KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) N:o 1318/2014,

annettu 11 päivänä joulukuuta 2014,

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

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Komission asetuksessa (EY) N:o 474/2006 ([2]) vahvistetaan asetuksen (EY) N:o 2111/2005 II luvussa tarkoitettu yhteisön luettelo niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa.

(2) Eräät jäsenvaltiot ja Euroopan lentoturvallisuusvirasto, jäljempänä 'EASA', ovat toimittaneet asetuksen (EY) N:o 2111/2005 4 artiklan 3 kohdan mukaisesti komissiolle tietoja, jotka ovat olennaisia kyseisen luettelon ajantasaistamiseksi. Asian kannalta olennaisia tietoja on saatu myös tietyiltä EU:n ulkopuolisilta mailta. Yhteisön luettelo olisi saatettava ajan tasalle näiden tietojen pohjalta.

(3) Komissio on ilmoittanut kaikille kyseisille lentoliikenteen harjoittajille joko suoraan tai niiden valvonnasta vastaavien viranomaisten välityksellä ne olennaiset tosiseikat ja näkemykset, joiden perusteella tehdään päätös lentoliikenteen harjoittajien asettamisesta toimintakieltoon unionissa tai yhteisön luetteloon sisällytetylle lentoliikenteen harjoittajalle asetetun toimintakiellon ehtojen muuttamisesta.

(4) Komissio on antanut kyseisille lentoliikenteen harjoittajille mahdollisuuden tutustua jäsenvaltioiden toimittamiin asiakirjoihin, toimittaa kirjalliset huomautuksensa ja esittää kantansa asiassa suullisesti komissiolle sekä neuvoston asetuksella (ETY) N:o 3922/1991 ([3]) perustetulle lentoturvallisuuskomitealle.

(5) Lentoturvallisuuskomitea on saanut komissiolta ajantasaiset tiedot asetuksen (EY) N:o 2111/2005 ja sen komission täytäntöönpanoasetuksen (EY) N:o 473/2006 ([4]) mukaisesti aloitetuista neuvotteluista, joita käydään parhaillaan seuraavien valtioiden toimivaltaisten viranomaisten ja lentoliikenteen harjoittajien kanssa: Angola, Botswana, Filippiinit, Georgia, Guinean tasavalta, Intia, Indonesia, Kazakstan, Kirgisian tasavalta, Libanon, Libya, Madagaskar, Mauritanian islamilainen tasavalta, Mosambik, Nepal, São Tomé ja Príncipe, Sambia ja Sudan. Lentoturvallisuuskomitea sai komissiolta myös Afganistania, Ghanaa, Irania ja Pohjois-Koreaa koskevat tiedot. Lentoturvallisuuskomitea on saanut komissiolta myös ajantasaiset tiedot Venäjän federaation kanssa käydyistä teknisistä neuvotteluista.

(6) Lentoturvallisuuskomitea on kuullut EASAa Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön, jäljempänä 'ICAO', yleisen turvallisuusvalvonnan arviointiohjelman (USOAP) puitteissa tekemien tarkastusraporttien analyysin tuloksista. Jäsenvaltioita kehotettiin kohdentamaan asematasotarkastukset ensisijaisesti sellaisissa valtioissa toimilupansa saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin, joiden osalta ICAO on todennut merkittäviä turvallisuusongelmia (Significant Safety Concerns, SSC) tai joiden turvallisuudenvalvontajärjestelmässä on EASAn mukaan merkittäviä puutteita. Kun asematasotarkastukset kohdennetaan, saadaan kyseisissä valtioissa toimilupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuustasosta lisätietoja. Ne täydentävät neuvotteluja, jotka komissio on käynyt asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

([1]) EUVL L 344, 27.12.2005, s. 15.
([2]) Komission asetus (EY) N:o 474/2006, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2006, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 luvussa II tarkoitetusta yhteisön luettelosta (EUVL L 84, 23.3.2006, s. 14).
([3]) Neuvoston asetus (ETY) N:o 3922/1991, annettu 16 päivänä joulukuuta 1991, teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla (EYVL L 373, 31.12.1991, s. 4).
([4]) Komission asetus (EY) N:o 473/2006, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2006, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 II luvussa tarkoitetun yhteisön luettelon laatimissäännöistä (EUVL L 84, 23.3.2006, s. 8).

