

Euroopan unionin virallinen lehti

L 106



Suomenkielinen laitos

Lainsäädäntö

62. vuosikerta

17. huhtikuuta 2019

Sisältö

II *Muut kuin lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttävät säädökset*

ASETUKSET

- ★ **Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/618, annettu 15 päivänä huhtikuuta 2019, asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta unionissa toimintakielttoon asetettujen tai toimintarajoitusten kohteena olevien lentoliikenteen harjoittajien luettelon osalta ⁽¹⁾ 1**

⁽¹⁾ ETA:n kannalta merkityksellinen teksti.

FI

Säädökset, joiden otsikot on painettu laihalla kirjasintyyppillä, ovat maatalouspolitiikan alaan kuuluvia juoksevien asioiden hoitoon liittyviä säädöksiä, joiden voimassaoloaika on yleensä rajoitettu.

Kaikkien muiden säädösten otsikot on painettu lihavalla kirjasintyyppillä ja merkitty tähdellä.

II

(Muut kuin lainsäätämismääräyksessä hyväksyttävät säädökset)

ASETUKSET

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2019/618,

annettu 15 päivänä huhtikuuta 2019,

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 lentomatikustajille sekä direktiivin 2004/36/EY 9 artiklan kumoamisesta 14 päivänä joulukuuta 2005 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 4 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Komission asetuksessa (EY) N:o 474/2006 ⁽²⁾ vahvistetaan 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, Dominikaaninen tasavalta, Gabon, Indonesia, Moldova, Nepal, Venäjä ja Venezuela. Komissio on myös toimittanut tietoja lentoturvallisuuskomitealle Päiväntasaajan Guinean, Iranin, Kazakstanin, Libyan, Thaimaan, Turkmenistanin ja Sambian lentoturvallisuustilanteesta.

⁽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).

- (6) EASA myös ilmoitti komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle ulkomaisten ilma-alusten turvallisuuden arviointiohjelman (SAFA) mukaisten asematasotarkastusten tulokset komission asetuksen (EU) N:o 965/2012⁽⁵⁾ mukaisesti.
- (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 on ilmoittanut komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle toimista, joita se on toteuttanut Bulgariassa 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) Lukuun ottamatta *TAAG Angola Airlinesia*, jäljempänä 'TAAG', joka mainitaan asetuksen (EY) N:o 474/2006, sellaisena kuin se on muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 619/2009⁽⁶⁾, liitteessä B, Angolassa lentotoimintalupansa saaneet lentoliikenteen harjoittajat mainitaan tällä hetkellä asetuksen (EY) N:o 474/2006, sellaisena kuin se on muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 1131/2008⁽⁷⁾, liitteessä A, ja ne ovat täydellisessä toimintakiellossa.
- (12) Komission, EASAn ja jäsenvaltioiden asiantuntijat suorittivat 10 päivästä 14 päivään joulukuuta 2018 unionin arviointikäynnin Angolan toimivaltaisen viranomaisen INAVICin (Instituto Nacional da Aviação Civil) ja kolmen Angolassa lentotoimintalupansa saaneen lentoliikenteen harjoittajan (*TAAG*, *SonAir* ja *Heli Malongo*) tiloihin.
- (13) INAVIC noudattaa ilmailun turvallisuuteen lähestymistapaa, josta nykyaikaiset ilmailun turvallisuudenhallinnan tekniikat puuttuvat. Angola on kuitenkin selvästi edistynyt kesäkuussa 2009 tehdyn edellisen unionin arviointikäynnin jälkeen. Angola päivitti ilmailun turvallisuutta koskevaa lainsäädäntöään ja laati uusia teknisiä määräyksiä, joita kutsutaan nimellä "*Normativas Técnicas Aeronáuticas*", jäljempänä 'NTA-normit'. NTA-normit kattavat liitettä 19 lukuun ottamatta lähes kaikki ICAOn liitteet. NTA-normien uusi tarkistus on INAVICilla työn alla. INAVIC laati ja hyväksyi sisäisesti joukon menettelyjä, joilla katetaan ilmailun valvontavelvoitteet. Sisäisissä menettelyissä, asiakirjavalvonnassa, asiakirjojen johdonmukaisessa kirjaamisessa ja tarkastajien koulutuksessa on kuitenkin edelleen joitakin puutteita. Kyseisten puutteiden osalta INAVICin nykyinen johto ilmaisi selkeästi haluavansa parantaa INAVICin valmiuksia ja tehokkuutta päivittäisessä työssä. INAVICin pitäisi ottaa käyttöön laatujohtamistoiminto.

⁽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).

⁽⁶⁾ Komission asetus (EY) N:o 619/2009, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2009, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta yhteisön luettelosta annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta (EUVL L 182, 15.7.2009, s. 4).

⁽⁷⁾ Komission asetus (EY) N:o 1131/2008, annettu 14 päivänä marraskuuta 2008, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta yhteisön luettelosta annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta (EUVL L 306, 15.11.2008, s. 47).

