

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2018/1866,**annettu 28 päivänä marraskuuta 2018,****asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta unionissa toimintakieltoon asetettujen tai toimintarajoitusten kohteena olevien 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 lentomatkustajille 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 luettelo niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa.
- (2) Eräät jäsenvaltiot ja Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto, jäljempänä 'EASA', ovat toimittaneet asetuksen (EY) N:o 2111/2005 ⁽³⁾ 4 artiklan 3 kohdan nojalla 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 asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteiden A ja B 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 asetuksella (EY) N:o 2111/2005 perustetulle komitealle, jäljempänä 'lentoturvallisuuskomitea'.
- (5) Lentoturvallisuuskomitea on saanut komissiolta tiedot asetuksen (EY) N:o 2111/2005 ja komission asetuksen (EY) N:o 473/2006 ⁽⁴⁾ mukaisista yhteisistä kuulemisista, joita käydään parhaillaan seuraavien valtioiden toimivaltaisten viranomaisten ja lentoliikenteen harjoittajien kanssa: Angola, Valko-Venäjä, Benin, Gambia, Indonesia, Mauritania, Meksiko, Moldova, Nepal, Venäjä, Thaimaa, Venezuela ja Sambia. Komissio on myös toimittanut tietoja lentoturvallisuuskomitealle Afganistanin, Gabonin, Kazakstanin, Libyan ja Mosambikin lentoturvallisuustilanteesta.
- (6) EASA myös ilmoitti komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle ulkomaisten ilma-alusten turvallisuuden arviointiohjelman (SAFA) mukaisten, komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 ⁽⁵⁾ mukaisesti tehtyjen asematasotarkastusten tulokset.

⁽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⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2111/2005, annettu 14 päivänä joulukuuta 2005, EUVL L 344, 27.12.2005, s. 15.

⁽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.

⁽⁵⁾ 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.

- (7) Lisäksi EASA tiedotti komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle niissä kolmansissa maissa toteutettavista teknisen avun hankkeista, joissa on asetuksen (EY) N:o 474/2006 mukainen toimintakielto. EASA antoi tietoja suunnitelmista ja pyynnöistä, jotka koskevat teknistä lisäapua ja yhteistyötä kolmansien maiden siviili-ilmailuviranomaisten hallinnollisten ja teknisten valmiuksien parantamiseksi, jotta niitä voidaan auttaa ratkaisemaan sovellettavien kansainvälisten siviili-ilmailun turvallisuusvaatimusten noudattamiseen liittyviä ongelmia. Jäsenvaltioita kehoitettiin vastaamaan tällaisiin pyyntöihin kahdenväliseltä pohjalta yhteistyössä komission ja EASAn kanssa. Komissio korosti tässä yhteydessä sitä, miten hyödyllistä on antaa kansainväliselle ilmailuyhteisölle tietoa – erityisesti kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) SCAN-tietokannan (Safety Collaborative Assistance Network) välityksellä – unionin ja sen jäsenvaltioiden kolmansille maille antamasta teknisestä avusta ilmailun turvallisuuden parantamiseksi koko maailmassa.
- (8) Eurocontrol toimitti komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle ajantasaiset tiedot SAFA- ja TCO-ohjelmiin (kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittajat) sisältyvien hälytysjärjestelmien nykytilanteesta ja toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevien varoitusviestien uusimmista tilastoista.

Unionin lentoliikenteen harjoittajat

- (9) EASA on laatinut analyysin unionin lentoliikenteen harjoittajien ilma-aluksille tehtyjen asematasotarkastusten ja toteuttamiensa standardointitarkastusten tuloksista sekä kansallisten ilmailuviranomaisten suorittamista erityistarkastuksista. Useat jäsenvaltiot ovat toteuttaneet analyysin tulosten pohjalta tiettyjä täytäntöönpanotoimenpiteitä ja ilmoittaneet niistä komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle. Bulgaria ja Malta ovat ilmoittaneet komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle toimista, joita ne ovat toteuttaneet Bulgariassa ja Maltassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien osalta.
- (10) Jäsenvaltiot toistivat olevansa valmiita toimimaan tarpeen mukaan, jos asiaankuuluvat turvallisuustiedot viittaavat välittömiin turvallisuusriskeihin, jotka johtuvat siitä, että unionin lentoliikenteen harjoittajat eivät täytä asianmukaisia turvallisuusvaatimuksia.

Angolasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (11) Angolan toimivaltaiset viranomaiset (*Instituto Nacional da Aviação Civil*, INAVIC) toimittivat 30 päivänä huhtikuuta 2018 luettelon täydennettävistä asiakirjoista ja toteutettavista toimista.
- (12) INAVIC toimitti kaikki tarvittavat tiedot määräajassa. EASA katsoi INAVICin toimittamat tiedot analysoituaan, että ne oli esitetty selvästi ja selkeästi. Lisäksi INAVICin toimittamat jäljennökset lentotoimintaluvista (AOC) ja lentotoimintaluvan ehdoista olivat ICAO-formaatin mukaiset. INAVIC toimitti hyvän yhteenvedon seuranta-toimista havainnoille, jotka tehtiin Angolan lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvonnan aikana lentotoiminnan (OPS) ja lentokelpoisuuden (AIR) aloilla.
- (13) INAVICin menettelyjä ja määräyksiä on saatettu ajan tasalle vuodesta 2015 lähtien erityisesti lentokelpoisuuden, lentotoiminnan ja ilmailulääketieteen aloilla. Lisäksi INAVIC on asianmukaisten kansainvälisten turvallisuusvaatimusten mukaisesti toimittanut ICAO:lle aktiivisesti tietoja korjaussuunnitelmansa päivityksistä.
- (14) Saadakseen yksityiskohtaisemman ja todisteisiin perustuvan käsityksen Angolassa toteutettavista valvontatoimista komissio pyysi INAVICia toimittamaan raportteja lentotoimintalupien voimassaolon jatkamista koskevista tarkastuksista, mukaan lukien yksityiskohtaiset kuvaukset havainnoista ja seuranta-toimista lentoliikenteen harjoittajien *Sonair*, *Air Jet* ja *Heli Malongo* osalta.
- (15) Kyseiset raportit lähetettiin EASAlle, joka katsoi tietojen olevan asianmukaisia ja hyvälaatuisia. Raporteissa myös osoitettiin, että asianomaiset lentoliikenteen harjoittajat olivat toteuttaneet INAVICin havaintojen perusteella asianmukaisia korjaavia toimia.
- (16) INAVIC ilmoitti komissiolle antaneensa lentotoimintaluvan kahdelle uudelle lentoliikenteen harjoittajalle, jotka ovat *Bestflya Aircraft Management* ja *SJL*. INAVIC myös ilmoitti komissiolle, että seitsemällä lentoliikenteen harjoittajalla ei enää ole voimassa olevaa lentotoimintalupaa. Nämä ovat *Air Nave*, *Air26*, *Angola Air Services*, *Diexim*, *Fly540*, *Gira Globo* ja *Mavewa*.