(7) Lentoturvallisuuskomitea on kuullut EASAa ulkomaisten ilma-alusten turvallisuuden arviointiohjelman (SAFA) mukaisten asematasotarkastusten tuloksista komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 ([1]) mukaisesti.

(8) Lentoturvallisuuskomitea on myös kuullut EASAa niissä valtioissa toteutettavista teknisen avun hankkeista, joihin asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisia toimenpiteitä tai seurantatoimia sovelletaan. Sille ilmoitettiin EASAn suunnitelmista ja siviili-ilmailuviranomaisten pyynnöistä, jotka koskevat hallinnollisten ja teknisten valmiuksien parantamiseen tähtäävää muuta teknistä apua ja yhteistyötä, jonka tarkoituksena on auttaa ratkaisemaan tapaukset, joissa ei noudateta sovellettavia kansainvälisiä normeja. Jäsenvaltioita myös kehotettiin vastaamaan kyseisiin pyyntöihin kahdenväliseltä pohjalta yhteistyössä komission ja EASAn kanssa. Komissio korosti tässä yhteydessä sitä, miten hyödyllistä on antaa kansainväliselle ilmailuyhteisölle tietoa — erityisesti ICAOn SCAN-tietokannan välityksellä — unionin ja sen jäsenvaltioiden antamasta teknisestä avusta ilmailun turvallisuuden parantamiseksi koko maailmassa.

(9) Eurocontrol esitteli lentoturvallisuuskomitealle SAFA-ohjelmaan sisältyvän hälytysjärjestelmän nykytilannetta ja toimintakieltoon asetetuista lentoliikenteen harjoittajista annettuja varoitusviestejä koskevat ajantasaiset tilastotiedot.

Euroopan 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 aluekohtaisten tarkastusten seurauksena useat jäsenvaltiot ovat toteuttaneet tiettyjä täytäntöönpanotoimenpiteitä ja ilmoittaneet niistä komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle. Kreikka ilmoitti, että Kreikan CAA teki tarkastuksia *Gain Jet Aviationille* ja *Skygreece Airlinesille*. Lisätarkastusten yhteydessä ei havaittu merkittäviä ongelmia.

(11) Sen varalta, että asiaankuuluvat turvallisuustiedot osoittavat, että välittömiä turvallisuusriskejä ilmenee, koska unionin lentoliikenteen harjoittajat eivät noudata asianmukaisia turvallisuusnormeja, jäsenvaltiot toistivat olevansa valmiita toimimaan tarpeen mukaan.

Angolasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(12) Asetuksella (EY) N:o 474/2006, sellaisena kuin se on muutettuna komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) N:o 1197/2011, sallitaan Angolassa lentotoimintalupansa saaneen *TAAG Angolan Airlinesin* liikennöidä unioniin neljällä Boeing 737-700 -tyypin ilma-aluksella, joiden rekisteröintinumerot ovat D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH ja D2-TBJ, kolmella Boeing 777-200 -tyypin ilma-aluksella, joiden rekisteröintinumerot ovat D2-TED, D2-TEE ja D2-TEF, sekä kahdella Boeing 777-300 -tyypin ilma-aluksella, joiden rekisteröintinumerot ovat D2-TEG ja D2-TEH ([2]).