- (14) Unionin arviointikäynnin aikana tehtiin 15 havaintoa INAVICin valvontatoiminnasta. Arvioinnissa todettiin, että vaikka INAVIC on kehittänyt tiettyjä valmiuksia valvoa Angolassa harjoitettavaa ilmailutoimintaa, parannusten jatkaminen on välttämätöntä, jotta INAVIC voi korjata esiin tulevat turvallisuuspuutteet.
- (15) TAAG on Angolan kansallinen lentoyhtiö. TAAGilla on käytössään toimiva ja vankka turvallisuusjohtamisjärjestelmä, joka tuottaa sille hyödyllistä tietoa. Yhtiön ylemmällä johdolla on hyvä ymmärrys järjestelmistä, ja niitä käytetään riskien tunnistamiseen ja asianmukaisiin toimenpiteisiin ryhtymiseen suurimpien riskien lieventämiseksi hyväksyttävälle tasolle. Laadunvalvontajärjestelmä on vankka ja toimiva.
- (16) TAAG on laatinut vaadittavat käsikirjat, kuten esimerkiksi huollon valvontaa, huoltomenettelyjä, kaksimootorisella lentokoneella suoritettavien pitkän matkan lentojen suorituskykystandardeja ja pienennettyä korkeusporastusminimiä koskevat käsikirjat, joihin sisältyvät toimintapolitiikat ja joissa esitetään yksityiskohtaisesti INAVICin hyväksymät liitännäismenettelyt. Sertifiointihenkilöstö on saanut asianmukaisen koulutuksen käytettyihin ilma-alustyyppeihin. TAAGilla on ammattitaitoinen miehistö ja henkilöstö sekä toimivat järjestelmät eri toimintojen hallitsemiseen. Johto saa turvallisuus- ja laatutiedot, toimii niiden pohjalta, analysoi ja levittää tällaisia tietoja sekä ryhtyy toimenpiteisiin sisäisten sähköisten tai muunlaisten julkaisujen kautta. IATAN Operational Safety Audit -ohjelman (IOSA) viimeisimmät julkaistut tulokset osoittavat vaatimustenmukaisuudeksi 99,3 prosenttia.
- (17) *SonAirilla* on toimiva turvallisuusjohtamisjärjestelmä ja toimiva laadunvarmistusjärjestelmä, mutta unionin arviointikäynti osoitti vakavia puutteita, jotka on ratkaistava kiireellisesti. *SonAir* ei suorita kaikkia turvallisuusjohtamiskäsikirjassa edellytettyjä toimintoja, turvallisuuskoulutusta ei toteuteta kaikilta osin, muutosjohtaminen suoritetaan vain päällisin puolin eikä viime vuonna suoritettu yhtään turvallisuusauditointia. Laadunvalvontajärjestelmien osalta lentoliikenteen harjoittaja ei pystynyt osoittamaan, että kaikki vuotuisen tarkastusohjelmaan kuuluvat tarkastukset suoritettiin. Unionin arviointikäynnillä todettiin myös, ettei löydösten käsittelyä koskeva hallintojärjestelmä ollut toiminut asiallisesti. Lentotoiminnan osalta *SonAir* ottaa huomioon kaikki vaatimukset laatiessaan miehistön työvuorolistoja. Joissakin otokseen kuuluneissa koulutustiedoissa oli kuitenkin epäjohtonmukaisuuksia, joiden vuoksi *SonAirin* olisi ryhdyttävä toimenpiteisiin varmistaakseen, että menettelyt on määritelty ja että niitä noudatetaan johdonmukaisesti.
- (18) *Heli Malongolla* on käytössä kokonaisvaltainen IT-pohjainen integroitu noudattamisen seurantajärjestelmä, turvallisuusjohtamisjärjestelmä ja lentotietojen seuranta. Järjestelmien välinen vuorovaikutus on toimivaa. Tällä hetkellä hyväksytty toimintakäsikirja vastaa harjoitettavan toiminnan luonnetta ja on Angolassa sovellettavien määräysten mukainen. *Heli Malongo* on laatinut ja ottanut käyttöön huoltoa koskevan toimivan ja vankan laadunvarmistusjärjestelmän. INAVIC on hyväksynyt *Heli Malongon* laatimat huollon valvonnan ja huoltomenettelyjen käsikirjat, jotka perustuvat ilma-alusten valmistajan suosituksiin. Toimitilat ovat asianmukaiset ja hyvin organisoidut, ja niissä on valvotut alueet varastointia ja välineistöä varten, kalibroidut työkalut mukaan lukien. Huoltoinsinöörit ovat saaneet asianmukaisen koulutuksen käyttöä oleviin ilma-alustyyppeihin, ja jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpitoa koskevat ohjeet ovat heidän saatavillaan.
- (19) Komissio ja lentoturvallisuuskomitea kuulivat INAVICia ja lentoliikenteen harjoittajia TAAG ja *Heli Malongo* 3 päivänä huhtikuuta 2019. INAVIC esitteli unionin arviointikäynnin jälkeen toteutetut toimet, Angolan lainsäädäntökehikseen tehdyt muutokset mukaan lukien. Maaliskuussa 2019 hyväksyttiin uusi siviili-ilmailulaki, jossa tunnustetaan INAVICin hallinnollinen ja taloudellinen itsenäisyys. INAVIC kertoi komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle aikomuksestaan parantaa kansainvälisten turvallisuusnormien tehokkaan täytäntöönpanon tasoa yli 60 prosentin tasolle. Tätä varten INAVIC saa ulkoista teknistä apua. INAVIC aikoo lisäksi vuoden 2019 loppuun mennessä laatia ja panna täytäntöön laadunvarmistustoiminnon ja yhdenmetyksen menetelmän, jolla yhdenmukaistetaan tekniset asiakirjat ja varmistetaan niiden yleinen sähköinen saatavuus.
- (20) INAVIC on edistynyt kansainvälisten turvallisuusvaatimusten täytäntöönpanossa. Komissio suhtautuu myönteisesti aikaansaatuun edistymiseen ja kannustaa Angolan viranomaisia ja INAVICia jatkamaan kyseisiä pyrkimyksiä. Tällä hetkellä saatavilla olevan ja etenkin unionin arviointikäynnin yhteydessä saadun näytön perusteella ei kuitenkaan voida päätellä, että saavutettu edistys olisi riittävän vankkaa, jotta kaikki Angolassa rekisteröidyt ja INAVICin valvomat lentoliikenteen harjoittajat voitaisiin poistaa asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A. INAVICin olisi todellakin vielä parannettava turvallisuusvalvontajärjestelmäänsä sekä tarkastajien koulutusta ja heidän työmenetelmiensä standardointia.
- (21) TAAG ja *Heli Malongo* esittelivät kuulemisessa korjaavien toimia koskevia suunnitelmiaan, joilla puututaan unionin arviointikäynnillä esitettyihin huomioihin ja suosituksiin. Osa korjaavia toimia koskevissa suunnitelmissa kuvatuista toimista on jo toteutettu. Kuulemisessa molemmat lentoliikenteen harjoittajat vakuuttivat, että niillä on käytössä vankat ja toimivat järjestelmät eri toimintojen hallinnointiin.

- (22) Komissio päättää, että TAAG Angola ja *Heli Malongo* pystyvät varmistamaan lentotoimintansa turvallisen harjoittamisen. Komissio katsoo, että kummankin lentoliikenteen harjoittajan osalta on riittävä näyttö sovellettavien Angolan määräysten ja kansainvälisten turvallisuusnormien noudattamisesta. EASA on vahvistanut, ettei lentoliikenteen harjoittaja TAAG aiheuta tällä hetkellä erityisiä turvallisuusongelmia TCO:n ja SAFA:n osalta.
- (23) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio päättää, että *Heli Malongo* olisi poistettava asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A ja TAAG olisi poistettava asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä B. Tästä syystä katsotaan, että olisi muutettava asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteessä A ja liitteessä B vahvistettua luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa.
- (24) Jäsenvaltioiden olisi jatkossakin tarkastettava asianmukaisten kansainvälisten turvallisuusvaatimusten tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastuksia ensisijaisesti Angolassa lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EY) N:o 965/2012 nojalla.
- (25) 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.

