranta-ohjelmaksi 29 päivänä lokakuuta 2015 lähettämässään kirjeissä Intian siviili-ilmailuhallinnolle toistamiseen joitakin seikkoja, mukaan lukien sen, että Intian lentoliikenteen harjoittajien SAFA-suoritusosaa olisi seurattava tarkemmin. Komissio myös ilmoitti *Air Indialle*, että SAFA-prosessin hallinnassa edistymisen on näytävä sen suoritusosassa SAFA-ohjelmassa. Sekä Intian siviili-ilmailuhallinnolle

että *Air Indialle* tehtiin selväksi, että EASAn velvollisuus on komission asetuksen (EU) N:o 452/2014⁽¹⁾ nojalla suorittaa kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittajien turvallisuusarvioinnit ja että suoritustaso SAFA-ohjelmassa on yksi keskeisistä seikoista, jonka EASA ottaa huomioon näitä turvallisuusarviointeja suorittaessaan.

- (25) Komissio pani merkille Intian siviili-ilmailuhallinnon ja *Air Indian* toimittamat tiedot. Arvioitiin, että tässä vaiheessa ei ole tarpeen kieltää Intiassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien toimintaa tai asettaa niille toimintarajoituksia, mutta tekniset neuvottelut ovat edelleen tarpeen, jotta turvallisuuteen liittyvistä asioista voidaan keskustella jatkuvalta perustalta.
- (26) 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 Intiasta tulevia lentoliikenteen harjoittajia.
- (27) Komissio aikoo jatkaa virallisia neuvotteluja Intian siviili-ilmailuhallinnon kanssa asetuksen (EY) N:o 473/2006 3 artiklan 2 kohdassa vahvistettujen säännösten mukaisesti.
- (28) Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on jatkossakin tarkastettava asianmukaisten turvallisuusnormien tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti intialaisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EU) N:o 965/2012 nojalla.

Indonesiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (29) Indonesian toimivaltaisten viranomaisten, Indonesian siviili-ilmailuhallinnon (DGCA), kanssa jatketaan neuvotteluja, joiden tarkoituksena on seurata Indonesian siviili-ilmailuhallinnon edistymistä sen varmistamisessa, että kaikkien Indonesiassa lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuutta valvotaan kansainvälisten turvallisuusnormien mukaisesti. ICAOn toukokuussa 2014 tekemän tarkastuksen jälkeen Indonesian siviili-ilmailuhallinto viimeisteli korjaussuunnitelmansa ja toteuttaa parhaillaan siihen kuuluvia korjaavia toimia. Indonesian siviili-ilmailuhallinnon pyynnöstä 29 päivänä lokakuuta järjestettiin tekninen kokous komission, EASAn, joidenkin jäsenvaltioiden, Indonesian siviili-ilmailuhallinnon ja lentoliikenteen harjoittajien *Citilink*, *Lion Air* ja *Batik Air* kesken. Kokouksessa selvisi, että tarvittavat korjaavat toimet aiemmissa tarkastuksissa tehtyjen havaintojen korjaamiseksi ovat valmistella, mutta ne ovat vasta eri täytäntöönpanovaiheissa. Suurin tunnistettu puute on lentoliikenteen harjoittajien ja ilma-alusten tarkastusten suorittaminen. Tämän työn suorittamiseksi tarvittavat menettelyt ovat olemassa, mutta niitä ei aina noudateta käytännössä. Tarkastuksissa tehtyjen havaintojen lukumäärä on edelleen alhainen, ja havaintojen raportointi tarkastettavana oleville yrityksille ei aina ole sovellettavien menettelyjen mukaista. Asianmukaisia menettelyjä havaintojen seuraamiseksi ei ole, havaintojen jatkotoimia toteutetaan käytännössä huonosti, määräraajoja ei noudateta, eikä valvontaa aina ole. Indonesian siviili-ilmailuhallinnon on käsiteltävä noin 59 lentotoimintalupaa, ja osa näistä lentoliikenteen harjoittajista kasvaa hyvin nopeasti. On olennaisen tärkeää, että Indonesian siviili-ilmailuhallinto pysyy mukana tässä kehityksessä.
- (30) Lentoliikenteen harjoittaja *Citilink* esitteli yrityksen kehitystä ja turvallisuusjohtamista. Yrityksen kasvu jatkuu noin kahdeksalla uudella ilma-aluksella vuodessa, ja järjestelmät ja menettelyt näyttävät vähitellen vakiintuvan. Lentotietojen analysointi on kohentunut, ja yritys on tietoinen operatiivisista riskeistä. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä on perustettu, mutta sitä on vielä kehitettävä, muun muassa vaaratilanteista ja poikkeamista ilmoittamisen vähäisen määrän suhteen.
- (31) *Lion Air* ja *Batik Air* antoivat yhteisen esityksen, koska ne ovat saman *Lion Air* -konsernin jäseniä. Näiden kahden lentoyhtiön kasvu on huomattavaa – kummankin on määrä saada noin 10 uutta ilma-alusta vuonna 2016 ja vastaava määrä seuraavina vuosina. Niiden keskeiset haasteet ovat riittävän henkilöstömäärän rekrytointi ja koulutus kaikilla alueilla. Molemmat lentoliikenteen harjoittajat esittivät ohjaamomiehistön koulutusta ja muun henkilöstön rekrytointia ja koulutusta koskevat suunnitelmat. Hiljattain rekrytoitujen lentäjien vähimmäispätevyysvaatimukset ja kapteeniksi ylentämisen edellytykset ovat *Lion Airissa* verrattain alhaiset suhteessa toimintaympäristöön, joka on usein haastava. Tämän seurauksena ja kyseisen lentoliikenteen harjoittajan nopean kasvun takia *Lion Airilla* on paljon suhteellisen kokemattomia lentäjiä. Tämä saattaa liittyä lukuisiin epävakaisiin lähestymisiin ja suureen riskiin, että laskeutuessa sattuu vaaratilanne (kova lasku, poikkeaminen kiitotieltä). Tästä on esimerkkinä lentoliikenteen harjoittajan *Batik Airin* poikkeaminen kiitotieltä 6 päivänä marraskuuta 2015. Tässä nimenomaisessa tapauksessa Indonesian siviili-ilmailuhallinto ja lentoliikenteen harjoittaja *Batik Air*

⁽¹⁾ Komission asetus (EU) N:o 452/2014, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2014, kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittajien lentotoimintaan liittyvien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen vahvistamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 133, 6.5.2014, s. 12).

ryhtyivät välittömiin toimiin tapauksen tutkimiseksi asianmukaisella tavalla ja lieventävien toimenpiteiden toteuttamiseksi. Lentotietojen seurantajärjestelmä on lisäksi parantunut, ja se johtaa merkityksellisiin tuloksiin ja turvallisuuden paranemiseen. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä näyttää olevan hyvin kehittynyt, ja viime aikoina myös vaaratilanteiden ja poikkeamien raportointi on alkanut kohentua, vaikkakin tosiasiallinen täytöntöönpano ja vaarojen tunnistaminen on vielä kesken. Kokouksessa kävi selväksi, että *Lion Airin* ja *Baltic Airin* uhkana on nopea kasvu ja verrattain kokemattomat ohjaamomiehistöt.