(13) *TAAG Angolan 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. Säännöllisten yhteyksien luomisessa ja ylläpitämisessä INAVIC:hen ja *TAAG Angolan Airlinesiin* on kuitenkin jatkuvia vaikeuksia. Nämä ongelmat koskettavat myös INAVIC:n yhteyksiä ICAOn kanssa, minkä vuoksi hiljattain on peruutettu aiemmin sovittuja ICAOn tarkastuksia useita kertoja. Tämä osoittaa, että sisäisen tiedotuksen ongelmia on sekä *TAAG Angolan Airlinesissa* että INAVIC:ssä samoin kuin niiden välillä, minkä vuoksi on vaikeaa arvioida riittävässä määrin, aiheutuisiko *TAAG Angolan Airlinesin* pyyntöön suostumisesta turvallisuusriski. Sen vuoksi komissio katsoo, että tarkoituksenmukaisin etenemiskeino on pyytää sekä INAVIC:tä että *TAAG Angolan Airlinesia* sitoutumaan täysimääräiseen yhteistyöhön komission kanssa lähitulevaisuudessa, jotta voitaisiin tarkastella perusteellisesti nykyistä turvallisuustilannetta kaikilta näkökohdiltaan, mukaan lukien uuden ilma-aluksen lisääminen *TAAG Angolan Airlinesin* kalustoon.

(14) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, sisällyttämällä siihen uusia *TAAG Angolan Airlinesin* liikennöimiä ilma-aluksia.

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

([2]) Komission 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.

(15) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava, noudattaako *TAAG Angolan Airlines* tosiasiallisesti asianmukaisia turvallisuusnormeja, kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti kyseisen lentoliikenteen harjoittajan ilmaaluksiin asetuksen (EU) N:o 965/2012 nojalla.

Botswanasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(16) ICAO teki huhtikuussa 2013 koordinoidun varmistuskäynnin (Coordinated Validation Mission, ICVM) Botswanaan. Koordinoidun varmistuskäynnin tulokset olivat osin myönteisiä, sillä tosiasiallinen täytäntöönpano oli parantunut. Samalla saatiin kuitenkin myös kielteinen tulos, kun havaittiin kaksi merkittävää turvallisuusongelmaa. Lisäksi Botswanassa rekisteröidyille ilma-aluksille on vuoden 2010 jälkeen tapahtunut kaksi onnettomuutta.

(17) Ottaen huomioon saatavilla olevat tiedot, sen, että ICAOn standardien ja suositeltujen menettelytapojen tosiasiallinen täytäntöönpano on tätä nykyä puutteellista, mainitut kaksi merkittävää turvallisuusongelmaa, mainitut kaksi onnettomuutta sekä epäsäännöllisen tiedonvaihdon komission ja Botswanan siviili-ilmailuviranomaisen (CAAB) välillä, komissio pyysi tietoja Botswanassa lentotoimintaluvan saaneista lentoliikenteen harjoittajista 8 päivänä kesäkuuta 2014 päivätyllä, CAAB:lle lähetetyllä kirjeellä.

(18) CAAB vastasi 3 päivänä lokakuuta 2014 ja toimitti pyydetyt tiedot osoittaakseen, että ICAOn standardit ja suositellut menettelytavat oli pantu Botswanassa tosiasiallisesti täytäntöön ja että mainitut kaksi merkittävää turvallisuusongelmaa oli ratkaistu.

(19) Kyseisten tietojen perusteella vaikuttaa siltä, että CAAB haluaisi ICAOn tekevän vielä uuden koordinoidun varmistuskäynnin ennen tämän vuoden loppua sen todentamiseksi, että toteutetut korjaavat toimet ovat riittäviä ratkaisemaan kyseiset kaksi merkittävää turvallisuusongelmaa.

(20) Toimitettujen tietojen arvioinnin perusteella vaikuttaa lisäksi siltä, että kaikki lentoliikenteen harjoittajat on uudelleensertifioitu ja niille on myönnetty uudet lentotoimintaluvat samana päivänä. Tämä tarkoittaa CAAB:n työmäärän lisääntymistä joka kerta, kun lentotoimintaluvat on uusittava. CAAB on kehittänyt seurantaohjelman lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvontaa varten, mutta ohjelman täytäntöönpano on aikataulusta jäljessä. Valvontatoimien aikana kirjataan vain pieni osa havainnoista, ja sen seurauksena on vaikea määrittää, millaiset ovat CAAB:n valmiudet ratkaista esille tulevat turvallisuuskysymykset. Näiden seikkojen selkeyttämiseksi komissio pyytää lisätietoja. Se myös kutsuu CAAB:n tekniseen kokoukseen, jossa keskustellaan muista turvallisuusvalvonnan tilanteeseen Botswanassa liittyvistä lisäseikoista.

