

**KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2015/1014,****annettu 25 päivänä kesäkuuta 2015,****yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta yhteisön luettelosta  
annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevan yhteisön luettelon laatimisesta ja lennon suorittavan lentoliikenteen harjoittajan ilmoittamisesta lentomatikustajille sekä direktiivin 2004/36/EY 9 artiklan kumoamisesta 14 päivänä joulukuuta 2005 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 <sup>(1)</sup> ja erityisesti sen 4 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Komission asetuksessa (EY) N:o 474/2006 <sup>(2)</sup> vahvistetaan asetuksen (EY) N:o 2111/2005 II luvussa tarkoitettu luettelo niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa.
- (2) Eräät jäsenvaltiot ja Euroopan lentoturvallisuusvirasto, jäljempänä 'EASA', ovat toimittaneet asetuksen (EY) N:o 2111/2005 4 artiklan 3 kohdan mukaisesti komissiolle tietoja, jotka ovat olennaisia kyseisen unionin luettelon päivittämisen kannalta. Asian kannalta olennaisia tietoja on saatu myös tietyiltä EU:n ulkopuolisilta mailta. Näiden tietojen ja komission tekemien tarkastusten perusteella unionin luettelo olisi nyt saatettava ajan tasalle.
- (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 unionin luetteloon sisällytetyille lentoliikenteen harjoittajalle asetetun toimintakiellon ehtojen muuttamisesta.
- (4) Komissio on antanut kyseisille lentoliikenteen harjoittajille mahdollisuuden tutustua jäsenvaltioiden, EASAn ja asianomaisten EU:n ulkopuolisten maiden toimittamiin asiakirjoihin, toimittaa kirjalliset huomautuksensa ja esittää kantansa suullisesti komissiolle sekä neuvoston asetuksella (ETY) N:o 3922/1991 <sup>(3)</sup> perustetulle lentoturvallisuuskomitealle.
- (5) Lentoturvallisuuskomitea on saanut komissiolta ajantasaiset tiedot asetuksen (EY) N:o 2111/2005 ja sen täytäntöönpanoasetuksen (EY) N:o 473/2006 <sup>(4)</sup> mukaisesti aloitetuista neuvotteluista, joita käydään parhaillaan seuraavien valtioiden toimivaltaisten viranomaisten ja lentoliikenteen harjoittajien kanssa: Angola, Botswana, Filippiinit, Gabon, Ghana, Intia, Indonesia, Iran, Jemen, Kazakstan, Kongon demokraattinen tasavalta, Libanon, Libya, Madagaskar, Mauritanian islamilainen tasavalta, Mosambik, Sambia, Sudan ja Thaimaa. Lentoturvallisuuskomitea sai komissiolta myös Afganistania, Beniniä, Guinean tasavaltaa, Kirgisian tasavaltaa, Nepalia, Pohjois-Koreaa, São Tomé ja Príncipeä sekä Taiwania koskevat tiedot, ja komissio piti sen ajan tasalla Venäjän federaation kanssa käydyistä teknisistä neuvotteluista.
- (6) EASA esitti komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) yleisen turvallisuusvalvonnan arviointiohjelman (USOAP) puitteissa tekemien tarkastusraporttien analyysin tulokset.

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

<sup>(2)</sup> Komission asetus (EY) N:o 474/2006, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2006, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 luvussa II tarkoitettua yhteisön luettelosta (EUVL L 84, 23.3.2006, s. 14).

<sup>(3)</sup> Neuvoston asetus (ETY) N:o 3922/1991, annettu 16 päivänä joulukuuta 1991, teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla (EYVL L 373, 31.12.1991, s. 4).

<sup>(4)</sup> Komission asetus (EY) N:o 473/2006, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2006, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 II luvussa tarkoitettua yhteisön luettelon laatimissäännöistä (EUVL L 84, 23.3.2006, s. 8).

Jäsenvaltioita muistutettiin tässä yhteydessä edelleen, kuinka tärkeitä on kohdentaa asematasotarkastukset ensisijaisesti sellaisissa valtioissa toimilupansa saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin, joiden osalta ICAO on todennut merkittäviä turvallisuusongelmia tai joiden turvallisuusvalvontajärjestelmässä on EASAn mukaan merkittäviä puutteita. Asematasotarkastusten kohdentamisella ja neuvotteluilla, joita komissio on käynyt asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti, saadaan kyseisissä valtioissa toimilupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuustasosta lisätietoja.

- (7) EASA esitti komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle ulkomaisten ilma-alusten turvallisuuden arviointiohjelman (SAFA) mukaisten asematasotarkastusten tulokset komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 <sup>(1)</sup> mukaisesti.
- (8) EASA piti komission ja lentoturvallisuuskomitean myös ajan tasalla niissä valtioissa toteutettavista teknisen avun hankkeista, joihin asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisia toimenpiteitä tai seuranta-toimia sovelletaan. EASA vahvisti suunnitelmansa ja antoi tietoja pyynnöistä, jotka koskevat siviili-ilmailuviranomaisten hallinnollisten ja teknisten valmiuksien parantamiseen tähtävästä muuta teknistä apua ja yhteistyötä, jonka tarkoituksena on auttaa ratkaisemaan tapaukset, joissa ei noudateta sovellettavia kansainvälisiä normeja. 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 ICAOn SCAN-tietokannan (Safety Collaborative Assistance Network) välityksellä – unionin ja sen jäsenvaltioiden antamasta teknisestä avusta ilmailun turvallisuuden parantamiseksi koko maailmassa.
- (9) Eurocontrol piti komission ja lentoturvallisuuskomitean ajan tasalla SAFA-ohjelmaan sisältyvän hälytysjärjestelmän nykytilanteesta ja toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevien varoitusviestien uusimmista tilastoista.

#### **Unionista tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (10) Sen analyysin perusteella, jonka EASA on laatinut unionin lentoliikenteen harjoittajien ilma-aluksiin kohdistettujen asematasotarkastusten tai toteuttamiensa standardointitarkastusten tuloksista, sekä kansallisten ilmailuviranomaisten suorittamien erityisten tarkastusten seurauksena useat jäsenvaltiot ovat toteuttaneet tiettyjä täytäntöönpanotoimenpiteitä ja ilmoittaneet niistä komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle. Viro ilmoitti, että Viron kansallinen siviili-ilmailuviranomainen kohdisti tarkastuksen lentoliikenteen harjoittajaan nimeltään AS Avies, joka on parhaillaan toteuttamassa toimia havaintojen perusteella.
- (11) Jäsenvaltiot toistivat olevansa valmiita toimimaan tarpeen mukaan, jos asiaankuuluvat turvallisuustiedot viittaavat välittömiin turvallisuusriskeihin, koska unionin lentoliikenteen harjoittajat eivät noudata asianmukaisia turvallisuusnormeja.

#### **Angolasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (12) Asetuksella (EY) N:o 474/2006, sellaisena kuin se on muutettuna komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) N:o 1197/2011 <sup>(2)</sup>, sallitaan Angolassa lentotoimintalupansa saaneen TAAG Angola Airlinesin liikennöidä unioniin neljällä Boeing 737-700 -tyypin ilma-aluksella, joiden rekisteröintinumero ovat D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH ja D2-TBJ, kolmella Boeing 777-200 -tyypin ilma-aluksella, joiden rekisteröintinumero ovat D2-TED, D2-TEE ja D2-TEF, sekä kahdella Boeing 777-300 -tyypin ilma-aluksella, joiden rekisteröintinumero ovat D2-TEG ja D2-TEH.
- (13) TAAG Angola Airlines esitti 21 päivänä marraskuuta 2014 Angolan toimivaltaisten viranomaisten (INAVIC) välityksellä pyynnön lisätä uusi Boeing 777-300 -tyypin ilma-alus asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen B.

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

<sup>(2)</sup> Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 1197/2011, annettu 21 päivänä marraskuuta 2011 (EUVL L 303, 22.11.2011, s. 14). Ks. erityisesti tämän asetuksen johdanto-osan 26–30 kappale.

Komission kehotuksesta sekä INAVIC että TAAG Angola Airlines osallistui Brysselissä 25 päivänä helmikuuta 2015 pidettyyn tekniseen kokoukseen, jossa tarkasteltiin perusteellisesti nykyistä turvallisuustilannetta sen kaikilta näkökohdilta, myös uuden ilma-aluksen lisäämistä TAAG Angola Airlinesin kalustoon.

- (14) INAVIC on keskittynyt lähinnä oikeudellisen kehyksen yhdenmukaistamiseen kansainvälisten vaatimusten kanssa, infrastruktuurin parantamiseen (radiopeitto koko maan alueelle) sekä henkilöstön ja organisaatioiden lupakirjojen myöntämistä koskevien vaatimusten ja nykyisten toimijoiden valvonnan tiukentamiseen. Toimijoiden valvonta ei vielä täysin ole kansainvälisten turvallisuusnormien mukaista, koska toimijoiden sertifiointi ei ole riittävän luotettava, eikä voimassa olevaa toimintakieltoa, joka koskee kaikkia muita INAVICin sertifioidia liikenteenharjoittajia kuin TAAG Angola Airlinesia, voida lieventää. Komissio totesi, että viestintä ja koordinointi TAAG Angola Airlinesin ja INAVICin välillä on parantunut, sillä lentoliikenteen harjoittajan toiminnan kaikki näkökohdat kattavia kokouksia järjestetään säännöllisesti.
- (15) TAAG Angolan Airlines ilmoitti uudistavansa ja laajentavansa lentokalustoaan siten, että yksi B737-200 ja yksi B747-300 Combi -ilma-alus vedetään pois käytöstä ja niiden tilalle hankitaan uudet B777-200, B 777-300ER ja B 737-700 ilma-alukset, ja samalla keskitytään vahvasti toimintojen laadun kehittämiseen, tekniikkaan ja ylläpitoon sekä kasvuun. Lentäjien koulutusta on parannettu merkittävästi ulkopuolisten konsulttien avustuksella. Turvallisuutta on edelleen lisätty ottamalla käyttöön rankaisematon ja anonymisoitu poikkeamailmoitusmekanismi. Näitä tietoja sekä kattavasta lentotietojen seuranta-analysistä saatavia tietoja käytetään nyt järjestelmällisesti aiempien vaaratilanteiden ja poikkeamien tunnistamiseen ja niiden uudelleensiintymisen estämiseen, ja tietoja hyödynnetään lentäjien koulutusohjelmassa.
- (16) TAAG Angola Airlines on kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien hyväksyntäprosessin<sup>(1)</sup> yhteydessä käynyt jatkuvaa vuoropuhelua EASAn kanssa marraskuusta 2014 alkaen, ja se on toimittanut tosiseikat ja yksityiskohtaiset tiedot kalustoonsa kuuluvista ilma-aluksista ja toiminnastaan.
- (17) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, että unionin luettelo niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava niin, että TAAG Angola Airlinesin Boeing 777-3000-tyyppin ilma-alus, jonka rekisteritunnus on D2-TEL, sisällytetään asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen B, jolloin se saa toimia unionissa.
- (18) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava, noudattaako TAAG Angola Airlines tosiasiallisesti asianmukaisia turvallisuusnormeja, kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti kyseisen lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksiin asetuksen (EU) N:o 965/2012 nojalla.