- (32) Indonesian siviili-ilmailuhallinto kutsuttiin lentoturvallisuuskomitean kuultavaksi 25 päivänä marraskuuta 2015. Indonesian siviili-ilmailuhallinto toisti samat seikat, jotka oli esitetty teknisessä kokouksessa 29 päivänä lokakuuta 2015. Niihin kuuluivat jatkuva valvontaohjelma ja havaintojen hallinnointijärjestelmä. Kokouksessa esiteltiin tulokset valvontatoimista, jotka kohdistuivat neljään indonesialaiseen lentoliikenteen harjoittajaan, joita indonesialaisia lentoliikenteen harjoittajia koskeva yleinen toimintakielto ei koske, sekä kuulemisessa läsnä oleviin kolmeen lentoliikenteen harjoittajaan. Indonesian siviili-ilmailuhallinto esitteli myös turvallisuusjohtamisjärjestelmän kehittämistä. Indonesian siviili-ilmailuhallinto kutsui komission tarkastuskäynnille paikan päälle. Tällainen käynti tarjoaa tilaisuuden tarkastella edistymistä ja määrittää kansainvälisten turvallisuusnormien tosiasiallisen täytöntöönpanon tason hallinnossa ja lentoliikenteen harjoittajien toiminnassa.
- (33) Lentoliikenteen harjoittajat *Citilink*, *Lion Air* ja *Batik Air* pitivät esitykset turvallisuusjohtamisensa kehityksestä ja täytöntöönpanosta suurelta osin samoilla linjoilla kuin teknisessä kokouksessa 29 päivänä lokakuuta.
- (34) Indonesian siviili-ilmailuhallinto ilmoitti 22 päivänä lokakuuta 2015 päivätyllä kirjeellä komissiolle, että kahdelle uudelle lentoliikenteen harjoittajalle oli myönnetty lentotoimintaluvat viimeisimmän päivityksen jälkeen: lentotoimintalupa nro 135-054 oli myönnetty *Alda Trans Papua*lle ja lentotoimintalupa nro 135-059 *Weststar Aviation Indonesialle*. Indonesian siviili-ilmailuhallinto ei kuitenkaan esittänyt näyttöä siitä, että kyseisten lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvonta on kansainvälisten turvallisuusnormien mukaista. Samassa kirjeessä Indonesian siviili-ilmailuhallinto ilmoitti komissiolle, että seuraavien lentoliikenteen harjoittajien lentotoimintaluvat oli peruutettu: *Pacific Royale Airways* (AOC 121-045), *Air Maleo* (AOC 121-041, ainoastaan kotimaan rahtiliikenne), *Manunggal Air Service* (AOC 121-020), *Nusantara Buana Air* (AOC 135-041), *Survai Udara Penas* (Persero, AOC 135-006) ja *Asconusa Air Transport* (AOC 135-022).
- (35) Vaikka edistystä on tapahtunut ICAOn toukokuussa 2014 tekemän tarkastuksen ja myös lokakuun teknisen kokouksen jälkeen, parannusten varmistaminen on edellytys tarpeellisen luottamuksen syntymiseksi turvallisuuden suhteen, jotta indonesialaisten lentoliikenteen harjoittajien toimintakiellon lisäkeventämistä voitaisiin harkita. Siksi vuonna 2016 on tarkoitus järjestää EU:n arviointikäynti paikan päälle tarvittavien tietojen keräämiseksi. Tällä hetkellä ei kuitenkaan ole riittävästi näyttöä keventää indonesialaisten lentoliikenteen harjoittajien toimintakieltoa, mikä koskee myös *Citilinkiä*, *Lion Airia* ja *Batik Airia*.
- (36) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, että yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava siten, että *Alda Trans Papua* ja *Weststar Aviation* sisällytetään asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A. *Pacific Royale Airways*, *Manunggal Air Service*, *Nusantara Buana Air*, *Survai Udara Penas* ja *Asconusa Air Transport* olisi poistettava asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A.

Iranista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (37) Iranin islamilaisen tasavallan siviili-ilmailujärjestöltä (CAOIRI) lentotoimintaluvan saanut *Iran Air* sisällytettiin asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen B 30 päivänä maaliskuuta 2010. Paikalla tehdyn arviointikäynnin jälkeen *Iran Airin* lentokalustolle asetettuja toimintarajoituksia tarkennettiin vielä 5 päivänä heinäkuuta 2010.
- (38) *Iran Air* on toimittanut komissiolle tiedot nykyisestä lentokalustostaan yhdessä asiaa koskevan asiakirja-aineiston kanssa. Se pyysi, että kaikki A320-tyypin ilma-alukset jätettäisiin toimintarajoitusten ulkopuolelle, jotta *Iran Air* voisi liikennöidä unionissa myös uudemmalla A320-tyypin ilma-aluksellaan. *Iran Airin* toimittamien tietojen mukaan *Iran Airin* A320-lentokaluston keski-ikä on alhaisempi kuin sellaisten ilma-alusten, jotka saavat liikennöidä unionissa. *Iran Air* väittää myös, että ilma-aluksilla voidaan liikennöidä luotettavasti. Koska toimitettuja todisteita ei ole ollut mahdollista varmentaa, komission tällä hetkellä käytettävissä olevien tietojen perusteella ei ole mahdollista lisätä uusia ilma-aluksia niiden ilma-alusten luetteloon, joilla *Iran Air* voi liikennöidä unioniin.

- (39) *Iran Airin* lentotoimintaluvan mukaan sellaisten ilma-alustyypien määrä, jotka saavat liikennöidä unionissa, on vähentynyt. Asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen B sisältyvää luetteloa poikkeuksen saaneista ilma-aluksista olisi sen vuoksi muutettava vastaavasti.
- (40) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, että yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava siten, että asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen B sisältyvät *Iran Airin* nykyiseen kalustoon kuuluvat ilma-alukset.

Irakista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (41) EASA kirjoitti Irakin siviili-ilmailuviranomaiselle (ICAA) 13 päivän kesäkuuta 2014 ja 16 päivän maaliskuuta 2015 välisenä aikana neljään eri otteeseen *Iraqi Airwaysin* suoritusastoon SAFA-ohjelmassa liittyvistä turvallisuusongelmista. SAFAn tiedot osoittavat, että *Iraqi Airways* ei ole analysoinut riittävästi näiden ongelmien taustalla olevia syitä.
- (42) *Iraqi Airways* jätti EASAlle kolmannen maan lentotoiminnan harjoittajan hyväksyntää koskevan hakemuksen 20 päivänä elokuuta 2014. EASA arvioi *Iraqi Airwaysin* hakemuksen TCO-osan sovellettavien vaatimusten mukaisesti.
- (43) Suorittaessaan kolmannen maan lentotoiminnan harjoittajan hyväksyntään liittyvää *Iraqi Airwaysin* turvallisuusarviointia EASA ilmaisi huolensa siitä, että *Iraqi Airwaysilla* ei ole valmiuksia puuttua esitettyihin turvallisuusongelmiin eikä toimittaa turvallisuuteen liittyviä asiakirjoja ajoissa. EASA totesikin, ettei tarkempi arviointi johtaisi hyväksynnän myöntämiseen *Iraqi Airwaysille*, joka ei siis täyttänyt sovellettavia komission asetuksen (EU) N:o 452/2014 sovellettavia vaatimuksia. Näin ollen EASA hylkäsi 16 päivänä heinäkuuta 2015 *Iraqi Airwaysin* kolmannen maan lentotoiminnan harjoittajan hyväksyntää koskevan hakemuksen.
- (44) Komissio kirjoitti ICAAlle 28 päivänä syyskuuta 2015. Kirjeellä aloitettiin viralliset neuvottelut niiden viranomaisten kanssa, jotka valvovat Irakissa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien toimintaa komission asetuksen (EY) N:o 473/2006 3 artiklan 2 kohdassa vahvistettujen säännösten nojalla. Kirjeessään komissio selitti, että näiden virallisten neuvottelujen aloittamisen perustana on *Iraqi Airwaysin* turvallisuustaso SAFA-ohjelmassa ja EASAn kielteinen päätös *Iraqi Airwaysin* kolmannen maan lentotoiminnan harjoittajan hyväksyntää koskevasta hakemuksesta.
- (45) Komissio kirjoitti 27 päivänä lokakuuta 2015 ICAAlle ja *Iraqi Airwaysille* ilmoittaakseen molemmille osapuolille, että *Iraqi Airwaysin* tapaus oli otettu EU:n lentoturvallisuuskomitean 24–26 päivänä marraskuuta 2015 pidettävän kokouksen esityslistalle ja että sekä ICAA että *Iraqi Airways* saisivat tilaisuuden tulla lentoturvallisuuskomitean kuulemiksi asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.
- (46) Marraskuun 3 päivänä 2015 järjestettiin videokonferenssipuhelu komission, EASAn, jäsenvaltioiden ja sekä ICAAn että *Iraqi Airwaysin* edustajien kesken. Videokonferenssipuhelun aikana ICAA esitti yleiskatsauksen toiminnastaan, mukaan lukien turvallisuusvalvonnan suorittamista koskevat perusperiaatteet. Muut ICAAn antamat tiedot sisälsivät yleiskatsauksen sen *Iraqi Airwaysiin* kohdistamaan valvontaan sekä siihen, mitä jatkotoimia ICAA toteuttaa SAFA-ohjelmaan liittyvien tietojen perusteella. *Iraqi Airwaysin* puhelun aikana antama esitys sisälsi muiden seikkojen ohella vain hyvin yleisiä tietoja sen turvallisuus- ja laadunhallintajärjestelmästä ja muista turvallisuuteen liittyvistä menettelyistä.
- (47) ICAA:ta ja *Iraqi Airwaysia* kuultiin 25 päivänä marraskuuta 2015 lentoturvallisuuskomiteassa. Muiden seikkojen ohella ICAA kertoi vastaavansa seitsemän lentotoimintaluvan haltijan valvonnasta, niiden joukossa *Iraqi Airways*. ICAA toimitti myös yhteenvedon valmiuksiensa vahvistamiseksi kaavailuista toimista. EASA antoi tietoja turvallisuusongelmista, jotka olivat perusteena kolmannen maan lentotoiminnan harjoittajan hyväksyntää koskevalle kielteiselle päätökselle.
- (48) *Iraqi Airways* esitti erilaisia seikkoja, kuten sen SAFA-analyysiin ja seurantaan liittyviä tietoja. Esitys ei tarjonnut riittävää näyttöä *Iraqi Airwaysin* turvallisuus- ja laadunhallintajärjestelmän yksityiskohtaisesta toiminnasta. *Iraqi Airwaysin* toimittamat tiedot eivät olleet luonteeltaan riittäviä häivyttääkseen täysin turvallisuusongelmat, joista EASAn kielteinen päätös hylätä *Iraqi Airwaysin* kolmannen maan lentotoiminnan harjoittajan hyväksyntä johtui.
- (49) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, että yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava lentoliikenteen harjoittaja *Iraqi Airwaysin* sisällyttämiseksi asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.