Valko-Venäjältä tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (26) 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.
- (27) Komission, EASAn ja jäsenvaltioiden asiantuntijat suorittivat 11 päivästä 15 päivään maaliskuuta 2019 unionin arviointikäynnin AD-BLR:in ja seuraavien Valko-Venäjällä lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien tiloihin: *Belavia Belarusian Airlines (Belavia)*, *Rubystar Airways* ja *Transaviaexport Airlines*.
- (28) Unionin arviointikäynnin aikana AD-BLR antoi näyttöä merkittävistä muutoksista toiminnassaan, mukaan lukien uusien määräysten sekä sisäisten käsikirjojen ja tarkistuslistojen antaminen, erityisen ilmailualasta vastaavan tarkastusosaston perustaminen liikenneministeriöön ja uusien tarkastajien rekrytointi. Kyseisiin toimiin ryhdyttiin kesäkuussa 2018 ilmailulain muuttamisella ja niitä tehostettiin sen jälkeen, kun komission ja AD-BLR:n väliset kuulemiset oli käynnistetty 17 päivänä syyskuuta 2018. AD-BLR käynnisti vuonna 2018 myös kaikkien Valko-Venäjällä lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien uudelleensertifioinnin. Unionin arviointikäynnin ajankohtaan mennessä Valko-Venäjä oli jo saattanut kahden lentoliikenteen harjoittajan lentotoimintaluvan uusimisen päätökseen. Nämä olivat merkittäviä toimia kansainvälisten turvallisuusvaatimusten noudattamisen parantamisessa.
- (29) Vaikka vuonna 2018 tietojenvaihto oli vaikeaa, tiedonsaanti parani unionin arviointikäynnin aikana. Unionin arviointikäynnin tulokset osoittavat kuitenkin, että on tarpeen määritellä ja toteuttaa kattava etenemissuunnitelma, jossa prosessia valvotaan ja seurataan tiiviisti sen varmistamiseksi, että turvallisuusriskit tunnistetaan oikein ja niihin puututaan asianmukaisesti. AD-BLR esitti unionin arviointikäynnin aikana todisteita Valko-Venäjällä lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien vuotuisesta valvontaohjelmasta. Käynnin aikaan AD-BLR:n rekrytointi oli kesken, eikä sen henkilöstö ollut vielä riittävä suorittamaan kaikkia vaadittuja valvontatoimia. Havaittiin myös, että kyseessä olevien valvontatoimien toimivuutta voisi edelleen parantaa, jos ne perustuisivat suuremmin vankan turvallisuusarvioinnin tuloksiin.
- (30) Edellä mainittujen kolmen lentoliikenteen harjoittajan arvioinnilla pyrittiin todentamaan AD-LDR:n valmiudet varmistaa, että Valko-Venäjällä lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien toiminta on kansainvälisten turvallisuusnormien mukaista. Unionin arviointikäynnin päätelmänä oli, että olisi tehtävä parannuksia erityisesti Valko-Venäjällä lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien valvontatoimien osalta. Sellaista välitöntä turvallisuusriskiä ei kuitenkaan havaittu, joka edellyttäisi toimenpiteitä niiden lisäksi, joihin EASA on jo ryhtynyt TCO-hyväksyntäprosessin aikana.
- (31) Komissio ja lentoturvallisuuskomitea kuulivat AD-BLR:ää 3 päivänä huhtikuuta 2018. AD-BLR:n yhden hengen delegaatio antoi tietoja useista toimenpiteistä, joilla Valko-Venäjän ilmailun turvallisuutta on parannettu; tällaisia toimenpiteitä olivat erityisesti henkilöstön rekrytointi ja koulutus, ilmailumääräysten ja -menettelyjen tarkistaminen ja uusien digitaalisten teknologioiden käyttöönotto valvontatoimintojen tukemiseksi. Osa annetuista tiedoista oli hyödyllisiä lentoturvallisuuskomitealle, mutta AD-BLR ei aina onnistunut antamaan tarkkoja vastauksia lentoturvallisuuskomitean esittämiin kysymyksiin.

- (32) Saatavilla olevien tietojen, joihin sisältyvät unionin arviointikäynnin tulokset maaliskuulta 2019 ja 29 päivänä maaliskuuta 2019 toimitettu korjaavia toimia koskeva suunnitelma, perusteella komissio katsoo, että AD-BLR on kesäkuun 2018 jälkeen edistynyt kansainvälisten turvallisuusnormien täytäntöönpanossa. AD-BLR:n olisi silti varmistettava asianmukaiset resurssit turvallisuusvalvontatoimintaansa varten. Komissio katsoo myös, että olisi vältettävä kaikkea poliittisten ja turvallisuusnäkökohtien yhteen kytkentää.
- (33) Vaikka on näyttöä siitä, että AD-BLR:n toteuttamat toimenpiteet vahvistavat sen valmiuksia valvoa Valko-Venäjän ilmailutoimintaa, olisi edelleen parannettava sen kykyä varmistaa, että Valko-Venäjällä lentotoimintalupansa saaneet lentoliikenteen harjoittajat toimivat kansainvälisten turvallisuusnormien mukaisesti. 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 Valko-Venäjältä tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta
- (34) Jäsenvaltioiden olisi jatkossakin tarkastettava asianmukaisten kansainvälisten turvallisuusvaatimusten tosiasiallinen noudattaminen Valko-Venäjällä kohdentamalla asematasotarkastuksia ensisijaisesti Valko-Venäjällä lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EY) N:o 965/2012 nojalla.
- (35) 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.

Dominikaanisesta tasavallasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (36) Dominikaanisesta tasavallasta tulevia lentoliikenteen harjoittajia ei ole koskaan mainittu asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteessä A. EASA ilmoitti 20 päivänä maaliskuuta 2019 komissiolle PCO-hyväksyntää koskevassa prosessissa havaituista turvallisuuspuutteista. Viisi IDACilta (Instituto Dominicano de Aviación Civil) lentotoimintalupansa saanutta lentoliikenteen harjoittajaa on hakenut TCO-hyväksyntää, mutta sen sai vain kaksi, *Helidosa Aviation Group SA* ja *Servicios Aéreos Profesionales, SA* EASA keskeytti *Servicios Aéreos Profesionales, SA:n* luvan voimassaolon turvallisuussyistä 15. maaliskuuta 2019. Lentoliikenteen harjoittajat *Dominican Wings, SA* ja *Sky High Aviation Services, S.R.L.* peruuttivat hakemuksensa EASAn suorittaman alustavan arvioinnin aikana. Lentoliikenteen harjoittaja *Air Century, SA* peruutti ensimmäisen hakemuksensa vuonna 2017 epäonnistuttuaan sovellettavien kansainvälisten turvallisuusnormien noudattamisen osoittamisessa ja haki lupaa uudelleen vuonna 2018.
- (37) SAFA-ohjelmassa suoritettujen asematasotarkastusten tulosten analyysi osoittaa, että IDACilta lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien SAFA-suhdeluku on maailmanlaajuisen keskiarvon yläpuolella. Tiettyjen SAFA-tarkastusten tulosten toistuminen kertoo asianmukaisen turvallisuuskulttuurin oletettavasta puuttumisesta. SAFA-tarkastusten kokonaismäärä on kuitenkin vähäinen. Komissio päätti kuitenkin käynnistää neuvottelut IDACin kanssa asetuksen (EY) N:o 473/2006 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti.
- (38) 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 Dominikaanisesta tasavallasta tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta
- (39) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava asianmukaisten turvallisuusvaatimusten tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastuksia ensisijaisesti Dominikaanisessa tasavallassa lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EY) N:o 965/2012 nojalla.
- (40) 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.