(21) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, sisällyttämällä siihen Botswanasta tulevia lentoliikenteen harjoittajia.

Georgiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(22) Georgian toimivaltaisten viranomaisten (GCAA) kuuleminen jatkuu tarkoituksena varmistaa, että GCAA toteuttaa korjaussuunnitelman, joka laadittiin ICAOn havaittua Georgiassa lokakuussa 2013 tehdyn kattavan järjestelmätarkastuksen (Comprehensive System Audit, CSA) aikana merkittävän turvallisuusongelman.

(23) Niiden tietojen perusteella, jotka GCAA on toimittanut merkittävän turvallisuusongelman poistamiseksi toteuttamistaan toimista, komissio katsoi, ettei ollut tarpeen pyytää GCAA:ta lentoturvallisuuskomitean kuultavaksi. Komissio tiedotti lentoturvallisuuskomitealle siitä, miten GCAA:n laatima korjaussuunnitelma oli pantu täytäntöön.

(24) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, sisällyttämällä siihen Georgiasta tulevia lentoliikenteen harjoittajia.

Guinean tasavallasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(25) Kuten Brysselissä tammikuussa 2013 pidetyssä kokouksessa sovittiin, Guinean tasavallan toimivaltaiset viranomaiset (DNAC) ovat säännöllisesti toimittaneet tietoja siitä, miten ICAOn joulukuussa 2012 hyväksymää korjaussuunnitelmaa toteutetaan, sekä kaikista korjaussuunnitelmaan liittyvistä toimista.

(26) Viimeisin edistymisraportti saatiin 21 päivänä lokakuuta 2014, ja siinä esitetään yksityiskohtaista tietoa uusimmasta kehityksestä ja tuoreimmista toimista, joita on toteutettu korjaussuunnitelman panemiseksi täytäntöön. Henkilöstön koulutus jatkuu, jotta voidaan edelleen lujittaa valvontavalmiuksia lähinnä lentokelpoisuuden ja lentotoiminnan aloilla. DNAC on edelleen pyrkinyt korjaamaan asiaan liittyvissä arviointikysymyksissä tehdyt, ratkaisematta olevat USOAP-havainnot verkossa olevan ICAOn CMA-välineen ('jatkuvan seurannan lähestymistapa') välityksellä. Elokuun alun ja syyskuun lopun 2014 välillä ICAO teki etätarkastukseen soveltuville arviointikysymyksille sijaintipaikan ulkopuolisen validoinnin. Tämän jälkeen todettiin, että kahdeksan kriittisen elementin (Critical Elements) tosiasiallinen täytäntöönpano oli parantunut hieman.

(27) Parhaillaan valmistellaan lainsäädäntöaloitetta, jonka turvin DNAC muutettaisiin itsenäiseksi sekä rahoituksen ja toiminnan kannalta riippumattomaksi siviili-ilmailuviranomaiseksi, jolla on oma hallintorakenne. Täysin ICAOn vaatimusten mukainen Guinean siviili-ilmailuviranomainen (AGAC) odotetaan perustettavan viimeistään tammikuussa 2015.

(28) Kaikkien aiempien lentotoimintalupien voimassaolo oli keskeytetty maaliskuun 2013 lopussa. Kansallisen lentoliikenteen harjoittajan (*PROBIZ Guinée*, joka liikennöi yhdellä BE90-tyypin ilma-aluksella) täysimääräinen ICAO-vaatimusten mukainen (viisivaiheinen) sertifiointi on edelleen käynnissä. Tässä apuna ja tukena African Civil Aviation Conference/Banjul Accord Group Aviation Safety Oversight Organisation tekee erityisen tarkastuskäynnin. Samaan aikaan DNAC:n tarkastajille annetaan koko prosessiin liittyvää työssäoppimiskoulutusta. Kaksi muuta lentoliikenteen harjoittajaa — *Eagle Air Guinée* ja *Sahel Aviation Service Guinée* — ovat myös käynnistäneet sertifiointiprosessin. DNAC odottaa, että se saisi ICAOn Dakarin paikallistoimiston avustuksella kaikkien kolmen lentoliikenteen harjoittajan sertifiointiprosessin päätökseen vuoden 2014 loppuun mennessä.