- (17) Komissio katsoo tällä hetkellä saatavilla olevien tietojen perusteella, että INAVIC on edistynyt kansainvälisten turvallisuusvaatimusten toimeenpanossa. Ennen kuin voidaan tehdä päätös Angolasta tulevia lentoliikenteen harjoittajia koskevan toimintakiellon mahdollisesta poistamisesta, edistyminen on varmistettava tekemällä unionin arviointikäynti INAVICIin ja tiettyihin Angolan lentoliikenteen harjoittajiin.
- (18) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo sen vuoksi, että luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi tässä vaiheessa muutettava niin, että siihen sisällytetään lentoliikenteen harjoittajat *Bestfly Aircraft Management* ja *SJL*. Lentoliikenteen harjoittajat *Air Nave*, *Air26*, *Angola Air Services*, *Diexim*, *Fly540*, *Gira Globo* ja *Mavewa* olisi poistettava asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A, koska niillä ei enää ole voimassa olevaa lentotoimintalupaa.

Valko-Venäjältä tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (19) Komissio aloitti 17 päivänä syyskuuta 2018 neuvottelut Valko-Venäjän ilmailuviraston (AD-BLR) kanssa asetuksen (EY) N:o 473/2006 3 artiklan 2 kohdan nojalla, koska EASA oli havainnut turvallisuuspuutteita TCO-lupamenettelyssä.
- (20) Komissio, EASA ja AD-BLR:n edustajat kokoontuivat käymään teknisiä neuvotteluja 8 päivänä marraskuuta 2018. Komissio korosti kokouksessa, miten tärkeää on saada asianmukaisesti ja säännöllisesti tietoa turvallisuusvalvonnasta. AD-BLR esitteli korjaavia toimenpiteitä, joita se oli toteuttanut EASAn TCO-lupamenettelyn ja seurantatoimien yhteydessä havaitsemien turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi. Vaikka kyseisiä tietoja pyydettiin jo neuvottelujen alussa, AD-BLR ei toimittanut riittävästi tietoa valvontatoimien suunnittelusta ja tuloksista. Koska joillakin Valko-Venäjällä lentotoimintalupansa saaneilla hakijoilla on ollut vaikeuksia läpäistä TCO-lupamenettelyä pääasiassa turvallisuuspuutteiden vuoksi, komissio korosti jälleen, miten tärkeää AD-BLR:n on tehtäviensä tehokkaan hoidon varmistamiseksi noudattaa asianmukaisia kansainvälisiä turvallisuusvaatimuksia.
- (21) Komissio kutsui näiden turvallisuuspuutteiden vuoksi AD-BLR:n asetuksen (EY) N:o 2111/2005 7 artiklan nojalla kuulemiseen, joka järjestettiin 13 päivänä marraskuuta 2018. Kuulemisessa AD-BLR antoi komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle yleistä tietoa Valko-Venäjän ilmailualasta ja valvontatoimiin käytettävissä olevasta henkilöstöstä sekä siitä, miten Valko-Venäjä suorittaa onnettomuustutkinnat. Lisäksi AD-BLR antoi tietoa turvallisuusvalvonnasta Valko-Venäjällä viittaamalla asianmukaisiin ICAOn kriittisiin osa-alueisiin. AD-BLR pyysi uudelleen tiivistä yhteistyötä EU:n kanssa ja ilmoitti ryhtyneensä panemaan täytäntöön joitakin EU-säädöksiä, erityisesti lentokelpoisuuteen ja -toimintoihin liittyviä säädöksiä. Koska AD-BLR oli vakuuttunut, että sen toimet toteutetaan täysin kansainvälisten turvallisuusvaatimusten mukaisesti, se pyysi EU:ta tekemään arviointikäynnin, jotta EU saisi paremman käsityksen Valko-Venäjän turvallisuusvalvontajärjestelmästä.
- (22) Komissio katsoo, että on vaikea arvioida, miten AD-BLR täyttää velvollisuutensa, koska dokumentoituja tietoja puuttuu ja tietojenvaihto on ollut hankalaa virallisten kuulemisten alusta lähtien. Sen vuoksi komissio katsoo, että on tarpeen tehdä unionin arviointikäynti ennen seuraavaa lentoturvallisuuskomitean kokousta.
- (23) Toisaalta komissio katsoo, että ainoalle säännöllistä matkustajaliikennettä harjoittavalle lentoyhtiölle *BELAVIA*, joka on saanut Valko-Venäjällä lentotoimintalupansa, tehtyjen SAFA-asematasotarkastusten tulokset eivät tässä vaiheessa herätä turvallisuuteen liittyviä huolenaiheita. EASA on jo toteuttanut täytäntöönpanotoimenpiteitä rahtilentotoimintaa harjoittavien lentoyhtiöiden *JSC Aircompany Grodno* ja *Transaviaexport Airlines* osalta.
- (24) Vaikka on selvää, että lukuisat havaitut puutteet on korjattava, ne eivät ole sellaisia, joiden vuoksi Valko-Venäjältä tulevia lentoliikenteen harjoittajia olisi sisällytettävä asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.
- (25) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo tällä hetkellä käytettävissä olevien tietojen perusteella, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Valko-Venäjältä tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.
- (26) Jäsenvaltioiden olisi jatkossakin tarkastettava asianmukaisten kansainvälisten turvallisuusvaatimusten tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastuksia ensisijaisesti Valko-Venäjällä lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EY) N:o 965/2012 nojalla.

- (27) 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.

Beninistä tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (28) Komissio poisti toukokuussa 2017 kaikki Beninistä tulevat lentoliikenteen harjoittajat asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A ⁽¹⁾.
- (29) Komissio pyysi 14 päivänä syyskuuta 2018 päivätyllä kirjeellä Beninin siviili-ilmailuviranomaista *Agence Nationale de l'Aviation Civile du Bénin* (ANAC Benin) toimittamaan luettelon asiakirjoista, jotka liittyvät viranomaisen rakenteeseen, valvontajärjestelmään ja -toimiin sekä toteutettuihin täytäntöönpanotoimiin, mukaan lukien luettelot lentotoimintaluvan haltijoista ja rekisteröidyistä ilma-aluksista.
- (30) ANAC Benin toimitti pyydetty tiedot 15 päivänä lokakuuta 2018, muun muassa tiedot ANAC Beninin sisäisestä rakenteesta, henkilöstön pätevyydestä, koulutuspolitiikasta, valvontajärjestelmästä, poikkeamailmoitusjärjestelmästä sekä lupakirjojen myöntämistä ja hyväksymistä koskevasta menettelystä.
- (31) Toimitetuista asiakirjoista kävi ilmi myös, että ANAC Benin on myöntänyt lentotoimintaluvan kahdelle lentoliikenteen harjoittajalle, jotka ovat *Air Taxi Bénin* ja *ASAB*.
- (32) Komissio kannustaa ANAC Beniniä raportoimaan säännöllisesti jatkuvista parannuksista kansainvälisten turvallisuusvaatimusten täytäntöönpanossa sekä kaikista uusista asiaan liittyvistä tiedoista, erityisesti uusien lentoliikenteen harjoittajien luvista.
- (33) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo näin ollen, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Beninistä tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.

Gambiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (34) Gambian lentoliikenteen harjoittajia ei ole koskaan mainittu asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteessä A. Komissio pyysi 24 päivänä elokuuta 2018 päivätyllä kirjeellä Gambian siviili-ilmailuviranomaista (CAAG) toimittamaan asiakirjat, jotka liittyvät viranomaisen rakenteeseen, valvontajärjestelmään ja -toimiin sekä toteutettuihin täytäntöönpanotoimiin, mukaan lukien luettelot lentotoimintaluvan haltijoista ja rekisteröidyistä ilma-aluksista. CAAG toimitti pyydetty tiedot 28 päivänä syyskuuta 2018.
- (35) CAAG ilmoitti komissiolle, että Gambiassa ei ollut sillä hetkellä lentotoimintaluvan haltijoita ja että sen ilma-alusrekisterissä oli 18 ilma-alusta. Osa noista ilma-aluksista oli varastoituina, ja jotkin eivät olleet enää toiminnassa.
- (36) Lentoliikenteen harjoittajan *Sonnig International Private Jets Gambia – SIPJ(G)* osalta CAAG vahvisti, ettei sillä ole ollut Gambian lentotoimintalupaa elokuusta 2017 lähtien.
- (37) CAAG mainitsi samassa kirjeessä, että sille oli tehty 16–26 päivänä heinäkuuta 2018 ICAOn yleisen turvallisuusvalvonnan arviointiohjelman (USOAP) jatkuvan seurannan lähestymistavan (CMA) tarkastuskäynti. CAAG sitoutui toimittamaan tarkastusraportin komissiolle, kunhan se tulisi saataville. Aiemmistä, vuodelta 2005 peräisin olevista tarkastustuloksista ilmenee, että tosiasiallinen täytäntöönpanon kokonaisaste oli 78,46 prosenttia.
- (38) Komissio katsoo kyseisten tietojen perusteella, ettei tällä hetkellä ole syytä epäillä, etteikö CAAG pystyisi täyttämään kansainvälisiä turvallisuusvalvontavelvoitteitaan.
- (39) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo näin ollen, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Gambiasta tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.

⁽¹⁾ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/830, annettu 15 päivänä toukokuuta 2017, asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta niiden lentoliikenteen harjoittajien luettelon osalta, jotka ovat toimintakiellossa tai joiden toimintaa rajoitetaan unionissa, EUVL L 124, 17.5.2017, s. 3, Beniniä koskevat johdanto-osan kappaleet 12–19.

Indonesiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (40) Kaikki Indonesiassa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat poistettiin kesäkuussa 2018 asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A ⁽¹⁾. Komission ja Indonesian siviili-ilmailuhallinnon (DGCA Indonesia) väliset neuvottelut jatkuvat asetuksen (EY) N:o 473/2006 3 artiklan 2 kohdan nojalla, jotta turvallisuusvalvontaa voidaan jatkaa Indonesiassa. Komissio seuraa, miten DGCA Indonesia edistyy sen varmistamisessa, että Indonesian ilmailun turvallisuusvalvontajärjestelmä saatetaan entistä enemmän kansainvälisten turvallisuusvaatimusten mukaiseksi. Tähän liittyen DGCA Indonesia toimitti komissiolle 26 päivänä syyskuuta 2018 päivätyllä kirjeellä lisätietoja ja päivityksen Indonesian ilmailun tilasta, turvallisuusvalvonnasta touko–elokuussa 2018 sekä sovitusta korjaussuunnitelmasta.
- (41) Tiedot sisälsivät luettelon Indonesiassa lentotoimintaluvan saaneista lentoliikenteen harjoittajista, rekisteröidyistä ilma-aluksista ja turvallisuusvalvontatoimista, luettelon DGCA Indonesian toteuttamista täytäntöönpanotoimenpiteistä, tiedot maaliskuussa 2018 tehdyn unionin arviointikäynnin perusteella päivitetystä korjaussuunnitelmasta sekä päivitetty tiedot suorituskykyyn perustuvaa suunnistusta (PBN) koskevan toimintasuunnitelman täytäntöönpanosta ja DGCA:n saamasta teknisestä avusta.
- (42) Siltä osin kuin kyse on lentoliikenteen harjoittajista, ilma-aluksista ja turvallisuusvalvonnasta, DGCA Indonesia myönsi kyseisellä ajanjaksolla yhden uuden lentotoimintaluvan Part-121 ja kaksi uutta lentotoimintalupaa Part-135.
- (43) Täytäntöönpanotoimenpiteiden osalta voidaan todeta, että DGCA Indonesia keskeytti kaksi lentotoimintalupaa (yksi Part-121 ja yksi Part-135), peruutti yhden hyväksyntätodistuksen ja määräsi yhden hallinnollisen seuraamuksen, joka koski lentotoimintaluvan Part-135 haltijaa. Lisäksi DGCA Indonesia ryhtyi toimiin valvonnan parantamiseksi EU:n arviointikäynnin aikana maaliskuussa 2018 ilmailulääketieteen lupamenettelyssä havaittujen ongelmien osalta keskeyttämällä kahden akkreditoidun ilmailulääkärin lisenssin voimassaolon.
- (44) Suorituskykyyn perustuvan suunnistuksen (PBN) täytäntöönpanoa koskeva suositus on myös otettu huomioon. Indonesia aikoo panna PBN-menettelyt täytäntöön 23 kansainvälisellä lentoasemalla 25:stä vuoden 2018 loppuun mennessä. PBN:n täytäntöönpano etenee myös kotimaan ja kaukaisilla lentoasemilla, joskaan ei samassa tahdissa.
- (45) DGCA Indonesia ilmoitti komissiolle korjaavien toimien ajantasaistamisesta vuonna 2017 tehdyn ICAOn koordinoitun varmistuskäynnin johdosta. ICAO tarkasti lentokelpoisuutta koskevat korjaussuunnitelmat 25 päivänä heinäkuuta 2018. ICAO on hyväksynyt kaikki korjaavat toimet kokonaan tai osittain.
- (46) Sen jälkeen kun lentoyhtiön *Lion Air* lennolla JT610 tapahtui ihmishenkiä vaatinut onnettomuus 29 päivänä lokakuuta 2018, DGCA Indonesia otti komissioon yhteyttä vuorokauden kuluessa ja toimittaa edelleen tietoja muun muassa ennaltaehkäisevistä toiminnoista, joita toteutettiin onnettomuuden jälkeen niiden lentoliikenteen harjoittajien osalta, joilla on kalustossaan saman tyyppin ilma-aluksia (1 lentoyhtiön *Garuda* liikennöimä ilma-alus ja 10 lentoyhtiön *Lion Air* liikennöimä ilma-alusta).
- (47) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo näin ollen, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Indonesiasta tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.
- (48) Jäsenvaltioiden olisi jatkossakin tarkastettava asianmukaisten kansainvälisten turvallisuusvaatimusten tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastuksia ensisijaisesti Indonesiassa lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EY) N:o 965/2012 nojalla.
- (49) 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.

Mauritaniasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (50) Komissio päätti joulukuussa 2012 poistaa kaikki Mauritanian lentoliikenteen harjoittajat asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/871, annettu 14 päivänä kesäkuuta 2018, asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta unionissa toimintakieltoon asetettujen tai toimintarajoitusten kohteena olevien lentoliikenteen harjoittajien luettelon osalta, EUVL L 152, 15.6.2018, s. 5, Indonesiaa koskevat johdanto-osan kappaleet 40–64.

⁽²⁾ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 1146/2012, annettu 3 päivänä joulukuuta 2012, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta yhteisön luettelosta annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta, EUVL L 333, 5.12.2012, s. 7, Mauritaniaa koskevat johdanto-osan kappaleet 71–81.

- (51) Komissio pyysi 30 päivänä elokuuta 2018 päivätyllä kirjeellä Mauritanian toimivaltaista viranomaista *Agence Nationale de l'Aviation Civile* (ANAC Mauritania) toimittamaan asiakirjat, jotka liittyvät viranomaisen rakenteeseen, valvontajärjestelmään ja -toimiin sekä toteutettuihin täytäntöönpanotoimiin, mukaan lukien luettelot lentotoimintaluvan haltijoista ja rekisteröidyistä ilma-aluksista.
- (52) ANAC Mauritania toimitti pyydetty tiedot 10 päivänä lokakuuta 2018, mukaan lukien tiedot organisaatorakenteestaan ja henkilöstöstään, lentotoimintalupien haltijoista, lentotoimintaluvan ehdoista, Mauritaniassa rekisteröidyistä ilma-aluksista, turvallisuusvalvonnan tuloksista ja täytäntöönpanotoimista sekä luettelot vaaratilanteista ja onnettomuuksista vuodesta 2016 lähtien.
- (53) ANAC Mauritania ilmoitti komissiolle, että tuolloin toimintaa harjoitti kaksi Mauritaniassa lentotoimintaluvan saanut lentoliikenteen harjoittajaa eli Nouakchottiin sijoittautunut kansallinen lentoyhtiö *Mauritania Airlines* ja taksilentoyritys *Class Aviation*.
- (54) Komissio kehottaa ANAC Mauritaniaa raportoimaan säännöllisesti jatkuvista parannuksista kansainvälisten turvallisuusvaatimusten täytäntöönpanossa.
- (55) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo näin ollen, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Mauritaniasta tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.

Meksikosta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (56) Meksikon lentoliikenteen harjoittajia ei ole koskaan mainittu asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteessä A. Kun Meksikon lentoliikenteen harjoittajalle *Global Air (Aerolíneas Damojh, SA de C.V.)* oli tapahtunut 18 päivänä toukokuuta 2018 ihmishenkiä vaatinut onnettomuus Kuubassa, komissio otti yhteyttä Meksikon ilmailuviranomaiseen *Dirección General de Aeronáutica Civil* (DGAC Meksiko) pyytääkseen yksityiskohtaisia tietoja. DGAC Meksikon mukaan lentoyhtiön *Global Air (Aerolíneas Damojh, SA de C.V.)* lentotoimintalupa keskeytettiin mutta palautettiin 29 päivänä elokuuta 2018 DGAC Meksikon tekemien tarkastusten jälkeen. Itse onnettomuus sekä lentotoimintaluvan keskeyttämisen ja palauttamisen välisen ajan lyhyys nostivat esiin kysymyksiä DGAC Meksikon turvallisuusvalvonnan toteuttamistavasta. Mainitun onnettomuuden lisäksi on esiintynyt useita merkkejä siitä, että ilmailun turvallisuuden taso on saattanut laskea Meksikossa, sillä onnettomuuksien ja vakavien vaaratilanteiden määrä on kasvanut vuonna 2018.
- (57) Komissio, EASA ja DGAC Meksikon edustajat kokoontuivat käymään teknisiä neuvotteluja 16 päivänä lokakuuta 2018. DGAC Meksiko antoi kokouksessa asianmukaisia tietoja rakenteestaan, lupamenettelyistään, sertifiointi- ja valvontatoimistaan, turvallisuusvalvonnasta vastaavasta henkilöstöstään sekä valvontamenettelyistä ja lainsäädäntökehiksestä. DGAC Meksiko myös valotti lentoliikenteen harjoittajan *Global Air (Aerolíneas Damojh, SA de C.V.)* lentotoimintaluvan nopeaa palauttamista koskevia perusteluja.
- (58) Komissio pani merkille ilmailualan nopean kasvun Meksikossa vuonna 2017 erityisesti rekisteröityjen ilma-alusten, lentoliikenteen harjoittajien ja reittien määrän osalta ja ilmaisi olevansa huolissaan DGAC Meksikon valmiuksista toteuttaa asianmukaista turvallisuusvalvontaa. DGAC Meksiko vastasi katsovansa, että sillä on tarvittavat valmiudet, ja korosti, että yksi suuri lentoliikenteen harjoittaja (*Mexicana de Aviación*) oli ajautunut konkurssiin ja että uudet lentoliikenteen harjoittajat (mm. *Volaris*, *Aerojet*) käyttivät samoja ilma-aluksen malleja. DGAC Meksikon mukaan rekisteröityjen ilma-alusten määrän kasvu ei sen vuoksi ole vaikuttanut merkittävästi DGAC Meksikon valvontavalmiuksiin.
- (59) Lentoliikenteen harjoittajan *Global Air (Aerolíneas Damojh, SA de C.V.)* osalta DGAC Meksiko selvensi, että *Global Air* oli valittanut tuomioistuimeen lentotoimintaluvan keskeyttämisestä ja DGAC Meksikon soveltamasta erityistarkastusohjelmasta. Oikeuskäsittelyn lopussa *Global Air (Aerolíneas Damojh, SA de C.V.)* pyysi ilma-alustensa rekisteröintien ja lentotoimintalupansa peruuttamista. Näin ollen lentoliikenteen harjoittajan *Global Air (Aerolíneas Damojh, SA de C.V.)* ilma-aluksilla ei ole lupaa liikennöidä Meksikossa.
- (60) DGAC Meksiko toimitti komission pyynnöstä kokouksen jälkeen tietoa myös onnettomuuksista ja vakavista vaaratilanteista viiden viime vuoden ajalta sekä vuosina 2017 ja 2018 toteutetuista lupien keskeytyksistä ja peruutuksista ja muista täytäntöönpanotoimenpiteistä. Lisäksi DGAC Meksiko toimitti komissiolle havainnot ja korjaussuunnitelmat, jotka liittyivät lentoliikenteen harjoittajalle *Global Air (Aerolíneas Damojh, SA de C.V.)* Kuubassa tapahtuneen onnettomuuden jälkeen tehtyihin lisätarkastuksiin, sekä kolmen muun Meksikon lentoliikenteen harjoittajan korjaussuunnitelmat.

