

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2016/963,**annettu 16 päivänä kesäkuuta 2016,****asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta unionissa toimintakieltoon asetettujen lentoliikenteen harjoittajien luettelon osalta****(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 lentomatkestajille 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 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. Olennaisia tietoja on saatu myös kolmansilta mailta ja kansainvälisiltä organisaatioilta. 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 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 komission asetuksen (EY) N:o 473/2006 ⁽⁴⁾ mukaisesti aloitetuista neuvotteluista, joita käydään parhaillaan seuraavien valtioiden toimivaltaisten viranomaisten ja lentoliikenteen harjoittajien kanssa: Angola, Botswana, Georgia, Guinean tasavalta, Intia, Indonesia, Iran, Kazakstan, Madagaskar, Mosambik, Sudan, Taiwan, Thaimaa ja Sambia. Komissio on myös toimittanut tietoja lentoturvallisuuskomitealle Afganistanin, Irakin, Kirgisian tasavallan, Libanonin, Nepalín, Pakistanin, Ukrainan ja Zimbabwen ilmailuturvallisuustilanteesta sekä Venäjän federaation kanssa käydyistä teknisistä neuvotteluista.
- (6) EASA on esittänyt komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle analyysin tulokset raporteista, joita Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO) on laatinut yleisen turvallisuusvalvonnan arviointiohjelman (USOAP) puitteissa tekemistään tarkastuksista. Jäsenvaltioita kehoitettiin tässä yhteydessä kohdentamaan asematasotarkastukset ensisijaisesti sellaisissa valtioissa toimilupansa saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin, joiden osalta ICAO on

⁽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 tarkoitetusta 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 tarkoitetun yhteisön luettelon laatimissäännöistä (EUVL L 84, 23.3.2006, s. 8).

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 toimiluvan 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 vastaamaan tällaisiin pyyntöihin kahdenväliseltä 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 varoitustiestien 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. Norja on ilmoittanut komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle toimista, joita se on toteuttanut lentoliikenteen harjoittajan Airwing A/S osalta.
- (11) Jäsenvaltiot toistivat olevansa valmiita toimimaan tarpeen mukaan, jos asiaankuuluvat turvallisuustiedot viittaavat välittömiin turvallisuusriskeihin, koska unionin lentoliikenteen harjoittajat eivät noudata asianmukaisia turvallisuusnormeja.

Angolasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (12) Asetuksen (EY) N:o 474/2006 mukaan Angolassa lentotoimintaluvan saanut lentoliikenteen harjoittaja TAAG Angola Airlines saa liikennöidä unioniin neljällä Boeing 737–700 -tyypin ilma-aluksella, joiden rekisteritunnukset ovat D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH ja D2-TBJ, kolmella Boeing 777–200 -tyypin ilma-aluksella, joiden rekisteritunnukset ovat D2-TED, D2-TEE ja D2-TEF, sekä kolmella Boeing 777–300 -tyypin ilma-aluksella, joiden rekisteritunnukset ovat D2-TEG, D2-TEH ja D2-TEI.
- (13) TAAG Angola Airlines esitti 25 päivänä huhtikuuta 2016 Angolan toimivaltaisten viranomaisten (Instituto Nacional da Aviação Civil, INAVIC) välityksellä pyynnön lisätä asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen B uusi Boeing 777–300 -tyypin ilma-alus, jonka rekisteritunnus on D2-TEJ, sekä uusi Boeing 737–799 -tyypin ilma-alus, joka rekisteritunnus on D2-TBK.
- (14) TAAG Angola Airlines on komission asetuksen (EU) N:o 452/2014⁽²⁾ mukaisen kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien hyväksyntänsä yhteydessä käynyt jatkuvaa vuoropuhelua EASAn kanssa marraskuusta 2014 alkaen, ja se on toimittanut tosiseikat ja yksityiskohtaiset tiedot ilma-aluskalustostaan ja toiminnastaan.

⁽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).

⁽²⁾ 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).

Tämä prosessi johti kolmannen maan lentotoiminnan harjoittajan tarkastukseen, joka tehtiin paikan päällä 1–3 päivänä helmikuuta 2016. Tarkastusryhmä totesi joitakin tason 2 havaintoja ja teki yhden TCO-osaan liittyvän huomion. TAAG Angola Airlines on toimittanut EASAlle korjaussuunnitelman, joka on hyväksytty, ja havaittuja puutteita korjataan parhaillaan.

- (15) Jatkuva vuoropuhelu TAAG Angola Airlinesin kanssa, TAAG Angola Airlinesin toimittamat yksityiskohtaiset ja täsmälliset tiedot sen kalustosta ja toiminnasta sekä paikan päällä tehdyn kolmannen maan lentotoiminnan harjoittajan tarkastuksen positiiviset tulokset osoittavat, että TAAG Angola Airlines kykenee käyttämään Boeing 737–700- sekä Boeing 777–200- ja Boeing 777–300 -ilma-aluksiaan kansainvälisten turvallisuusvaatimusten mukaisesti. Sen vuoksi komissio katsoo, että TAAG Angola Airlinesin pyyntöön suostumisen lisäksi on aiheellista lieventää nykyistä kieltoa osittain sallimalla TAAG Angola Airlinesille liikennöinti unioniin kalustoonsa kuuluvilla Boeing 737–700- sekä Boeing 777–200- ja Boeing 777–300 -tyypin ilma-aluksilla.
- (16) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan näin ollen, että luetteloa lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava siten, että TAAG Angola Airlinesin kaikki Boeing 737–700 -tyypin ilma-alukset sekä kaikki Boeing 777–200- ja Boeing 777–300 -tyypin ilma-alukset sisällytetään asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen B ilma-aluksina, joilla saa liikennöidä unioniin.
- (17) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava, noudattaako TAAG Angola Airlines tosiasiallisesti asianmukaisia turvallisuusvaatimuksia, kohdentamalla asematasotarkastuksia ensisijaisesti kyseisen lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksiin asetuksen (EU) N:o 965/2012 nojalla.

Botswanasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (18) Botswanan siviili-ilmailuviranomainen (CAAB) on toimittanut tietoja siitä, miten merkittävien turvallisuusongelmien (SSC) ja muiden komissiolle 23 päivänä joulukuuta 2015 osoitetussa kirjeessä mainittujen ICAOn havaintojen korjaamisessa edistytään. ICAOn koordinoitun varmistuskäynnin tulokset osoittavat kansainvälisten turvallisuusvaatimusten täytäntöönpanon tason parantuneen 71 prosenttiin. Tämän perusteella ICAO totesi 31 päivänä joulukuuta 2015, että molemmat merkittävät turvallisuusongelmat oli ratkaistu. CAAB on toimittanut lisätietoja Botswanassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvavalvonnasta.
- (19) Kansainvälisten turvallisuusvaatimusten parantunut täytäntöönpano ja käytettävissä olevat turvallisuustiedot osoittavat CAAB:n kehittyneen merkittävästi, eikä ole viitteitä siitä, että vielä olisi jäljellä Botswanassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuuteen liittyviä negatiivisia suuntauksia, jotka aiheuttaisivat huolta ilmailun turvallisuuden kannalta.
- (20) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa luetteloa lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, sisällyttämällä siihen Botswanasta tulevia lentoliikenteen harjoittajia.

Georgiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (21) ICAO tarkasteli huhtikuussa 2016 Georgian siviili-ilmailuviranomaisten (GCAA) toteuttamia korjaustoimia lentotoimintalupien myöntämiseen liittyvien lupamenettelyjen merkittävään turvallisuusongelmaan puuttumiseksi. Kyseinen ongelma oli havaittu lokakuussa 2013 tehdyn koordinoitun varmistuskäynnin aikana. Tarkastelun perusteella ICAO päätti, että GCAA:n toteuttamilla korjaustoimilla oli onnistuttu ratkaisemaan kyseinen merkittävä turvallisuusongelma.
- (22) Kansainvälisten turvallisuusvaatimusten parantunut täytäntöönpano ja käytettävissä olevat turvallisuustiedot osoittavat GCAA:n sitoutuneen vahvasti turvallisuuspuutteiden ratkaisemiseen, eikä ole viitteitä siitä, että vielä olisi jäljellä Georgiassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuuteen liittyviä negatiivisia suuntauksia, jotka aiheuttaisivat huolta ilmailun turvallisuuden kannalta.
- (23) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa luetteloa lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, sisällyttämällä siihen Georgiasta tulevia lentoliikenteen harjoittajia.