- (50) Koska tämä sisällyttäminen on suora seuraus kolmannen maan lentotoiminnan harjoittajan hyväksyntää koskevasta EASAn kielteisestä päätöksestä, komissio aikoo harkita sisällyttämistä uudelleen, jos ja kun EASA ilmoittaa komissiolle katsovansa ehtojen täyttyvän, jotta EASA voi tehdä *Iraqi Airwaysiä* koskevan myönteisen päätöksen TCO-osan nojalla.

Kazakstanista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (51) Kaikilla Kazakstanissa lentotoimintaluvan saaneilla lentoliikenteen harjoittajilla yhtä lukuun ottamatta on vuodesta 2009 lähtien ollut täydellinen toimintakielto, joka johtuu pääasiassa siitä, että Kazakstanissa sertifioitujen lentoliikenteen harjoittajien valvonnasta vastaavalla viranomaisella (Kazakstanin siviili-ilmailukomitea, CAC) ei ole valmiuksia panna täytäntöön ja valvoa sovellettavia kansainvälisiä turvallisuusnormeja. Lentoliikenteen harjoittajan *Air Astanan* osalta on tehty osittainen poikkeus. *Air Astana* sisällytettiin asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen B, ja se sai liikennöidä unioniin osalla kalustoaan tuolloisen poikkeusluvan rajoissa.
- (52) Parantuneiden SAFA-tulosten myötä *Air Astana* sai vuonna 2014 lisätä toimintatasoaan unionissa, mutta ainoastaan sillä ilma-alustypillä, jolla sillä oli ollut lupa liikennöidä unionissa vuodesta 2009.
- (53) CAC uudelleensertifioi *Air Astanan* huhtikuussa 2015, ja *Air Astana* läpäisi IATAn Operational Safety Audit -tarkastuksen (IOSA) toukokuussa 2015. Kyseinen lentoliikenteen harjoittaja toimittaa säännöllisesti komissiolle päivitettyt tiedot lentotoiminnastaan, koulutuksestaan ja huoltotoimistaan. Tarkastuksessa, jonka EASA suoritti *Air Astanalle* lokakuussa 2015 TCO-osan puitteissa, ei ilmennyt kansainvälisten normien noudattamatta jättämistä. *Air Astanan* todettiin olevan pätevän kansainvälisen johtoryhmän ja paikallisen henkilöstön tehokkaasti hoitama yritys, jossa on hyvä henkilöstötilanne. Organisaatio on kehittänyt vahvan ja uskottavan turvallisuuskulttuurin. Näin ollen EASAn tarkastusryhmä suosittelee, että *Air Astanalle* myönnetään kolmannen maan lentotoiminnan harjoittajan hyväksyntä ilman havaintoja.
- (54) Ajantasaisen tietojen saamiseksi turvallisuusvalvonnasta Kazakstanissa CAC kutsuttiin kuultavaksi lentoturvallisuuskomitean kokoukseen 24 päivänä marraskuuta 2015. CAC ilmoitti, että työn alla oli joukko toimia ICAOn vuonna 2014 tekemän koordinoitun varmistuskäynnin aikana esille tuomien puutteiden korjaamiseksi, myös merkittävän turvallisuusongelman korjaamiseksi lentotoiminnan alalla. Näihin toimiin kuuluu lentoturvallisuustarkastajien koulutusohjelman käynnistäminen ja lentoliikenteen harjoittajien sertifiointiin ja erityishyväksyntien myöntämiseen liittyvien menettelyjen parantaminen. CAC ilmoitti, että merkittävän turvallisuusongelman voidaan odottaa olevan korjattu aikaisintaan vuoden 2015 lopussa. Lisäksi Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset allekirjoittivat marraskuussa 2015 yhteisymmärryspöytäkirjan konsultoivan palveluntarjoajan kanssa asianmukaisten turvallisuusnormien tosiasiallisen täytäntöönpanon parantamiseksi Kazakstanissa. CAC ilmoitti myös, että vuonna 2015 yhteensä 12 niiden valvonnassa olevaa toimijaa uudelleensertifioitiin ja viisi lentotoimintalupaa peruttiin. Vaikka tämä on myönteistä kehitystä, lentoliikenteen harjoittajan sertifiointi- ja hyväksymismenettelyissä sekä merkittävään turvallisuusongelman vastaamiseksi täytäntöönpanotujen sääntelytoimenpiteiden tehokkuudessa on edelleen merkittäviä epävarmuuksia.
- (55) *Air Astanaa* kutsuttiin myös kuultavaksi lentoturvallisuuskomitean kokoukseen 24 päivänä marraskuuta 2015. *Air Astana* esitti näyttöä siitä, että se on luonut vakaan ja tehokkaan turvallisuusjohtamisen menettelyn turvallisuusriskien käsittelemiseksi, perussyölyanalyysin suorittamiseksi ja turvallisuuskulttuurin edistämiseksi organisaatiossaan. Lentoliikenteen harjoittaja on osoittanut kykyä hallita muutoksia toimintansa sisällössä ja laajuudessa turvallisesti ja tehokkaasti. Lisäksi *Air Astana* on varmistanut, että sen kaluston valvonta suoritetaan sovellettavien kansainvälisten turvallisuusnormien mukaisesti.
- (56) Kazakstanissa lentotoimintaluvan saanut *SCAT JSC* pyysi saada tulla lentoturvallisuuskomitean kuulemaksi, ja sitä kuultiin 24 päivänä marraskuuta 2015. Kyseinen lentoliikenteen harjoittaja on suorittanut IOSA-sertifioinnin onnistuneesti. *SCAT JSC:n* toimittamien tietojen mukaan useat sen Boeing B-737- ja B-757-tyypin ilma-aluksista on rekisteröity Liettuassa. Vaikka komissio myöntää *SCAT JSC:n* edistymisen, kyseinen lentoliikenteen harjoittaja ei ole esittänyt näyttöä siitä, että sen lentotoiminta, jatkuva lentokelpoisuus ja ilma-alusten huolto suoritetaan noudattaen sovellettavia turvallisuusnormeja.
- (57) Komission käytössä olevien tietojen ja 24 päivän marraskuuta 2015 pidetyssä kuulemisessa saatujen tietojen perusteella päätettiin, että Kazakstanin siviili-ilmailun sääntelyn uudistamishanke etenee hiljalleen. Avoinna oleva lentotoiminnan alan merkittävä turvallisuusongelma on kuitenkin ratkaistava osoituksena syvällisemmästä edistymisestä ennen kuin CAC:n valvontaan kuuluvia muita lentoliikenteen harjoittajia kuin *Air Astanaa* koskevien tämänhetkisten rajoitusten merkittävää höllentämistä voidaan harkita.

- (58) Komission käytettävissä olevien tietojen, *Air Astanaa* koskevan kolmannen maan lentotoiminnan harjoittajan tarkastuksen myönteisten tulosten ja *Air Astanan* lentoturvallisuuskomitean kuulemisessa antamien selvitysten perusteella katsotaan, että syitä *Air Astanaa* koskevan osittaisen toimintakiellon säilyttämiselle ei enää ole.
- (59) Komissio aikoo tutkia SCAT JSC:n tapauksen tarkemmin voidakseen varmistaa, ettei SCAT JSC:n toimintakiellon mahdollinen keventäminen tulevaisuudessa aiheuta turvallisuusriskejä unioniin suuntautuvassa liikennöinnissä.
- (60) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, että yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava *Air Astanan* poistamiseksi asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä B.
- (61) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava asianmukaisten turvallisuusnormien tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti *Air Astanan* ilma-aluksiin asetuksen (EY) N:o 965/2012 nojalla.