(29) DNAC pyysi koordinoidun varmistuskäynnin tekemistä, jotta korjaussuunnitelman toteuttamisessa tapahtunut edistyminen voitaisiin validoida. ICAO oli alun perin suunnitellut koordinoitua varmistuskäyntiä toukokuulle 2014. Liikenneministeriön ylimmässä johdossa tehdyt muutokset johtivat viivästykseen, ja koordinoitu varmistuskäynti suunniteltiin alustavasti tehtäväksi syyskuun 2014 jälkipuoliskolla. Parhaillaan käynnissä oleva ebolaepidemia on siirtänyt koordinoidun varmistuskäynnin ja alun perin heinäkuulle 2014 suunnitellun ICAOn avustuskäynnin epämääräiseen tulevaisuuteen.

(30) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, sisällyttämällä siihen Guinean tasavallasta tulevia lentoliikenteen harjoittajia.

(31) 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

(32) Marraskuun 7 päivänä 2014 pidettiin Brysselissä tekninen kokous. Kokoukseen osallistuivat komissio ja EASA sekä Intian siviili-ilmailuhallinnon (DGCA) johtavia edustajia. Kokous järjestettiin sen arvioimiseksi, noudattaako Intia turvallisuuteen ja valvontaan liittyviä kansainvälisiä velvoitteita. Syynä oli myös se, että Yhdysvaltain ilmailuhallinto (FAA) on alentanut Intian luokan 1 noudattamistason luokkaan 2 kansainvälisen lentoturvallisuuden arviointiohjelman (IASA) mukaisen tarkastuskäynnin aikana havaittujen puutteiden vuoksi. DGCA esitti yksityiskohtaista tietoa edistymisestään korjaustoimissa, joilla on tarkoitus ratkaista FAA:n tekemään noudattamisluokittelun alentamiseen liittyvät havainnot. DGCA totesi uudelleen, että se oli toteuttanut toimia ratkaistakseen suurimman osan FAA:n esille tuomista havainnoista ja että se oli laatinut jäljelle jääneiden huolenaiheiden osalta jäsennellyn korjaussuunnitelman. Teknisessä kokouksessa DGCA esitteli lisäksi tietoja, jotka liittyivät kestävyysnäkökulmaan ja tältä osin käynnissä oleviin parannuksiin.

(33) Teknisen kokouksen aikana DGCA totesi olevansa täysin sitoutunut käymään turvallisuusdialogia komission kanssa, mukaan lukien uudet kokoukset, jos ja kun komissio katsoo ne tarpeellisiksi. DGCA myös sitoutui kaikkien asiaan liittyvien turvallisuustietojen toimittamiseen komissiolle osana niiden viranomaisten kanssa käytäviä virallisia neuvotteluja, jotka vastaavat Intiassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien valvonnasta komission asetuksen (EY) N:o 473/2006 3 artiklan 2 kohdassa vahvistettujen säännösten nojalla.

(34) Marraskuun 7 päivänä 2014 pidetyssä teknisessä kokouksessa toimitettujen tietojen ja DGCA:n kyseisessä kokouksessa antamien sitoumusten perusteella komissio ei pidä tässä vaiheessa tarpeellisena asettaa toimintarajoituksia intialaisille lentoliikenteen harjoittajille.

(35) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, sisällyttämällä siihen Intiasta tulevia lentoliikenteen harjoittajia.

(36) 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

(37) Indonesian toimivaltaisten viranomaisten (DGCA) kuulemisia jatketaan. Tarkoituksena on seurata DGCA:n edistymistä sen varmistamisessa, että kaikkien Indonesiassa lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuutta valvotaan kansainvälisten turvallisuusnormien mukaisesti.