Gabonista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (41) Komission ja Gabonin toimivaltaisten viranomaisten ANACin (Agence Nationale de l'Aviation Civile) väliset kuulemiset jatkuivat tavoitteena valvoa ANACin edistymistä sen varmistamisessa, että sen ilmailun turvallisuusvalvontajärjestelmän valvonta on kansainvälisten turvallisuusnormien mukainen. Tässä yhteydessä ANAC ilmoitti komissiolle kriittisten osatekijöiden täytäntöönpanon parantamiseksi toteutetuista toimenpiteistä sekä 29 päivän tammikuuta ja 6 päivän helmikuuta 2019 välisenä aikana suoritetun ICAOn koordinoitun varmistuskäynnin (ICVM) alustavista tuloksista.

- (42) Annettujen tietojen perusteella komissio ei voi kaikilta osin määrittellä ANACin valmiuksia varmistaa, että Gabonissa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat toimivat kansainvälisten turvallisuussuunnitelmien mukaisesti. Tämän vuoksi pyydetään lisätietoja, ja Gabonissa olisi järjestettävä tekninen kokous, jossa keskustellaan turvallisuusvalvonnan tilanteesta.
- (43) Gabonin toimivaltaiset viranomaiset toimittivat komissiolle 2 päivänä huhtikuuta 2019 todisteita siitä, ettei lentoliikenteen harjoittajilla *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist*, *Sky Gabon* ja *Nouvelle Air Affaires Gabon* enää ole voimassa olevaa lentotoimintalupaa. Siksi mainitut lentoliikenteen harjoittajat olisi poistettava niiden lentoliikenteen harjoittajien luettelosta, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa.
- (44) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo, että yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava lentoliikenteen harjoittajien *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist* ja *Sky Gabon* poistamiseksi asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A ja lentoliikenteen harjoittajan *Nouvelle Air Affaires Gabon* poistamiseksi asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä B.

Indonesiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (45) Kaikki Indonesiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat poistettiin kesäkuussa 2018 asetuksen (EY) N:o 474/2006, sellaisena kuin se on muutettuna komission asetuksella (EU) 2018/871⁽⁸⁾, liitteestä A. Komission ja Indonesian siviili-ilmailuhallinnon (DGCA Indonesia) väliset neuvottelut jatkuvat asetuksen (EY) N:o 473/2006 3 artiklan 2 kohdan nojalla, jotta turvallisuusvalvontajärjestelmän seuranta voidaan jatkaa Indonesiassa. Tähän liittyen DGCA Indonesia toimitti 28 päivänä helmikuuta 2019 päivätyllä kirjeellä lisätietoja ja päivityksen turvallisuusvalvontatoiminnoista syyskuusta 2018 helmikuuhun 2019. Tietoihin sisältyi luettelo Indonesiassa lentotoimintalupansa saaneista lentoliikenteen harjoittajista, rekisteröidyistä ilma-aluksista, turvallisuusvalvontatoiminnoista, DGCA Indonesian toteuttamista toimenpiteistä täytäntöönpanon varmistamiseksi ja sen korjaavia toimia koskevien suunnitelmien (Corrective Action Plan, CAP) ajantasaisesta tilanteesta maaliskuussa 2018 suoritettua unionin arviointikäynnin jälkeen. DGCA Indonesia toimitti ajantasaiset tiedot myös suorituskykyyn perustuvaa navigointia koskevasta toimintasuunnitelmasta ja DGCA Indonesialle annetusta teknisestä avusta.
- (46) DGCA Indonesia ilmoitti 16 päivänä tammikuuta päivätyllä kirjeellä DGCA Indonesian uudelleenjärjestelyprosessista, jonka tavoitteena on linjata prosessit ICAOn standardien ja suosittelemien käytäntöjen mukaisiksi. DGCA Indonesia tiedotti komissiolle myös vakavista vaaratilanteista, joissa indonesialaisia lentoliikenteen harjoittajia on ollut osallisina.
- (47) Siltä osin kuin kyse on lentoliikenteen harjoittajista, ilma-aluksista ja turvallisuusvalvonnasta, DGCA Indonesia myönsi yhden uuden lentotoimintaluvan Part-121 ja yhden uuden lentotoimintaluvan Part-135. Täytäntöönpanon varmistamiseksi toteutettujen toimenpiteiden osalta DGCA Indonesia keskeytti yhden lentotoimintaluvan Part-121 voimassaolon, peruutti yhden hyväksyntätodistuksen, keskeytti yhden lentäjän lupakirjan voimassaolon ja langetti kolme hallinnollista seuraamusta lentotoimintaluvan Part-135 haltijoille. DGCA Indonesia paransi valvontaa EU:n arviointikäynnin aikana maaliskuussa 2018 ilmailulääketieteen lupamenettelyssä havaittujen ongelmien osalta ja keskeytti seitsemän akkreditoitun ilmailulääkärin lisenssin voimassaolon.
- (48) Indonesia aikoo suorituskykyyn perustuvan suunnistuksen (PBN) täytäntöönpanoa koskevan suosituksen mukaisesti panna PBN-menettelyt täytäntöön 19 kansainvälisellä lentoasemalla 27:stä vuoden 2019 loppuun mennessä. PBN:n täytäntöönpano etenee myös kotimaan ja kaukaisilla lentoasemilla, joskaan ei samassa tahdissa.
- (49) DGCA Indonesia ilmoitti komission yksiköille myös korjaavien toimien tilasta 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.
- (50) Komissio tutki tiedot ja pyysi 6 päivänä maaliskuuta 2019 päivätyllä kirjeellä lisätietoja eli tietoja Indonesian DGCA:n viimeistelemättömistä sisäisistä menettelyistä, yhden lentoliikenteen harjoittajan noudattamatta jääneistä määräajoista sekä *Garuda Indonesian* ja *Sriwijayan* hiljattain toteutetusta sulautumasta. DGCA Indonesia lähetti pyydetty tiedot 20 päivänä maaliskuuta 2019. Tutkittuaan tiedot komissio katsoo, että valtaosa korjaavia toimia koskevista suunnitelmista, vakavista vaaratilanteista ja toimenpiteistä täytäntöönpanon varmistamiseksi annetuista selvityksistä on riittäviä. Tämän vuoksi suurin osa korjaavia toimia koskeviin suunnitelmiin liittyvistä havainnoista saatettiin päätökseen ja ehdotetut uudet määräajat päätökseen saattamiselle hyväksyttiin.