Libanonista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (62) Neuvottelut Libanonin toimivaltaisten viranomaisten, Libanonin siviili-ilmailuhallinnon, kanssa jatkuvat, ja niissä pyritään varmistamaan, että Libanon panee täytäntöön korjaussuunnitelman, joka laadittiin joulukuussa 2012 tehdyn koordinoidun varmistuskäynnin yhteydessä todettujen havaintojen ja merkittävän turvallisuusongelman perusteella.
- (63) Libanonin siviili-ilmailuhallinnon sekä lentoliikenteen harjoittajien *Middle East Airlinesin* ja *Wings of Lebanonin* edustajat osallistuivat 4 päivänä marraskuuta 2015 Brysselissä tekniseen kokoukseen komission ja EASAn kanssa toimittakseen ajantasaiset tiedot Libanonin siviili-ilmailuhallinnon edistymisestä pääasiassa merkittävän turvallisuusongelman ratkaisemisessa, siviili-ilmailun viranomaisneuvoston perustamisessa ja turvallisuusvalvontatoimien erottamisessa palvelujen tarjoamisesta, jotka molemmat kuuluvat nykyisellään Libanonin siviili-ilmailuhallinnolle.
- (64) Libanonin siviili-ilmailuhallinto toimitti ICAO:lle lisätietoja merkittävästä turvallisuusongelmasta ja esitti nämä tiedot teknisessä kokouksessa. Libanonin siviili-ilmailuhallinto pyysi hiljattain ICAOa tarkastamaan korjaavat toimet, mutta tätä ei ole vielä tehty. Mainittiin, että lentoliikenteen harjoittajien sertifiointista ja valvonnasta vastaavan lentoturvallisuusosaston asema on itsenäisempi Libanonin siviili-ilmailuhallinnossa, vaikka tämän tueksi ei esitetty selkeää näyttöä teknisessä kokouksessa.
- (65) Lentoliikenteen harjoittaja *Middle East Airlines* esitteli toimintaansa ja turvallisuusjohtamistaan ja näytti hallitsevan menettelyjään turvallisuuden kannalta kriittisillä aloilla, joita ovat lentotoiminta, miehistön koulutus, lentokelpoisuuden hallinta sekä laadunvalvonta ja turvallisuusjohtaminen. EASA antoi tietoja siitä, että hiljattain pidetty kokous *Middle East Airlinesin* kanssa kolmannen maan lentotoiminnan harjoittajan hyväksyntää koskevasta hakemuksesta oli tuottanut myönteisiä tuloksia. Kyseinen lentoliikenteen harjoittaja järjestää säännöllisesti kolmansien osapuolten suorittamia tarkastuksia korvatukseen oman viranomaisensa turvallisuusvalvonnan puuttumista ja parantaakseen kansainvälisten turvallisuusnormien täytäntöönpanoa edelleen.
- (66) Lentoliikenteen harjoittaja *Wings of Lebanon* esitti vain yhden ilma-aluksen käsittävää toimintaansa ja käytössä olevia turvallisuusmenettelyjään. Kyseisen lentoliikenteen harjoittajan tärkeimmät vastuuhenkilöt on hiljattain korvattu, mikä on parantanut kyseisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnallisia menettelyjä ja saattanut turvallisuusjohtamisjärjestelmän kehittämisen hyvään alkuun.
- (67) Turvallisuusvalvontajärjestelmään tehdyt parannukset, vaikkakin asteittaiset, *Middle East Airlinesin* toteuttamat lieventävät toimenpiteet ja käytettävissä olevat turvallisuustiedot eivät tässä vaiheessa oikeuta toimintakiellon tai -rajoitusten asettamiseen Libanonissa lentotoimintaluvan saaneille lentoliikenteen harjoittajille. Jotta tilannetta voidaan seurata tiiviisti, neuvotteluja Libanonin viranomaisten kanssa on kuitenkin jatkettava asetuksen (EY) N:o 473/2006 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti.
- (68) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, sisällyttämällä siihen Libanonista tulevia lentoliikenteen harjoittajia.

- (69) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka aiheutuvat kansainvälisten turvallisuusnormien noudattamatta jättämisestä, komission voi olla pakko ryhtyä lisätoimiin asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

Madagaskarista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (70) Komissio on jatkanut neuvotteluja Madagaskarin siviili-ilmailuviranomaisen (ACM) kanssa. Brysselissä järjestettiin ACM:n pyynnöstä 2 päivänä lokakuuta 2015 kokous komission, EASAn ja jäsenvaltioiden sekä ACM:n ja lentoliikenteen harjoittajan *Air Madagascarin* kesken.
- (71) Kokouksen aikana ACM ja *Air Madagascar* antoivat tietoja siitä, miten kumpikin on edistynyt oman korjaavan ja ennaltaehkäisevän toimintasuunnitelmansa toteuttamisessa täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 390/2011 johdanto-osan 66 kappaleen ja 74 artiklassa mainittujen turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi. ACM ja *Air Madagascar* molemmat katsovat, että kyseiset turvallisuuspuutteet on ratkaistu asianmukaisesti, ja ACM pyysi *Air Madagascarille* asetettujen toimintarajoitusten uudelleenarviointia.
- (72) Komissio pani merkille ACM:n raportoiman edistymisen ICAOn havaitsemien puutteiden korjaamisessa sekä ACM:n ja lentoliikenteen harjoittajan *Air Madagascarin* toimittamat tiedot niiden omista korjaavista ja ennaltaehkäisevistä toimintasuunnitelmista. Vaikka ACM:n ja lentoliikenteen harjoittajan *Air Madagascarin* edistyminen tunnustetaan ja otetaan lisäksi huomioon odotettavissa oleva lisäedistyminen, *Air Madagaskarin* nykyisen osittaisen toimintakiellon keventämisen edellytykset eivät kuitenkaan täyty. Kansainvälisten turvallisuusnormien tosiasiallisen täytäntöönpanon varmentaminen on edelleen tarpeen. ACM:n on kerrytettävä kokemusta täytäntöönpanemistaan uusista prosesseista. Tältä osin unionin tarkastuskäyntiä Madagaskarille voitaisiin harkita vuoden 2016 ensimmäisellä neljänneksellä. Tällä hetkellä Madagaskarista tuleville lentoliikenteen harjoittajille asetettujen toimintarajoitusten keventämisen perusteeksi ei myöskään ole riittävästi näyttöä.
- (73) 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, Madagaskarista tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.

Mosambikista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (74) Unionin huhtikuussa 2015 tekemän arviointikäynnin myötä komissio saattoi todeta, että Mosambikin toimivaltaisten siviili-ilmailuviranomainen, Instituto de Aviação Civil de Moçambique (IACM), osoitti edistyneensä merkittävästi kansainvälisten turvallisuusnormien täytäntöönpanossa mutta että Mosambikin turvallisuusvalvontajärjestelmässä on edelleen suuria puutteita. Siksi päätettiin, että komissio antaisi EASAn tuella IACM:lle teknistä apua, jonka tarkoituksena on auttaa korjaamaan jäljellä olevat puutteet ja kehittää sisäiset valmiudet vaaditun kestävyuden saavuttamiseksi.
- (75) Pitkäkestoinen teknisen avun hanke käynnistettiin 12 päivänä lokakuuta 2015, ja se jatkuu kesäkuun 2016 alkuun asti. Hankkeen ensimmäinen vaihe on tuottanut joitakin alustavia tuloksia. Perusteellinen oikeudellisen kehyksen ja sovellettavien ilmailumääräysten uudelleentarkastelu on johtanut korjausten ja parannusten yksilöimiseen myöhempää hyväksymistä varten. Unionin siviili-ilmailulainsäädännön useiden säädösten periaatteiden ja rakenteen soveltamista Mosambikin ilmailujärjestelmän erityispiirteisiin ollaan harkitsemassa. Kaikkia avoimia IACOn USOAP-pöytäkirjan havaintoja pyritään tarkastelemaan järjestelmällisesti, ja tavoitteena on parantaa merkittävästi tosiasiallisen täytäntöönpanon suhdelukua. Kaikkiin olemassa oleviin lentoliikenteen harjoittajiin otettiin yhteyttä, ja niiden sertifiointitilanne tarkistettiin. Useita yhteistyöpöytäkirjoja ollaan harkitsemassa joidenkin IACM:n kaikkein heikoimpien alueiden vahvistamiseksi. Merkittäviä uudistuksia edellyttävien IACM:n sisäisten menettelyjen ja prosessien kartoittaminen on aloitettu.
- (76) Lyhytaikainen teknisen avun hanke alkoi 14 päivänä syyskuuta 2015 ja päättyi 13 päivänä marraskuuta 2015. Hankkeessa annettiin työssäoppimiskoulutusta ja ohjeistusta lentopaikan sertifiointissa ja valvonnassa, ja siinä keskityttiin erityisesti uuteen Nacalan kansainväliseen lentoasemaan ja olemassa olevaan Beiran kansainväliseen lentoasemaan.
- (77) IACM:n valmiudet valvoa siviili-ilmailua Mosambikissa eivät tässä vaiheessa vielä kuitenkaan ole kansainvälisten turvallisuusnormien mukaan riittävällä tasolla. Siksi ei ole olemassa riittäviä perusteita keventää kaikkia Mosambikissa lentotoimintaluvan saaneita lentoliikenteen harjoittajia koskevaa toimintakieltoa.