(38) DGCA:n pyrkimykset luoda ilmailujärjestelmä, joka on täysin ICAOn standardien mukainen, on pantu merkille. Huomioon on myös pantu DGCA:n osoittama tarpeellinen avoimuus ja halu jakaa tietoa.

(39) ICAO teki kattavan järjestelmätarkastuksen 5–14 päivänä toukokuuta 2014. Tarkastuksen loppuraportti saatiin 18 päivänä marraskuuta 2014, ja tarkastuksen tulokset osoittavat, että Indonesian turvallisuudenvalvontajärjestelmä kaipaa yhä huomattavia parannuksia. DGCA on ehdottanut ICAOlle korjaussuunnitelmaa kyseisessä tarkastuksessa esille tulleiden havaintojen ratkaisemiseksi.

(40) Indonesian kansallinen liikenneturvallisuuskomitea julkaisi syyskuussa 2014 loppuraportin Lion Airin onnettomuudesta, joka tapahtui 13 päivänä huhtikuuta 2013 Balilla. Kattavassa raportissa analysoidaan onnettomuutta ja esitetään turvallisuussuosituksia muun muassa lentoliikenteen harjoittajalle ja DGCA:lle.

(41) Tällä hetkellä ei ole kuitenkaan objektiivisia ja ratkaisevia todisteita siitä, että korjaussuunnitelman ja turvallisuussuositusten täytäntöönpano olisi riittävää.

(42) DGCA ilmoitti 20 päivänä lokakuuta 2014 päivätyllä kirjeellä komissiolle, että neljälle uudelle lentoliikenteen harjoittajalle oli myönnetty lentotoimintaluvat viimeisimmän päivityksen jälkeen, eli lentotoimintalupa nro 121-042 oli myönnetty *PT. MY INDO Airlinesille* 15 päivänä elokuuta 2014, lentotoimintalupa nro 121-054 oli myönnetty *PT Indonesia Air Asia Extralle* 28 päivänä elokuuta 2014, lentotoimintalupa nro 135-052 oli myönnetty *PT. Elang Lintas Indonesialle* 28 päivänä helmikuuta 2014 ja lentotoimintalupa nro 135-053 oli myönnetty *PT. Elang Nusantara Airille* 12 päivänä maaliskuuta 2014. DGCA ei kuitenkaan esittänyt todisteita siitä, että näiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvonta on kansainvälisten turvallisuusnormien mukaista.

(43) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, että yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava kyseisten neljän lentoliikenteen harjoittajan sisällyttämiseksi asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.

Kazakstanista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(44) Kazakstanin toimivaltaisten viranomaisten (CAC) kuulemisia jatketaan. Tarkoituksena on seurata CAC:n edistymistä sen varmistamisessa, että kaikkien Kazakstanissa lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuutta valvotaan kansainvälisten lentoturvallisuusnormien mukaisesti.

(45) CAC tiedotti komissiolle siitä, mitä oli tapahtunut Kazakstanissa 27 päivän toukokuuta ja 4 päivän kesäkuuta 2014 välisenä aikana tehdyn koordinoidun varmistuskäynnin seurauksena, myös ICAOn vuonna 2009 havaitsemien kahden merkittävän turvallisuusongelman tilanteesta. Eritoten CAC totesi, että lentokelpoisuustodistuksen myöntämiseen liittynyt merkittävä turvallisuusongelma oli ratkaistu mutta toinen, lentotoimintalupien myöntämisen sertifiointimenettelyyn liittyvä merkittävä turvallisuusongelma oli ratkaisematta.

(46) *Air Astana* myös toimitti päivitetyn säännöllisen katsauksensa turvallisuuskehityksestään, erityisesti sellaisen kalustonsa viimeaikaisista muutoksista, jolla se saa nykyisin liikennöidä unioniin. Suurin osa uudesta kalustosta on hiljattain valmistettuja lentokoneita, joita vuokrataan rahoitusliisaus-sopimuksella. Nykyistä toimintatasoa on kasvatettu hieman, samoin on tarkoitus tehdä tulevaisuudessa.