#### **Botswanasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (19) Komission pyynnöstä Botswanan siviili-ilmailuviranomainen on toimittanut tiedot siitä, miten merkittävien turvallisuusongelmien ja muiden ICAOn 30 päivänä tammikuuta 2015 päivätystä kirjeessä mainittujen havaintojen korjaamisessa edistytään. Botswanan siviili-ilmailuviranomainen on edelleen edistynyt kansainvälisten turvallisuusnormien täytäntöönpanossa. Botswanan siviili-ilmailuviranomaista kannustetaan hakemaan ICAOn vahvistus sille, että merkittävät turvallisuusongelmat on ratkaistu.
- (20) Käytettävissä olevien turvallisuustietojen mukaan ei ole perusteltua kieltää Botswanassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien toimintaa tai asettaa niille toimintarajoituksia. Komissio katsoo kuitenkin, että tilannetta olisi edelleen seurattava tarkoin.
- (21) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa unionin luettelo niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, sisällyttämällä siihen Botswanasta tulevia lentoliikenteen harjoittajia.

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

**Kongon demokraattisesta tasavallasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (22) Kaikki Kongon demokraattisessa tasavallassa lentotoimintalupansa saaneet lentoliikenteen harjoittajat ovat sisältyneet asetuksen (EY) N:o 474/2006 <sup>(1)</sup> liitteeseen A maaliskuusta 2006 alkaen.
- (23) Kongon demokraattisen tasavallan toimivaltaiset viranomaiset (Autorité de l'Aviation Civile, AAC) ilmoittivat 27 päivänä toukokuuta 2015 päivätyllä kirjeellä komissiolle, että lentoliikenteen harjoittajien *Air Baraka*, *Biega Airways*, *Cetrac Aviation Service SPRL*, *Congo Express*, *GIS'AIR*, *Goma Express*, *GTRA*, *Katanga Express*, *Okapi Airlines*, *Patron Airways*, *Pegasus Aviation*, *Sion Airlines* ja *Tracep Congo* lentotoimintaluvat oli peruutettu, ja nämä lentoliikenteen harjoittajat olisi sen vuoksi poistettava asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A.
- (24) AAC antoi 4 päivänä kesäkuuta 2015 komissiolle lisätietoja, joiden mukaan lentoliikenteen harjoittajien *African Air Service Commuter*, *Air Castilla*, *Air Malebo*, *Armi Global Business Airways*, *Business Aviation*, *CHC Stellavia*, *Eagles Services*, *Ephrata Airlines*, *Filair*, *Fly Congo*, *Galaxy Kavatsi*, *International Trans Air Business*, *Jet Congo Airlines*, *Katanga Wings*, *Lignes Aériennes Congolaises*, *Mavivi Air Trade*, *Safe Air*, *Stellar Airways*, *Waltair Aviation* ja *Wimbi Dira Airways* lentotoimintaluvat oli peruutettu, ja nämä lentoliikenteen harjoittajat olisi sen vuoksi poistettava asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A.
- (25) AAC ilmoitti komissiolle myös, että lentoliikenteen harjoittajille *Dakota SPRL*, *Malu Aviation*, *Serve Air and Congo Airways* oli myönnetty liikennelupa, osoittamatta, että näiden lentoliikenteen harjoittajien sertifiointi ja valvonta olisi kaikilta osin sovellettavien kansainvälisten turvallisuusnormien mukaista. Nämä lentoliikenteen harjoittajat olisi sen vuoksi lisättävä asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.
- (26) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, että unionin luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava niin, että lentoliikenteen harjoittajat *African Air Service Commuter*, *Air Baraka*, *Air Castilla*, *Air Malebo*, *Armi global Business Airways*, *Biega Airways*, *Business Aviation*, *Cetrac Aviation Service SPRL*, *CHC Stellavia*, *Congo Express*, *Eagles Services*, *Ephrata Airlines*, *Filair*, *Fly Congo*, *Galaxy Kavatsi*, *GIS'AIR*, *Goma Express*, *GTRA*, *International Trans Air Business*, *Jet Congo Airlines*, *Katanga Express*, *Katanga Wings*, *Lignes Aériennes Congolaises*, *Mavivi Air Trade*, *Okapi Airlines*, *Patron Airways*, *Pegasus Aviation*, *Safe Air*, *Sion Airlines*, *Stellar Airways*, *Tracep Congo*, *Waltair Aviation* ja *Wimbi Dira Airways* poistetaan asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A ja lentoliikenteen harjoittajat *Dakota*, *Malu Aviation*, *Serve Air* ja *Congo Airways* lisätään asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.

**Gabonista tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (27) Lentoliikenteen harjoittajat *Air Services SA* ja *SCD Aviation* ovat sisältyneet liitteeseen A heinäkuusta 2008 alkaen. Lentoliikenteen harjoittaja *Gabon Airlinesin* sallittiin heinäkuusta 2008 alkaen liikennöidä EU:ssa ainoastaan Boeing 767-200 -tyyppisellä ilma-aluksella, jonka rekisteritunnus on TR-LHP, asetuksen (EY) N:o 715/2008 <sup>(2)</sup> johdanto-osan 15 kappaleessa esitettyjen edellytysten mukaisesti.
- (28) Gabonin toimivaltaiset viranomaiset toimittivat komissiolle 5 päivänä kesäkuuta 2015 todisteet lentoliikenteen harjoittajien *Air Services SA*, *SCD Aviation* ja *Gabon Airlinesin* lentotoimintaluvan (AOC) peruuttamisesta, ja nämä lentoliikenteen harjoittajat olisi sen vuoksi poistettava unionin luettelosta niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon tai joille on asetettu toimintarajoituksia.
- (29) Gabonin toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat komissiolle, että lentoliikenteen harjoittajalle *Tropical Air Gabon* oli myönnetty uusi lentotoimintalupa 6 päivänä toukokuuta 2015, osoittamatta, että mainitun lentoliikenteen harjoittajan sertifiointi ja valvonta olisi kaikilta osin kansainvälisten turvallisuusnormien mukaista. Tämä lentoliikenteen harjoittaja olisi sen vuoksi lisättävä asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.

<sup>(1)</sup> Komission asetus (EY) N:o 474/2006, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2006, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 luvussa II tarkoitetusta yhteisön luettelosta (EUVL L 84, 23.3.2006, s. 14).

<sup>(2)</sup> Asetus (EY) N:o 715/2008, annettu 24 päivänä heinäkuuta 2008, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta yhteisön luettelosta annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta (EUVL L 197, 25.7.2008, s. 36).

- (30) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, että unionin luettelo niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava niin, että lentoliikenteen harjoittajat *Air Services SA* ja *SCD Aviation* poistetaan asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A, lentoliikenteen harjoittaja *Gabon Airlines* poistetaan asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä B ja *Tropical Air Gabon* lisätään asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.

#### Ghanasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (31) *Meridian Airways Ltd* sisällytettiin syyskuussa 2010 asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A <sup>(1)</sup>. *Airlift International (GH) Ltd* sisällytettiin syyskuussa 2010 asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen B, joten vain yhdellä tietyllä DC-8-63F-tyypin ilma-aluksella oli lupa liikennöidä unioniin. Molemmat päätökset perustuivat vakaviin turvallisuuspuutteisiin, jotka todettiin SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa. Marraskuussa 2010 arvioitiin, että *Airlift International (GH) Ltd* voisi liikennöidä toisella DC-8-63F-ilma-aluksella unioniin <sup>(2)</sup>.
- (32) Ghanan siviili-ilmailuviranomainen (GCAA) toimitti 5 päivänä helmikuuta 2014 komissiolle todistukset tiettyjen Ghanassa rekisteröityjen DC-8-63F-ilma-alusten poistamisesta rekisteristä. GCAA ilmoitti myös, että se oli antanut teknisen direktiivin, jolla kielletään DC-8-ilma-alusten käyttö Ghanassa lentotoimintaluvan saaneilta lentoliikenteen harjoittajilta 31 päivästä joulukuuta 2013 alkaen. Tämän pitäisi katsoa vahvistavan, ettei Ghanan valtio enää tue liikennöintiä ilma-alusrekisteriinsä merkityillä DC-8-ilma-aluksilla.
- (33) GCAA toimitti komissiolle 16 päivänä helmikuuta 2015 kirjalliset todisteet siitä, että GCAA oli peruuttanut lentotoimintaluvat lentoliikenteen harjoittajilta *Meridian Airways Ltd* ja *Airlift International (GH) Ltd*. GCAA:n korkean tason edustajien, komission ja EASAn välillä pidettiin 17 päivänä maaliskuuta 2015 tekninen kokous, jonka aikana GCAA selvitti yksityiskohtia nykyisestä organisaatorakenteestaan, Ghanassa lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien valvonnasta ja lentoliikenteen harjoittajien sertifiointiprosessista. Näyttö mainitun kahden lentotoimintaluvan peruuttamisesta ja GCAA:n teknisessä kokouksessa esittämät tosiseikat turvallisuusvalvontajärjestelyistä katsottiin riittäviksi sen toteamiseen, että *Meridian Airways Ltd* ja *Airlift International (GH) Ltd* olivat lopettaneet toimintansa.
- (34) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, että unionin luettelo niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava niin, että *Meridian Airways Ltd* poistetaan asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A ja *Airlift International (GH) Ltd* poistetaan asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä B.
- (35) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka aiheutuvat kansainvälisten turvallisuusnormien noudattamatta jättämisestä, komission on kenties toteutettava toimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

#### Intiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

- (36) Intian siviili-ilmailuhallinto toimitti 24 päivänä joulukuuta 2014 päivätyllä kirjeellä komissiolle ajantasaiset tiedot korjaavista toimista, joita se oli toteuttanut sen jälkeen, kun Yhdysvaltain ilmailuhallinto (FAA) teki tammikuussa 2014 päätöksen Intian noudattamistason alentamisesta luokasta 1 luokkaan 2 FAA:n kansainvälisen lentoturvallisuuden arviointiohjelman (IASA) mukaisen tarkastuksen perusteella. Tässä kirjeessä ilmoitettiin lisäksi, että FAA oli arvioinut Intian siviili-ilmailuhallinnon uudelleen joulukuussa 2014. FAA ilmoitti 8 päivänä huhtikuuta 2015 nostaneensa Intian IASA-noudattamistason luokasta 2 luokkaan 1.

<sup>(1)</sup> Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 791/2010, annettu 6 päivänä syyskuuta 2010 (EUVL L 237, 8.9.2010, s. 10). Ks. erityisesti tämän asetuksen johdanto-osan 9–23 kappale.

<sup>(2)</sup> Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 1071/2010, annettu 22 päivänä marraskuuta 2010 (EUVL L 306, 23.11.2010, s. 44). Ks. erityisesti tämän asetuksen johdanto-osan 29–31 kappale.