Guinean tasavallasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (24) 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.
- (25) Komission 3 päivänä toukokuuta 2016 vastaanottamassa viimeisimmässä DNAC:n toimittamassa edistymisraportissa kuvaillaan viime aikojen toimia ja kehityssuuntia korjaussuunnitelman täytäntöönpanossa. Niissä keskitytään tällä hetkellä tarkastajien kouluttamiseen lentotoiminnan, lentokelpoisuuden, henkilöstön lupakirjojen ja lentopaikkojen aloilla sekä lentoliikenteen harjoittajien sertifiointiin ja valvontaohjelman jatkamiseen. Lentoliikenteen harjoittajan Konair Guinée täysimääräinen ICAOn vaatimusten mukainen (viisivaiheinen) sertifiointi on saatu päätökseen, ja kyseinen lentoliikenteen harjoittaja sai lentotoimintalupansa 17 päivänä syyskuuta 2015 (AOC-nro 03/DNAC/2015). Kolme muuta lentoliikenteen harjoittajaa – Sahel Aviation Service Guinée, Fly Nimba Airlines ja Ijet Aviation – jatkavat sertifiointimenettelyään. DNAC:n mukaan valvontaohjelma on laadittu ja pantu täytäntöön.
- (26) ICAOn koordinoitu varmistuskäynti on tarkoitus tehdä 23–29 päivänä marraskuuta 2016.
- (27) 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. Komissio aikoo kuitenkin jatkossakin seurata tilannetta tiiviisti, ottaen huomioon marraskuussa 2016 tehtävän ICAOn koordinoitun varmistuskäynnin tulokset.
- (28) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa luetteloa lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, sisällyttämällä siihen Guinean tasavallasta tulevia lentoliikenteen harjoittajia.
- (29) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka aiheutuvat kansainvälisten turvallisuusvaatimusten noudattamatta jättämisestä, komission voi olla pakko ryhtyä toimiin asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

Intiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (30) Komission, EASAn, erään jäsenvaltion ja Intian siviili-ilmailuhallinnon edustajien sekä Intiassa lentotoimintaluvan saaneen lentoliikenteen harjoittajan Air India välillä käytiin teknisiä neuvotteluja 3 päivänä toukokuuta 2016. Neuvottelut liittyivät Intian siviili-ilmailuhallinnon aikaisempaan sopimukseen, joka koski teknisiä neuvotteluja komission kanssa. Tarkoituksena oli keskustella Intian siviili-ilmailuhallinnon lupamenettelyjä ja valvontaa koskevista velvoitteista suhteessa siltä toimiluvan saaneisiin Intiasta tuleviin lentoliikenteen harjoittajiin.
- (31) Neuvottelujen kuluessa Intian siviili-ilmailuhallinto esitti analyysinsä Intian lentoliikenteen harjoittajien – joihin myös Air India kuuluu – turvallisuustasosta SAFA-ohjelmassa. Intian siviili-ilmailuhallinto ilmoitti perustaneensa nimenomaan asematasotarkastuksista vastaavan yksikön, joka avustaa sitä SAFA-ohjelman hallinnoinnissa. Intian siviili-ilmailuhallinto antoi myös tietoja sen omista asematasotarkastuksista vuoden 2016 ensimmäisellä neljänneksellä. Lisäksi se toimitti yksityiskohtaisia tietoja eräisiin Intian lentoliikenteen harjoittajiin kohdistamistaan valvontatoimista. Annettuihin tietoihin sisältyi yleiskatsaus vuonna 2015 toteutetuista valvontatoimista. Lisäksi Intian siviili-ilmailuhallinto toimitti vielä ajantasaistetut tiedot toteuttamistaan kestävyysaloitteista, joihin sisältyi pätevän henkilöstön palvelukseen ottamiseen ja koulutukseen sekä tietokantojen hallinnan kehittämiseen liittyviä toimia sekä uudelleensertifiointitehtävien päivitys.
- (32) Air India antoi tietoa turvallisuuden ja laadun hallintajärjestelmästä. Lisäksi se antoi lentoturvallisuusanalyysien tiedot vuodelta 2015 sekä tietoja lähestymistavastaan lentoturvallisuustietojen jakamiseen ja SAFA-hallintaohjelmastaan. Air Indian esittämiin SAFA-tietoihin sisältyi sen oma perusteellinen analyysi siihen kohdistetuista SAFA-toimista. Air India antoi katsauksen sisäisistä prosesseistaan ja menettelyistään. Siihen sisältyi myös tietoja perussyyanalyysista ja sen johdosta toteutetuista lieventämistoimenpiteistä. Lisäksi Air India ilmoitti pitävänsä säännöllisesti yhteyttä Intian siviili-ilmailuhallintoon, myös SAFA-hallintaohjelmansa osalta.

- (33) Komissio viestitti 24 päivänä toukokuuta 2016 päivätyillä kirjeillä Intian siviili-ilmailuhallinnolle useista asioista, ja muistutti muun muassa, että sen on jatkettava intialaisten lentoliikenteen harjoittajien SAFA-suoritusasteen huolellista seuranta. Lisäksi komissio ilmoitti Air Indialle panneensa merkille sen toteuttamat SAFA-hallintatoimenpiteet mutta korosti, että toimenpiteillä on saatava aikaan jatkuvia ja kestäviä parannuksia SAFA-ohjelmassa. Komissio teki myös sekä Intian siviili-ilmailuhallinnolle että Air Indialle selväksi, että EASAn velvollisuus on komission asetuksen (EU) N:o 452/2014 nojalla suorittaa kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittajien turvallisuusarvioinnit ja että suoritusaste SAFA-ohjelmassa on yksi keskeisistä seikoista, joita EASA ottaa huomioon näitä turvallisuusarviointeja suorittaessaan.
- (34) Komissio panee merkille Intian siviili-ilmailuhallinnon ja Air Indian toimittamat tiedot. Kaikkien saatavilla olevien tietojen perusteella ja ottaen huomioon myös tiedot, joita on saatu sekä Intian DGCA:lta että Air Indialta teknisistä neuvotteluista koostuvassa tapaamisessa 3 päivänä toukokuuta 2016 sekä EASAn Air Indiaan äskettäin komission asetuksen (EU) N:o 452/2014 nojalla tekemän tarkastuksen alustavat tulokset katsotaan, että tässä vaiheessa ei ole perusteita asettaa Intiassa lentotoimintaluvan saaneille lentoliikenteen harjoittajille toimintakieltoa tai -rajoituksia. Teknisiä neuvotteluja on kuitenkin tarpeen jatkaa, jotta voidaan varmistaa turvallisuuteen liittyvien kysymysten jatkuva käsittely.
- (35) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa luetteloa lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, sisällyttämällä siihen Intiasta tulevia lentoliikenteen harjoittajia.
- (36) Komissio aikoo jatkaa virallisia neuvotteluja Intian siviili-ilmailuhallinnon kanssa asetuksen (EY) N:o 473/2006 3 artiklan 2 kohdassa vahvistettujen säännösten mukaisesti.
- (37) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava asianmukaisten turvallisuusvaatimusten tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastuksia ensisijaisesti intialaisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EU) N:o 965/2012 nojalla.

Indonesiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (38) Unioni teki huhtikuussa 2016 Indonesian arviointikäynnin, johon osallistui asiantuntijoita komissiosta, EASASTA ja jäsenvaltioista. Arviointi tehtiin Indonesian siviili-ilmailuhallinnon (DGCA) tiloissa ja sen kohteena oli myös eräitä Indonesiassa lentotoimintaluvan saaneita lentoliikenteen harjoittajia: Citilink, Lion Air, Batik Air, Indonesia Air Asia ja Aviastar Mandiri (sertifioitu siviili-ilmailumääräyksen CASR-135 nojalla, alueellinen ja tilauslentoliikenne).
- (39) Asiantuntijat totesivat, että lentoliikenteen harjoittajien ensimmäinen sertifiointi suoritetaan asianmukaista viisivaiheista lähestymistapaa noudattaen, ja sitä koordinoidaan riittävästi Indonesian siviili-ilmailuhallinnon muiden osastojen kanssa. Sertifiointitarkastukset dokumentoidaan, havainnot tehdään ja lentoliikenteen harjoittajilta vaaditaan seuranta-toimia, joihin sisältyy myös korjaavia toimia ja perussyyanalyysi.
- (40) Lisäksi asiantuntijat saivat selville, että valvonta – sekä toiminnan että muut tarkastukset – suunnitellaan vuosiperusteisesti ja että valvonta toteutetaan yleensä suunnitelman mukaisesti. Asiantuntijat panivat merkille, että merkittävä osa lentotoiminnan ja matkustamon turvallisuuden tarkastajista oli äskettäin palvelukseen otettuja ja tarvitsivat vielä tarkastusmenetelmiä ja erityismääräyksiä koskevaa koulutusta. Lisäksi tarkastajien työskentelymenetelmiä on vielä tarpeen standardoida raportoinnin, havainnoista ilmoittamisen, korjaavien toimien hyväksymisen – perussyyanalyysi mukaan lukien – sekä havaintojen seuranta-toimien aikataulusta sopimisen osalta.
- (41) Indonesian siviili-ilmailuhallinto DGCA osoitti, että toimenpiteitä täytäntöönpanon valvomiseksi oli toteutettu. Esimerkiksi Aviastar Mandirin lentotoimintalupa (myönnetty siviili-ilmailumääräyksen CASR-121 nojalla; kotimaanlennot, ulkomaanlennot ja täydentävä lentotoiminta, lentotoimintaluvan numero 121–043) peruutettiin, koska ilma-alusten määrä ei ollut vähimmäismääräyksen mukainen.
- (42) Citilink esitti unionin tarkastuksen aikana näyttöä siitä, että se kykenee varmistamaan kansallisten ja kansainvälisten turvallisuusvaatimusten noudattamisen. Citilink on osoittanut, että sillä on hyvin kehittynyt turvallisuuden ja laadun hallintajärjestelmä sekä hyvin kehittynyt jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio ja että se suhtautuu turvallisuuteen proaktiivisesti.