(47) Kazakstanin turvallisuudenvalvontajärjestelmästä saatavilla olevien tietojen perusteella katsotaan, että Kazakstanin ilmailuviranomaisilla on pulaa riittävän koulutetuista ja kokeneista tarkastajista, jotka hoitaisivat lentotoimintalupiin ja erityisiin lupiin liittyviä sertifiointitehtäviä, ja että viranomaiset eivät voi nykyhetkellä varmistaa lentotoiminnan jatkuvaa valvontaa. Kazakstanin viranomaisia kannustetaan vahvasti tehostamaan pyrkimyksiään noudattaa kansainvälisiä turvallisuusnormeja.

(48) Komissio ja EASA aikovat seurata tarkkaan CAC:n edistymistä tarkastajien saamisessa ja pitämisessä palveluksessa ja heidän pätevyystason nostamisessa sekä toimissa, joita CAC toteuttaa pannakseen jäljelle jääneeseen merkittävään turvallisuusongelmaan liittyvän korjaussuunnitelman täytäntöön.

(49) Komissio pyysi 29 päivänä syyskuuta 2014 CAC:lta päivitettyjä tietoja CAC:n valvonnassa olevista lentoliikenteen harjoittajista, erityisesti tietoja lentotoimintalupien peruuttamisesta. CAC tiedotti vastauksessaan komissiolle Kazakstanissa myönnetyistä lentotoimintaluvista ja esitti todisteet kolmen lentotoimintaluvan peruuttamisesta (*Jet One*, *Luk Aero* ja *Air Trust Aircompany*).

(50) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, että yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava *Jet Onen, Luk Aeron* ja *Air Trust Aircompanyn* poistamiseksi asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A.

(51) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava asianmukaisten turvallisuusnormien tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti *Air Astanan* ilma-aluksiin asetuksen (EY) N:o 965/2012 nojalla.

Kirgisian tasavallasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(52) Kirgisian tasavallan toimivaltainen viranomainen (KG CAA) toimitti 18 päivänä lokakuuta 2014 ja 13 päivänä marraskuuta 2014 päivätyillä kirjeillä päivitetyt tiedot maassa lentotoimintaluvan saaneista lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa. Kyseisten kirjeiden ja mukana olleen asiakirja-aineiston mukaan KG CAA on keskeyttänyt neljän lentoliikenteen harjoittajan (*Kyrgyz Airlines, SAEMES, Supreme Aviation* ja *Click Airways*) lentotoimintaluvat ja peruuttanut *Kyrgyz Trans Avian* lentotoimintaluvan. Kirgisian tasavallan lainsäädännön mukaan lentotoimintaluvan keskeyttäminen vastaa peruuttamista, jos keskeytetyn lentotoimintaluvan haltija ei hae sertifiointimenettelyä kolmen kuukauden kuluessa keskeytyksestä. *Kyrgyz Airlines, SAEMES, Supreme Aviation* ja *Click Airways* eivät ole hakeneet tällaista sertifiointia lentotoimintalupansa keskeyttämisen jälkeen. Näin ollen niiden lentotoimintaluvat voidaan katsoa peruutetuiksi.

(53) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, että yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava *Kyrgyz Airlinesin, SAEMESin, Supreme Aviationin, Click Airwaysin* ja *Kyrgyz Trans Avian* poistamiseksi asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A.

Libanonista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(54) Libanonin toimivaltaisten viranomaisten (DGCA Libanon) kuuleminen jatkuu tarkoituksena varmistaa, että Libanon pyrkii korjaamaan puutteet, joita ICAO havaitsi Libanonissa 5–11 päivänä joulukuuta 2012 tehdyn koordinoidun varmistuskäynnin aikana. DGCA Libanon on laatinut korjaussuunnitelman ja toteuttaa parhaillaan siihen sisältyviä toimia. Nämä toimet liittyvät erityisesti merkittävään turvallisuusongelmaan, joka on havaittu Libanonissa suoritettavassa lentoliikenteen harjoittajien sertifioinnissa.