- (37) Intian siviili-ilmailuhallinnolle 10 päivänä huhtikuuta 2015 lähettämässään kirjeessä komissio panee tyytyväisenä merkille FAA:n myönteisen päätöksen nostaa Intian IASA-noudattamistasoa sekä kehottaa Intian siviili-ilmailuhallintoa jatkamaan yhteydenpitoa komission kanssa antamalla säännöllisesti tilannekatsauksia siitä, täyttääkö Intian siviili-ilmailuhallinto kansainvälistä turvallisuutta ja valvontaa koskevat velvoitteensa.
- (38) Komission, EASAn ja erään jäsenvaltion asiantuntijoiden sekä Intian siviili-ilmailuhallinnon korkean tason edustajien välillä käytiin 7 päivänä toukokuuta 2015 teknisiä neuvotteluja. Intian siviili-ilmailuhallinnolla oli kokouksessa tilaisuus täsmentää, mihin toimenpiteisiin se oli ryhtynyt, jotta FAA nosti Intian noudattamistason luokasta 2 luokkaan 1. Intian siviili-ilmailuhallinto esitti yksityiskohtaisia tietoja täytäntöön panemastaan korjaussuunnitelmasta sekä konkreettisia tietoja pysyvistä toimenpiteistä, joita se oli ottanut käyttöön parantaakseen turvallisuusvalvontavalmiuksiaan. Komissio pani merkille Intian siviili-ilmailuhallinnon toimittamat tiedot. Arvioinnin mukaan Intiassa lentotoimintaluvan saaneille lentoliikenteen harjoittajille ei ole tarpeen asettaa toimintakieltoja tai -rajoituksia, mutta tekniset neuvottelut ovat edelleen hyödyllisiä, jotta Intian siviili-ilmailuhallinnon kanssa voidaan keskustella turvallisuuteen liittyvistä asioista jatkuvasta perustalta.
- (39) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa unionin luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, sisällyttämällä siihen Intiasta tulevia lentoliikenteen harjoittajia.
- (40) Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on jatkossakin tarkastettava asianmukaisten turvallisuusnormien tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti intialaisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EU) N:o 965/2012 nojalla.

#### **Indonesiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (41) Komission ja Indonesian siviili-ilmailuhallinnon välisiä säännöllisiä neuvotteluja jatketaan, ja niiden tarkoituksena on seurata Indonesian siviili-ilmailuhallinnon edistymistä sen varmistamisessa, että kaikkien Indonesiassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuutta valvotaan kansainvälisten turvallisuusnormien mukaisesti. ICAOn toukokuussa 2014 tekemän tarkastuksen jälkeen Indonesian siviili-ilmailuhallinto laati loppuun korjaussuunnitelmansa ja toteuttaa parhaillaan siihen kuuluvia korjaavia toimia.
- (42) Lentoliikenteen harjoittaja Indonesia AirAsian lennolla QZ8501 tapahtui 28 päivänä joulukuuta 2014 onnettomuus Jaavanmerellä. Ilma-alus tuhoutui, ja kaikki matkustajat ja koko miehistö menettivät henkensä. Indonesian kansallinen liikenneturvallisuuskomitea (NTSC) tutkii onnettomuutta, ja sen loppuraportti on odotettavissa ennen vuoden 2015 loppua.
- (43) Komission edustajat vierailivat tammikuussa 2015 Indonesiassa keskustellakseen ICAOn toukokuussa 2014 tekemän tarkastuksen tuloksista sen varmistamiseksi, että niiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvonta, jotka eivät enää ole unionin luettelossa, on edelleen sellaista, ettei niitä ole syytä sisällyttää kyseiseen luetteloon. Komission edustajat tapasivat Indonesian liikenneministerin, Indonesian siviili-ilmailuhallinnon edustajia, Indonesian kansallisen liikenneturvallisuuskomitean ja asianomaiset lentoliikenteen harjoittajat. Kyseiset lentoliikenteen harjoittajat antoivat hyvän yleiskuvan turvallisuusjohtamisjärjestelmistään ja kansainvälisten turvallisuusnormien täytäntöönpanosta.
- (44) Kirjeellä, jonka komissio vastaanotti 31 päivänä maaliskuuta 2015, Indonesian siviili-ilmailuhallinto toimitti kattavat tiedot korjaavista toimista, jotka ovat käynnissä ICAOn toteamien havaintojen korjaamiseksi. Lisäksi Indonesian siviili-ilmailuhallinto toimitti tietoja kyseisten lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvonnasta. Analysoituaan toimitetut tiedot komissio pyysi lisäselvityksiä Indonesiassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvonnasta ja lentotoimintaluvan haltijoiden nykyisestä luettelosta Indonesiassa.
- (45) Lisäselvitykset saatiin 13 päivänä toukokuuta 2015 päivätyssä kirjeessä. Tiedot toimitettiin niiden lentoliikenteen harjoittajien seuranta- ja valvontaohjelman osalta, joita toimintakielto ei nykyisellään koske, eli *PT. Garuda Indonesian, Airfast Indonesian, Ekspres Transportasi Antarbenuan* ja *Indonesia Air Asian* osalta. Toimitettujen tietojen perusteella pääteltiin, että Indonesian siviili-ilmailuhallinto suorittaa näiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvontaa eikä toimintakieltoa koskevan päätöksen tueksi ole relevanttia turvallisuustietoja.

- (46) Samassa kirjeessä Indonesian siviili-ilmailuhallinto ilmoitti komissiolle, että lentoliikenteen harjoittajien *Mandala Airlines* (AOC 121-005), *Merpati Nusantara Airlines* (AOC 121-002), *Sky Aviation* (AOC 121-028 ja 135-044) ja *Republik Express* (AOC 121-040) lentotoimintaluvat oli peruutettu. Tästä syystä lentoliikenteen harjoittaja *Mandala Airlines* olisi poistettava Indonesiasta tulevien, poikkeuksen saaneiden lentoliikenteen harjoittajien luettelosta ja *Merpati Nusantara Airlines*, *Sky Aviation* ja *Republik Express* olisi poistettava asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A.
- (47) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, että unionin luettelo niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava niin, että *Mandala Airlines* poistetaan poikkeuksen saaneiden lentoliikenteen harjoittajien luettelosta ja *Merpati Nusantara Airlines*, *Sky Aviation* ja *Republik Express* poistetaan asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A.

#### **Iranista tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (48) Iranin islamilaisen tasavallan siviili-ilmailujärjestöltä lentotoimintaluvan saanut *Iran Air* sisällytettiin asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen B 30 päivänä maaliskuuta 2010 <sup>(1)</sup>. Unionin paikalla tekemän arviointikäynnin jälkeen *Iran Airin* lentokalustolle asetettuja toimintarajoituksia tarkennettiin vielä 5 päivänä heinäkuuta 2010 <sup>(2)</sup>.
- (49) *Iran Air* on toimittanut komissiolle tiedot nykyisestä lentokalustostaan yhdessä asiaa koskevan asiakirja-aineiston kanssa. Lentoliikenteen harjoittaja pyysi, että A320-tyypin ilma-alukset jätettäisiin toimintarajoitusten ulkopuolelle, jotta niillä voitaisiin liikennöidä unioniin. Toimitettuja todisteita ei tähän mennessä ole kuitenkaan voitu tarkistaa teknisessä kokouksessa ja/tai unionin arviointikäynnillä. Tästä syystä päätöstä *Iran Airin* A320-tyypin ilma-alusten liikennöinnin sallimisesta ei tässä vaiheessa voida tehdä.
- (50) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa unionin luettelo niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Iranissa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien osalta.

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

- (51) Komissio seuraa edelleen, miten Kazakstan panee täytäntöön korjaussuunnitelman, joka laadittiin ICAOn Kazakstaniin vuonna 2014 tekemän koordinoitun varmistuskäynnin (ICVM) jälkeen. Kyseisen koordinoitun varmistuskäynnin aikana vahvistettiin yksi merkittävä turvallisuusongelma lentokelpoisuuden alalla ja yleinen edistyminen kansainvälisten turvallisuusnormien täytäntöönpanossa. ICAO havaitsi kuitenkin vakavia puutteita lentotoiminnassa ja jopa laajensi tähän alaan liittyvää merkittävää turvallisuusongelmaa.
- (52) Kazakstanin siviili-ilmailukomitean (CAC) kanssa käytiin tekniset neuvottelut 27 päivänä huhtikuuta 2015, jotta CAC voisi toimittaa komissiolle ajantasaiset tiedot valvontatoimistaan sekä lyhyen ja keskipitkän aikavälin painopisteistään. CAC:n toimittamien tietojen mukaan joitakin korjaavia toimia on käynnistetty. Muiden korjaavien toimien toteuttaminen on eri vaiheissa. CAC:n mukaan vuonna 2015 sen ensisijaisiin tavoitteisiin kuuluu viisivaiheisen lentoliikenteen harjoittajien sertifiointiprosessin käyttöönotto, erityishyväksyntöihin liittyvien menettelyjen kehittäminen, teknisen lisähenkilöstön palkkaaminen, turvallisuusvalvontaohjelman ja tarkastussuunnitelman kehittäminen ja täytäntöönpano, uusien tarkistuslistojen käyttöönotto tarkastuksissa sekä tarkastajien kouluttaminen ja valtuuttaminen seuranta- ja valvontatehtävien suorittamiseen.
- (53) Teknisten neuvottelujen aikana *Air Astana* ilmoitti, että CAC oli suorittanut sen uudelleensertifiointin huhtikuussa 2015. Lisäksi lentoliikenteen harjoittaja toimitti säännöllisesti päivitettyt tiedot lentotoiminnastaan sekä koulutuksesta ja huoltotoimista.

<sup>(1)</sup> Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 273/2010, annettu 30 päivänä maaliskuuta 2010 (EUVL L 84, 31.3.2010, s. 25). Ks. erityisesti tämän asetuksen johdanto-osan 41–49 kappale.

<sup>(2)</sup> Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 590/2010, annettu 5 päivänä heinäkuuta 2010 (EUVL L 170, 6.7.2010, s. 9). Ks. erityisesti tämän asetuksen johdanto-osan 60–71 kappale.

- (54) Huhtikuussa 2015 käydyissä teknisissä neuvotteluissa lentoliikenteen harjoittaja *SCAT Air Company* ilmoitti myös komissiolle, että se on jo läpäissyt IATAn Operational Safety Audit -tarkastuksen (IOSA) ja että se todennäköisesti saa IOSA-sertifioinnin vuoden 2015 loppuun mennessä, kunhan jäljellä olevat noudattamatta jättämiset saadaan korjattua.
- (55) Komission käytössä olevien tietojen ja teknisten neuvottelujen yhteydessä käytyjen keskustelujen perusteella pääteltiin, että Kazakstanilla on yhä edessään haasteita kansainvälisten turvallisuusnormien täytäntöönpanossa. Komissio kannustaa voimakkaasti CAC:tä tehostamaan ponnistelujaan kansainvälisten turvallisuusnormien täytäntöönpanossa, jotta komissio voisi harkita niiden rajoitusten keventämistä, joita nyt sovelletaan CAC:n valvonnassa oleviin lentoliikenteen harjoittajiin.
- (56) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa unionin luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Kazakstanista tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.
- (57) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava asianmukaisten turvallisuusnormien tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti *Air Astanan* ilma-aluksiin asetuksen (EY) N:o 965/2012 nojalla.