- (61) Komissio katsoo käytyjen neuvottelujen ja toimitettujen tietojen perusteella, että DGAC Meksikon toteuttama turvallisuusvalvonta on riittävän jatkuvaa (esim. toimintalupien uusiminen joka toinen vuosi). Meksikon ilmailualan lainsäädäntökehys vaikuttaa kattavalta ja asianmukaisten kansainvälisten turvallisuusvaatimusten mukaiselta. Meksikosta tuleville lentoliikenteen harjoittajille tehtyjen SAFA-asematasotarkastusten tulokset eivät tässä vaiheessa herätä turvallisuuteen liittyviä huolenaiheita.
- (62) Komissio katsoo käytettävissä olevien tietojen perusteella – mukaan lukien tiedot, jotka toimitettiin 16 päivänä lokakuuta 2018 pidetyn teknisen kokouksen aikana ja sen jälkeen – että Meksikon DGAC:lla on tässä vaiheessa riittävästi kykyä ja halua käsitellä turvallisuuspuutteita.
- (63) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo näin ollen, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, sisällyttämällä siihen Meksikosta tulevia lentoliikenteen harjoittajia.
- (64) 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.

Moldovasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (65) Komissio ilmoitti 27 päivänä syyskuuta 2018 päivätyllä kirjeellä Moldovan siviili-ilmailuviranomaiselle (CAAM) turvallisuusongelmista, jotka liittyivät siltä lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin. Samalla komissio ilmoitti CAAMille neuvottelujen aloittamisesta asetuksen (EY) N:o 473/2006 3 artiklan 2 kohdan nojalla.
- (66) CAAM toimitti komissiolle 12 päivänä lokakuuta 2018 tietoja Moldovassa lentotoimintaluvan saaneille lentoliikenteen harjoittajille kolmen viime vuoden aikana tehdyistä turvallisuusvalvontatoimista sekä *Air Moldova*an kohdistetusta turvallisuusvalvonnasta.
- (67) Komissio katsoo, että tällä hetkellä käytettävissä olevien tietojen perusteella – EASAn TCO-hyväksyntää koskevaa arviointia koskevat tiedot, jäsenvaltioiden SAFA-ohjelmassa tekemiä asematasotarkastuksia koskevat tiedot ja CAAMin toimittamat tiedot mukaan lukien – komissio katsoo, että CAAMin olisi edelleen kehitettävä tarkastusvalmiuksiaan sertifiointi- ja valvontavalmiuksiensa piiriin kuuluvien lentoliikenteen harjoittajien osalta.
- (68) Komissio, EASA, CAMM ja *Air Moldova*n edustajat kokoontuivat käymään teknisiä neuvotteluja 29 päivänä lokakuuta 2018. Kokouksessa CAAM antoi tietoja valvontatoimistaan, myös teknisen henkilöstön palvelukseen ottamista ja koulutusta koskevista suunnitelmistaan, sekä strategisesta lähestymistavastaan valvontavalmiuksien parantamiseksi. *Air Moldova* selitti, miten se käsiteli eräissä SAFA-havainnoissa esiin tuotuja ongelmia, jotka liittyivät väitettyyn asianmukaisen turvallisuuskulttuurin puuttumiseen yrityksessä.
- (69) Komissio kutsui näiden turvallisuuspuutteiden vuoksi CAAMin ja lentoliikenteen harjoittajat *Air Moldova* ja *Aerotranscargo* asetuksen (EY) N:o 2111/2005 7 artiklan nojalla kuulemiseen lentoturvallisuuskomiteassa. Kuuleminen järjestettiin 13 päivänä marraskuuta 2018. CAAM esitteli organisaatorakenteensa (mm. yksityiskohtaiset tiedot henkilöstöstä) ja antoi tietoja Moldovan siviili-ilmailualan lainsäädäntökehyksestä ja sen tulevasta kehityksestä, mukaan lukien Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Moldovan tasavallan välisen yhteistä ilmailualuetta koskevan sopimuksen täytäntöönpanosta⁽¹⁾. CAAMin toimittamien tietojen mukaan 14 EU:n säädöstä saatettiin vuonna 2018 osaksi Moldovan kansallista lainsäädäntöä, ja vuonna 2019 on suunnitelmassa saattaa osaksi kansallista lainsäädäntöä vielä 17 säädöstä.
- (70) CAAM sitoutui kuulemisessa pitämään komission jatkuvasti ajan tasalla valvontatoimistaan ja toimista, jotka toteutetaan siviili-ilmailun turvallisuuden parantamiseksi Moldovassa. CAAM vahvisti puoltavansa ja tukevansa unionin arviointikäyntiä Moldovaan.
- (71) Lentoliikenteen harjoittaja *Air Moldova* esitteli rakennettaan sekä laadunvarmistusjärjestelmänsä ja turvallisuudenhallintajärjestelmänsä toimintaa. Se myös ilmoitti komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle menettelyistä, joita se on ottanut käyttöön toimintojen turvallisuuden varmistamiseksi, mukaan lukien vaarojen tunnistaminen, lentotietojen seuranta sekä riskien arviointi ja lieventäminen. *Air Moldova* selosti tutkintaansa, joka koskee vakavaa vaaratilannetta, johon yksi sen ilma-aluksista joutui vuonna 2017 Rooman Fiumicinon lentoasemalle laskeutuessaan, sekä välittömästi kyseisen vaaratilanteen jälkeen toteuttamiaan turvallisuustoimia.

⁽¹⁾ EUVL L 292, 20.10.2012, s. 3.

- (72) *Aerotranscargo* antoi tapaamisessa tietoja turvallisuudenhallintajärjestelmästä, lentotietojen analysointiprosesseistaan ja turvallisuustasoiden indikaattoreistaan. Se antoi erityisesti yksityiskohtaisia tietoja turvallisuustasostaan ja turvallisuuden varmistusjärjestelmästä.
- (73) Komissio aikoo tehdä EASAn avustuksella ja jäsenvaltioiden tuella unionin arviointikäynnin Moldovaan tarkistaakseen, toteuttaako CAAM lentoliikenteen harjoittajien sertifiointin ja valvonnan asianmukaisten kansainvälisten turvallisuusvaatimusten mukaisesti. Arviointikäynnin kohteena ovat CAAM ja tietyt Moldovan lentoliikenteen harjoittajat.
- (74) Vaikka on selvää, että lukuisat havaitut puutteet on korjattava, ne eivät ole sellaisia, joiden vuoksi Moldovasta tulevia lentoliikenteen harjoittajia olisi sisällytettävä asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.
- (75) Tällä hetkellä käytettävissä olevien tietojen perusteella asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo näin ollen, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, sisällyttämällä siihen Moldovasta tulevia lentoliikenteen harjoittajia.
- (76) Jäsenvaltioiden olisi jatkossakin tarkastettava asianmukaisten kansainvälisten turvallisuusvaatimusten tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastuksia ensisijaisesti Moldovassa lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EY) N:o 965/2012 nojalla.
- (77) 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.