- (43) Lion Group muodostuu kuudesta lentoliikenteen harjoittajasta, jotka ovat saaneet lentotoimintalupansa kolmessa eri valtiossa ja soveltavat toimintaansa ja turvallisuuden ja laadun hallintaan integroitua lähestymistapaa. Lion Groupiin kuuluvista lentoliikenteen harjoittajista Lion Air ja Batik Air ovat saaneet lentotoimintaluvan Indonesiassa. Lion Air ja Batik Air ovat riittävästi osoittaneet asiantuntijoille, että niillä kummallakin on hyvin toimiva turvallisuuden ja laadun varmistus- ja hallintajärjestelmä. Kyseisten lentoliikenteen harjoittajien ylimmällä johdolla samoin kuin Lion Air Groupin johdolla on hyvä käsitys näistä järjestelmistä, ja ne käyttävät niitä riskien tunnistamiseen sekä toteuttavat aiheellisia toimenpiteitä laskeakseen suurimpia riskejä hyväksyttävälle tasolle. Asiantuntijat ovat todenneet, että Lion Airilla ja Batik Airilla on ammattitaitoinen miehistö ja henkilöstö sekä järjestelmät eri toimintojen hoitamiseksi. Sekä yksittäisten lentoliikenteen harjoittajien että konsernitason johto saa turvallisuus- ja laatu-tietoja ja -analyysseja ja toimii niiden pohjalta. Johto myös jakaa tätä tietoa ja tiedottaa korjaavista toimistaan sisäisissä julkaisuissa joko sähköisesti tai muulla tavoin.
- (44) Indonesian siviili-ilmailuhallinto DGCA sekä lentoliikenteen harjoittajat Citilink, Lion Air ja Batik Air olivat komission ja lentoturvallisuuskomitean kuultavina 31 päivänä toukokuuta 2016. DGCA esitteli nykyisen organisaatorakenteensa ja antoi tietoja lentokelpoisuudesta ja lentotoiminnasta vastaavien osastojensa henkilöstötilanteesta sekä turvallisuusvalvontaan ja tarkastajien koulutukseen käytettävissä olevista varoista. Lisäksi se antoi yksityiskohtaisia tietoja kuluneen vuoden aikana toteutetuista tärkeistä toimenpiteistä, joita olivat erityisesti siviili-ilmailun turvallisuusmääräysten ja tarkastajien henkilöstöohjeiden päivitys, turvallisuustietojen hallintajärjestelmän parantaminen ja uuden valtion turvallisuusohjelman kehittämisen aloittaminen. DGCA:n esitykseen sisältyi yhteenvedo korjaavista toimista, joita oli toteutettu asiantuntijoiden unionin arviointikäynnin yhteydessä tekemien huomioiden johdosta.
- (45) Citilink esitti korjaussuunnitelman, jonka se oli laatinut unionin arviointikäynnistä tuloksena olevien huomioiden pohjalta. Suunnitelma sisältää korjaavia ja ennalta ehkäiseviä toimia ja perustuu huomioiden perusteelliseen perussyyanalysiin. Lisäksi mainittiin tärkeimpiä kehityssuuntia marraskuun 2015 jälkeen. Näitä olivat esimerkiksi lentotietojen analysointiohjelman parantunut täytäntöönpano, resurssien lisääminen turvallisuuden ja laadun varmistamiseen sekä turvallisuustietojen sähköisen raportointiohjelmiston jatkuva kehittäminen.
- (46) Lion Air ja Batik Air esittelivät erityisesti Lion Groupiin kuuluvien kuuden lentoliikenteen harjoittajan strategiaa. Markkinoiden kehityksen perusteella konsernin strategiassa keskitytään nyt kasvuun Indonesian ulkopuolisilla markkinoilla. Lion Air ja Batik Air esittelivät kumpikin korjaussuunnitelman, joka oli laadittu unionin arviointikäynnistä tuloksena olevien huomioiden pohjalta. Suunnitelmaan sisältyy korjaavia toimia, jotka perustuvat edellä mainittujen huomioiden perussyyanalysiin. Lisäksi Batik Air kertoi tutkinnastaan hiljattain sattuneen kiitotiepoikkeaman tapauksessa, jossa oli osallisena yksi sen ilma-aluksista, sekä turvallisuustoimista, joita Batik Air oli toteuttanut heti onnettomuuden jälkeen.
- (47) Kuulemisen aikana Indonesian siviili-ilmailuhallinto DGCA ilmoitti komissiolle, että viimeksi kuluneiden kuuden kuukauden aikana ICAO on käynyt paikan päällä todentamassa DGCA:n toteuttamat korjaavat toimet. Tämän todentamisen lopputulos ei ole vielä saatavilla. Indonesian DGCA ilmoitti myös luvanneensa Yhdysvaltojen ilmailuhallinnolle (FAA) parantavansa turvallisuusvalvontajärjestelmäänsä. FAA teki helmikuussa 2016 kansainvälisen ilmailun turvallisuusarvioinnin, joka johti seitsemään havaintoon sekä seurantakäyntiin toukokuussa 2016. Indonesian DGCA:n mukaan kaikki havainnot on käsitelty ja ratkaistu, mutta FAA on pyytänyt sitä raportoimaan kuukausittain edistymisestä tarkastajien koulutuksessa.
- (48) Kaikkien käytettävissä olevien tietojen, myös unionin paikan päälle tekemän arviointikäynnin tulosten ja kuulemisessa saatujen tietojen perusteella komissio katsoo, että Indonesian DGCA on saanut aikaan parannuksia vuodesta 2014. Sen on kuitenkin vielä parannettava muiden muassa turvallisuusvalvontajärjestelmäänsä sekä tarkastajien koulutusta ja heidän työmenetelmiensä standardointia.
- (49) Komissio pani merkille, että Citilink, Lion Air ja Batik Air kykenevät kaikki toimittamaan yksityiskohtaisia tietoja toimintansa turvallisuudesta. Komissio katsoo olevan olemassa riittävästi näyttöä siitä, että kyseiset lentoliikenteen harjoittajat noudattavat sovellettavia Indonesian määräyksiä ja kansainvälisiä turvallisuusvaatimuksia.
- (50) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, että luettelo lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava Aviastar Mandirin (AOC-nro 121-043), Citilinkin, Lion Airin ja Batik Airin poistamiseksi asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A.