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

- (58) Neuvottelut Libanonin siviili-ilmailuhallinnon kanssa ovat käynnissä, ja niissä pyritään vahvistamaan, että Libanon toteuttaa korjaussuunnitelman, joka laadittiin joulukuussa 2012 tehdyn ICAOn koordinoitun varmistuskäynnin yhteydessä todettujen havaintojen ja merkittävän turvallisuusongelman perusteella.
- (59) Libanonin liikenneministerin neuvonantaja ilmoitti komissiolle ja EASAlle Brysselissä 9 päivänä huhtikuuta 2015 pidetyssä kokouksessa siviili-ilmailun viranomaisneuvoston (Civil Aviation Authority Board) perustamisesta. Hän viittasi myös ehdotuksiin erottaa turvallisuusvalvontatoimet palvelujen tarjoamisesta, jotka molemmat kuuluvat nykyisellään Libanonin siviili-ilmailuhallinnon rakenteeseen. Libanonin siviili-ilmailuhallinnon yhdessä ICAOn kanssa toteuttamista toimista toimitettiin lisätietoja. ICAOn aluetoimiston turvallisuusyksikkö teki maaliskuussa 2015 tarkastusmatkan todentaakseen, miten merkittävän turvallisuusongelman korjaamiseen tähtäivät toimet edistyvät.
- (60) Komissio antoi EASAn välityksellä Libanonin siviili-ilmailuhallinnolle teknistä apua kansainvälisten turvallisuusnormien täytäntöönpanoon syyskuusta 2015 maaliskuuhun 2015 saakka Välimeren alueen ilmailun turvallisuutta käsittelevää unionin turvallisuusryhmää koskevan hankkeen jatkoitoimena. Näillä toimilla autettiin Libanonin siviili-ilmailuhallintoa korjaavien toimien täytäntöönpanossa, sisäisten menettelyjen, oppaiden ja käsikirjojen parantamisessa sekä paremman organisaatorakenteen valmistelussa.
- (61) Käytettävissä olevien turvallisuustietojen mukaan ei ole perusteltua kieltää Libanonissa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien toimintaa tai asettaa niille toimintarajoituksia. Komissio katsoo kuitenkin, että tilannetta olisi edelleen seurattava tarkoin. Neuvotteluja Libanonin viranomaisten kanssa on jatkettava asetuksen (EY) N:o 473/2006 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti.
- (62) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa unionin luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, sisällyttämällä siihen Libanonista tulevia lentoliikenteen harjoittajia.
- (63) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka aiheutuvat kansainvälisten turvallisuusnormien noudattamatta jättämisestä, komission on kenties toteutettava lisätoimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.



**Libyasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (64) Komissio on edelleen huolissaan Libyan lentoturvallisuustilanteesta. Unionin tunnustama hallitus on nimennyt uudeksi toimivaltaiseksi viranomaiseksi Libyan siviili-ilmailuviranomaisen (LCAA). LCAA on siirtänyt tiettyjä ilmailun turvallisuuteen liittyviä tehtäviä, kuten tiedotteiden antamisen ilmailijoille (NOTAM), muiden valtioiden toimivaltaisille viranomaisille. Aiempi toimivaltainen viranomainen eli Libyan siviili-ilmailuviranomainen (LYCAA) jatkaa kuitenkin toimintaansa ja antaa edelleen NOTAMEja LCAA:n puolesta annettavien tiedotteiden lisäksi. Tämä voi vaarantaa ilmailun turvallisuuden, koska kyseisten organisaatioiden antamat NOTAMit, jos ne kattavat saman ilmatilan tai samat lentopaikat, voivat sisältää ristiriitaisia tietoja.
- (65) Komissio on luonut yhteyksiä LCAA:han, muttei ole saanut hyödyllistä ja todennettavissa olevaa tietoa siviili-ilmailun valvonnan nykytilanteesta eikä lentoturvallisuustilanteesta Libyassa.
- (66) Koska tilanne Libyassa on tällä hetkellä epäselvä ja epävakaa ja LYCAA:n valmiudet valvoa libyalaisia lentoliikenteen harjoittajia riittävällä tavalla ja pitää välittömät turvallisuusriskit hallinnassa ovat rajallisia, katsotaan, ettei Libya pysty täyttämään lentoturvallisuuteen liittyviä kansainvälisiä velvoitteitaan.
- (67) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa unionin luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Libyasta tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.

**Madagaskarista tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (68) Neuvotteluja Madagaskarin toimivaltaisten viranomaisten (Aviation Civile de Madagascar, ACM) kanssa on jatkettu aktiivisesti, ja tarkoituksena on seurata kyseisten viranomaisten edistymistä sen varmistamisessa, että kaikkien Madagaskarissa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuutta valvotaan kansainvälisten turvallisuusnormien mukaisesti.
- (69) Komissio järjesti EASAn avustamana 28 päivänä huhtikuuta 2015 kuulemiskokouksen ACM:n ja lentoliikenteen harjoittaja *Air Madagascarin* edustajien kanssa. Tässä kokouksessa ACM ja lentoliikenteen harjoittaja antoivat tietoja siitä, miten kumpikin on edistynyt korjaavia ja ennaltaehkäiseviä toimia sisältävän oman suunnitelmansa toteuttamisessa; suunnitelmat oli laadittu EU:n Madagaskarilla helmikuussa 2014 tekemän arviointikäynnin yhteydessä esiin tulleiden turvallisuusongelmien korjaamiseksi.
- (70) ACM raportoi erityisesti edistymisestä ICAOn teknisen avun ohjelmassa (SAFE) tapahtuvassa tarkastajiensa koulutuksessa ja ilmoitti katsovansa, että nykyisin pätevät tarkastajat olivat kokouksen ajankohtana saaneet noin 65 prosenttia koulutuksesta, joka tarvittiin, jotta ACM saavuttaisi riittävän suoritustason valvontavastuunsa hoitamiseksi. Vaikka vuoden 2014 valvontaohjelma oli toteutettu kolmansien osapuolten avustuksella, ACM oli vakuuttunut siitä, että vuoden 2015 valvontaohjelma osoittaa ACM:n kyvyn suorittaa valvontavastuustaan. ACM ilmoitti myös, että se oli vastikään päättänyt keskeyttää lentoliikenteen harjoittajien *Aeromarine*, *Henri Fraise Fils Transport Aérien* ja *Insolite Travel Fl* lentotoimintaluvat sekä koulutusorganisaation "Ecole Nationale d'Enseignement de l'Aéronautique et de la Météorologie" hyväksynnän. Lopuksi ACM korosti, että ICAOn sijaintipaikan ulkopuolella suorittama turvallisuusvalvontajärjestelmän kriittisten osa-alueiden 1–5 arviointi oli käynnissä, ja se odotetaan saatavan loppuun heinäkuussa 2015.
- (71) Ennaltaehkäisevien ja korjaavien toimien suunnitelmastaan antamien tietojen lisäksi lentoliikenteen harjoittaja *Air Madagascar* esitti viimeisimmät tiedot lentokalustostansa ja kertoi erityisesti harkitsevansa kolmannen ATR 72-600 -tyypin ilma-aluksen hankintaa ja että sen kaksi Boeing 737-300 -tyypin ilma-alusta oli tarkoitus korvata Boeing 737-700 -tyypin ilma-aluksilla vuoden 2015 viimeisellä neljänneksellä.
- (72) Komissio pani merkille ACM:n ja lentoliikenteen harjoittaja *Air Madagascarin* ilmoittamat tiedot. Komissio oli tyytyväinen siihen, kuinka ACM ja lentoliikenteen harjoittaja *Air Madagascar* olivat edistyneet ottamalla käyttöön uusia prosesseja tai parantamalla nykyisiä. Komissio kuitenkin korostaa painokkaasti, että molemmilla

organisaatioilla on oltava valmiudet panna nämä prosessit tehokkaasti täytäntöön. Komissio suosittelee etenemistä vaihe vaiheelta ja sellaisten prosessien välttämistä, jotka on pantu vain osittain täytäntöön, jollaisia todettiin unionin Madagaskarilla helmikuussa 2014 tekemän arviointikäynnin yhteydessä.

- (73) ACM ilmoitti 8 päivänä toukokuuta 2015 komissiolle, että lentoliikenteen harjoittaja *Air Madagascar* oli esittänyt pyynnön saada Airbus A 340-300 (rekisteritunnus 5R-EAA) lisättyä yrityksen luetteloon ilma-aluksista, jotka mainitaan jo asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteessä B.
- (74) Madagaskarin matkailu-, liikenne- ja sääpalveluministeri ilmaisi 29 päivänä toukokuuta 2015 toivovansa, että kyseisten kahden Airbus A 340-300 -tyypin ilma-aluksen tilanne arvioitaisiin uudelleen lentoturvallisuuskomitean kokouksessa kesäkuussa 2015. Jos arviointiprosessia, joka koskee lentoliikenteen harjoittaja *Air Madagascarin* ilma-aluksen mahdollista poistamista asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä B, ei kuitenkaan saada päätökseen ennen kesäkuussa 2015 pidettävää kokousta, hän puoltaa lentoliikenteen harjoittaja *Air Madagascarin* pyyntöä Airbus A 340-300 -tyypin ilma-aluksen (rekisteritunnus 5R-EAA) sisällyttämisestä asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteessä B.
- (75) Kun otetaan huomioon niiden havaintojen vakavuus, jotka todettiin EU:n Madagaskarilla helmikuussa 2014 tekemän arviointikäynnin yhteydessä, komissio katsoo, että tällaisen sisällyttämisen edellytykset eivät keskeisesti poikkea niistä edellytyksistä, joiden on täyttyvä, jotta lentoliikenteen harjoittaja *Air Madagascar* voitaisiin poistaa asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä B. Niiden tietojen tarkastelu, jotka ACM ja lentoliikenteen harjoittaja *Air Madagascar* toimittivat sen jälkeen, kun 28 päivänä huhtikuuta 2014 oli pidetty kokous, jonka tavoitteena oli edistää Airbus A 340-300-tyypin ilma-aluksen (rekisteritunnus 5R-EAA) sisällyttämistä asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen B, ei osoita näiden edellytysten täyttyvän.
- (76) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa unionin luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Madagaskarista tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.

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

- (77) Brysselissä pidettiin 24 päivänä helmikuuta 2015 komission, EASAn ja useiden jäsenvaltioiden sekä Mauritanian siviili-ilmailuviranomaisten (Agence Nationale de l'Aviation Civile) ja lentoliikenteen harjoittaja *Mauritania Airlines Internationalin* (MAI) välinen tekninen kokous. Agence Nationale de l'Aviation Civile esitteli Mauritanian turvallisuustilannetta ja kansallista turvallisuussuunnitelmaansa korostaen ICAOn tarkastuksessa saamiaan hyviä tuloksia, joiden huipentuma oli korkea taso kansainvälisten turvallisuusnormien tehokkaassa täytäntöönpanossa. MAI selvitti reagointiaan äskettäisiin SAFA-havaintoihin ja ilmoitti käyvänsä läpi IOSA-rekisteröintiprosessin. MAI vahvisti, että se oli taloudellisista syistä lopettanut lentämisen tiettyihin unionin kohteisiin ja että se aikoo kehittää alueellista verkostoa yhteistyössä unionin lentoliikenteen harjoittajan kanssa. Tästä syystä MAI päätti muuttaa lentokalustonsa koostumusta, jotta se voisi toimia pienemmillä ilma-aluksilla tiheämpien lentojen aikataululla.
- (78) EASAn toimittama viimeisin SAFA-analyysi osoitti, että parannusta on tapahtunut sikäli, että unionissa tehdyissä SAFA-tarkastuksissa tehtiin vähemmän havaintoja, joskin jotkut jäsenvaltiot korostivat, ettei uudentyyppisen ilma-aluksen, Embraer ERJ145:n, käyttöönotto MAI:n lentokalustossa ollut toteutunut tyydyttävällä tavalla. IATAN IOSA-ennakkotarkastus tehtiin Nouakchottissa 10 päivän maaliskuuta ja 14 päivän maaliskuuta 2015 välisenä aikana. Agence Nationale de l'Aviation Civile ja MAI antoivat komissiolle alustavat tulokset tästä ennakkotarkastuksesta. Tämän perusteella vaikuttaa siltä, että kansainvälisten turvallisuusnormien täytäntöönpano on hyväksyttävää eikä mikään viittaa erityisen huolestuttavien turvallisuuspuutteiden esiintymiseen.
- (79) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa unionin luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, sisällyttämällä siihen Mauritanian islamilaisesta tasavallasta tulevia lentoliikenteen harjoittajia.