- (78) IACM:n 5 päivänä marraskuuta 2015 toimittaman luettelon mukaan kolme uutta lentoliikenteen harjoittajaa on saanut lentotoimintaluvan Mosambikissa: *Ambassador Lda* (AOC MOZ-21), *Everett Aviation Lda* (AOC MOZ-18) ja *Inaer Aviation Mozambique Lda* (AOC MOZ-19). IACM ei kuitenkaan pystynyt esittämään todisteita siitä, että näiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvonta on kansainvälisten turvallisuusnormien mukaista. IACM ilmoitti samassa luettelossa komissiolle, että lentoliikenteen harjoittajien *Aero-Serviços Sarl* (AOC MO Z-08), *Emílio Air Charter Lda* (AOC MOZ-05) ja *Unique Air Charter Lda* (AOC MOZ-13) lentotoimintaluvat, joiden voimassaolo oli aiemmin keskeytetty uudelleensertifiointimenettelyn aikana, oli nyt peruutettu, koska ne eivät saattaneet menettelyä loppuun.
- (79) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, että yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava lentoliikenteen harjoittajien *Ambassador Lda*, *Everett Aviation Lda* and *Inaer Aviation Mozambique Lda*. sisällyttämiseksi asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A ja lentoliikenteen harjoittajien *Aero-Serviços Sarl*, *Emílio Air Charter Lda* ja *Unique Air Charter Lda* poistamiseksi asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A.

Nepalista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (80) Komissio on jatkanut neuvotteluja Nepalin siviili-ilmailuviranomaisen (CAAN) kanssa arvioidakseen sen valmiuksia panna täytäntöön ja valvoa asianomaisia kansainvälisiä turvallisuusnormeja.
- (81) Komissio ja EASA vierailivat CAAN:issa 5–9 päivänä lokakuuta 2015. Käynnin tarkoituksena oli, että EASA antaa teknistä apua arvioimalla CAAN:n edistymistä ICAOn tarkastuksessa tehtyjen havaintojen suhteen ja tarkistamalla etenemissuunnitelmaa niin, että se sisältää ja tarjoaa suosituksia jäljellä olevien ongelmien korjaamiseksi. Komissio osallistui tähän tarkastuskäyntiin tarkastellakseen CAAN:n edistymistä niiden puutteiden korjaamisessa, jotka johtivat nepalilaisten lentoliikenteen harjoittajien asettamiseen toimintakieltoon joulukuussa 2013.
- (82) Käynti vahvisti, että CAAN on edistynyt kansainvälisten turvallisuusnormien täytäntöönpanossa. ICAOn mukaan CAAN:n laatima korjaussuunnitelma kattaa täysimääräisesti kaikki havainnot, myös ne, jotka johtivat ICAOn merkittävään turvallisuusongelmaan. Toimien täytäntöönpanoa ei kuitenkaan voitu tarkistaa käynnin aikana. Lentotoimintaan liittyvä merkittävä turvallisuusongelma on edelleen olemassa. CAAN ennakoii, että ICAOn aluetoimiston turvallisuusyksikön joulukuussa 2015 tehtävällä tarkastusmatkalla korjaavien toimien täytäntöönpano arvioidaan alustavasti, ja mahdollinen koordinoitu varmistuskäynti voitaneen tehdä vuoden 2016 ensimmäisellä neljänneksellä. ICAOn on tarkistettava korjaavien toimien tosiasiallinen toimeenpano tämän koordinoitun varmistuskäynnin aikana. CAAN tarkastaa säännöllisesti kaikki valvonnassaan olevat lentoliikenteen harjoittajat ja muut palveluntarjoajat. Tarkastusohjelmaa on kuitenkin kehitettävä edelleen.
- (83) Kokouksessa Nepalin matkailu-, kulttuuri- ja siviili-ilmailuministerin kanssa painotettiin, että se, että CAAN saa täyden toimivallan toimia turvallisuuteen liittyvissä asioissa poliittisesti itsenäisesti ja että sillä on riittävästi pätevää henkilökuntaa, on välttämätöntä siviili-ilmailun valvontajärjestelmän parantamiseksi Nepalissa. Ministeriö ilmoitti, että Nepalin siviili-ilmailulakiin on valmisteilla lisämuutoksia institutionaalisten kysymysten ratkaisemiseksi ja turvallisuusvalvonnan riippumattomuuden takaamiseksi palveluntarjoajista ja että CAAN saa täyden tuen kaikkien havaintojen korjaamisessa.
- (84) Komissio ja EASA vierailivat 7 ja 8 päivänä lokakuuta 2015 Nepalissa rekisteröityjen lentoliikenteen harjoittajien *Buddha Air*, *Yeti Airlines*, *Tara Air* ja *Nepal Airlines Corporation* luona luodakseen katsauksen helmikuussa 2014 tehdyn edelliseen käynnin jälkeisiin muutoksiin. Kaikki lentoliikenteen harjoittajat on uudelleensertifioitu viisivaiheista lähestymistapaa noudattaen, ja CAAN valvoo toimintaa säännöllisesti. Kyseisten lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusjohtamisjärjestelmät ja turvallisuuskulttuurit ovat eri kehitysvaiheissaan, ja vaikka toiset niistä ovat selvästi muita edistyneempiä, yksikään ei tällä hetkellä kykene täyttämään sovellettavia kansainvälisiä turvallisuusnormeja.
- (85) CAAN ilmoitti myös, että kahdelle uudelle lentoliikenteen harjoittajalle oli annettu lentotoimintalupa. *Saurya Airlinesille* oli myönnetty 13 päivänä marraskuuta 2014 lentotoimintalupa, jonka numero on 083/2014, ja *Himalaya Airlinesille* oli myönnetty 9 päivänä maaliskuuta 2015 lentotoimintalupa, jonka numero on 084/2015. CAAN ei kuitenkaan pystynyt esittämään todisteita siitä, että näiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvonta on kansainvälisten turvallisuusnormien mukaista.

- (86) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, että yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava siten, että *Saurya Airlines* ja *Himalaya Airlines* sisällytetään asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.

Filippiineiltä tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (87) Komissio, EASA ja jäsenvaltiot ovat seuranneet tiiviisti Filippiineillä lentotoimintaluvan saaneiden ja unionissa liikennöivien lentoliikenteen harjoittajien turvallisuustasoa muun muassa asematasotarkastusten ensisijaisella kohdentamisella filippiiniläisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaisesti.
- (88) Ennen lentoturvallisuuskomitean kokousta Filippiinien siviili-ilmailuviranomainen (CAAP) toimitti komissiolle tiettyjä teknisiä tietoja, jotka liittyivät Filippiineillä lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvontaan. Tiedoista kävi ilmi, että Filippiineillä on tällä hetkellä 38 toimivaa lentotoimintaluvan haltijaa. CAAP:n johtoryhmä, joka on tähän asti myötävaikuttanut positiivisiin parannuksiin Filippiinien siviili-ilmailussa, on edelleen tehtävässään ja sitoutunut jatkuvien parannusten ohjelmaansa. Lisäksi CAAP:n toimittamien tietojen ja käytettävissä olevien onnettomuuksia ja vaaratilanteita koskevien tietojen analyysin mukaan Filippiinien sertifoituihin lentoliikenteen harjoittajiin ei liity huolestuttavia suuntauksia.
- (89) *Philippine Airlinesille*, *Air Philippines' Corporationille* ja *Cebu Pacific Airille* on kaikille hiljattain tehty SAFA-asematasotarkastus. Raportit osoittavat, ettei näihin SAFA-asematasotarkastuksiin liity kielteistä kehitystä.
- (90) 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 Filippiineiltä tulevia lentoliikenteen harjoittajia.
- (91) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava, noudattavatko Filippiineiltä tulevat lentoliikenteen harjoittajat tosiasiallisesti kansainvälisiä turvallisuusnormeja, kohdentamalla asematasotarkastukset asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaisesti.

Venäjän federaatiosta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (92) Komissio, EASA ja jäsenvaltiot ovat edelleen seuranneet tiiviisti Venäjän federaatiossa lentotoimintaluvan saaneiden ja unionissa liikennöivien lentoliikenteen harjoittajien turvallisuustasoa muun muassa asematasotarkastusten ensisijaisella kohdentamisella asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaisesti.
- (93) Komissio tapasi 23 päivänä lokakuuta 2015 EASAn ja erään jäsenvaltion avustamana Venäjän federaation lentoliikenneviraston (FATA) edustajia. Tapaamisen tarkoituksena oli tarkastella venäläisten lentoliikenteen harjoittajien turvallisuustasoa 20 päivän syyskuuta 2014 ja 19 päivän lokakuuta 2015 välisenä aikana tehtyjen SAFA-asematasotarkastusraporttien pohjalta ja kartoittaa erityishuomiota edellyttävät tapaukset.
- (94) Kokouksen aikana komissio huomautti, että eräät toimijat, joiden SAFA-suhdeluku oli 2 tai suurempi, eivät olleet tehneet asianmukaista perussyysanalyysia. FATA totesi, että SAFA-asematasotarkastuksissa esille tulleet havainnot analysoidaan säännöllisesti ja että toimijoiden korjaavien toimien tehokkuutta valvotaan jatkuvasti. FATA sitoutui toteuttamaan jatkotoimia niissä tapauksissa, joissa vaatimusten noudattamatta jättämistä ei vielä ollut asianmukaisesti korjattu, ja antamaan komissiolle ajanmukaiset tiedot näiden tapausten etenemisestä. Lisäksi FATA antoi komissiolle ajantasaiset tiedot valvonnassaan olevien lentotoimintalupien keskeytyksistä ja peruutuksista.
- (95) Saatavilla olevien tietojen perusteella pääteltiin, ettei lentoturvallisuuskomitean tarvinnut kuulla Venäjän ilmailuviranomaisia tai Venäjän federaatiossa lentotoimintaluvan saaneita lentoliikenteen harjoittajia. Sovittiin kuitenkin, että turvallisuusasiantuntijoiden säännöllisiä tapaamisia komission ja Venäjän viranomaisten välillä on jatkettava, vähintään kerran ennen lentoturvallisuuskomitean kutakin kokousta.