- (51) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava asianmukaisten turvallisuusvaatimusten tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti Indonesiassa lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EY) N:o 965/2012 nojalla.
- (52) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka aiheutuvat kansainvälisten turvallisuusvaatimusten noudattamatta jättämisestä, komission voi olla pakko ryhtyä lisätoimiin asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

Iranista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (53) Iranin islamilaisen tasavallan siviili-ilmailujärjestöltä (CAO-IRI) lentotoimintaluvan saanut Iran Air sisällytettiin asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen B maaliskuussa 2010. Unionin paikalla tekemän arviointikäynnin jälkeen Iran Airin lentokalustolle asetettuja toimintarajoituksia tarkennettiin vielä heinäkuussa 2010.
- (54) Unioni teki toukokuussa 2016 Iraniin uuden arviointikäynnin, johon osallistui asiantuntijoita komissiosta, EASASTa ja jäsenvaltioista. Arviointi toteutettiin Iranin islamistisen tasavallan siviili-ilmailujärjestön ja Iran Airin tiloissa.
- (55) Asiantuntijat totesivat, että CAO-IRI on hyvin järjestäytyneenä siviili-ilmailuviranomainen, joka käsittelee kaikkia siviili-ilmailun näkökohtia sääntelyelimenä. Lisäksi asiantuntijat panivat merkille, että Iranilla on käytössä kattava sääntelyjärjestelmä, jota päivitetään säännöllisesti. Asiantuntijaryhmä päätteli unionin arviointikäynnin aikana tehtyjen huomioiden perusteella, että CAO-IRI:ta ei puutu kykyä ja halua puuttua turvallisuuspuutteisiin.
- (56) Asiantuntijat totesivat, että unionin edellisen, heinäkuussa 2010 tehdyn arviointikäynnin jälkeen Iran Air on käsitellyt kyseisen käynnin aikana huomioituja seikkoja. Airbus A320 -kaluston jatkuvan lentokelpoisuuden hallinnointi on parantunut, ja se on nyt samalla tasolla kuin Airbus A300- ja Airbus A310 -kaluston hallinnointi. Asiantuntijat havaitsivat Iran Airin turvallisuushallintajärjestelmän parantuneen vuosien mittaan, mutta lisäparannukset olisivat edelleen toivottavia varsinkin kuvailtujen menettelyjen tosiasiallisen soveltamisen sekä koko yrityksen turvallisuuden ja laadun hallinnan jatkointegroinnin aloilla. Lentokelpoisuuden alalla asiantuntijat tekivät eräitä huomioita, jotka voivat auttaa Iran Airia parantamaan toimintansa turvallisuutta ja laatua entisestään.
- (57) CAO-IRI ja Iran Air olivat komission ja lentoturvallisuuskomitean kuultavana 1 päivänä kesäkuuta 2016. CAO-IRI esitteli organisaatorakennettaan sekä Iranin ilmailutoimintaa ja Iranin määräyksiä ilmailun turvallisuuden alalla. Lisäksi CAO-IRI antoi yksityiskohtaisia tietoja siihen kohdistuneen ICAOn tarkastuksen raportista ja toteutetuista korjaavista toimituksista, joihin sisältyy lainsäädännön muutoksia sen varmistamiseksi, että CAO-IRI:lla on riittävät resurssit ja riippumattomuus turvallisuusvalvontatehtäviensä hoitamiseen. Esitys vahvisti unionin arviointikäynnillä havaitun yleisesti myönteisen kehityksen.
- (58) Iran Air esitti korkean tason katsauksen yrityksestä, sen nykyisestä kalustosta sekä käytettävissä olevista resursseista ja tiloista. Iran Air korosti tässä yhteydessä, että sillä oli mielestään valmiudet uudistaa ja laajentaa kalustoaan. Lisäksi Iran Air esitteli korjaavia toimia, joita se oli toteuttanut heinäkuussa 2010 tehdyn unionin arviointikäynnin huomioiden perusteella. Näihin sisältyi muun muassa Airbus A 320 -kaluston lentokelpoisuuden hallinnan sekä yhtiön turvallisuuden ja laadun hallinnan parantaminen. Iran Air esitti korjaussuunnitelman, joka oli laadittu toukokuussa 2016 tehdyn unionin arviointikäynnin huomioiden pohjalta. Suunnitelman tärkeimmät osatekijät ovat lentotietojen analysointiohjelman parantaminen ja paremman ohjelmiston käyttöönotto turvallisuusjohtamisjärjestelmän tueksi.
- (59) Tärkeä osa esitystä oli omistettu Iran Airin suunnitelmille lentokaluston uusimiseksi ja laajentamiseksi. Iran Air aikoo lisätä nykyisentyypisten ilma-alustensa määrää sekä ottaa kalustoonsa uuden ilma-alustyyppin. Esityksen mukaan tästä on laadittu kattava muutoksenhallintahanke. Sitä toteuttaa tarkoitukseen osoitettu hanketyöryhmä, jonka tehtävänä on proaktiivisesti yksilöidä, hallinnoida ja torjua turvallisuusriskejä, joita voi liittyä uuden ilma-alustyyppin käyttöönottoon. Kaikkiin uuden ilma-alustyyppin käyttöönottoon liittyviin toiminnan ulkoisiin ja sisäisiin muutoksiin, joilla voi olla haitallisia vaikutuksia turvallisuuteen, käytetään dokumentoituja vakiomenettelyjä.

- (60) Iran Airin kalustoon nykyisiin kuuluvien Fokker F100- ja Boeing B747 -tyypin ilma-alusten osalta ei kuitenkaan saatu asianmukaista tietoa niiden lentokelpoisuuden hallinnan parantamisesta.
- (61) Kaikkien saatavilla olevien tietojen – myös toukokuussa 2016 tehdyn unionin arviointikäynnin ja kuulemisen tulosten – perusteella komissio katsoo, että Iran Air on saanut aikaan kestäviä parannuksia Airbus A320 -kaluston lentokelpoisuuden hallinnassa ja että Iran Air on osoittanut kykenevänsä ottamaan kalustoonsa uusia ilma-alustyyppisiä.
- (62) Lisäksi tunnustetaan, että CAO-IRI:lta ja Air Iranilta ei ole puuttunut halua sitoutumiseen komission kanssa. Yleisesti katsotaan, että CAO-IRI:lla on riittävät valmiudet hoitaa Iranissa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien valvontavelvollisuutensa. Iran Airin osalta komissio katsoo olevan riittävästi näyttöä sovellettavien kansainvälisten turvallisuusvaatimusten ja suositeltujen menettelytapojen noudattamisesta. Fokker F100- ja Boeing B747 -kaluston hallinnassa tarvitaan kuitenkin vielä parannuksia. Tältä pohjalta komissio katsoo, että Iran Airin nykyiset toimintarajoitukset voidaan poistaa, lukuun ottamatta Iran Airin kalustoon kuuluvia Fokker F100- ja Boeing B747 -tyypin ilma-aluksia koskevia nykyisiä rajoituksia, jotka on tarpeen säilyttää.
- (63) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, että luetteloa lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava siten, että rajoitetaan asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen B sisältyvät Iran Airia koskevat toimintarajoitukset koskemaan kaikkia Fokker F100- ja Boeing B747 -tyypin ilma-aluksia.
- (64) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava asianmukaisten turvallisuusvaatimusten tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematarkastuksia ensisijaisesti Iranissa lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EY) N:o 965/2012 nojalla.
- (65) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka aiheutuvat kansainvälisten turvallisuusvaatimusten noudattamatta jättämisestä, komission voi olla pakko ryhtyä lisätoimiin asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

Kazakstanista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (66) Kaikilla Kazakstanissa lentotoimintaluvan saaneilla lentoliikenteen harjoittajilla yhtä lukuun ottamatta on vuodesta 2009 lähtien ollut täydellinen toimintakielto, joka johtuu pääasiassa siitä, että Kazakstanissa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien valvonnasta vastaavalla Kazakstanin siviili-ilmailukomitealla (CAC) ei ole valmiuksia panna täytäntöön ja valvoa sovellettavia kansainvälisiä turvallisuusvaatimuksia. Kazakstanissa lentotoimintaluvan saanut lentoliikenteen harjoittaja Air Astana poistettiin asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä B joulukuussa 2015, ja se saa nyt liikennöidä unioniin.
- (67) Kazakstanissa suoritettiin huhtikuussa 2016 ICAOn koordinoitu varmistuskäynti. CAC ilmoitti komissiolle, että alustavien tulosten mukaan kansainvälisten turvallisuusvaatimusten täytäntöönpano lisääntyi 64 prosentista 74 prosenttiin. ICAO totesi koordinoitun varmistuskäyntinsä alustavien tulosten perusteella 20 päivänä huhtikuuta 2016, että CAC on onnistunut ratkaisemaan tämän merkittävän turvallisuusongelman. ICAOn koordinoitun varmistuskäynnin loppuraportti on saatavilla heinäkuussa 2016.
- (68) Tällä hetkellä komission käytettävissä olevien tietojen perusteella päätellään, että Kazakstanin siviili-ilmailun sääntelyn uudistamishanke on jälleen edennyt. Yksityiskohtaisia tietoja huhtikuussa 2016 tehdyn ICAOn koordinoitun varmistuskäynnin tuloksista ei ole kuitenkaan vielä saatavilla. Päätöstä Kazakstanissa lentotoimintaluvan saaneita lentoliikenteen harjoittajia koskevien rajoitusten muuttamisesta ei voida tehdä ennen kuin CAC:n siviili-ilmailun turvallisuusjärjestelmän parannukset on todennettu paikan päällä.
- (69) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa luetteloa lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Kazakstanista tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.