Nepalista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (78) Nepalilä siviili-ilmailuviranomainen (CAAN) ilmoitti 26 päivänä elokuuta 2018 päivätyllä kirjeellä komissiolle edistymisestään kansainvälisten turvallisuusvaatimusten täytäntöönpanossa. CAAN on toimitettujen tietojen mukaan edistynyt jonkin verran kansainvälisten turvallisuusvaatimusten täytäntöönpanossa. Toimitettujen tietojen perusteella ei kuitenkaan pystytä päättämään, millainen Nepalilä turvallisuustilanne todellisuudessa on.
- (79) Käytettävissä olevien tietojen mukaan Nepalissa on tapahtunut vuoden 2018 alun jälkeen vähintään neljä siviili-ilmailun onnettomuutta. Viimeisin onnettomuus tapahtui 1 päivänä syyskuuta 2018 Kathmandussa Tribhuvanin kansainvälisellä lentoasemalla, ja siinä oli osallisena *Yeti Airlinesin* liikennöimä ilma-alus. Komissio pyysi CAANia työskentelemään virallisissa onnettomuustutkintaraporteissa esitettyjen suositusten täytäntöönpanemiseksi sekä laatimaan perussyölyanalyysin ja käsittelemään näitä syitä.
- (80) CAAN puolestaan pyysi unionin arviointikäyntiä, mutta komissio katsoi yhdessä lentoturvallisuuskomitean kanssa tällaisen arviointikäynnin olevan ennen aikainen, koska onnettomuuksien määrä on Nepalissa edelleen liian suuri. Sen vuoksi Nepalilä olisi ensin pyrittävä vähentämään onnettomuuksia ja toimitettava siitä tyydyttävät todisteet vähintään kahden vuoden ajan.
- (81) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo näin ollen, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Nepalilä tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.

Venäjältä tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (82) Komissio, EASA ja jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset ovat kuluneella kaudella seuranneet edelleenkin tiiviisti Venäjällä lentotoimintaluvan saaneiden ja unionissa liikennöivien lentoliikenteen harjoittajien turvallisuustasoa muun muassa asematasotarkastusten ensisijaisella kohdentamisella tiettyihin venäläisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaisesti.
- (83) Komission, EASAn ja yhden jäsenvaltion edustajat tapasivat 5 päivänä lokakuuta 2018 Venäjän federaation lentoliikenneviraston, (FATA) edustajia. Tarkoituksena oli tarkastella Venäjällä lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuustasoa 19 päivän syyskuuta 2017 ja 18 päivän syyskuuta 2018 välisenä aikana tehtyjen asematasotarkastusten raporttien pohjalta ja kartoittaa tapauksia, joissa FATAn valvontaa on tehostettava.

- (84) Komissio tarkasteli kokouksessa yksityiskohtaisemmin neljän Venäjällä lentotoimintaluvan saaneen lentoliikenteen harjoittajan SAFA-asematasotarkastusten tuloksia. Vaikka turvallisuusongelmia ei löydetty, FATA ilmoitti komissiolle, että joidenkin lentoliikenteen harjoittajien tapauksessa tehtyjen tarkastusten vähäisen määrän vuoksi seuraavalla vuosineljänneksellä kahdelle näistä tehdään lisätarkastuksia.
- (85) Komissio katsoo käytettävissä olevien tietojen perusteella – mukaan lukien tiedot, jotka FATA toimitti 5 päivänä lokakuuta 2018 pidetyn kokouksen aikana – että FATAlla on tässä vaiheessa riittävästi kykyä ja halua käsitellä turvallisuuspuutteita. Näillä perustein komissio päätteli, ettei lentoturvallisuuskomitean tarvinnut kuulla Venäjän ilmailuviranomaisia eikä Venäjällä lentotoimintaluvan saaneita lentoliikenteen harjoittajia.
- (86) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo näin ollen, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, sisällyttämällä siihen Venäjältä tulevia lentoliikenteen harjoittajia.
- (87) Jäsenvaltioiden olisi jatkossakin asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaisesti ensisijaisesti asematasotarkastuksia tekemällä tarkastettava, että Venäjältä tulevat lentoliikenteen harjoittajat tosiasiallisesti noudattavat asianmukaisia kansainvälisiä turvallisuusvaatimuksia.
- (88) Jos nämä tarkastukset viittaavat välittömään turvallisuusriskiin, joka aiheutuu kansainvälisten turvallisuusvaatimusten noudattamatta jättämisestä, komission voi olla pakko asettaa eräät Venäjältä tulevat lentoliikenteen harjoittajat toimintakieltoon ja sisällyttää ne asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A tai B.

Thaimaasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (89) Komissio pyysi 17 päivänä syyskuuta 2018 päivätyllä kirjeellä Thaimaan siviili-ilmailuviranomaiselta (CAAT) raportin sen sertifiointi- ja valvontatoimien edistymisestä.
- (90) CAAT toimitti 24 päivänä lokakuuta 2018 raportin Thaimaan siviili-ilmailun tilasta, CAATin organisaatiosta ja valvontajärjestelmästä sekä toteutetuista täytäntöönpanotoimenpiteistä.
- (91) Raportissa esitettiin yksityiskohtaisia tietoja CAATin kestävyys suunnitelman täytäntöönpanosta: organisaatiotarkenteen tarkistaminen, vaadittujen parannusten yksilöinti, lainsäädännön ja määräysten tulevat tarkistukset, taloudellinen kestävyys ja talousarviotarpeet.
- (92) CAAT jatkaa edelleen lentotoimintaluvan haltijoiden lentotoimintalupien uusimista: syyskuussa 2018 tilanne oli tällainen: 22 lentoliikenteen harjoittajan lentotoimintalupa oli uusittu, 2 lentoliikenteen harjoittajaa oli demonstrointi- ja tarkastusvaiheessa ja 2 lentoliikenteen harjoittajaa oli asiakirjojen arviointivaiheessa. Kaikkien lentoliikenteen harjoittajien, joilla on lupa harjoittaa kansainvälistä toimintaa, lentotoimintaluvat on uusittu.
- (93) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo näin ollen, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Thaimaasta tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.
- (94) Jäsenvaltioiden olisi jatkossakin tarkastettava asianmukaisten kansainvälisten turvallisuusvaatimusten tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastuksia ensisijaisesti Thaimaassa lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EY) N:o 965/2012 nojalla.
- (95) 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.

Venezuelasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (96) Venezuelassa lentotoimintaluvan saanut lentoliikenteen harjoittaja *Avior Airlines* haki 6 päivänä maaliskuuta 2017 EASAlta TCO-hyväksyntää. Tarkasteltuaan hakemusta EASA eväsi 4 päivänä lokakuuta 2017 TCO-hyväksynnän turvallisuusyistä, koska *Avior Airlines* ei täyttänyt sovellettavia asetuksen (EU) N:o 452/2014 vaatimuksia.