- (96) 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 Venäjän federaatiosta tulevia lentoliikenteen harjoittajia.
- (97) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava, noudattavatko Venäjän federaatiosta tulevat lentoliikenteen harjoittajat tosiasiallisesti kansainvälisiä turvallisuusnormeja, kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaisesti.
- (98) Jos kyseiset tarkastukset viittaavat välittömään turvallisuusriskiin, joka aiheutuu kansainvälisten turvallisuusnormien noudattamatta jättämisestä, komission voi olla pakko toteuttaa Venäjän federaatiosta tuleviin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisia toimia.

Sudanista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (99) Sudanin siviili-ilmailuviranomainen (SCAA) on pitänyt yllä säännöllistä yhteyttä komissioon, erityisesti Sudanissa rekisteröityjen lentoliikenteen harjoittajien arviointiin liittyvissä asioissa. SCAAn valvontatoimet ovat parantuneet useiden lentoliikenteen harjoittajien osalta. Vaikka SCAA on vahvistanut olevansa valmis vastaanottamaan arviointikäynnin lokakuussa 2015, se pysyi myöhemmin vierailun lykkäämistä vuoteen 2016, jotta SCAAlla ja lentoliikenteen harjoittajilla on enemmän aikaa panna täytäntöön kansainvälisiä turvallisuusnormeja.
- (100) On toteutettava unionin turvallisuusarviointikäynti sen määrittelemiseksi, täyttävätkö SCAA ja Sudanissa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat kansainväliset turvallisuusnormit.
- (101) 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, Sudanista tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.

Taiwanista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (102) Ottaen huomioon *TransAsia Airwaysin* (TNA) kaksi kuolemaan johtanutta onnettomuutta viimeisten 18 kuukauden aikana komissio aloitti viralliset neuvottelut Taiwanin siviili-ilmailuviranomaisen (CAA) kanssa komission asetuksen (EY) N:o 473/2006 3 artiklan 2 kohdassa vahvistettujen säännösten nojalla. CAA ja lentoliikenteen harjoittaja TNA kutsuttiin tässä yhteydessä 19 päivänä lokakuuta 2015 tekniseen kokoukseen Brysseliin keskustelemaan komission ja EASAn kanssa CAA:n käyttöön ottamasta turvallisuusvalvontajärjestelmästä sekä TNA:n turvallisuustasosta.
- (103) Kokouksessa CAA ilmoitti, että sen turvallisuusvalvontajärjestelmä perustuu ICAOn normeihin ja suositeltuihin käytäntöihin ja selosti ICAOn kahdeksaan kriittiseen osa-alueeseen viittaamalla, miten se täyttää turvallisuusvalvontaa koskevat velvollisuutensa. CAA selosti yksityiskohtaisemmin toimia, jotka on käynnistetty lentoliikenteen harjoittajalle TNA:lle kahden viime vuoden aikana tapahtuneiden vaaratilanteiden ja onnettomuuksien jälkeen. Taiwanin säädösten mukaisesti CAA myös jähdytti lentoliikenteen harjoittajan TNA:n lentotoiminnan tason yhden vuoden ajaksi toisen onnettomuuden tapahtumapäivästä lukien. Lopuksi CAA korosti olevansa sitoutunut panemaan täytäntöön ICAOn liitteen 19 ja ilmoitti arvioivansa Taiwanin kaikkien lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusjohtamisjärjestelmän vuoden 2017 loppuun mennessä.
- (104) Lentoliikenteen harjoittaja TNA ilmoitti komissiolle samassa kokouksessa, että vuosien 2014 ja 2015 kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien jälkeen se on kehittänyt ja pannut täytäntöön lentoturvallisuuden parantamista koskevan toimintasuunnitelman, joka kattaa seuraavat alat: yrityskulttuurin edistäminen, organisaationmuutokset, turvallisuusjohtamisjärjestelmän täytäntöönpano, koulutus ja mittaus. Se kertoi, että lentoliikenteen harjoittajan organisaatioon tehtiin vuonna 2015 merkittäviä muutoksia, joita olivat uudet henkilöt lentoliikenteen harjoittajan ylimmässä johdossa, laadunvarmistusosaston perustaminen, lentoturvallisuuskomitean perustaminen turvallisuutta koskevaa päätöksentekoa ja turvallisuuden edistämistä varten sekä kaluston uudistaminen siten, että kaluston keskimääräinen ikä on neljä vuotta vuonna 2016. Myös ohjaamomiehien koulutuksen parantamiseksi toteutettiin erityisiä toimia. CAA:n suorittaman turvallisuusvalvonnan lisäksi ATR ja Flight Safety Foundation tekivät vuonna 2015 tarkastuskäyntejä Airbusin ja Bureau Veritasin avustuksella. Kumpikin paikan päälle tehty arviointikäynti johti useisiin suosituksiin, jotka otettiin huomioon lentoliikenteen harjoittajan TNA:n sittemmin laatimassa korjaussuunnitelmassa.

- (105) Kokouksen lopussa CAA toisti, että Taiwanin ilmailualan kaikki näkökohdat noudattavat ICAOn vahvistamia kansainvälisiä normeja, ja sitoutui edelleen seuraamaan tarkoin lentoliikenteen harjoittajan TNA:n suoritusasoa sekä korjaavien ja ennaltaehkäisevien toimintasuunnitelmien toteuttamista.
- (106) Komission käytettävissä olevien tietojen perusteella arvioitiin, että CAA:ta ja lentoliikenteen harjoittaja TNA:ta ei ollut tarpeen kutsua lentoturvallisuuskomitean kuultavaksi ja että taiwanilaisia lentoliikenteen harjoittajia ei ole tarpeen asettaa toimintakieltoon. CAA ja lentoliikenteen harjoittaja TNA suostuivat kuitenkin teknisiin lisäneuvotteluihin, jotta komissio voi seurata niiden korjaavien ja ennaltaehkäisevien toimintasuunnitelmien toteuttamista ja varmistaa, että turvallisuuteen liittyvistä asioista voidaan keskustella jatkuvalta perustalta.
- (107) 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, Taiwanista tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.
- (108) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava asianmukaisten turvallisuusnormien tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti Taiwanissa lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EY) N:o 965/2012 nojalla.

Thaimaasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (109) Thaimaan siviili-ilmailuviranomainen toimitti 14 päivänä lokakuuta 2015 komissiolle tietoja korjaavien toimien täytäntöönpanon etenemisestä ICAOn merkittävän turvallisuusongelman ja muiden ICAOn ja FAAn havaintojen korjaamisessa. Pantiin merkille, että Thaimaan hallitus on pystynyt uudelleenorganisoimaan entisen siviili-ilmailuhallinnon itsenäiseksi Thaimaan siviili-ilmailuviranomaiseksi muutamassa kuukaudessa. Thaimaan siviili-ilmailuviranomainen on rekrytoinut uusia teknisiä asiantuntijoita ja lisää tarkastushenkilöstöä ja vahvistaa edelleen koko ajan henkilökuntaansa.
- (110) EASA teki 9–12 päivänä marraskuuta 2015 tarkastuskäynnin Thaimaahan ja Thaimaan siviili-ilmailuviranomaisen luokse tarkastellakseen ICAOn havaitsemia sääntöjenvastaisuuksia kahden thaimaalaisen lentoliikenteen harjoittajan jättämien kolmannen maan lentotoiminnan harjoittajan hyväksyntää koskevien hakemusten valossa. EASAn esittämät huomautukset ovat yhdenmukaiset ICAOn havaintojen kanssa. EASA totesi Thaimaan siviili-ilmailuviranomaisen olevan suhteellisen heikko ja ylikuormittunut, mutta se havaitsi myös kannustavaa myönteistä kehitystä. Jatkokehitys edellyttää poliittista tukea sekä riittävää ja realistista aikataulua korjaavien toimien toteuttamiseksi kestäväällä tavalla.
- (111) Thaimaan hallituksen pyynnöstä 23 päivänä marraskuuta 2015 järjestettiin tekninen kokous, johon osallistui komissio, EASA, Thaimaan hallituksen korkeita virkamiehiä, Thaimaan siviili-ilmailuviranomaisen virkamiehiä ja lentoliikenteen harjoittajan *Thai Airways Internationalin* edustajia. Kokouksen aikana annetut tiedot Thaimaan siviili-ilmailujärjestelmän parannuksista katsottiin merkittäviksi myös lentoturvallisuuskomitealle.
- (112) Sen vuoksi Thaimaan valtuuskunta kutsuttiin lentoturvallisuuskomitean kuultavaksi 25 päivänä marraskuuta 2015. Thaimaan siviili-ilmailuviranomainen esitteli organisatoriset parannukset sekä lyhyen, keskipitkän ja pitkän aikavälin toimintasuunnitelmat, joilla on tarkoitus korjata ICAOn havainnot ja merkittävä turvallisuusongelma. Aikataulun osalta Thaimaan siviili-ilmailuviranomainen selitti, että on tärkeämpää luoda laadukas lentoturvallisuusjärjestelmä kuin asettaa määräaikoja, joita ei pystytä käytännössä noudattamaan. Thaimaan siviili-ilmailuviranomainen aikoo panna täytäntöön eurooppalaiset lentoturvallisuussäädökset, ja se on tekemässä EASAn ja muiden eurooppalaisten kumppaneiden kanssa tämän täytäntöönpanon tukemista koskevia sopimuksia. *Thai Airways* esitteli lentoliikenteen harjoittajan kehitystä ja kansainvälisten turvallisuusnormien ja turvallisuusjohtamisen täytäntöönpanoa toiminnassaan.
- (113) Vaikka kansainvälisten turvallisuusnormien tosiasiallinen täytäntöönpano on alhaisella tasolla, kuten helmikuussa 2015 suoritetun ICAOn tarkastuksen tuloksista näkyy, hallitus ja Thaimaan siviili-ilmailuviranomainen osoittavat selvästi sitoutuneensa parantamaan Thaimaan turvallisuusvalvontajärjestelmää, ja ne ovat

esittäneet näyttöä siitä, että lyhyessä ajassa on saatu aikaan jo merkittävää edistymistä. Thaimaasta lentoliikenteen harjoittajia koskevat käytettävissä olevat turvallisuustiedot eivät myöskään tue toimintakiellon tai -rajoitusten asettamista. Jotta tilannetta voidaan seurata tiiviisti, neuvotteluja Thaimaan viranomaisten kanssa on jatkettava asetuksen (EY) N:o 473/2006 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

- (114) 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, Thaimaasta tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.
- (115) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava asianmukaisten turvallisuusnormien tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti Thaimaassa lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EY) N:o 965/2012 nojalla.
- (116) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka aiheutuvat kansainvälisten turvallisuusnormien noudattamatta jättämisestä, komission voi olla pakko ryhtyä lisätoimiin asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

Sambiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (117) Sambian siviili-ilmailuviranomainen (ZCAA) toimitti 4 päivänä syyskuuta 2015 komissiolle ajantasaistetut tiedot Sambian turvallisuustoimintasuunnitelmaan liittyvästä työstä. Ne osoittavat, että edistymistä on tapahtunut. Tietyt toimet ovat kuitenkin edelleen loppusuoralla eikä niitä ole saatu täysin päätökseen. Komissio ja ZCAA päättivät yhteistuumin siirtää EU:n tarkastuskäynnin vuoden 2016 alkuun.
- (118) ZCAA:n odotetaan jatkavan kansainvälisten turvallisuusnormien täytäntöönpanemista. Komissio aikoo jatkaa valmisteluja vuoden 2016 alussa tehtävää arviointikäyntiä varten kyseisten normien täytäntöönpanon tarkastamiseksi Sambiassa.
- (119) 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, Sambiasta tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.
- (120) Sen vuoksi asetusta (EY) N:o 474/2006 olisi muutettava.
- (121) Tässä asetuksessa säädetty 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 joulukuuta 2015.

*Komission puolesta,
puheenjohtajan nimissä
Violeta BULC
Komission jäsen*

LIITE A

LUETTELO TOIMINTAKIELLOSSA UNIONISSA OLEVISTA LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJISTA, TIETYIN POIKKEUKSIN ⁽¹⁾

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Afganistanin viranomaisilta, mukaan lukien:			Afganistanin islamilainen tasavalta
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistanin islamilainen tasavalta
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistanin islamilainen tasavalta
PAMIR AIRLINES	Tuntematon	PIR	Afganistanin islamilainen tasavalta
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Afganistanin islamilainen tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Angolan viranomaisilta, lukuun ottamatta liitteeseen B sisältyvää TAAG Angola Airlinesia, mukaan lukien:			Angolan tasavalta
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Angolan tasavalta
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