Madagaskarista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (70) Madagaskarissa lentotoimintaluvan saaneen lentoliikenteen harjoittajan Air Madagascarin toimintaa on rajoitettu, ja kyseinen lentoliikenteen harjoittaja on sisällytetty asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen B. Madagaskarin toimivaltaisten viranomaisten (Aviation civile de Madagascar ACM) ja Air Madagascarin kanssa on jatkettu neuvotteluja päivitettyjen tietojen saamiseksi korjaavien toimien täytäntöönpanon edistymisestä.
- (71) Komission ja EASAn asiantuntijoiden sekä ACM:n johtotason ja Air Madagascarin edustajien välillä käytiin tekniset neuvottelut 2 päivänä lokakuuta 2015. Kokouksen aikana ACM ja Air Madagascar antoivat tietoja edistymisestään omien korjaavien ja ennalta ehkäisevien toimintasuunnitelmien toteuttamisessa komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 390/2011⁽¹⁾ johdanto-osan 66–74 kappaleessa mainittujen turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi. Koska ACM katsoi, että turvallisuuspuutteet on riittävästi käsitelty, se pyysi yhdessä Air Madagascarin kanssa kyseiselle lentoliikenteen harjoittajalle asetettujen toimintarajoitusten uudelleenarviointia.
- (72) Pyynnöstä keskusteltiin marraskuussa 2015. Komissio tunnusti ACM:n ja Air Madagascarin edistymisen, mutta katsoi, että kansainvälisten turvallisuusvaatimusten tosiasiallisen täytäntöönpanon todentaminen paikan päällä on edelleen tarpeen ennen kuin Air Madagascarin nykyistä osittaista toimintakieltoa voidaan tarkistaa.
- (73) EASAn asiantuntijat, joiden mukana oli yhden jäsenvaltion asiantuntijatarkkailija, tekivät maaliskuussa 2016 Air Madagascarista tarkastuksen, joka liittyi Air Madagascarin hakemukseen kolmannen maan lentotoiminnan harjoittajan hyväksynnän saamiseksi EASAlta komission asetuksen (EU) N:o 452/2014 mukaisesti.
- (74) Tämän tarkastuksen yhteydessä EASAn asiantuntijat ja tarkkailijana mukana oleva asiantuntija kävivät myös ACM:n tiloissa. Tämän käynnin aikana ACM esitti asiantuntijaryhmälle todisteita korjaus- ja ennaltaehkäisy-suunnitelmansa vaikuttavuudesta. Kyseinen suunnitelma oli laadittu ja pantu täytäntöön sen jälkeen, kun Air Madagascarille oli asetettu toimintarajoituksia. Lisäksi ACM esitti näyttöä valmiuksistaan noudattaa ICAOn vaatimusten mukaisia sertifiointi- ja valvontatehtäviin liittyviä velvoitteitaan. ACM osoitti, että unionin helmikuussa 2014 tekemän tarkastuskäynnin jälkeen se oli uusinnut yhdeksän lentoliikenteen harjoittajan toimiluvat, evännyt yhden lentoliikenteen harjoittajan toimiluvan uusimisen ja aloittanut menettelyn uuden lentoliikenteen harjoittajan toimiluvan myöntämiseksi. Asiantuntijoiden tarkastamat lupamenettelytiedot todettiin hyvin organisoiduiksi ja rakenteeltaan ICAOn lupamenettelyjä vastaaviksi. Valvontaohjelma tarkastettiin neljän toiminnanharjoittajan osalta, ja asiantuntijaryhmä totesi, että ACM oli kehittänyt perinteisestä vaatimusten noudattamisen valvontaohjelmasta riskiperusteisen valvontasuunnitelman. Asiantuntijaryhmä pani myös merkille, että 90 prosenttia suunnitelluista toimista oli tosiasiallisesti toteutettu vuosina 2014–2015 toiminnan, lupien ja jatkuvan lentokelpoisuuden aloilla.
- (75) Air Madagascariin tehty tarkastus osoitti kyseisen lentoliikenteen harjoittajan kehittämien ja toteuttamien korjaus- ja ennaltaehkäisytoimien vaikuttavuuden. Air Madagascar esitti erityisesti todisteet siitä, että sen Airbus A340 -lentokalustoa hallinnoidaan samalla tavoin kuin muutakin kalustoa ja että Airbus A340 -kalusto on myös sisällytetty kaikilta osin sen laatu- ja turvallisuusjohtamisjärjestelmiin. Air Madagascarin toimintaa koskevien otteiden tutkimuksessa ei tullut esiin viitteitä turvallisuuden kannalta kriittisistä puutteista kansainvälisten turvallisuusvaatimusten noudattamisessa.
- (76) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä esitettyihin yhteisiin vaatimuksiin liittyvä arviointikäynti maaliskuussa 2016 osoitti, että ACM ja Air Madagascar ovat halukkaita ja kykeneviä käsittelemään vielä jäljellä olevia turvallisuuspuutteita. Lisäksi on osoitettu, että ACM:llä on riittävät valmiudet panna täytäntöön kansainväliset turvallisuusvaatimukset ja tarvittaessa valvoa niiden noudattamista, mukaan lukien sen omat määräykset ilmailun turvallisuudesta.
- (77) Maaliskuussa 2016 tehdyn tarkastuskäynnin ja kaikkien muiden nyt saatavilla olevien tietojen perusteella komissio katsoo, että ACM ja Air Madagascar ovat jatkuvasti toteuttaneet kestäviä parannuksia. Lisäksi tunnustetaan, että ACM:ltä ja Air Madagascarilta ei ole puuttunut halua jatkuvaan sitoutumiseen komission

⁽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).

kanssa. ACM:n katsotaan kykenevän noudattamaan Madagaskarissa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien valvontavelvollisuuttaan, ja on saatu riittävästi näyttöä siitä, että Air Madagascar noudattaa sovellettavia kansainvälisiä turvallisuusvaatimuksia ja suositeltuja menettelytapoja.

- (78) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, että luetteloa lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava Madagaskarissa lentotoimintaluvan saaneen Air Madagascarin poistamiseksi asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä B.
- (79) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava, noudattaako Air Madagascar tosiasiallisesti asianmukaisia turvallisuusvaatimuksia, kohdentamalla asematasotarkastuksia asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaisesti. Jos tarkastusten tuloksista tai muista asioista koskevista turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka aiheutuvat kansainvälisten turvallisuusvaatimusten noudattamatta jättämisestä, komission voi olla pakko ryhtyä lisätoimiin asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