⁽⁸⁾ Komission asetus (EU) 2018/871, annettu 14 päivänä kesäkuuta 2018, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta yhteisön luettelosta annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta (EUVL L 152, 15.6.2018, s. 5).

- (51) *Lion Airin* lennon JT610 29 päivänä lokakuuta 2018 tapahtuneen kohtalokkaan onnettomuuden jälkeen DGCA Indonesia jatkaa edelleen tietojen toimittamista toteutetuista toimenpiteistä. *Ethiopian Airlinesin* lennon ET302 10 päivänä maaliskuuta 2019 tapahtuneen onnettomuuden jälkeen Indonesian DGCA ilmoitti komissiolle päätöksestään kieltää varotoimena *Lion Airin* ja *Garuda Indonesian Boeing 737 MAX* -ilma-alusten lentotoiminnan.
- (52) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo tästä syystä, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Indonesiasta tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.
- (53) Jäsenvaltioiden olisi jatkossakin tarkastettava asianmukaisten kansainvälisten turvallisuusvaatimusten tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastuksia ensisijaisesti Indonesiassa lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EY) N:o 965/2012 nojalla.
- (54) 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

- (55) Komissio ilmoitti syyskuussa 2018 Moldovan siviili-ilmailuviranomaiselle (CAAM) tietyistä 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.
- (56) Komission, EASAn ja jäsenvaltioiden asiantuntijat suorittivat 11 päivästä 15 päivään helmikuuta 2019 unionin arviointikäynnin Moldovan toimivaltaisen viranomaisen CAAMin ja seuraavien Moldovassa lentotoimintalupansa saaneen lentoliikenteen harjoittajan tiloihin: *Air Moldovan Fly Pron* ja *Terra Avian*.
- (57) Asiantuntijoiden raportin mukaan CAAM noudattaa ilmailun turvallisuuteen lähestymistapaa, josta nykyaikaiset ilmailun turvallisuudenhallinnan tekniikat puuttuvat. Lainsäädäntökehys olisi ajantasaistettava, koska kaikkia ICAOn liitteisiin tehtyjä muutoksia ei ole sisällytetty Moldovan määräyksiin. CAAM panee parhaillaan täytäntöön unionin määräyksiä unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Moldovan välillä vuonna 2012 allekirjoitetun yhteistä ilmailualuetta koskevan sopimuksen mukaisesti.
- (58) CAAM ei kuitenkaan ole vielä toteuttanut vankkoja sisäisiä mekanismeja ja menettelyjä, joilla nykyinen oikeudellinen ja tekninen kehys otetaan osaksi organisaation rutiinotoimintoja. CAAMin olisi siksi parannettava laadunhallintatoimintoaan. CAAMin lentotoimintaosasto on laatinut sisäiset prosessit ja menettelyt, mutta niitä ei noudateta. Unionin arviointikäynnillä havaittiin, että alueita, joilla on parantamisen varaa, ovat erityisesti lentotoimintalupaprosessin tiukka noudattaminen, käsikirjojen tarkistuksen ja hyväksynnän jäljitettävyyden parantaminen sekä lentotoimintaosaston valvontavelvoitteiden vahvistaminen. Lentotoimintalupien myöntämisen osalta CAAM ei ole pannut täytäntöön minkäänlaista järjestelmää, jolla valvotaan teoreettista ja käytännön osaamista koskevia delegoituja kokeita. Rekisterien ylläpitoa olisi myös parannettava erityisesti valvontatoimintojen jäljitettävyyden varmistamiseksi.
- (59) CAAMin lentokelpoisuusosaston kehittämät koulutusohjelmat eivät ole asiaan liittyvien vakiintuneiden menettelyjen mukaisia eivätkä ne riitä lentokelpoisuushenkilöstön vaadittavien tietojen, taitojen, ammattitaidon ja pätevyyden ylläpitoon. CAAMin lentokelpoisuusosaston suorittamia tarkastuksia olisi vahvistettava, koska unionin arviointikäynti paljasti moldovalaisissa lentoliikenteen harjoittajissa ongelmia, joiden olisi pitänyt tulla esiin CAAMin omissa valvontatarkastuksissa.
- (60) Moldovan suurimmalla lentoliikenteen harjoittajalla *Air Moldovalla* on käytössään toimiva ja vankka turvallisuusjohtamisjärjestelmä, joka tuottaa sille hyödyllistä tietoa. Laadunvalvontajärjestelmä on vankka ja toimiva ja vaatii vain pieniä parannuksia. Yhtiön ylemmällä johdolla on hyvä ymmärrys järjestelmistä, ja niiden avulla tunnistetaan riskejä ja ryhdytään asianmukaisiin toimenpiteisiin suurimpien riskien lieventämiseksi. Lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tukena on pätevää teknistä henkilöstöä ja linjahuoltopaikat, joissa on kunnossapitovalmiudet. Organisaatio on osoittanut, että sillä on vankka ja jäsennelty järjestelmä, jolla hallitaan jatkuvan lentokelpoisuuden eri näkökohtia. *Air Moldova* on laatinut vaaditut käsikirjat, jotka sisältävät toimintapolitiikat ja yksityiskohtaiset liitännäismenettelyt, ja CAAM on ne hyväksynyt. Sertifioitu henkilöstö on saanut asianmukaisen koulutuksen käytettyihin ilma-alustyyppeihin. Unionin arviointikäynnin aikana ei havaittu merkittäviä puutteita.