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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas­sa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintalu­van (AOC) tai liikennelu­van numero	ICAO:n tunnistus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
HELIANG	010	Tuntematon	Angolan tasavalta
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Tuntematon	Angolan tasavalta
MAVEWA	016	Tuntematon	Angolan tasavalta
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Angolan tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintalu­van niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Beninin viranomaisilta, mukaan lukien:			Beninin tasavalta
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Beninin tasavalta
AFRICA AIRWAYS	Tuntematon	AFF	Beninin tasavalta
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTATP-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/ MDCTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Beninin tasavalta
COTAIR	PEA No 015/ MDCTTATP-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/ MDCTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	TNB	Beninin tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintalu­van niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kongon tasavallan vi­ranomaisilta, mukaan lukien:			Kongon tasavalta
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Kongon tasavalta
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Tuntematon	Kongon tasavalta
EMERAUDE	RAC06-008	Tuntematon	Kongon tasavalta
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Kongon tasavalta
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongon tasavalta
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Tuntematon	Kongon tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas­sa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Tuntematon	Kongon tasavalta
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Kongon tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintalupansa niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kongon demokraattisen tasavallan viranomaisilta, mukaan lukien:			Kongon demokraattinen tasavalta
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ 2012	BUL	Kongon demokraattinen tasavalta
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/ 2015	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ 2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	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
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/ 2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvasa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Djiboutin viranomaisilta, mukaan lukien:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Tuntematon	DAO	Djibouti
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Päiväntasaajan Guinean viranomaisilta, mukaan lukien:			Päiväntasaajan Guinea
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
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Eritrean viranomaisilta, mukaan lukien:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Gabonin tasavallan viranomaisilta, lukuun ottamatta liitteeseen B sisältyviä Afrijetia ja SN2AG:tä, mukaan lukien:			Gabonin tasavalta
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Gabonin tasavalta
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gabonin tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas­sa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintalu­van (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tun­niste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabonin tasavalta
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gabonin tasavalta
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gabonin tasavalta
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Tuntematon	Gabonin tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintalu­van niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Indonesian viranomaisilta, lukuun ottamatta Garuda Indonesiaa, Airfast Indonesiaa, Ekspres Transportasi Antarbenua ja Indonesia Air Asiaa, mukaan lukien:			Indonesian tasavalta
AIR BORN INDONESIA	135-055	Tuntematon	Indonesian tasavalta
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Tuntematon	Indonesian tasavalta
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Tuntematon	Indonesian tasavalta
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Tuntematon	Indonesian tasavalta
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Indonesian tasavalta
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Indonesian tasavalta
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Tuntematon	Indonesian tasavalta
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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas­sa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintalu­van (AOC) tai liikennelu­van numero	ICAO:n tun­niste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
<i>DIRGANTARA AIR SERVICE</i>	135-014	DIR	Indonesian tasavalta
<i>EASTINDO</i>	135-038	ESD	Indonesian tasavalta
<i>ELANG LINTAS INDONESIA</i>	135-052	Tuntematon	Indonesian tasavalta
<i>ELANG NUSANTARA AIR</i>	135-053	Tuntematon	Indonesian tasavalta
<i>ENGGANG AIR SERVICE</i>	135-045	Tuntematon	Indonesian tasavalta
<i>ERSA EASTERN AVIATION</i>	135-047	Tuntematon	Indonesian tasavalta
<i>GATARI AIR SERVICE</i>	135-018	GHS	Indonesian tasavalta
<i>HEAVY LIFT</i>	135-042	Tuntematon	Indonesian tasavalta
<i>INDONESIA AIR ASIA EXTRA</i>	121-054	Tuntematon	Indonesian tasavalta
<i>INDONESIA AIR TRANSPORT</i>	121-034	IDA	Indonesian tasavalta
<i>INTAN ANGKASA AIR SERVICE</i>	135-019	Tuntematon	Indonesian tasavalta
<i>JAYAWIJAYA DIRGANTARA</i>	121-044	JWD	Indonesian tasavalta
<i>JOHNLIN AIR TRANSPORT</i>	135-043	JLB	Indonesian tasavalta
<i>KAL STAR</i>	121-037	KLS	Indonesian tasavalta
<i>KARTIKA AIRLINES</i>	121-003	KAE	Indonesian tasavalta
<i>KOMALA INDONESIA</i>	135-051	Tuntematon	Indonesian tasavalta
<i>KURA-KURA AVIATION</i>	135-016	KUR	Indonesian tasavalta
<i>LION MENTARI AIRLINES</i>	121-010	LNI	Indonesian tasavalta
<i>MARTABUANA ABADION</i>	135-049	Tuntematon	Indonesian tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluovassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluovun (AOC) tai liikenneluovun numero	ICAO:n tunnistus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Tuntematon	Indonesian tasavalta
MIMIKA AIR	135-007	Tuntematon	Indonesian tasavalta
MY INDO AIRLINES	121-042	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
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
SMAC	135-015	SMC	Indonesian tasavalta
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonesian tasavalta
SURYA AIR	135-046	Tuntematon	Indonesian tasavalta
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Indonesian tasavalta
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Indonesian tasavalta
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonesian tasavalta
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Indonesian tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas­sa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintalu­van (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Indonesian tasavalta
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonesian tasavalta
UNINDO	135-040	Tuntematon	Indonesian tasavalta
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Tuntematon	Indonesian tasavalta
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonesian tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintalu­van niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kazakstanin viranomaisilta, lukuun ottamatta Air Astanaa, mukaan lu­kien:			Kazakstanin tasavalta
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Kazakstanin tasavalta
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Kazakstanin tasavalta
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Kazakstanin tasavalta
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Kazakstanin tasavalta
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Kazakstanin tasavalta
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Kazakstanin tasavalta
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Kazakstanin tasavalta
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Kazakstanin tasavalta
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Kazakstanin tasavalta
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Kazakstanin tasavalta
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Kazakstanin tasavalta
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Kazakstanin tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas­sa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintalu­van (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Kazakstanin tasavalta
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Kazakstanin tasavalta
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Kazakstanin tasavalta
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Kazakstanin tasavalta
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Kazakstanin tasavalta
SCAT	KZ-01/004	VSV	Kazakstanin tasavalta
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Kazakstanin tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintalu­van niiden valvonnasta vastaavilta Kirgisian viranomaisilta, mukaan lu­kien:			Kirgisian tasavalta
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
HELI SKY	47	HAC	Kirgisian tasavalta
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisian tasavalta
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgisian tasavalta
S GROUP INTERNATIONAL (entinen S GROUP AVIATION)	45	IND	Kirgisian tasavalta
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirgisian tasavalta
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisian tasavalta
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgisian tasavalta
TEZ JET	46	TEZ	Kirgisian tasavalta
VALOR AIR	07	VAC	Kirgisian tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintalurossa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Liberian viranomaisilta.			Liberia
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Libyan viranomaisilta, mukaan lukien:			Libya
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libya
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libya
BURQA AIR	002/01	BRQ	Libya
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libya
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libya
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libya
PETRO AIR	025/08	PEO	Libya
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Mosambikin tasavallan viranomaisilta, mukaan lukien:			Mosambikin tasavalta
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
CFM – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
COA – COASTAL AVIATION	MOZ-15	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
CPY – CROSPRAYERS	MOZ-06	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
CRA – CR AVIATION LDA	MOZ-14	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
ETA – EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
EVERETT AVIATION LDA	MOZ-18	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
HCP – HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA	MOZ-19	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
KAY – KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Mosambikin tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas­sa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
LAM – LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Mosambikin tasavalta
MAKOND, LDA	MOZ-20	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
MEX – MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Mosambikin tasavalta
OHI – OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
SAF – SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
SAM – SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
TTA – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Mosambikin tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Nepalil viranomaisilta, mukaan lukien:			Nepalin tasavalta
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Tuntematon	Nepalin tasavalta
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Tuntematon	Nepalin tasavalta
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepalin tasavalta
FISHTAIL AIR	017/2001	Tuntematon	Nepalin tasavalta
GOMA AIR	064/2010	Tuntematon	Nepalin tasavalta
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Tuntematon	Nepalin tasavalta
MAKALU AIR	057A/2009	Tuntematon	Nepalin tasavalta
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	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
SAURYA AIRLINES	083/2014	Tuntematon	Nepalin tasavalta
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepalin tasavalta
SIMRIK AIR	034/2000	Tuntematon	Nepalin tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas­sa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintalu­van (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tun­niste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepalin tasavalta
SITA AIR	033/2000	Tuntematon	Nepalin tasavalta
TARA AIR	053/2009	Tuntematon	Nepalin tasavalta
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepalin tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintalu­van niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta São Tomén ja Príncipen viranomaisilta, mukaan lukien:			São Tomé ja Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé ja Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé ja Príncipe
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintalu­van niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Sierra Leonen viranomaisilta, mukaan lukien:			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	TUNTEMATON	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	TUNTEMATON	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	TUNTEMATON	Tuntematon	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	TUNTEMATON	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	TUNTEMATON	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	TUNTEMATON	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	TUNTEMATON	Tuntematon	Sierra Leone
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintalu­van niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Sudanin viranomaisilta, mukaan lukien:			Sudanin tasavalta
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Sudanin tasavalta
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Sudanin tasavalta
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudanin tasavalta
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Sudanin tasavalta
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudanin tasavalta
DOVE AIRLINES	52	DOV	Sudanin tasavalta
ELIDINER AVIATION	8	DND	Sudanin tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintalurossa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Sudanin tasavalta
GREEN FLAG AVIATION	17	Tuntematon	Sudanin tasavalta
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudanin tasavalta
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudanin tasavalta
KUSH AVIATION	60	KUH	Sudanin tasavalta
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Sudanin tasavalta
MID AIRLINES	25	NYL	Sudanin tasavalta
NOVA AIRLINES	46	NOV	Sudanin tasavalta
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Sudanin tasavalta
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Sudanin tasavalta
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Sudanin tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Sambian viranomaisilta, mukaan lukien:			Sambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Sambia

LIITE B

LUETTELO LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJISTA, JOIDEN TOIMINTAA UNIONISSA RAJOITETAAN ⁽¹⁾

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisenaan kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluovassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluovan (AOC) numero	ICAO:n tunnistus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio	Rekisteröity ilma-alustyyppi	Rekisteröidyn ilma-aluksen rekisteritunnus/-tunnukset ja, jos saatavilla, sarjanumero/-numerot	Rekisteröintivaltio
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolan tasavalta	Koko kalusto, paitsi: kuusi Boeing B777 -tyypin ilma-alusta ja neljä Boeing B737-700 -tyypin ilma-alusta.	Koko kalusto, paitsi: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Angolan tasavalta
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komorit	Koko kalusto, paitsi: LET 410 UVP.	Koko kalusto, paitsi: D6-CAM (851336).	Komorit
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gabonin tasavalta	Koko kalusto, paitsi: kaksi Falcon 50 -tyypin ilma-alusta, kaksi Falcon 900 -tyypin ilma-alusta.	Koko kalusto, paitsi: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Gabonin tasavalta
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabonin tasavalta	Koko kalusto, paitsi: yksi Challenger CL-601 -tyypin ilma-alus, yksi HS-125-800 -tyypin ilma-alus.	Koko kalusto, paitsi: TR-AAG, ZS-AFG.	Gabonin tasavalta; Etelä-Afrikan tasavalta
IRAN AIR ⁽²⁾	FS100	IRA	Iranin islamilainen tasavalta	Koko kalusto, paitsi: kymmenen Airbus A300 -tyypin ilma-alusta ja kaksi Airbus A310 -tyypin ilma-alusta.	Koko kalusto, paitsi: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBS, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL.	Iranin islamilainen tasavalta
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Korean demokraattinen kansantasavalta	Koko kalusto, paitsi: kaksi TU-204 -tyypin ilma-alusta.	Koko kalusto, paitsi: P-632, P-633.	Korean demokraattisen kansantasavalta

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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisenaan kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toimimi-nimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio	Rekisteröity ilma-alustyyppi	Rekisteröidyn ilma-aluksen rekisteritunnus/-tunnukset ja, jos saatavilla, sarjanumero/-numerot	Rekisteröintivaltio
AIR MADAGASCAR	5R- M01/2009	MDG	Madagaskar	Koko kalusto, paitsi: Boeing B737 -tyypin ilma-alus, ATR 72/42 -tyypin ilma-alus ja kolme DHC 6-300 -tyypin ilma-alusta.	Koko kalusto, paitsi: lentotoimintaluvassa mainittu ilma-alus Boeing B737 -kalustossa, lentotoimintaluvassa mainittu ilma-alus ATR 72/42 -kalustossa; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGE.	Madagaskarin tasavalta

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

(²) Iran Air saa liikennöidä unioniin tietyillä ilma-aluksilla asetuksen (EU) N:o 590/2010 johdanto-osan 69 kappaleessa vahvistetuin edellytyksin (EUVL L 170, 6.7.2010, s. 15).