- (80) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka aiheutuvat kansainvälisten turvallisuusnormien noudattamatta jättämisestä, komission on kenties toteutettava lisätoimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

### **Mosambikista tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (81) ICAOn koordinoitu varmistuskäynti (ICVM) tehtiin marraskuussa ja joulukuussa 2014 Mosambikin toimivaltaisten siviili-ilmailuviranomaisten (Instituto de Aviação Civil de Moçambique, IACM) korjaussuunnitelman täytäntöönpanon edistymisen validoimiseksi. ICAOn koordinoitu varmistuskäynti kattoi Mosambikin siviili-ilmailulainsäädännön osa-alueet, IACM:n sisäisen organisaation, lentopaikat ja maallaitteet sekä lennonvarmistuspalvelut Mosambikissa. ICAOn koordinoitun varmistuskäynnin raportti julkaistiin ICAOn verkkosivulla 5 päivänä toukokuuta 2015.
- (82) Ottaen huomioon IACM:n edistymisen ICAOn havaitsemien puutteiden korjaamisessa sekä IACM:n pyrkimykset saada päätökseen kansainvälisten turvallisuusnormien mukaisen ilmailujärjestelmän edellyttämä työ suunniteltiin aiemmin, että unionin arviointikäynti voitaisiin tehdä vuonna 2015.
- (83) Unionin arviointikäynti Mosambikiin tehtiin huhtikuussa 2015, ja siihen osallistui asiantuntijoita komissiosta, EASASTa ja jäsenvaltioista. Tarkasteltavia alueita olivat ilmailualan primäärilainsäädäntö ja siviili-ilmailusäädökset, IACM:n sisäinen organisaatio, henkilöstön lupakirjat ja koulutus sekä ilma-alusten lentokelpoisuuden ja lentotoiminnan valvonta.
- (84) Unionin arviointikäynti osoitti selvästi, että nykyinen oikeudellinen kehys sisältää joitakin poikkeamia kansainvälisistä turvallisuusnormeista. Tarkistettu perusilmailulaki, joka sisältää havaitut poikkeamat korjaavat muutokset, odottaa hallituksen hyväksyntää. Erityisiä oikeudellisia ja teknisiä määräyksiä on voimassa, mutta niissä on puutteita ja epäjohtomukaisuutta. IACM:n tarkistettu perussääntö, jolla IACM saa vaaditun taloudellisen ja toiminnallisen riippumattomuuden ja tällä alalla havaitut puutteet korjataan, odottaa myös hallituksen hyväksyntää. Vaikka henkilöstön rekrytointi on pääosin saatu päätökseen ja jotkin suunnitelluista organisatorisista muutoksista on toteutettu, merkittävä osa täytäntöönpanoa on vielä saatettava päätökseen.
- (85) Unionin arviointikäynnillä havaittiin myös heikkouksia ja puutteita IACM:n eri toiminta-aloilla, muun muassa henkilöstön lupakirjojen myöntämisessä ja koulutuksessa sekä ilma-alusten lentokelpoisuuden ja lentotoiminnan valvonnassa. Niiden kolmen toimijan kohdalla, jotka riittävänä otoksena valittiin tarkastuskäynnin kohteiksi, unionin arviointiryhmän totesi merkittäviä puutteita kirjanpidossa, riittämättömiä käsikirjoja, löyhiä organisatorisia mekanismeja ja huonoja huoltokäytäntöjä. Vaikka jotkin näistä seikoista ovat täysin toiminnanharjoittajan vastuulla, monia niistä voidaan pitää merkinä viranomaisen riittämättömästä valvonnasta.
- (86) Toisaalta IACM osoitti edelleen olevansa vakaasti sitoutunut työskentelemään sen lopullisen tavoitteen eteen, että sen ilmailujärjestelmä oli kansainvälisten turvallisuusnormien mukainen, ja sillä on edelleen valtion täysi tuki ja hyväksyntä. IACM tarvitsee kuitenkin myös ammattimaista, pätevää ja puolueetonta ohjausta lähitulevaisuudessa. Komissio valmistelee IACM:n ja EASAn kanssa tällaista teknistä apua, jonka tarkoituksena on auttaa korjaamaan jäljellä olevat puutteet ja kehittää sisäiset valmiudet vaaditun kestävyuden saavuttamiseksi.
- (87) Unionin arviointikäynnin myötä komissio saattoi todeta, että IACM on merkittävästi edistynyt kansainvälisten turvallisuusnormien täytäntöönpanossa, mutta Mosambikin turvallisuusvalvontajärjestelmässä on edelleen suuria puutteita. IACM:n valmiudet valvoa siviili-ilmailua Mosambikissa eivät tässä vaiheessa vielä ole kansainvälisten turvallisuusnormien mukaisesti riittävällä tasolla. Tästä syystä ei ole olemassa riittäviä perusteita päätökseen höllentää toimintakieltoa, joka koskee kaikkia Mosambikissa lentotoimintaluvan saaneita lentoliikenteen harjoittajia.
- (88) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa unionin luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Mosambikista tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.

**Filippiineiltä tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (89) Kaikki Filippiinien tasavallassa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat sisällytettiin maaliskuussa 2010 asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A <sup>(1)</sup>, koska oli todennettua näyttöä siitä, ettei kyseisten lentoliikenteen harjoittajien valvonnasta vastaavilla viranomaisilla ole riittäviä valmiuksia korjata turvallisuuspuutteita. Siitä, noudattavatko Filippiinien tasavallassa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat kansainvälisiä turvallisuusnormeja ja suositeltuja käytäntöjä ei myöskään ollut riittävästi näyttöä.
- (90) Heinäkuussa 2013 lentoliikenteen harjoittaja *Philippine Airlines* poistettiin asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A <sup>(2)</sup>. Huhtikuussa 2014 lentoliikenteen harjoittaja *Cebu Pacific Air* poistettiin myös asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A <sup>(3)</sup>. Molemmat päätökset perustuivat kesäkuussa 2013 tehtyyn unionin arviointikäyntiin, Filippiinien siviili-ilmailuviranomaisen (CAAP) harjoittamaan asianomaisten lentoliikenteen harjoittajien parantuneeseen turvallisuusvalvontaan ja näiden lentoliikenteen harjoittajien valmiuteen taata kansainvälisten turvallisuusnormien tosiasiallinen noudattaminen. Yhdysvaltain ilmailuhallinto ilmoitti huhtikuussa 2014 päätöksestään nostaa Filippiinien IASA-noudattamistaso luokasta 2 luokkaan 1.
- (91) Komission, EASAn, erään jäsenvaltion ja CAAP:n korkean tason edustajien sekä kolmen Filippiineillä lentotoimintaluvan saaneen lentoliikenteen harjoittajan (*Zest Airways Inc. (Db a 'Air Asia Zest')*, *Air Philippines Corporation* ja *South East Asian Airlines (SEAir) Inc.*) välillä käytiin teknisiä neuvotteluja 10 päivänä maaliskuuta 2015. CAAP antoi ajantasaiset tiedot käynnissä olevista organisatorisista parannuksista, joihin kuuluivat CAAP:n lentostandardien tarkastusyksikön uudelleenorganisointi ja yksityiskohtaiset tiedot CAAP:n tarkastajien koulutuksesta. Lisäksi CAAP antoi yksityiskohtaisia tietoja turvallisuusvalvonnasta, jota se kohdistaa seuraaviin lentoliikenteen harjoittajiin: *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* ja *South East Asian Airlines (SEAir) Inc.* Kokouksessa CAAP:n suorittamasta turvallisuusvalvonnasta annettiin tietoja muun muassa kunkin lentoliikenteen harjoittajan suunnitellusta vuotuisesta vähimmäistarkastusohjelmasta ja kuhunkin niistä kohdistetuista valvontatoimista. CAAP antoi kokouksessa lisäksi ajantasaiset tiedot Filippiinien turvallisuusohjelman täytäntöönpanosta. Päivitys sisälsi tarkat tiedot kiitoteiden turvallisuutta koskevasta Filippiinien valtion ohjelmasta sekä siihen liittyvästä koulutuksesta ja tietoisuuden lisäämisohjelmasta. CAAP kertoi myös viimeisimmät tiedot *Air Asia Zest*in ilma-alukselle 30 päivänä joulukuuta 2014 tapahtuneen kiitotieltä ajautumisen tutkinnasta.
- (92) Teknisissä neuvotteluissa, jotka pidettiin 10 päivänä maaliskuuta 2015, *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* ja *South East Asian Airlines (SEAir) Inc* antoivat selvityksen lentotoiminnastaan. Kunkin lentoliikenteen harjoittajan antamiin tietoihin sisältyivät tiedot niiden organisaatorakenteesta ja kunkin turvallisuus- ja laatuyskikköjen toiminnasta. Tiedot annettiin nykyisestä lentokalustosta, kunkin lentoliikenteen harjoittajan turvallisuusongelmien vähentämisestä ja sisäisestä laadunvarmennuksesta. Lisäksi kukin lentoliikenteen harjoittaja esitteli omat lentotietojen seurantaohjelmansa.
- (93) Teknisten neuvottelujen aikana esitettyjen todisteiden perusteella järjestettiin unionin arviointikäynti Filippiineille huhtikuussa 2015. Tähän arviointikäyntiin osallistui komission, EASAn ja jäsenvaltioiden asiantuntijoita. Arviointikäynnin kohteina olivat CAAP:n toimistot ja otosmaisesti useita Filippiineillä lentotoimintaluvan saaneita lentoliikenteen harjoittajia eli *Air Asia Inc*, *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation*, *Island Aviation Inc*, *Magnum Air (Skyjet) Inc*, *South East Asian Airlines (SEAir) Inc* ja *South East Asian Airlines (SEAIR) International*.
- (94) Unionin arviointikäynnin aikana esitettiin todisteet muun muassa siitä, että lentostandardien tarkastusyksiköllä on 173 työntekijää, joiden tehtävänä on suorittaa sertifiointia ja valvontaa. Otokseen valitut todisteet vahvistivat, että lentotoiminnan ja huollon ylitarkastajilla on riittävästi kokemusta tehokkaan valvonnan suorittamiseksi ja että he ovat saaneet virallista koulutusta valvontavelvollisuuksiensa hoitamiseen. Auttaakseen tarkastajiaan valvontavelvollisuuksien hoitamisessa CAAP on laatinut tarkastajille työhöjeet, joihin sisältyy järjestelmälliset tarkistuslistat, CAAP:n tekniset ohjeet, tarkastuslomakkeet ja valvontaa koskevat viiteasiakirjat.

<sup>(1)</sup> Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 273/2010, annettu 30 päivänä maaliskuuta 2010 (EUVL L 84, 31.3.2010, s. 25). Ks. erityisesti tämän asetuksen johdanto-osan 74–87 kappale.

<sup>(2)</sup> Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 659/2013, annettu 10 päivänä heinäkuuta 2013 (EUVL L 190, 11.7.2013, s. 54). Ks. erityisesti tämän asetuksen johdanto-osan 80–94 kappale.

<sup>(3)</sup> Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 368/2014, annettu 10 päivänä huhtikuuta 2014 (EUVL L 108, 11.4.2014, s. 16). Ks. erityisesti tämän asetuksen johdanto-osan 102–119 kappale.