Mosambikista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (80) Huhtikuussa 2015 tehdyn unionin arviointikäynnin jälkeen aloitetulla teknisen avun hankkeella on jatkettu Mosambikin siviili-ilmailuviranomaisen IACM:n (Instituto de Aviação Civil de Moçambique) tukemista eri aloilla. Lainsäädäntö, jolla laajennetaan IACM:n valtuuksia ja autonomiaa, hyväksyttiin parlamentissa 30 päivänä maaliskuuta 2016 yksimielisellä äänestystuloksella, mutta se odottaa vielä valtionpäämiehen vahvistamista. Eräitä oikeudellisia ja teknisiä erityismääräyksiä on tarkasteltu uudelleen perusteellisesti, ja ne ovat nyt joko muokattavina tai hyväksyttävänä. Jo palveluksessa olevan teknisen henkilökunnan kouluttamista lentokelpoisuuden, lentotoiminnan, henkilöstön lupakirjojen, lentopaikkojen, ilmaliikenteen hallinnan, ilmailutiedotuksen hallinnan ja ilmailun turvaamisen aloilla on jatkettu, ja uutta teknistä henkilökuntaa on otettu palvelukseen lentotoiminnan, lentokelpoisuuden ja ilmailun turvaamisen aloilla. Lääketieteellisiä asiantuntijoita on koulutettu Portugalin kanssa tehdyn yhteistyöpöytäkirjan nojalla. Työskentely jatkuu kaikkien ICAOn yleisessä turvallisuusvalvontatarkastuksessa todettujen puutteiden järjestelmälliseksi ratkaisemiseksi, ja tavoitteena on parantaa merkittävästi tosiasiallisen täytäntöönpanon suhdelukua. Säännöllinen yhteydenpito kaikkien nykyisten toiminnanharjoittajien kanssa on jatkunut, ja niiden toiminnan parantamisesta on käyty useita keskusteluja. Jo aikaisemmin oli yksilöity kaikki perusteellista tarkistamista vaativat IACM:n sisäiset menettelyt ja prosessit, ja merkittävien parannusten toteuttaminen etenee.
- (81) Mosambikissa lentotoimintaluvan saaneelle lentoliikenteen harjoittajalle Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) sattui onnettomuus Namibiassa 29 päivänä marraskuuta 2013. Namibian tasavallan julkisista töistä ja liikenteestä vastaavan ministeriön lento-onnettomuuksien tutkintaosasto julkaisi 30 päivänä maaliskuuta 2016 onnettomuudesta lopullisen tutkintaselostuksen. Sen mukaan onnettomuuden syyinä oli ilma-aluksen päällikön tahallinen teko. Raportissa annetaan ICAO:lle viisi suositusta ja IACM:lle yksi suositus sen varmistamiseksi, että ohjaamossa on lennon kaikissa vaiheissa paikalla kaksi miehistön jäsentä. IACM pani suosituksen täytäntöön toukokuussa 2016 julkaistulla turvallisuusohjeella DOS-02/16.
- (82) IACM:n valmiudet valvoa siviili-ilmailua Mosambikissa eivät tässä vaiheessa vielä kuitenkaan ole täysin kansainvälisten turvallisuusvaatimusten mukaiset. Siksi ei ole olemassa riittäviä perusteita tarkistaa kaikkia Mosambikissa lentotoimintaluvan saaneita lentoliikenteen harjoittajia koskevaa toimintakieltoa.
- (83) Vaikka parannukset eivät tarjoakaan riittäviä perusteita nykyisen kiellon tarkistamiseen, tilanne on kuitenkin niin lupaava, että unioni voi lähikuukausina tehdä paikan päällä lisäarviointikäynnin.
- (84) IACM:n 13 päivänä toukokuuta 2016 toimittaman luettelon mukaan kaksi uutta lentoliikenteen harjoittajaa on saanut lentotoimintaluvan Mosambikissa. Nämä ovat CHC Helicópteros Lda (AOC MOZ-22) ja Inter Airways Lda (AOC MOZ-24). IACM ei kuitenkaan pystynyt esittämään todisteita siitä, että näiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvonta olisi kansainvälisten turvallisuusvaatimusten mukaista. Saman luettelon välityksellä IACM ilmoitti komissiolle lentoliikenteen harjoittajien Kaya Airlines Lda (AOC MOZ-09) ja Trabalhos e Transportes Aéreos Lda (AOC MOZ-16) lentotoimintalupien peruuttamisesta.
- (85) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, että luetteloa lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava lentoliikenteen harjoittajien CHC Helicópteros Lda ja Inter Airways Lda sisällyttämiseksi asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A ja lentoliikenteen harjoittajien Kaya Airlines Lda ja Trabalhos e Transportes Aéreos Lda poistamiseksi kyseisestä liitteestä.

Venäjän federaatiosta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (86) Komissio, EASA ja jäsenvaltiot ovat kuluneella kaudella seuranneet edelleenkin tiiviisti Venäjän federaatiossa lentotoimintaluvan saaneiden ja unionissa liikennöivien lentoliikenteen harjoittajien turvallisuustasoa muun muassa asematasotarkastusten ensisijaisella kohdentamisella tiettyihin venäläisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaisesti.
- (87) Komissio tapasi EASAn avustuksella Venäjän federaation lentoliikenneviraston (FATA) edustajia 4 päivänä maaliskuuta 2016. Tapaamisen tarkoituksena oli tarkastella venäläisten lentoliikenteen harjoittajien turvallisuustasoa 21 päivän helmikuuta 2015 ja 20 päivän helmikuuta 2016 välisenä aikana tehtyjen SAFA-asetus-tarkastusraporttien pohjalta ja kartoittaa erityishuomiota vaativat tapaukset.
- (88) Komissio tarkasteli tässä tapaamisessa yksityiskohtaisemmin neljän Venäjän federaatiosta tulevan lentoliikenteen harjoittajan SAFA-tuloksia. FATA ilmoitti komissiolle, että yhdeltä kyseisistä neljästä lentoliikenteen harjoittajasta oli peruutettu lentotoimintalupa joulukuussa 2015 ja että kaksi muuta näistä neljästä oli toteuttanut itse omia toimenpiteitä.
- (89) Lisäksi FATA sitoutui kyseisessä kokouksessa tiivistämään työskentelyään neljännen lentoliikenteen harjoittajan kanssa varmistaakseen, että se parantaa SAFA-suoriutumistaan. Koska kyseinen lentoliikenteen harjoittaja on myös jättänyt hakemuksen kolmannen maan lentotoiminnan harjoittajan hyväksynnän saamiseksi EASAlta komission asetuksen (EU) N:o 452/2014 mukaisesti, komissio päätti tässä kokouksessa selkiyttää asetuksen (EY) N:o 2011/2005 ja komission asetuksen (EU) N:o 452/2014 välistä yhteyttä. FATA:n ja asianomaisten neljännen lentoliikenteen harjoittajan väliset jatkokeskustelut johtivat siihen, että FATA poisti kyseisen lentoliikenteen harjoittajan lentotoimintaluvasta oikeuden liikennöidä EU:hun. Tämän johdosta lentoliikenteen harjoittaja päätti peruuttaa EASAlle tekemänsä hakemuksen.
- (90) Saatavilla olevien tietojen perusteella päätettiin, ettei komission ja 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, ja asiantuntijoiden on kokoonnuttava vähintään kerran ennen kutakin lentoturvallisuuskomitean kokousta.
- (91) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa luetteloa lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, sisällyttämällä siihen Venäjän federaatiosta tulevia lentoliikenteen harjoittajia.
- (92) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava, noudattavatko Venäjän federaatiosta tulevat lentoliikenteen harjoittajat tosiasiallisesti kansainvälisiä turvallisuusvaatimuksia, kohdentamalla asematasotarkastuksia ensisijaisesti asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaisesti.
- (93) Jos kyseiset tarkastukset viittaavat välittömään turvallisuusriskiin, joka aiheutuu kansainvälisten turvallisuusnormien noudattamatta jättämisestä, komission voi olla pakko kohdistaa Venäjän federaatiosta tuleviin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisia toimia.

Sudanista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (94) Sudanin siviili-ilmailuviranomainen (SCAA) on kuluneella kaudella pitänyt yllä säännöllistä yhteyttä komissioon, erityisesti Sudanissa rekisteröityjen lentoliikenteen harjoittajien arviointiin liittyvissä asioissa. SCAA toimitti 22 päivänä joulukuuta 2015 päivitetyn luettelon Sudanin lentoliikenteen harjoittajista. Sen mukaan uusia lupia ei ole myönnetty ja kuuden lentoliikenteen harjoittajan lentotoimintaluvat oli peruutettu. Nämä kuusi olivat Almajal Aviation Service, Bentiu Air Transport, Dove Airlines, Fourty Eight Aviation, Marsland Company ja Mid Airlines. Samassa kirjeessä SCAA ilmoitti komissiolle, että Sudan on laatinut valtion turvallisuusohjelman käsikirjan ja Sudanin siviili-ilmailumääräysten osan 19 – Turvallisuusjohtaminen. Se sisältää palveluntarjoajiin sovellettavat turvallisuusjohtamisjärjestelmien perustamista ja ylläpitämistä koskevat vaatimukset.
- (95) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, että luetteloa lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava siten, että poistetaan asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A lentoliikenteen harjoittajat Almajal Aviation Service, Bentiu Air Transport, Dove Airlines, Fourty Eight Aviation, Marsland Company ja Mid Airlines.