- (61) *Fly Pro* on rahtilentoliikenteen harjoittaja, jolla on käytössä turvallisuusjohtamisjärjestelmä ja laadunhallintajärjestelmä. Unionin arviointikäynnillä kyseisissä järjestelmissä havaittiin joitakin korjausta vaativia puutteita. *Fly Pron* turvallisuusjohtamiskäsikirja olisi ajantasaistettava Moldovan lainsäädännön ja kansainvälisten turvallisuusnormien mukaisesti. Laadunvalvontajärjestelmien osalta lentoliikenteen harjoittaja ei pystynyt osoittamaan, että kaikki vuotuisen tarkastusohjelmaan kuuluvat tarkastukset suoritettiin. Löydösten käsittelyä koskeva hallintojärjestelmä ei myöskään toiminut asianmukaisesti. *Fly Pro* on laatinut toimintakäsikirjan, mutta tämän käsikirjan nykyisessä versiossa ei ole otettu huomioon hyväksyttyä toimintaa ja lupia. Huolto-ohjelma ei ole ajan tasalla, koska kaikki uudet tarkastukset, jotka sisältyvät huoltotoiminnan tarkastuslautakunnan raporttiin, jonka antoi tyyppisuunnittelusta vastaava organisaatio, tehtiin väärin määräväleihin. *Fly Pron* arvioinnissa kävi ilmi toiminnallisia ongelmia, jotka liittyivät operatiiviseen valvontaan, koulutukseen ja rekisterinpidon hallintaan ja joita laadunvarmistusjärjestelmä ei pystynyt havaitsemaan.
- (62) *Terra Avia* on moldovalainen yksityinen lentoliikenteen harjoittaja, jonka kotikenttänä on Sharjah International Airport Yhdistyneissä arabiemiirikunnissa. *Terra Avian* turvallisuusjohtamiskäsikirja olisi ajantasaistettava Moldovan lainsäädännön ja kansainvälisten turvallisuusnormien mukaisesti. *Terra Avia* ei myöskään suorita kaikkia toimintojaan turvallisuusjohtamiskäsikirjan mukaisesti (riskinhallinta on pinnallista, turvallisuutta ei edistetä kaikilta osin ja turvallisuustarkastukset jätetään suorittamatta). *Terra Avia* ei ole järjestänyt asianmukaista operatiivista valvontaa lennon aloittamisen, jatkamisen, reittimuutoksen eikä päättämisen osalta. Lentoliikenteen harjoittajan huolto-ohjelmaa ei myöskään ole päivitetty. Lisäksi vaikka *Terra Avian* käyttämien ilma-alusten käyttölukemat ovat selvästi alhaisemmat kuin huoltotoiminnan tarkastuslautakunnan raportin ja huoltosuunnitelmadataan validiteettia varten määritellyt lukemat, lentoliikenteen harjoittaja ei ole kehittänyt eikä pannut täytäntöön alhaisen käyttöasteen huolto-ohjelmaa. *Terra Avia* ei pystynyt osoittamaan, kuinka se suorittaa jatkuvaan lentokelpoisuuteen liittyvät velvollisuutensa. Lentoliikenteen harjoittaja ei myöskään pystynyt osoittamaan huolto-ohjelman noudattamisen tilaa. Unionin arviointikäynnin aikana havaittiin, että käyttöältään rajoitettuja osia koskevat tiedot olivat puutteelliset. *Terra Avia* ei liioin pystynyt osoittamaan lentokonemiehistön koulutus- ja koeohjelman osalta, että kaikki vaadittavat elementit sisältyivät siirtymäkurssiin ja määräaikaiskoulutukseen. *Terra Avia* on kehittänyt järjestelmän, jolla valvotaan ohjaamo- ja matkustamohenkilöstön lento-, työ- ja lepoaikoja, mutta järjestelmään ei sisälly minkäänlaista sääntörikkomuksista ilmoittavaa järjestelmää.
- (63) Vuonna 2019 suoritetun unionin arviointikäynnin jälkeen CAAM teki turvallisuusanalyysin ja laati korjaavia toimia koskevan suunnitelman käynnin aikana esiin nousseisiin havaintoihin puuttumiseksi. Komissio katsoo kyseisen analyysin olevan kattava ja antavan täsmälliset määrääjat eri toimille. Huomattavia ponnisteluja on kuitenkin vielä tehtävä, jotta kaikki turvallisuusanalyysiin sisältyvät tehtävät suoritetaan. Sen lisäksi, ettei kyseistä turvallisuusanalyysiä ole pantu tehokkaasti täytäntöön, unionin vuoden 2019 arviointikäynnin aikana yksilöityjä turvallisuusriskejä ei ole lievennetty.
- (64) Komissio ja lentoturvallisuuskomitea kuuluivat CAAMia ja lentoliikenteen harjoittajia *Air Moldova*, *Fly One* ja *Aerotrascargo* 2 päivänä huhtikuuta 2019. CAAM esitteli nykyisen organisaatorakenteensa, johon sisältyi myös yksityiskohtaisia tietoja sen lentokelpoisuusosastosta ja lentotoimintaosastosta. CAAM selosti yksityiskohtaisesti toimenpiteitä, joita oli toteutettu viimeisimmän eli marraskuussa 2018 pidetyn lentoturvallisuuskomitean kokouksen jälkeen, mukaan lukien tietoja operatiivisten tarkastajien koulutuksesta, uusien tarkastajien rekrytointiprosessista ja toimista, joihin on ryhdytty useiden Moldovassa rekisteröityjen lentoliikenteen harjoittajien suhteen. CAAM antoi lisäksi tietoja siitä, missä vaiheessa suunnitelmat Moldovan lainsäädännön yhdenmukaistamiseksi unionin sääntelykehityksen kanssa ovat, sekä sisäisten menettelyjen ja käsikirjojen tarkistuksesta. CAAM esitteli yhteenvedon korjaavista toimista, joita oli toteutettu asiantuntijoiden unionin arviointikäynnin 2019 yhteydessä tekemien huomioiden johdosta. Lisäksi CAAM ilmoitti komissiolle, että *Fly Pron* ja *Terra Avian* lentotoimintalupien voimassaolo oli keskeytetty.
- (65) CAAM kertoi myös, että se on vuoden 2019 alusta lähtien järjestelty uudelleen valtion talousarviosta rahoitetuksi julkiseksi laitokseksi. Komissio katsoo, että olisi vältettävä kaikenlaista poliittisten ja turvallisuusnäkökohtien yhteen kytkentää. Tältä osin CAAMin on osoitettava päätöksentekoprosessinsa täysi riippumattomuus tästä uudesta institutionaalisesta kehiksestä huolimatta.
- (66) Kaikkien saatavilla olevien tietojen, mukaan lukien unionin arviointikäynnin tulokset ja kuulemisessa saadut tiedot, perusteella komissio ja lentoturvallisuuskomitea katsovat, että CAAMilla on hyvin vähäiset valmiudet valvoa lentotoimintaa Moldovassa ja että tästä syystä on tehtävä merkittäviä parannuksia turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi.