- (95) CAAP esitti unionin arviointikäynnin aikana todisteet muun muassa siitä, että se käyttää vuotuisen vähimmäistar- kastusohjelman aikataulun suunnittelussa avuksi siviili-ilmailun turvallisuusvalvonnan raportointi- ja seuranta- tietokantaa (CASORT). Jotta yksittäiset tarkastajat voisivat laatia järjestelmällisen valvonta-aikataulun, CAAP julkaisee ”Valvonta- ja tarkastusohjelman kansalliset ohjeet”. Asiakirja sisältää vaihtoehtoisia kohdennettuja tarkastuksia, jos jonkin lentotoimintaluvan haltijan suorituskyky ei yllä normeihin. AOC-sertifiointin ja lentotoi- mintaluvan uusimisen osalta CAAP on julkaissut ”Lentoliikenteen harjoittajan sertifiointi- ja hallinnointikä- sikirjan”. Unionin arviointikäynnin yhteydessä AOC-sertifioinneista ja lupien uusimisista otettiin yhdeksän CAAP:n sertifioiman lentoliikenteen harjoittajan otos, johon kuuluivat myös kaikki lentoliikenteen harjoittajat, joiden luona EU:n arviointiryhmä vieraili. Lisäksi seurattiin CAAP:n tarkastajia erityisvalvontatehtävissä. Näiden tehtävien suunnittelu ja suorittaminen todettiin tyydyttäväksi.
- (96) Unionin paikalle tekemän arviointikäynnin yhteydessä vierailtiin seitsemän lentoliikenteen harjoittajan luona, joiden katsotaan riittäväksi otokseksi Filippiineillä sertifioituista lentoliikenteen harjoittajista. Otokseen kuuluivat neljä suurinta asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A edelleen sisällytettyä lentoliikenteen harjoittajaa, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan Filippiineillä. Käynnin tarkoituksena oli selvittää, kuinka hyvin ne noudattavat kansainvälisiä turvallisuusnormeja. Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti käynnin aikana pyrittiin myös arvioimaan kunkin lentoliikenteen harjoittajan halukkuutta ja valmiuksia korjata turvallisuuspuutteita. Yleinen päätelmä kyseisten lentoliikenteen harjoittajien luokse tehdyistä käynneistä oli se, ettei halukkuutta turvallisuuspuutteiden korjaamiseen puuttunut eikä pääsääntöisesti myöskään valmiuksia.
- (97) Unionin paikalle tekemän arviointikäynnin perusteella pääteltiin asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden osalta, että Filippiinien siviili-ilmailuviranomainen on halukas ja kyvykäs korjaamaan turvallisuuspuutteita ja että sillä on riittävät valmiudet panna täytäntöön asiaan liittyvät kansainväliset turvallisuusnormit, Filippiinien siviili-ilmailusäädökset mukaan luettuina, ja tarvittaessa valvoa niiden täytäntöönpanoa.
- (98) CAAP oli lentoturvallisuuskomitean kuultavana 10 päivänä kesäkuuta 2015. Samassa yhteydessä kuultiin lisäksi riittäväksi katsottavana otoksena kolmea lentoliikenteen harjoittajaa, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan Filippiineillä (*Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* ja *Cebgo Inc*, entinen *South East Asian Airlines (SEAir) Inc*).
- (99) CAAP esitteli komitealle nykyisen lentostandardien tarkastusyksikkönsä organisaatorakenteen, antoi yksityis- kohtaiset tiedot turvallisuusvalvontatehtävissä toimivasta henkilöstöstään ja yleiskuvan lentotoiminnasta Filippiineillä. Se kertoi vastaavansa 36 lentotoimintaluvan haltijan valvonnasta ja luokitelleensa näistä yhdeksän suurten ilma-alusten käyttäjiksi. CAAP esitti myös yhteenvedon siitä, minkälaista valvontaa se on suunnitellut vuodeksi 2015 kolmen kuulemiseen osallistuneen lentoliikenteen harjoittajan osalta. CAAP korosti lisäksi Filippiinien toimivaltaisena viranomaisena sitoutuneensa jatkamaan pyrkimyksiään tilanteen parantamiseksi koko ajan.
- (100) CAAP:n esitys sisälsi yhteenvedon korjaussuunnitelmasta, jonka se laati EU:n arviointiryhmän arviointikäynnin yhteydessä esiin tulleiden huomautusten osalta. Esitetyissä korjaavissa toimita keskityttiin tiettyihin ensisijaisiin seikkoihin kuten CAAP:n tarkastajien koulutusohjelman kehittämiseen, tietotekniikkainfrastruktuurin parantamiseen, jatkuviin toimiin tarkastuksia hoitavan henkilöstön taitojen parantamiseksi sekä CAAP:n sitoutumiseen turvallisuusvalvonnan standardisoinnin jatkamiseen. Lisäksi CAAP antoi yksityiskohtaiset tiedot infrastruktuurin parannuksista, muun muassa kiitoteiden turvallisuutta koskevaan Filippiinien valtion ohjelmaan liittyvistä toimenpiteistä.
- (101) *Air Philippines Corporation* esitteli organisaatorakenteensa, lentokalustoa koskevat suunnitelmansa ja turvallisuus- johtamisjärjestelmänsä yksityiskohdat. Se selvitti turvallisuuteen liittyvien kokoustensa rakennetta, turvallisuusra- portointiaan ja -hallintoaan sekä lentotietojen seurantaohjelmaansa, joka kattaa myös sen, miten se seuraa jatkuvasti turvallisuusongelmia lieventäviä toimia. *Air Philippines Corporation* antoi tietoja turvallisuuden varmistus- toiminnastaan ja siitä, miten se soveltaa muutoksenhallintamenetelyjä. Lisäksi kyseinen lentoliikenteen harjoittaja antoi selvityksen jatkotoimista, joihin se aikoi ryhtyä unionin paikalla tekemän arviointikäynnin aikana tehtyjen huomautusten johdosta.
- (102) *Cebgo Inc* esitteli hallintorakennettaan, turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä, onnettomuuksien ehkäisy- ja lentotur- vallisuusohjelmaansa, lentotietojen hallintaohjelmaansa, laadunvalvontajärjestelmänsä sekä lentokelpoisuuden ja huoltotoiminnan valvontaansa. Yksityiskohtaisiin tietoihin kuuluivat turvallisuustavoitteet vuodeksi 2015 ja näyttö turvallisuusraportoinnista. *Cebgo Inc* ilmoitti, mitkä ovat sen viisi tärkeintä turvallisuuteen liittyvää ensisijaista tavoitetta ja minkälaisia toimia niiden suhteen on toteutettu. Lisäksi kyseinen lentoliikenteen harjoittaja esitti yhteenvedon jatkotoimista, joihin se aikoi ryhtyä unionin paikalla tekemän arviointikäynnin aikana tehtyjen huomautusten johdosta.

- (103) *Air Asia Zest* esitteli lentokalustonsa, organisaatorakenteensa sekä turvallisuus- ja laadunvalvontayksikkönsä. Yksityiskohtaisiin tietoihin kuuluivat sen korkeat turvallisuustasotavoitteet, turvallisuusraportointi ja lentotietojen analysointiohjelma sekä sen viisi tärkeintä turvallisuuteen liittyvää ensisijaista tavoitetta. Lisäksi kyseinen lentoliikenteen harjoittaja esitti yhteenvedon jatkotoimista, joihin se aikoi ryhtyä unionin paikalla tekemän arviointikäynnin aikana tehtyjen huomautusten johdosta.
- (104) Kaikkien käytettävissä olevien tietojen, myös unionin paikalle tekemän arviointikäynnin tulosten ja lentoturvallisuuskomitean kuulemisessa saatujen tietojen perusteella komissio katsoo, että CAAP on saanut pidemmän jakson aikana aikaan kestäviä parannuksia. On myös todettava, ettei CAAP:ltä ole puuttunut halukkuutta sitoutua jatkuvaan yhteydenpitoon komission kanssa ja että se myöntää avoimesti tarpeen jatkaa työtä omien turvallisuusvalvonta- ja seurantamenettelyjensä kehittämiseksi. Arvioiden mukaan CAAP:llä on valmiudet hoitaa Filippiineillä lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien valvontavelvollisuutensa. CAAP sitoutui lentoturvallisuuskomitean kuulemisessa täysimääräisesti käymään turvallisuudesta vuoropuhelua komission kanssa, myös ylimääräisissä kokouksissa, jos ja silloin kun komissio katsoo sen tarpeelliseksi.
- (105) Komissio pani merkille, että kaikki kolme Filippiineillä lentotoimintaluvan saanutta lentoliikenteen harjoittajaa, jotka oli riittäväksi katsottuna otoksena kutsuttu lentoturvallisuuskomitean kuultaviksi, noudattavat standardeja tyydyttävästi ja kykenevät antamaan yksityiskohtaisia tietoja lentotoimintojensa turvallisesta hoitamisesta. Komissio katsoo olevan riittävästi näyttöä siitä, että Filippiinien tasavallassa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat noudattavat kansainvälisiä turvallisuusnormeja ja suositeltuja käytäntöjä.
- (106) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, että unionin luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava niin, että kaikki Filippiinien tasavallassa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat poistetaan asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A.
- (107) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava, noudattavatko kaikki filippiiniläiset lentoliikenteen harjoittajat tosiasiallisesti asianmukaisia turvallisuusnormeja, kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti asetuksen (EU) N:o 965/2012 nojalla. Jos näistä tarkastuksista tai mistä tahansa muista asiaan liittyvistä turvallisuustiedoista käy ilmi, ettei kansainvälisiä turvallisuusnormeja noudateta, komission on kenties toteutettava lisätoimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

#### **Venäjän federaatiosta tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (108) Komissio, EASA ja jäsenvaltiot ovat edelleen seuranneet tiiviisti Venäjän federaatiossa lentotoimintaluvan saaneiden ja unionissa liikennöivien lentoliikenteen harjoittajien turvallisuustasoa muun muassa asematasotarkastusten ensisijaisella kohdentamisella asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaisesti.
- (109) Komissio tapasi EASAn avustuksella Venäjän federaation lentoliikenneviraston (FATA) edustajia 23 päivänä maaliskuuta 2015. Tapaamisen tarkoituksena oli tarkastella venäläisten lentoliikenteen harjoittajien turvallisuustasoa SAFA-asematasotarkastuksissa 10 päivän maaliskuuta 2014 ja 9 päivän maaliskuuta 2015 välisenä aikana ja eritellä erityishuomiota edellyttävät tapaukset. Tässä tapaamisessa FATA sitoutui toteuttamaan jatkotoimia joidenkin sellaisten tapausten osalta, joita ei vielä ollut asianmukaisesti korjattu, ja antamaan komissiolle ajankäytön tiedot turvallisuustilanteestaan ennen toukokuun loppua.
- (110) FATA ilmoitti komissiolle, että SAFA-järjestelmän laajentumisen myötä se seuraa venäläisten lentoliikenteen harjoittajien SAFA-suoritusarvoa myös joissakin kolmansissa maissa. Lisäksi FATA ilmoitti, että se oli nimittänyt uusia turvallisuustarkastajia niitä lentoliikenteen harjoittajia varten, joilla oli SAFA-ohjelman mukaisten tarkastusten jälkeen korjaamattomia tarkastushavaintoja. FATA kertoi odottavansa, että toimijoiden reagointinopeus ja korjaavien toimien laatu paranisivat tämän valvonnan avulla. Lisäksi FATA antoi komissiolle ajantasaiset tiedot vastuualaansa kuuluvien lentotoimintalupien keskeytyksistä ja peruuttamisista.
- (111) Saatavilla olevien tietojen perusteella komissio päätteli, ettei Venäjän federaation ilmailuviranomaisia eikä Venäjän federaatiossa lentotoimintaluvan saaneita lentoliikenteen harjoittajia tarvitse kuulla lentoturvallisuuskomiteassa.