Taiwanista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (96) Komissio on jatkanut neuvotteluja Taiwanin toimivaltaisen viranomaisen, CAA:n (Civil Aeronautics Administration), kanssa. Komissio, EASA sekä Taiwanin CAA:n ja Taiwanissa lentotoimintalupansa saaneen lentoliikenteen harjoittajan TransAsia Airways (TNA) asiantuntijat kokoontuivat 23 päivänä toukokuuta 2016.
- (97) Kokouksessa Taiwanin CAA esitteli niiden toimien täytäntöönpanon etenemistä, jotka oli käynnistetty TNA:lle sattuneiden onnettomuuksien ja vaaratilanteiden johdosta, sekä TNA:n valvontaohjelman tuloksia. CAA myös ilmoitti, että kaikki ulkopuolisten organisaatioiden vuonna 2015 tekemien arviointikäyntien tuloksena annetut suositukset oli hyväksytty ja pantu täytäntöön.
- (98) Lisäksi Taiwanin CAA ilmoitti komissiolle, että se hyväksyy TNA:n toiminnan lisäämisen vasta tarkistettuaan sen toteuttamien lieventävien toimien vaikuttavuuden. Lopuksi CAA ja TNA suostuivat teknisiin jatkoneuvotteluihin, jotta komissio voi seurata niiden korjaavien ja ennaltaehkäisevien toimintasuunnitelmien toteuttamista ja varmistaa, että turvallisuuteen liittyvistä asioista voidaan keskustella tarpeen mukaan.
- (99) Komission käytettävissä olevien tietojen perusteella katsottiin, että Taiwanin CAA:ta ja TNA:ta ei ollut tarpeen kutsua komission ja lentoturvallisuuskomitean kuultavaksi ja että taiwanilaisia lentoliikenteen harjoittajia ei ole tarpeen asettaa toimintakieltoon.
- (100) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa luetteloa lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Taiwanista tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.

Thaimaasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (101) Osana Thaimaan siviili-ilmailuviranomaisen (CAAT) kanssa aktiivisesti käytäviä neuvotteluja järjestettiin 2 päivänä toukokuuta 2016 tekninen kokous, jonka tarkoituksena oli antaa komissiolle ajantasaista tietoa edistymisestä marraskuun 2015 jälkeen. CAAT antoi ajantasaista tietoa keskeisistä toimista turvallisuuden varmistamiseksi. Niihin sisältyi muun muassa yhden lentotoimintaluvan peruuttaminen, lentokieltojen asettamisia turvallisuuskysymysten vuoksi, ilma-alusten poistamista rekisteristä lentoliikenteen harjoittajan taloudellisen vakavaraisuuden puutteiden vuoksi sekä lento- ja työaikojen tarkastuksia. Lisäksi CAAT antoi tietoja lentotoimintalupien uudelleen myöntämisen etenemisestä ulkopuolisen organisaation tuella, CAAT:n organisaation kestävyuden ja valmiuksien kehittämisestä sekä CAAT:n nykyisestä organisaatiosta.
- (102) CAAT mainitsi useaan kertaan, että pikaratkaisujen sijasta on tärkeämpää toteuttaa kestäviä korjaavia toimia. CAAT vakuutti, että tähän lähestymistapaan löytyy riittävästi poliittista sitoutumista, mutta se vaatii vielä lisää aikaa. Kun sopimus ulkopuolisen organisaation kanssa on tehty, lentoliikenteen harjoittajien uudelleensertifiointi alkaa pian sen jälkeen, ja tavoitteena on uudelleensertifioida kansainvälisen toiminnan harjoittajat seuraavien 9 kuukauden kuluessa. Tämä muodostaa myös perustan ICAOn toteaman merkittävän turvallisuusongelman ratkaisemiselle.
- (103) CAAT haluaa ryhtyä valmiuksien pitkän aikavälin kehittämiseen EASAn tuella vuonna 2015 allekirjoitetun yhteisymmärryspöytäkirjan mukaisesti. Tätä varten CAAT pyytää seitsemään strategisesti tärkeään osastoonsa EASAn asiantuntijoita opastamaan CAAT:n johtajia kansainvälisten turvallisuusvaatimusten täytäntöönpanossa.
- (104) Thaimaan hallitus ja CAAT ovat osoittaneet selvästi sitoutuvansa turvallisuusvalvontajärjestelmänsä parantamiseen Thaimaassa sekä esittäneet näyttöä siitä, että asiassa on edistytty viimeksi kuluneen vuoden aikana. Thaimaassa lentotoimintaluvan saaneita 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.
- (105) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa luetteloa lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Thaimaasta tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.

- (106) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava asianmukaisten turvallisuusvaatimusten tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastuksia ensisijaisesti Thaimaassa lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EY) N:o 965/2012 nojalla.
- (107) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka aiheutuvat kansainvälisten turvallisuusvaatimusten noudattamatta jättämisestä, komission voi olla pakko ryhtyä lisätoimiin asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

Sambiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (108) Unioni teki Sambiaan huhtikuussa 2016 arviointikäynnin, johon osallistui komission, EASAn ja jäsenvaltioiden asiantuntijoita. Unionin arviointikäynti tehtiin Sambian siviili-ilmailuviranomaisen (ZCAA) tiloihin ja käynnin kohteeksi valittiin myös edustava osa Sambiassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia) ja Royal Air Charters tiloista.
- (109) ZCAA:n osalta unionin arviointikäynnin päätelmät voidaan tiivistää seuraavasti: ZCAA on kaiken kaikkiaan halukas ja kykenevä puuttumaan turvallisuuspuutteisiin, ja sillä on riittävät valmiudet panna täytäntöön tarvittavat kansainväliset turvallisuusvaatimukset ja omat Sambian siviili-ilmailua koskevat vaatimuksensa sekä tarvittaessa valvoa näiden täytäntöönpanoa. ZCAA kykeni osoittamaan, että sen henkilöstö on yleisesti riittävän kokenutta ja pätevää suorittamaan valvontatehtävät asianmukaisesti. Toisaalta asiantuntijat katsoivat, että ZCAA:n olisi hyödyllistä jatkaa tähän mennessä saavuttamansa edistyksen pohjalta valvontatoimien standardointia ja myös valvontaa suorittavien tarkastajiensa jatkokoulutusta. Samoin ZCAA:n kannattaisi kiinnittää erityistä huomiota prosessiensa ja menettelyjensä jatkokehittämiseen asiakirjavalvonnan ja asiakirjojen saatavuuden osalta.
- (110) Unionin arviointikäynnin tärkein päätelmä lentoliikenteen harjoittajan Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia) osalta on, että lentoliikenteen harjoittajalta ei puutu halua eikä yleisesti kykyä käsitellä turvallisuuspuutteita. Asiantuntijat totesivat lisäksi saaneensa riittävästi näyttöä siitä, että Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia) pystyy yleisesti varmistamaan asiaa koskevien kansainvälisten turvallisuusvaatimusten ja Sambian siviili-ilmailuvaatimusten noudattamisen.
- (111) Unionin arviointikäynnin tärkein päätelmä Royal Air Chartersin osalta on, että lentoliikenteen harjoittajalta ei puutu halua eikä kykyä käsitellä turvallisuuspuutteita. Asiantuntijat totesivat lisäksi saaneensa riittävästi näyttöä siitä, että Royal Air Charters pystyy varmistamaan asiaa koskevien kansainvälisten turvallisuusvaatimusten ja Sambian siviili-ilmailuvaatimusten noudattamisen.
- (112) ZCAA oli komission ja lentoturvallisuuskomitean kuultavana 1 päivänä kesäkuuta 2016. Samassa tilaisuudessa kuultiin myös lentoliikenteen harjoittajaa Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia).
- (113) ZCAA esitteli nykyistä organisaatorakennettaan ja myös tarkastajiensa koulutusta ja pätevyyttä. Se kertoi olevansa sitoutunut jatkamaan tarkastajakuntansa standardointiprosessia. Sertifioinnin ja valvonnan osalta ZCAA ilmoitti, että sen valvontavastuulla on nykyisin vain kymmenen lentotoimintaluvan haltijaa. ZCAA antoi tietoja luvanhaltijoiden sertifiointitoiminnasta ja esitti yhteenvedon tärkeimmistä niihin kohdistuvista valvontatekijöistä. Lisäksi ZCAA korosti sitoutuneisuuttaan jatkuvan parantamisen politiikkansa jatkamiseen, mukaan luettuna olennainen työ turvallisuusvalvonnan standardoimiseksi.
- (114) ZCAA esitti myös yhteenvedon unionin huhtikuussa 2016 tekemän arviointikäynnin aikana tehtyjen huomioiden johdosta toteutettavista korjaavista toiminnoista.
- (115) Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia) esitteli organisaatorakennettaan ja kehityssuunnitelmiaan sekä antoi tietoja turvallisuuden ja laadun hallintajärjestelmänsä, myös turvallisuusraporttien käsittelystä ja siihen liittyvistä yksityiskohdista. Lisäksi se kertoi unionin huhtikuussa 2016 tekemän arviointikäynnin aikana tehtyjen huomioiden johdosta toteutettavista korjaavista toiminnoista.