- (97) Komissio ja lentoturvallisuuskomitea kuulivat 14 päivänä marraskuuta 2017 sekä Venezuelan siviili-ilmailuviranomaista (INAC) että lentoyhtiötä *Avior Airlines* asetuksen (EY) N:o 2111/2005 nojalla. Komissio muutti kyseisen kuulemisen perusteella marraskuussa 2017 luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, lentoliikenteen harjoittajan *Avior Airlines* sisällyttämiseksi asetuksen (EY) N:o 474/2006⁽¹⁾ liitteeseen A.
- (98) Komissio jatkoi neuvotteluja INACin kanssa asetuksen (EY) 473/2006 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Komission, EASAn ja INAC pitivät 29 päivänä elokuuta 2018 teknisen kokouksen, jonka aikana komissio esitti epäilyksensä siitä, ettei INAC kykene täyttämään kansainvälisiä velvollisuuksiaan lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvonnan suhteen.
- (99) INAC esitti teknisessä kokouksessa yleiskatsauksen ilmailun turvallisuusvalvonnasta ja kansallisesta turvallisuusohjelmasta sekä joitakin esimerkkejä toteutetuista täytäntöönpanotoimenpiteistä ja tietoja ilmailusta Venezuelassa. Kokouksen jälkeen INAC toimitti lisää teknisiä asiakirjoja. Se myös kertoi ottaneensa marraskuussa 2017 pidetyn lentoturvallisuuskomitean kokouksen jälkeen yhteyttä niihin lentoliikenteen harjoittajiin, joiden osalta SAFA-asematarkastuksen havaintoja oli avoinna ja pyysi niitä toteuttamaan toimenpiteitä kyseisten havaintojen johdosta. Tarkastavien jäsenvaltioiden toimittamien tietojen mukaan eräät Venezuelan lentoliikenteen harjoittajat alkoivat toteuttaa toimenpiteitä havaintojen johdosta, mutta joskus toimenpiteet olivat epä johdonmukaisia. Samalle tai samanlaiselle havainnolle esimerkiksi ehdotettiin erilaisia korjaavia toimia, ja jotkin korjaavat toimet näyttivät koskevan tehtyjä havaintoja vain osittain.
- (100) EASA, jäsenvaltiot ja komissio analysoivat toimitettuja tietoja, EASAn tekemiä TCO-arviointoja ja SAFA-havaintoja sekä niiden johdosta toteutettuja toimenpiteitä. Vaikka joitain valvontajärjestelmän elementtejä oli pantu täytäntöön ja ne vaikuttivat asianmukaisilta rakenteen, valvontahenkilöstön, dokumentoitujen menettelyjen ja tarkastusten suunnittelun osalta, saatavilla olevien tietojen analyysi toi esiin mahdollisia epä johdonmukaisuuksia. Joissakin tarkastuskertomuksissa nimittäin kuvataan vakavia havaintoja, joita ei olisi pitänyt olla, jos INAC olisi kohdistanut lentoliikenteen harjoittajiin asianmukaista jatkuvaa valvontaa. Toimenpiteille, joita lentoliikenteen harjoittajat ovat toteuttaneet INACin tarkastuskertomuksissa esitettyjen havaintojen vuoksi, ei näyttäisi olevan tehty asianmukaista perussyysanalyysiä eikä laadittu korjaussuunnitelmaa, jonka avulla samojen tai samanlaisten sääntöjenvastaisuuksien uudelleen ilmeneminen voitaisiin estää. Tämä ongelma näyttää jääneen tunnistamatta, eikä sitä ole käsitelty missään INACin omien tarkastusten seurantatoimissa.
- (101) Sen vuoksi komissio kutsui INACin asetuksen (EY) N:o 2111/2005 7 artiklan mukaisesti kuulemiseen lentoturvallisuuskomiteassa. INAC esitti 14 päivänä marraskuuta 2018 pidetyssä kuulemisessa komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle yleiskatsauksen Venezuelan ilmailualan lainsäädäntökehiksestä, INACin rakenteesta ja henkilöstöstä sekä ilmailuteollisuutta koskevista numerotiedoista. Se myös antoi yksityiskohtaisempaa tietoa vuosina 2017 ja 2018 toteutetuista valvontatoimista, tehdyistä ja suunnitteilla olevista tarkastuksista, täytäntöönpanotoimenpiteistä, valtion turvallisuusohjelman täytäntöönpanon tilasta ja riskiperusteisesta valvontaa koskevasta lähestymistavasta sekä muita asianmukaisia teknisiä tietoja. INAC toisti olevansa sitoutunut suorittamaan kansainväliset velvoitteensa ilmailun turvallisuuden alalla ja haluavansa perustaa yhteistyöpuitteet EASAn kanssa.
- (102) Jäsenvaltiot esittivät kuulemisessa kysymyksiä saadakseen käsityksen siitä, onko valvontajärjestelmä pantu tosiasiallisesti tehokkaasti täytäntöön Venezuelassa. Kaikki INACin antamat vastaukset eivät olleet riittävän yksityiskohtaisia.
- (103) Komissio panee merkille, että ICAOn USOAP-ohjelman tosiasiallinen täytäntöönpanon kokonaisaste Venezuelan osalta oli 93,51 prosenttia. ICAOn USOAP-ohjelman jatkuvan seurannan lähestymistavan (CMA) tarkastuskäynti tehtiin vuonna 2009 ja viimeisin ICAOn koordinoitu varmistuskäynti vuonna 2013.
- (104) Komissio panee merkille myös, että kahdeksan Venezuelasta tulevaa lentoliikenteen harjoittajaa on hakenut virallisesti EASAlta TCO-hyväksyntää. Tähän mennessä yksikään Venezuelasta tuleva lentoliikenteen harjoittaja ei ole saanut TCO-hyväksyntää. EASA hylkäsi lentoliikenteen harjoittajan *Avior Airlines* hakemuksen turvallisuussyistä, ja seitsemän muuta hakemusta hylättiin joko hallinnollisista syistä tai koska lentoliikenteen harjoittaja peruutti hakemuksen.
- (105) Komissio huomioi, että Venezuela on sitoutunut tekemään yhteistyötä komission kanssa ja antamaan ajantasaisia tietoja valvontavelvoitteistaan. Komissio panee merkille myös, että INAC on valmis tapaamaan komissiota, EASAA ja jäsenvaltioita aina tarvittaessa.

⁽¹⁾ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/2215, annettu 30 päivänä marraskuuta 2017, asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta unionissa toimintakieltoon asetettujen tai toimintarajoitusten kohteena olevien lentoliikenteen harjoittajien luettelon osalta, EUVL L 318, 2.12.2017, s. 1, Venezuelaa koskevat johdanto-osan kappaleet 70–81.

- (106) Vaikka on selvää, että lukuisat havaitut puutteet on korjattava, ne eivät ole sellaisia, joiden vuoksi Venezuelasta tulevia lentoliikenteen harjoittajia olisi sisällytettävä asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A tai B.
- (107) Tällä hetkellä käytettävissä olevien tietojen perusteella asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo näin ollen, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, sisällyttämällä siihen Venezuelasta tulevia lentoliikenteen harjoittajia.
- (108) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava asianmukaisten kansainvälisten turvallisuusvaatimusten tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti Venezuelassa lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaisesti.
- (109) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka aiheutuvat kansainvälisten turvallisuusvaatimusten noudattamatta jättämisestä, komissio voi ryhtyä lisätoimiin asetuksen (EY) N:o 2111/2005 perusteella.

Sambiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (110) Komissio päätti kesäkuussa 2016 poistaa kaikki Sambian lentoliikenteen harjoittajat asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A ⁽¹⁾.
- (111) Komissio pyysi 3 päivänä toukokuuta 2018 päivätyllä kirjeellä Sambian siviili-ilmailuviranomaista (ZCAA) toimittamaan asiakirjat, jotka liittyvät viranomaisen rakenteeseen, valvontajärjestelmään ja -toimiin sekä täytäntöönpanotoimiin, mukaan lukien tiedot lentotoimintaluvan haltijoista ja rekisteröidyistä ilma-aluksista.
- (112) ZCAA toimitti pyydetty tiedot 1 päivänä kesäkuuta 2018, mukaan lukien tiedot organisaatorakenteestaan ja henkilöstöstään, lentotoimintalupien haltijoista, lentotoimintaluvan ehdoista, Sambiassa rekisteröidyistä ilma-aluksista, turvallisuusvalvonnan tuloksista ja täytäntöönpanotoimista sekä luettelot vaaratilanteista ja onnettomuuksista vuodesta 2016 lähtien. Lisäksi ZCAA esitti tietoja maaliskuussa 2016 tehdystä ICAOn koordinoitusta varmistuskäynnistä laaditussa loppuraportissa esitettyjen suositusten johdosta saavutetusta edistymisestä.
- (113) Komissio kehottaa ZCAA raportoimaan säännöllisesti jatkuvista parannuksista kansainvälisten turvallisuusvaatimusten täytäntöönpanossa.
- (114) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Sambiasta tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.
- (115) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat lentoturvallisuuskomitean lausunnon mukaiset.
- (116) Sen vuoksi asetusta (EY) N:o 474/2006 olisi muutettava,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetusta (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 asetusta tulee voimaan seuraavana päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

⁽¹⁾ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/963, annettu 16 päivänä kesäkuuta 2016, asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta unionissa toimintakieltoon asetettujen lentoliikenteen harjoittajien luettelon osalta, EUVL L 160, 17.6.2016, s. 50, Sambiaa koskevat johdanto-osan kappaleet 108–121.

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

Tehty Brysselissä 28 päivänä marraskuuta 2018.

*Komission puolesta,
puheenjohtajan nimissä
Violeta BULC
Komission jäsen*

LIITE I

Korvataan asetuksen (EY) N:o 474/2006 liite A seuraavasti:

”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	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iranin islamilainen tasavalta
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10–12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
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
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Angolan viranomaisilta, lukuun ottamatta liitteeseen B sisältyvää lentoliikenteen harjoittajaa TAAG Angola Airlines, mukaan lukien:			Angolan tasavalta
AEROJET	AO-008/11–07/17 TEJ	TEJ	Angolan tasavalta
GUICANGO	AO-009/11–06/17 YYY	Tuntematon	Angolan tasavalta
AIR JET	AO-006/11–08/18 MBC	MBC	Angolan tasavalta
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15–06/17YYY	Tuntematon	Angolan tasavalta
HELIANG	AO 007/11–08/18 YYY	Tuntematon	Angolan tasavalta
HELI-MALONGO	AO-005/11–09/18YYY	Tuntematon	Angolan tasavalta
SJL	AO-014/13–08/18YYY	Tuntematon	Angolan tasavalta
SONAIR	AO-002/11–08/17 SOR	SOR	Angolan tasavalta

⁽¹⁾ Liitteessä A mainituille lentoliikenteen harjoittajille voidaan sallia liikennöintioikeuksien käyttäminen, jos ne käyttävät sellaiselta lentoliikenteen harjoittajalta miehistöineen vuokrattua konetta, jota ei ole asetettu toimintakieltoon, edellyttäen että asiaankuuluvia turvallisuusvaatimuksia noudatetaan.

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluossa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
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 SA.	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 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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	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
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 lentoliikenteen harjoittajia Afrijet ja SN2AG, mukaan lukien:			Gabonin tasavalta
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	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	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
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 valvonnasta vastaavilta Kirgisian tasavallan viranomaisilta, mukaan lukien:			Kirgisian tasavalta
AIR BISHKEK (formerly 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 (aiemmin 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
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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
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 Nepalín viranomaisilta, mukaan lukien:			Nepalín tasavalta
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Tuntematon	Nepalín tasavalta
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Tuntematon	Nepalín tasavalta
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepalín tasavalta
FISHTAIL AIR	017/2001	Tuntematon	Nepalín tasavalta
GOMA AIR	064/2010	Tuntematon	Nepalín tasavalta
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepalín tasavalta
MAKALU AIR	057A/2009	Tuntematon	Nepalín tasavalta
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Tuntematon	Nepalín tasavalta
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Tuntematon	Nepalín tasavalta
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Tuntematon	Nepalín tasavalta
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepalín tasavalta
SAURYA AIRLINES	083/2014	Tuntematon	Nepalín tasavalta
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepalín tasavalta
SIMRIK AIR	034/2000	Tuntematon	Nepalín tasavalta
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepalín tasavalta
SITA AIR	033/2000	Tuntematon	Nepalín tasavalta
TARA AIR	053/2009	Tuntematon	Nepalín tasavalta
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepalín 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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
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 SD	54	AAJ	Sudanin tasavalta
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudanin tasavalta
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudanin tasavalta
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudanin tasavalta
GREEN FLAG AVIATION	17	Tuntematon	Sudanin tasavalta
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudanin tasavalta
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudanin tasavalta
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudanin tasavalta
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudanin tasavalta
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudanin tasavalta
SUN AIR	51	SNR	Sudanin tasavalta
TARCO AIR	56	TRQ	Sudanin tasavalta”

LIITE II

Korvataan asetuksen (EY) N:o 474/2006 liite B seuraavasti:

”LIITE B

LUETTELO LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJISTA, JOIDEN TOIMINTAA UNIONISSA RAJOITETAAN ⁽¹⁾

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio	Ilma-alustyyppi, johon sovelletaan rajoituksia	Ilma-aluksen rekisteritunnus/-tunnukset ja, jos saatavilla, sarja-numero/-numerot	Rekisteröintivaltio
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolan tasavalta	Koko kalusto, paitsi: tyyppien Boeing B737-700, Boeing B777-200, Boeing B777-300 ja Boeing B777-300ER ilma-alukset.	Koko kalusto, paitsi: lentotoimintaluvassa mainitut ilma-alukset Boeing B737-700 -kalustossa; lentotoimintaluvassa mainitut ilma-alukset Boeing B777-200 -kalustossa; lentotoimintaluvassa mainitut ilma-alukset Boeing B777 300 -kalustossa ja lentotoimintaluvassa mainitut ilma-alukset Boeing B777-300ER -kalustossa.	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	FS100	IRA	Iranin islamilainen tasavalta	Kaikki Fokker F100- ja Boeing B747 -tyypin ilma-alukset	Lentotoimintaluvassa mainitut Fokker F100 -tyypin ilma-alukset; lentotoimintaluvassa mainitut Boeing B747 -tyypin ilma-alukset	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 demokraattinen kansantasavalta

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

⁽¹⁾ Liitteessä B mainituille lentoliikenteen harjoittajille voidaan sallia liikennöintioikeuksien käyttäminen, jos ne käyttävät sellaiselta lentoliikenteen harjoittajalta miehistöineen vuokrattua konetta, jota ei ole asetettu toimintakieltoon, edellyttäen että asiaankuuluvia turvallisuusvaatimuksia noudatetaan.