- (112) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa unionin luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, sisällyttämällä siihen Venäjän federaatiosta tulevia lentoliikenteen harjoittajia.
- (113) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava, noudattavatko Venäjän federaatiosta tulevat lentoliikenteen harjoittajat tosiasiallisesti kansainvälisiä turvallisuusnormeja, kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaisesti.
- (114) Jos kyseiset tarkastukset viittaavat välittömään turvallisuusriskiin, joka aiheutuu kansainvälisten turvallisuusnormien noudattamatta jättämisestä, komission on kenties toteutettava Venäjän federaatiosta tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisia toimia.

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

- (115) Sudanin siviili-ilmailuviranomaisen (SCAA) ja komission välisen säännöllisen yhteydenpidon perusteella vaikuttaa siltä, että SCAA on edistynyt hyvin Sudanissa lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin kohdistuvissa valvontatoimissaan. SCAA myös ilmoitti komissiolle, että tietyt lentoliikenteen harjoittajat ovat edistyneet hyvin kansainvälisten turvallisuusnormien täytäntöönpanossa.
- (116) SCAA on suostunut unionin lokakuussa 2015 tekemään arviointikäyntiin. Arviointikäynnillä on tarkoitus tarkastaa SCAA:n toimittamat tiedot ja kerätä lisätietoa Sudanissa lentotoimintaluvan saaneita lentoliikenteen harjoittajia koskevan mahdollisen päätöksen tueksi. Sudanissa lentotoimintaluvan saaneita lentoliikenteen harjoittajia koskevan päätöksen tueksi ei ole tällä hetkellä käytettävissä riittävästi tietoja.
- (117) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa unionin luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Sudanista tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.

#### **Thaimaasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (118) ICAO teki Thaimaan kuningaskunnassa tammikuussa 2015 jatkuvan seurannan lähestymistapaa (Continuous Monitoring Approach, CMA) noudattaen täydellisen yleisen turvallisuusvalvonnan arviointiohjelman (USOAP) mukaisen tarkastuksen. Kokonaistilanne on se, että kansainvälisten turvallisuusnormien tehokas täytäntöönpano jää Thaimaassa selvästi alle maailman keskiarvon. Tarkastustulosten perusteella ICAO totesi merkittävän turvallisuusongelman, joka koskee lentoliikenteen harjoittajien sertifiointijärjestelmää, erityishyväksyntämenettelyt mukaan luettuina. Thaimaan siviili-ilmailuhallinto (DCA) on esittänyt ICAO:lle korjaussuunnitelman näiden tarkastushavaintojen ratkaisemiseksi.
- (119) DCA pyysi Euroopan unionilta ja EASAlta teknistä apua, jotta ICAOn tarkastushavainnot pystyttäisiin ratkaisemaan. EASA järjesti teknisen avun käynnin Thaimaahan huhtikuussa 2015, ja lähikuukausina annetaan vielä muunlaista teknistä apua ja yhteistyötä jatketaan.
- (120) ICAOn tarkastuksen tulosten ja teknisen avun käynnin jälkeen annettujen suositusten perusteella Thaimaan DCA ja lentoliikenteen harjoittaja *Thai Airways International* kutsuttiin Brysseliin teknisiin neuvotteluihin lisätietojen saamiseksi lyhyen, keskipitkän ja pitkän aikavälin korjaavista toimista, joihin DCA on ryhtynyt. Thaimaan DCA ja *Thai Airways International* vastasivat kutsuun myönteisesti ja toimittivat avoimesti kaikki pyydyt tiedot ennen kokousta.
- (121) Teknisissä neuvotteluissa, jotka pidettiin 3 päivänä kesäkuuta 2015, sekä DCA että *Thai Airways International* osoittivat selvää halukkuutta sitoutua asiaan ja toimittivat mahdollisimman paljon tietoa. DCA korosti, että Thaimaan hallitus on hyvin tietoinen siviili-ilmailun turvallisuuden merkityksestä ja on sitoutunut tarjoamaan tarvittavat välineet, joilla parannetaan Thaimaan DCA:n turvallisuudenvalvontajärjestelmää, ja että DCA aiotaan pian organisoida uudelleen Thaimaan siviili-ilmailuviranomaiseksi ja sen talousarviota lisätään huomattavasti.

- (122) *Thai Airways International* esitteli selkeällä tavalla turvallisuus- ja laadunhallintajärjestelmänsä. Se osoitti olevansa kykenevä varmistamaan riittävän kansainvälisten turvallisuusnormien noudattamisen.
- (123) Komissio katsoo, että käytettävissä olevien turvallisuustietojen mukaan ei ole perusteltua kieltää Thaimaassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien toimintaa tai asettaa niille toimintarajoituksia. Tilannetta olisi komission mielestä kuitenkin edelleen seurattava tarkoin.
- (124) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa unionin luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Thaimaasta tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.
- (125) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava asianmukaisten turvallisuusnormien tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti Thaimaassa lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EY) N:o 965/2012 nojalla.
- (126) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka aiheutuvat kansainvälisten turvallisuusnormien noudattamatta jättämisestä, komission on kenties toteutettava lisätoimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

#### **Jemenistä tulevat lentoliikenteen harjoittajat**

- (127) Komissio tiedusteli 10 päivänä huhtikuuta 2015 päivätyllä kirjeellä Jemenin siviili-ilmailu- ja sääpalveluviranomaiselta (CAMA), vaikuttaako Jemenin turvallisuustilanteen heikentyminen CAMA:n valmiuksiin hoitaa Jemenissä lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvontaa.
- (128) Lentoliikenteen harjoittaja *Yemen Airways (Yemenia)* ilmoitti komissiolle 18 päivänä toukokuuta 2015, että se oli keskeyttänyt toimintansa maaliskuun 2015 lopussa Jemenin heikentyneen tilanteen johdosta. Lisäksi *Yemenia* totesi tiedonannossaan, että sen ilma-alukset oli varastoitu eri paikkoihin Jemenin ulkopuolella. CAMA ilmoitti komissiolle 1 päivänä kesäkuuta 2015 päivätyllä kirjeellä, etteivät *Yemenian* ilma-alukset enää olleet Jemenissä ja että CAMA:n tarkoituksena oli koordinoida turvallisuusvalvontavelvollisuuksiensa hoito niiden valtioiden ilmailuviranomaisten kanssa, joihin ilma-alukset oli varastoitu. Samassa kirjeessä CAMA totesi myös, ettei Jemenissä ole juurikaan lentotoimintaa tällä hetkellä maan turvallisuustilanteen heikentymisen vuoksi.
- (129) CAMA:lta ja *Yemenialta* saatujen tietojen perusteella pääteltiin, ettei ollut riittävästi näyttöä tukemaan päätöstä kieltää Jemenissä lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien toiminta tässä vaiheessa, vaikka tilannetta olisikin edelleen seurattava tarkasti.
- (130) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa unionin luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Jemenistä tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.
- (131) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava asianmukaisten turvallisuusnormien tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti Jemenissä lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EY) N:o 965/2012 nojalla.

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

- (132) Sambian siviili-ilmailuviranomaisen (ZCAA) korkean tason edustajat, komissio, EASA ja jäsenvaltiot osallistuivat 25 päivänä helmikuuta 2015 teknisiin neuvotteluihin. ZCAA esitti kattavan ja avoimen yleiskatsauksen viime vuonna toteutetuista toimista, joiden tavoitteena on ZCAA:n kehittäminen, henkilöstön rekrytointi ZCAA:han, Sambian siviili-ilmailusäädösten kehittäminen ja lentoliikenteen harjoittajien valvonnan parantaminen.



- (133) Näyttää siltä, että ZCAA on edennyt hyvin useiden ICAOn tekemien huomioiden ratkaisemisessa ja että Sambian ilmailun turvallisuusvalvontajärjestelmän kehittämiseen on luotu vankka perusta. Useimmilla siviili-ilmailun turvallisuusvalvontajärjestelmän muodostavalla ICAOn kahdeksalla kriittisellä osa-alueella tarvitaan kuitenkin vielä paljon työtä.
- (134) ZCAA ilmoitti, että se jatkaa pyrkimyksiä panna kansainväliset turvallisuusnormit täytäntöön. Komissio aikoo suorittaa lisäarviointeja sen määrittämiseksi, onko ennen lokakuun 2015 loppua mahdollista järjestää unionin arviointikäynti, jossa tarkastetaan kansainvälisten turvallisuusnormien täytäntöönpano Sambiassa.
- (135) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa unionin luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Sambiasta tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.

### Loppupäätelmät

- (136) Muiden sellaisten lentoliikenteen harjoittajien osalta, jotka ovat tällä hetkellä sisällytettyinä unionin luetteloon, komissio on tarkastellut unionin luettelon päivittämisen aiheellisuutta ja todennut, ettei päivitys ole tarpeen. Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa unionin luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, kyseisten lentoliikenteen harjoittajien osalta.
- (137) 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 *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ja että ne tulevat voimaan niiden julkaisemista seuraavana päivänä.
- (138) Sen vuoksi asetusta (EY) N:o 474/2006 olisi muutettava.
- (139) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat lentoturvallisuuskomitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

Muutetaan asetus (EY) N:o 474/2006 seuraavasti:

- 1) Korvataan liite A tämän asetuksen liitteessä A olevalla tekstillä;
- 2) korvataan liite B tämän asetuksen liitteessä B olevalla tekstillä.

*2 artikla*

Tämä asetus tulee voimaan seuraavana päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

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

Tehty Brysselissä 25 päivänä kesäkuuta 2015.

*Komission puolesta,  
puheenjohtajan nimissä  
Violeta BULC  
Komission jäsen*

---

## LIITE A

LUETTELO TOIMINTAKIELLOSSA UNIONISSA OLEVISTA LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJISTA, TIETYIN POIKKEUKSIN <sup>(1)</sup>

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Afganistanin viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Afganistanin islamilainen tasavalta</b>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistanin islamilainen tasavalta
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistanin islamilainen tasavalta
PAMIR AIRLINES	Tuntematon	PIR	Afganistanin islamilainen tasavalta
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Afganistanin islamilainen tasavalta
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Angolan viranomaisilta, lukuun ottamatta liitteeseen B sisältyvää TAAG Angola Airlinesia, mukaan lukien:</b>			<b>Angolan tasavalta</b>
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Angolan tasavalta
AIR GICANGO	009	Tuntematon	Angolan tasavalta
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Angolan tasavalta
AIR NAVE	017	Tuntematon	Angolan tasavalta
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Angolan tasavalta
ANGOLA AIR SERVICES	006	Tuntematon	Angolan tasavalta
DIEXIM	007	Tuntematon	Angolan tasavalta
FLY540	AO 004-01 FLYA	Tuntematon	Angolan tasavalta
GIRA GLOBO	008	GGL	Angolan tasavalta