- (67) *Air Moldova* esitteli korjaavia toimia koskevan suunnitelmansa, jolla se aikoo ottaa huomioon unionin arviointikäynnin johdosta tehdyt havainnot ja suositukset. Suunnitelma sisältää korjaavia ja ennalta ehkäiseviä toimia, jotka perustuvat juurisyiden vankkaan analyysiin. Tältä osin EASA on vahvistanut, ettei lentoliikenteen harjoittaja aiheuta tällä hetkellä erityisiä turvallisuusongelmia TCO:n ja SAFA:n osalta.
- (68) *Fly One* esitti katsauksen yhtiöön, mukaan lukien sen nykyinen kalusto sekä käytettävissä oleva resurssit ja välineet. Se kuvaili turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä ja laadunhallintajärjestelmänsä olevan vankkoja ja hyvin kehittyneitä järjestelmiä. Lentoliikenteen harjoittaja käyttää ohjelmistotyökaluja integroidakseen turvallisuus-, laatu- ja riskinhallintadataa, jotta lentotoiminta olisi paremmin sen hallinnassa. Tältä osin EASA on vahvistanut, ettei lentoliikenteen harjoittaja aiheuta tällä hetkellä erityisiä turvallisuusongelmia TCO:n ja SAFA:n osalta.
- (69) *Aerotranscargo* esitteli rakennettaan sekä laadunvarmistusjärjestelmänsä ja turvallisuudenhallintajärjestelmänsä toimintaa. Se myös ilmoitti olevansa sitoutunut parantamaan turvallisuustasoaan ja -kulttuuriaan. Tältä osin EASA on vahvistanut, ettei lentoliikenteen harjoittaja aiheuta tällä hetkellä erityisiä turvallisuusongelmia TCO:n ja SAFA:n osalta.
- (70) Tällä hetkellä käytettävissä olevien tietojen perusteella ja asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo tästä syystä, että kaikki Moldovasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat, lukuun ottamatta *Air Moldova*, *Fly Onea* ja *Aerotranscargo*, on tässä vaiheessa syytä sisällyttää luetteloon lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa.
- (71) Jäsenvaltioiden olisi jatkossakin tarkastettava asianmukaisten kansainvälisten turvallisuusvaatimusten tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastuksia ensisijaisesti Moldovassa lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EY) N:o 965/2012 nojalla.
- (72) 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

- (73) Nepalilain toimivaltaiset viranomaiset (Civil Aviation Authority of Nepal, CAAN) toimittivat 29 päivänä lokakuuta 2018 luettelon täydennettävistä asiakirjoista ja toteutettavista toimista.
- (74) CAAN toimitti kaikki pyydettyt asiakirjat 9 päivänä joulukuuta 2018 päivätyllä kirjeellä. Komissio totesi toimitettujen tietojen olevan hyvin jäsenneiltyjä ja niiden sisällön tyydyttävä. CAAN pyrki merkittävästi parantamaan Nepalilain turvallisuusvalvontajärjestelmää. Komissio katsoo kuitenkin, että edelleen on tarpeen tehdä merkittäviä parannuksia olemassa olevien turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi. Komissio toteaa lisäksi, että onnettomuuksien ja raportoitavien vaaratilanteiden määrä on Nepalissa erityisen korkea. Viimeisin onnettomuus tapahtui 27 päivänä helmikuuta 2019, jolloin Air Dynastyn liikennöimä Eurocopter AS350 -helikopteri syöksyi maahan itäisellä vuoristoseudulla Taplejungissa Nepalissa. Ennen kuin harkitaan kaikkien Nepalissa rekisteröityjen lentoliikenteen harjoittajien nykyisen toimintakiellon poistamista, onnettomuuslukujen on laskettava Nepalissa huomattavasti.
- (75) 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 Nepalista tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.

Venäjältä tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (76) Komissio, EASA ja jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset ovat 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.
- (77) Komission, EASAn ja jäsenvaltioiden edustajat tapasivat 22 päivänä maaliskuuta 2019 Venäjän federaation lentoliikenneviraston (FATA) edustajia. Tarkoituksena oli tarkastella Venäjällä lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuustasoa 19 päivän syyskuuta 2018 ja 22 päivän maaliskuuta 2019 välisenä aikana tehtyjen asematasotarkastusten raporttien pohjalta ja kartoittaa tapauksia, joissa FATAn olisi tehostettava valvontatoimiaan.

- (78) Kokouksessa komissio tarkasteli yksityiskohtaisemmin SAFAn asematasotarkastusten tuloksia yhden Venäjällä lentotoimintalupansa saaneen lentoliikenteen harjoittajan osalta ja pani merkille FATAn päätöksen rajoittaa sen lentotoimintaluvan koskemaan vain kotimaisia lentoja. Koska niiden TCO-hyväksyntää koskevien hakemusten määrä, jotka eivät johtaneet EASAn TCO-hyväksyntään, oli suuri (19 tapausta 62 hakemuksesta), komissio pyysi FATAA tarkastelemaan uudelleen kyseisten lentoliikenteen harjoittajien turvallisuustasoa ennen lentoturvallisuuskomitean seuraavaa kokousta.
- (79) Komissio katsoo käytettävissä olevien tietojen perusteella – mukaan lukien tiedot, jotka FATA toimitti 22 päivänä maaliskuuta 2019 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.
- (80) 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.
- (81) Jäsenvaltioiden olisi jatkossakin asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaisesti ensisijaisesti asematasotarkastuksia tekemällä tarkastettava, että Venäjältä tulevat lentoliikenteen harjoittajat tosiasiallisesti noudattavat asianmukaisia kansainvälisiä turvallisuusvaatimuksia.
- (82) Jos näissä tarkastuksissa löytyy välitön turvallisuusriski, joka aiheutuu kansainvälisten turvallisuusvaatimusten noudattamatta jättämisestä, komissio voi asettaa Venäjällä lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat toimintakieltoon ja sisällyttää ne asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A tai B.

Venezuelasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (83) Venezuelassa lentotoimintaluvan saanut lentoliikenteen harjoittaja *Avior Airlines* haki 6 päivänä maaliskuuta 2017 EASAlta TCO-hyväksyntää. EASA arvioi hakemuksen komission asetuksen (EU) N:o 452/2014 vaatimusten mukaisesti. EASA hylkäsi *Avior Airlinesin* TCO-hakemuksen 4 päivänä lokakuuta 2017 turvallisuussyistä.
- (84) Komissio ja lentoturvallisuuskomitea kuulivat INACia (Instituto Nacional de Aeronáutica Civil) ja *Avior Airlinesiä* asetuksen (EY) N:o 2111/2005 nojalla 14 päivänä marraskuuta 2017. Komissio muutti mainitun kuulemisen perusteella marraskuussa 2017 luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, lentoliikenteen harjoittajan *Avior Airlines* sisällyttämiseksi asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A ⁽⁹⁾.
- (85) INAC osallistui 29 päivänä elokuuta 2018 pidetyn teknisen kokouksen jälkeen asetuksen (EY) N:o 2111/2005 7 artiklan mukaisesti kuulemiseen lentoturvallisuuskomiteassa 14 päivänä marraskuuta 2018. 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 useita epäjohtonmukaisuuksia. Nämä epäjohtonmukaisuudet eivät kuitenkaan olleet sen luonteisia, että olisi perusteltua sisällyttää kaikki Venezuelasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A tai liitteeseen B.
- (86) Venezuela on toimittanut jatkuvasti valvontavelvollisuuksiensa tilaa koskevia päivityksiä. Komissio pyysi 17 päivänä tammikuuta 2019 INACia toimittamaan tietoja kolmesta venezuelalaisesta lentoliikenteen harjoittajasta, *Avior Airlinesistä*, *Estelar Latinoamericanasta* ja *Conviasasta*. Tämä pyyntö sisälsi raportit kaikista vuosina 2017 ja 2018 suoritetuista tarkastuksista lentotoiminnan, lentokelpoisuuden, henkilöstön lupakirjojen sekä ilmailulääketieteen alalla sekä kaikki kyseisiä kolmea venezuelalaista lentoliikenteen harjoittajaa palvelevien huolto-organisaatioiden tarkastusraportit. Vastaava pyyntö tehtiin myös koulutuskeskusten osalta. Komissio pyysi lisäksi kaikki venezuelalaisille lentoliikenteen harjoittajille tehtyjen asematasotarkastusten raportit, mukaan lukien korjaavat toimet ja INACin suorittamat seuranta-toimet. INAC toimitti oikea-aikaisesti kaikki pyydyt tiedot, ja komissio jatkaa niiden analysointia ja pyytää tarvittaessa lisätietoja.
- (87) INACin 1 päivänä huhtikuuta 2019 antamien tietojen mukaan *Avior Airlines* on saanut IOSA-todistuksen. EASA on ilmoittanut, että *Avior Airlines* aikoo jättää uuden TCO-hyväksyntää koskevan hakemuksen.

⁽⁹⁾ Komission asetus (EY) N:o 2017/2215, annettu 30 päivänä marraskuuta 2017, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta yhteisön luettelosta annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta (EUVL L 318, 2.12.2017, s. 1).

- (88) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti komissio katsoo, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa luetteloja niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa Venezuelasta tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.
- (89) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava asianmukaisten kansainvälisten turvallisuusvaatimusten tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti Venezuelassa lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaisesti.
- (90) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka aiheutuvat kansainvälisten turvallisuusvaatimusten noudattamatta jättämisestä, komissio voi ryhtyä lisätoimiin asetuksen (EY) N:o 2111/2005 perusteella.
- (91) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 8 artiklan 2 kohdassa todetaan, että päätöksiä on tarpeen tehdä nopeasti ja tarvittaessa kiireellisesti ottaen huomioon turvallisuusvaikutukset. Sen vuoksi on olennaisen tärkeää arkaluonteisten tietojen suojaamiseksi ja kaupallisten vaikutusten minimoimiseksi, että niitä lentoliikenteen harjoittajia, jotka on unionissa asetettu toimintakieltoon tai joiden toimintaa on rajoitettu, koskevan luettelon päivittämiseen liittyvät päätökset julkaistaan ja että ne tulevat voimaan heti hyväksymisen jälkeen.
- (92) Tämän vuoksi asetusta (EY) N:o 474/2006 olisi muutettava.
- (93) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat asetuksella (EY) N:o 2111/2005 perustetun 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 15 päivänä huhtikuuta 2019.

*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 sellaisenaan kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvasa (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 TAAG Angola Airlinesia ja Heli Malongoa, 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
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 sellaisenaan kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas- sa (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	RAC06-003	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 lentotoimintaluvan 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 sellaisenaan kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas- sa (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 Djibou- tin viranomaisilta, mukaan lukien:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Tuntematon	DAO	Djibouti
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Päivän- tasaajan 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 Erit- rean viranomaisilta, mukaan lukien:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC 005	NAS	Eritrea

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisenaan kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas- sa (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 valvonnasta vastaavilta Gabonin tasavallan viranomaisilta, lukuun ottamatta liitteeseen B sisältyvää lentoliikenteen harjoittajaa Afrijet Business Service, mukaan lukien:			Gabonin tasavalta
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/ DSA	NRG	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 (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
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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluovassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluovun (AOC) tai liikenneluovun numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
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 lentotoimintaluovun niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Moldovan viranomaisilta, lukuun ottamatta Air Moldovaa, Fly Onea ja Aerotranscargoa, mukaan lukien:			Moldovan tasavalta
CA ÎM "TANDEM AERO" SRL	MD005	TDM	Moldovan tasavalta
ÎM "VALAN ICC" SRL	MD009	VLN	Moldovan tasavalta
CA "AIM AIR" SRL	MD015	AAM	Moldovan tasavalta
CA "OSCAR JET" SRL	MD017	OSJ	Moldovan tasavalta
CA "AIR STORK" SRL	MD018	MSB	Moldovan tasavalta
Î M "MEGAVIATION" SRL	MD019	ARM	Moldovan tasavalta
CA "PECOTOX-AIR" SRL	MD020	PXA	Moldovan tasavalta
CA "TERRA AVIA" SRL	MD022	TVR	Moldovan tasavalta
CA "FLY PRO" SRL	MD023	PVV	Moldovan tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluovun niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Nepalin 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	HIM	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 lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	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 lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta São Tomén ja Príncipen viranomaisilta, mukaan lukien:			São Tomé ja Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé ja Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé ja Príncipe
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Sierra Leonen viranomaisilta, mukaan lukien:			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Tuntematon	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Tuntematon	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Tuntematon	Tuntematon	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Tuntematon	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Tuntematon	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Tuntematon	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Tuntematon	Tuntematon	Sierra Leone
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Sudanin viranomaisilta, mukaan lukien:			Sudanin tasavalta
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudanin tasavalta
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudanin tasavalta
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudanin tasavalta
ELIDINER AVIATION	8	DND	Sudanin tasavalta
GREEN FLAG AVIATION	17	Tuntematon	Sudanin tasavalta
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudanin tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisenaan 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
<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</i>	51	SNR	Sudanin tasavalta
<i>TARCO AIR</i>	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, sarjanumero/-numerot	Rekisteröintivaltio
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: 2 Falcon 50 -tyypin ilma-alusta, 2 Falcon 900 -tyypin ilma-alusta.	Koko kalusto, paitsi: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Gabonin 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: 2 TU 204 -tyypin ilma-alusta.	Koko kalusto, paitsi: P-632, P-633.	Korean demokraattinen kansantasavalta”

⁽¹⁾ Afrijet Business Service saa toistaiseksi unionissa toimiessaan käyttää ainoastaan mainittuja poikkeusluvan 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.

ISSN 1977-0812 (sähköinen julkaisu)
ISSN 1725-261X (painettu julkaisu)



Euroopan unionin julkaisutoimisto
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

FI