- (116) Komissio pani merkille, että Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia) esitteli kuulemistilaisuudessa toimintansa turvallisuutta asianmukaisesti ja kykeni antamaan yksityiskohtaisia tietoja siitä.
- (117) Komissio katsoo, että kaikkien saatavilla olevien tietojen – unionin tarkastuskäynnin tulokset ja kuulemisessa saadut tiedot mukaan luettuina – perusteella on riittävästi näyttöä siitä, että Sambiassa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat noudattavat sovellettavia kansainvälisiä turvallisuusvaatimuksia.
- (118) Kaikkien nyt käytettävissä olevien tietojen, myös unionin paikalle tekemän arviointikäynnin tulosten ja kuulemisessa saatujen tietojen perusteella komissio katsoo, että ZCAA on saanut aikaan kestäviä parannuksia. Komissio tunnustaa myös, ettei ZCAA:lta ole puuttunut halukkuutta jatkuvaan sitoutumiseen komission kanssa ja että se myöntää avoimesti tarpeen jatkaa työtä omien turvallisuusvalvonta- ja seurantamenettelyjensä kehittämiseksi. Arvioiden mukaan ZCAA:lla on valmiudet hoitaa Sambiassa lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien valvontavelvollisuutensa. Kuulemistilaisuudessa sovittiin ZCAA:n kanssa, että se jatkaa komission kanssa turvallisuutta koskevaa vuoropuhelua, joka voi edellyttää myös lisäkokouksia tai -käyntejä, jos ja kun komissio katsoo ne tarpeellisiksi.
- (119) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, että unionin luetteloa lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava siten, että kaikki Sambiassa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat poistetaan asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A.
- (120) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava asianmukaisten turvallisuusvaatimusten tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastuksia ensisijaisesti Sambiassa lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EY) N:o 965/2012 nojalla.
- (121) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka aiheutuvat kansainvälisten turvallisuusvaatimusten noudattamatta jättämisestä, komission voi olla pakko ryhtyä lisätoimiin asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.
- (122) Sen vuoksi asetusta (EY) N:o 474/2006 olisi muutettava.
- (123) 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 I olevalla tekstillä;
- 2) korvataan liite B tämän asetuksen liitteessä II 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 16 päivänä kesäkuuta 2016.

*Komission puolesta,
puheenjohtajan nimissä
Violeta BULC
Komission jäsen*

LIITE I

"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 tunnistus	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 vastavilta 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 vastavilta 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

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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas- sassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
FLY540	AO 004-01 FLYA	Tuntematon	Angolan tasavalta
GIRA GLOBO	008	GGL	Angolan tasavalta
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/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Beninin tasavalta
AFRICA AIRWAYS	Tuntematon	AFF	Beninin tasavalta
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Tuntematon	Beninin tasavalta
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Beninin tasavalta
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Beninin tasavalta
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Beninin tasavalta
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Beninin tasavalta
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Beninin tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kongon tasavallan viranomaisilta, mukaan lukien:			Kongon tasavalta
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Kongon tasavalta
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Tuntematon	Kongon tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas- sassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
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
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kongon demokraattisen tasaval- lan 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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas- sassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
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
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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas- sassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
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
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 yhtiöitä Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air ja Batik Air, 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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas- sassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
<i>ASI PUDJIASTUTI</i>	135-028	SQS	Indonesian tasavalta
<i>AVIATAR MANDIRI</i>	135-029	VIT	Indonesian tasavalta
<i>DABI AIR NUSANTARA</i>	135-030	Tuntematon	Indonesian tasavalta
<i>DERAYA AIR TAXI</i>	135-013	DRY	Indonesian tasavalta
<i>DERAZONA AIR SERVICE</i>	135-010	DRZ	Indonesian tasavalta
<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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintalu- vassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin viral- linen nimi)	Lentotoimintalu- vassa (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tunnistus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
MARTABUANA ABADION	135-049	Tuntematon	Indonesian tasavalta
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
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Indonesian tasavalta
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonesian tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintalu- vassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin viral- linen nimi)	Lentotoimintalu- van (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
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 lentotoimintalu- van niiden toiminnan valvonnasta vastaa- viltä Kazakstanin viranomaisilta, lu- kuun ottamatta Air Astanaa, mukaan lukien:			Kazakstanin tasa- valta
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
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Kazakstanin tasavalta
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Kazakstanin tasavalta
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Kazakstanin tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas- sassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
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 tasavallan 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
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Liberian viranomaisilta.			Liberia

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas- sassa (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 Libyan viranomaisilta, mukaan lukien:			Libya
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libya
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libya
BURAQ 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
CHC HELICÓPTEROS LDA	MOZ-22	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
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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas- sassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA	MOZ-19	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
INTER AIRWAYS LDA	MOZ-24	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
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
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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintalu- vassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin viral- linen nimi)	Lentotoimintalu- vassa (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tunnistus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
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
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 lentotoimintalu- vansa niiden toiminnan valvonnasta vastaa- viltta São Tomén ja Príncipen viran- omaisilta, mukaan lukien:			São Tomé ja Prín- cipe
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 lentotoimintalu- vansa niiden toiminnan valvonnasta vastaa- viltta Sierra Leonen viranomaisilta, mu- kaan 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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas- sassa (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 Sudanin viranomaisilta, mukaan lukien:			Sudanin tasavalta
<i>ALFA AIRLINES SD</i>	54	AAJ	Sudanin tasavalta
<i>BADR AIRLINES</i>	35	BDR	Sudanin tasavalta
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	Sudanin tasavalta
<i>ELDINDER AVIATION</i>	8	DND	Sudanin tasavalta
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	17	Tuntematon	Sudanin tasavalta
<i>HELEJETIC AIR</i>	57	HJT	Sudanin tasavalta
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	Sudanin tasavalta
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	Sudanin tasavalta
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	Sudanin tasavalta
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	Sudanin tasavalta
<i>SUN AIR COMPANY</i>	51	SNR	Sudanin tasavalta
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	Sudanin tasavalta”

LIITE II

"LIITE B

LUETTELO LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJISTA, JOIDEN TOIMINTAA UNIONISSA RAJOITETAAN ⁽¹⁾

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintalu- vassa (ja toimi- nimi, jos se on muu kuin viral- linen nimi)	Lentotoi- mintaluvan (AOC) numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän koti- valtio	Rekisteröity ilma-alustyyppi	Rekisteröidyn ilma-aluksen rekis- teritunnus/-tunnukset ja, jos saatavilla, sarjanumero/-numerot	Rekisteröin- tivaltio
TAAG AN- GOLA AIRLI- NES	001	DTA	Angolan ta- savalta	Koko kalusto, paitsi: Boeing B737 700-tyypin, Boeing B777-200-tyypin ja Boeing B777-300-tyypin ilma- alukset.	Koko kalusto, paitsi: lentotoi- mintaluvassa mainittu ilma- alus Boeing B737-700-kalus- tossa; lentotoimintalu- vassa mainittu ilma-alus Boeing B777-200-kalustossa; lento- toimintalu- vassa mainittu ilma-alus Boeing B777-300- kalustossa;	Angolan tasa- valta
AIR SERVICE COMORES	06-819/ TA-15/ DGACM	KMD	Komorit	Koko kalusto, paitsi: LET 410 UVP.	Koko kalusto, paitsi: D6- CAM (851336).	Komorit
AFRIJET BUSI- NESS SER- VICE ⁽¹⁾	002/ MTAC/ ANAC-G/ DSA	ABS	Gabonin ta- savalta	Koko kalusto, paitsi: 2 Fal- con 50 -tyypin ilma-alusta, 2 Falcon 900 -tyypin ilma- alusta.	Koko kalusto, paitsi: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Gabonin tasa- valta
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/ MTAC/ ANAC-G/ DSA	NVS	Gabonin ta- savalta	Koko kalusto, paitsi: 1 Challenger CL-601 -tyypin ilma-alus, 1 HS-125-800 -tyypin ilma-alus.	Koko kalusto, paitsi: TR- AAG, ZS-AFG.	Gabonin tasa- valta; Etelä- Afrikan tasa- valta
IRAN AIR	FS100	IRA	Iranin isla- milainen ta- savalta	Kaikki Fokker F100 – ja Boeing B747 -tyypin ilma- alukset	Fokker F100 – tyypin ilma- alukset siten kuin mainitaan lentotoimintalu- vassa; Boeing B747 – tyypin ilma-alukset siten kuin mainitaan lentotoi- mintalu- vassa;	Iranin islami- lainen tasa- valta
AIR KORYO	GAC- AOC/KOR- 01	KOR	Korean de- mokraatti- nen kansan- tasavalta	Koko kalusto, paitsi: Kaksi TU 204 -tyypin ilma-alusta.	Koko kalusto, paitsi: P-632, P-633.	Korean de- mokraattinen kansantasa- valta

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

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