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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluovassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluovan (AOC) tai liikenteluvan numero	ICAO:n tunnistus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
HELIANG	010	Tuntematon	Angolan tasavalta
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Tuntematon	Angolan tasavalta
MAVEWA	016	Tuntematon	Angolan tasavalta
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Angolan tasavalta
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluovan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Beninin viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Beninin tasavalta</b>
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Beninin tasavalta
AFRICA AIRWAYS	Tuntematon	AFF	Beninin tasavalta
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Tuntematon	Beninin tasavalta
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	BGL	Beninin tasavalta
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Beninin tasavalta
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	Beninin tasavalta
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/ DEA/SCS	BNR	Beninin tasavalta
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Beninin tasavalta
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluovan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kongon tasavallan viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Kongon tasavalta</b>
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Kongon tasavalta
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Tuntematon	Kongon tasavalta
EMERAUDE	RAC06-008	Tuntematon	Kongon tasavalta
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Kongon tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongon tasavalta
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Tuntematon	Kongon tasavalta
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Tuntematon	Kongon tasavalta
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Kongon tasavalta
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintalupansa niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kongon demokraattisen tasavallan viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Kongon demokraattinen tasavalta</b>
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Kongon demokraattinen tasavalta
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
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
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Djiboutin viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Djibouti</b>
DAALLO AIRLINES	Tuntematon	DAO	Djibouti
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Päiväntasaajan Guinean viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Päiväntasaajan Guinea</b>
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Päiväntasaajan Guinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Tuntematon	Päiväntasaajan Guinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Tuntematon	Päiväntasaajan Guinea
TANGO AIRWAYS	Tuntematon	Tuntematon	Päiväntasaajan Guinea

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tunnistus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Eritrean viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Eritrea</b>
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Gabonin tasavallan viranomaisilta, lukuun ottamatta liitteeseen B sisältyviä Afrijetia ja SN2AG:tä, mukaan lukien:</b>			<b>Gabonin tasavalta</b>
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Gabonin tasavalta
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gabonin tasavalta
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabonin tasavalta
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gabonin tasavalta
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gabonin tasavalta
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Tuntematon	Gabonin tasavalta
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Indonesian viranomaisilta, lukuun ottamatta Garuda Indonesiaa, Airfast Indonesiaa, Ekspres Transportasi Antarbenuaa ja Indonesia Air Asiaa, mukaan lukien:</b>			<b>Indonesian tasavalta</b>
AIR BORN INDONESIA	135-055	Tuntematon	Indonesian tasavalta
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Tuntematon	Indonesian tasavalta
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Tuntematon	Indonesian tasavalta
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Indonesian tasavalta
ASCO NUSA AIR	135-022	Tuntematon	Indonesian tasavalta
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Indonesian tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Tuntematon	Indonesian tasavalta
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Indonesian tasavalta
BATIK AIR	121-050	BTK	Indonesian tasavalta
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Indonesian tasavalta
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Tuntematon	Indonesian tasavalta
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonesian tasavalta
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Indonesian tasavalta
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonesian tasavalta
EASTINDO	135-038	ESD	Indonesian tasavalta
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Tuntematon	Indonesian tasavalta
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Tuntematon	Indonesian tasavalta
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Tuntematon	Indonesian tasavalta
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Tuntematon	Indonesian tasavalta
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonesian tasavalta
HEAVY LIFT	135-042	Tuntematon	Indonesian tasavalta
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Tuntematon	Indonesian tasavalta
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Indonesian tasavalta
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Tuntematon	Indonesian tasavalta
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Indonesian tasavalta
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Indonesian tasavalta
KAL STAR	121-037	KLS	Indonesian tasavalta
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonesian tasavalta



Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
KOMALA INDONESIA	135-051	Tuntematon	Indonesian tasavalta
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Indonesian tasavalta
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonesian tasavalta
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Indonesian tasavalta
MARTABUANA ABADION	135-049	Tuntematon	Indonesian tasavalta
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Tuntematon	Indonesian tasavalta
MIMIKA AIR	135-007	Tuntematon	Indonesian tasavalta
MY INDO AIRLINES	121-042	Tuntematon	Indonesian tasavalta
NAM AIR	121-058	Tuntematon	Indonesian tasavalta
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Tuntematon	Indonesian tasavalta
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Indonesian tasavalta
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Tuntematon	Indonesian tasavalta
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Indonesian tasavalta
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Tuntematon	Indonesian tasavalta
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonesian tasavalta
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Tuntematon	Indonesian tasavalta
PURA WISATA BARUNA	135-025	Tuntematon	Indonesian tasavalta
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonesian tasavalta
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Tuntematon	Indonesian tasavalta
SMAC	135-015	SMC	Indonesian tasavalta
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonesian tasavalta
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Indonesian tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluovassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluovan (AOC) tai liikenteluovan numero	ICAO:n tunnistus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
SURYA AIR	135-046	Tuntematon	Indonesian tasavalta
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Indonesian tasavalta
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Indonesian tasavalta
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonesian tasavalta
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Indonesian tasavalta
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Indonesian tasavalta
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonesian tasavalta
UNINDO	135-040	Tuntematon	Indonesian tasavalta
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonesian tasavalta
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluovan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kazakstanin viranomaisilta, lukuun ottamatta liitteeseen B sisältyvää Air Astanaa, muun muassa:</b>			<b>Kazakstanin tasavalta</b>
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Kazakstanin tasavalta
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Kazakstanin tasavalta
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Kazakstanin tasavalta
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Kazakstanin tasavalta
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Kazakstanin tasavalta
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Kazakstanin tasavalta
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Kazakstanin tasavalta
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Kazakstanin tasavalta
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Kazakstanin tasavalta
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Kazakstanin tasavalta
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Kazakstanin tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tunnistus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Kazakstanin tasavalta
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Kazakstanin tasavalta
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Kazakstanin tasavalta
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Kazakstanin tasavalta
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Kazakstanin tasavalta
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Kazakstanin tasavalta
SCAT	KZ-01/004	VSV	Kazakstanin tasavalta
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Kazakstanin tasavalta
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Kirgisian viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Kirgisian tasavalta</b>
AIR BISHKEK (entinen EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgisian tasavalta
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisian tasavalta
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisian tasavalta
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgisian tasavalta
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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluovassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluov (AOC) tai liikenneluov numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
VALOR AIR	07	VAC	Kirgisian tasavalta
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluov niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Liberian viranomaisilta.</b>			<b>Liberia</b>
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluov niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Libyan viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Libya</b>
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libya
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libya
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libya
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libya
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libya
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libya
PETRO AIR	025/08	PEO	Libya
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluov niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Mosambikin tasavallan viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Mosambikin tasavalta</b>
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
CFM – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
COA – COASTAL AVIATION	MOZ-15	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
CPY – CROPSPRAYERS	MOZ-06	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
CRA – CR AVIATION LDA	MOZ-14	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
ETA – EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
HCP – HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Tuntematon	Mosambikin tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
KAY – KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Mosambikin tasavalta
LAM – LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Mosambikin tasavalta
MAKOND, LDA	MOZ-20	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
MEX – MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Mosambikin tasavalta
OHI – OMNI HELICÓPTEROS INTERNACIONAL LDA	MOZ-17	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
SAF – SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
SAM – SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
TTA – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Mosambikin tasavalta
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Nepalil viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Nepalin tasavalta</b>
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
MAKALU AIR	057A/2009	Tuntematon	Nepalin tasavalta
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Tuntematon	Nepalin tasavalta
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Tuntematon	Nepalin tasavalta
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Tuntematon	Nepalin tasavalta
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepalin tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvas- sessa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
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
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintalu- van niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta São Tomén ja Príncipen viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>São Tomé ja Príncipe</b>
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé ja Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé ja Príncipe
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintalu- van niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Sierra Leonen viranomai- silta, mukaan lukien:</b>			<b>Sierra Leone</b>
AIR RUM, LTD	TUNTEMATON	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	TUNTEMATON	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	TUNTEMATON	Tuntematon	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	TUNTEMATON	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	TUNTEMATON	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	TUNTEMATON	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	TUNTEMATON	Tuntematon	Sierra Leone
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintalu- van niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Sudanin viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Sudanin tasavalta</b>
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Sudanin tasavalta
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Sudanin tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluovassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluov (AOC) tai liikenneluov numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
BADER AIRLINES	35	BDR	Sudanin tasavalta
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Sudanin tasavalta
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudanin tasavalta
DOVE AIRLINES	52	DOV	Sudanin tasavalta
ELIDINER AVIATION	8	DND	Sudanin tasavalta
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Sudanin tasavalta
GREEN FLAG AVIATION	17	Tuntematon	Sudanin tasavalta
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudanin tasavalta
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudanin tasavalta
KUSH AVIATION	60	KUH	Sudanin tasavalta
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Sudanin tasavalta
MID AIRLINES	25	NYL	Sudanin tasavalta
NOVA AIRLINES	46	NOV	Sudanin tasavalta
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Sudanin tasavalta
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Sudanin tasavalta
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Sudanin tasavalta
<b>Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluov niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Sambian viranomaisilta, mukaan lukien:</b>			<b>Sambia</b>
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Sambia

## LIITE B

LUETTELO LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJISTA, JOIDEN TOIMINTAA UNIONISSA RAJOITETAAN <sup>(1)</sup>

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) numero	ICAO:n tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio	Rekisteröity ilma-alustyyppi	Rekisteröidyn ilma-aluksen rekisteritunnus/ -tunnukset ja, jos saatavilla, sarjanumero/ -numerot	Rekisteröintivaltio
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolan tasavalta	Koko kalusto, paitsi: 6 Boeing B777 -tyypin ilma-alusta ja 4 Boeing B737-700 -tyypin ilma-alusta.	Koko kalusto, paitsi: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Angolan tasavalta
AIR ASTANA <sup>(1)</sup>	AK-0475-13	KZR	Kazakstan	Koko kalusto, paitsi: Boeing B767 -tyypin ilma-alus, Boeing B757 -tyypin ilma-alus, Airbus A319/320/321 -tyypin ilma-alus.	Koko kalusto, paitsi: lentotoimintaluassa mainittu ilma-alus Boeing B767 -kalustossa; lentotoimintaluassa mainittu ilma-alus Boeing B757 -kalustossa; lentotoimintaluassa mainittu ilma-alus Airbus A319/320/321 -kalustossa.	Aruba (Alankomaiden kuningaskunta)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komorit	Koko kalusto, paitsi: LET 410 UVP.	Koko kalusto, paitsi: D6-CAM (851336).	Komorit
AFRIJET BUSINESS SERVICE <sup>(2)</sup>	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
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabonin tasavalta	Koko kalusto, paitsi: 1 Challenger CL-601 -tyypin ilma-alus, 1 HS-125-800 -tyypin ilma-alus.	Koko kalusto, paitsi: TR-AAG, ZS-AFG.	Gabonin tasavalta; Etelä-Afrikan tasavalta
IRAN AIR <sup>(3)</sup>	FS100	IRA	Iranin islamilainen tasavalta	Koko kalusto, paitsi: 14 Airbus A300 -tyypin ilma-alusta, 1 Airbus A310 -tyypin ilma-alus, 1 Boeing B737 -ilma-alus.	Koko kalusto, paitsi: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA.	Iranin islamilainen tasavalta

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



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

- (<sup>1</sup>) Air Astanan sallitaan käyttää ainoastaan mainittuja ilma-alustyyppisiä, edellyttäen että ne on rekisteröity Arubassa ja kaikista lentotoimintalupaantehävistä muutoksista ilmoitetaan komissiolle ja Eurocontrolille hyvissä ajoin.
- (<sup>2</sup>) Afrijet saa toistaiseksi unionissa toimiessaan käyttää ainoastaan mainittuja poikkeuslupan saaneita ilma-aluksia.
- (<sup>3</sup>) Iran Air saa liikennöidä unioniin tietyillä ilma-aluksilla asetuksen (EU) N:o 590/2010 johdanto-osan 69 kappaleessa vahvistetuun edellytykseen (EUVL L 170, 6.7.2010, s. 15).