(55) Heinäkuun 14 päivänä 2014 pidetyssä teknisessä kokouksessa DGCA Libanon toimitti tietoja seuraavista seikoista: DGCA Libanonin johdossa tehty muutos, uuden, niin DGCA Libanonin palkkaaman kuin Middle East Airlinesin väliaikaisesti lähettämän henkilöstön ottaminen palvelukseen, merkittävään turvallisuusongelmaan johtaneiden perimmäisten syiden parempi tunnistaminen sekä poliittisen tason tietoisuus parannuksista, joita Libanonissa on tehtävä. DGCA Libanon toimitti täydellisen luettelon Libanonissa myönnetyistä nykyisistä lentotoimintaluvista ja tiedot kahden lentoliikenteen harjoittajan lentotoimintaluvan uusimisesta.

(56) DGCA Libanon ilmoitti komissiolle, että raportti merkittävän turvallisuusongelman ratkaisemisesta oli lähetetty ICAOlle. Nämä korjaavat toimet ovat kuitenkin edelleen todentamatta.

(57) Komissio teki 14 ja 15 päivänä lokakuuta 2014 epävirallisen vierailun DGCA Libanoniin. Vierailun aikana Libanon korosti edistymistä, jota DGCA:ssa oli tapahtunut heinäkuun 2014 jälkeen ja joka eritoten johtui hyvästä yhteydenpidosta unionin kanssa. Libanon suhtautuu vakavasti Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön esille tuomaan merkittävään turvallisuusongelmaan ja on tarkastanut kaikki lentotoimintaluvat. DGCA Libanon korosti, että siviili-ilmailuhallinnolla on nyt täysi valta valvoa kaikkiin lentoyhtiöihin liittyviä kaikkia turvallisuusnäkökohtia, vaikkei vielä ole perustettu riippumatonta ja riittävin resurssein varustettua siviili-ilmailuviranomaista. Libanon toimitti lisätietoja lentoturvallisuutta koskevasta toimintaohjelmastaan 9 päivänä marraskuuta 2014, mukaan lukien suunnitelmat riippumattoman siviili-ilmailuviranomaisen jatkokehittämiseksi.

(58) Edellä kuvattu tilanne huomioon ottaen neuvotteluja Libanonin viranomaisten kanssa on jatkettava asetuksen (EY) N:o 473/2006 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

(59) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, sisällyttämällä siihen Libanonista tulevia lentoliikenteen harjoittajia.

(60) 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

(61) Huhtikuussa 2012 Libyan toimivaltaiset viranomaiset (LYCAA) suostuivat rajoittamaan Libyassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien toimintaa niin, etteivät kyseiset lentoliikenteen harjoittajat voi liikennöidä unioniin. Tarkoituksena oli antaa LYCAA:lle aikaa uudelleensertifioida kyseiset lentoliikenteen harjoittajat ja luoda riittävät valvontavalmiudet sen varmistamiseksi, että kansainvälisiä turvallisuusnormeja noudatetaan.

(62) Komissio on seurannut kyseisten rajoitusten tehokkuutta. Komissio on myös kuullut LYCAA:ta säännöllisesti sen edistymisestä siviili-ilmailun turvallisuusjärjestelmänsä uudistamisessa.

(63) Maaliskuuhun 2014 mennessä oli havaittavissa jonkinlaista edistymistä sekä LYCAA:n että tärkeimpien lentoliikenteen harjoittajien eli *Libyan Airlinesin* ja *Afriqiyah Airwaysin* tasolla. Kyseisten lentoliikenteen harjoittajien sertifiointi vei kuitenkin odotettua paljon kauemmin.

(64) Kuten komissio totesi huhtikuussa 2014 ([1]), ennen kuin LYCAA:n voidaan sallia antaa lentoliikenteen harjoittajilleen lupa liikennöidä unioniin, sen olisi osoitettava komissiota tyydyttävällä tavalla, että uudelleensertifiointiprosessi on tosiasiallisesti suoritettu loppuun ja että kestävää jatkuvaa valvontaa toteutetaan ICAOn standardien mukaisesti.

(65) Turvallisuustilanne heikkeni kuitenkin Libyassa tuntuvasti kesä- ja heinäkuussa 2014 eritoten väkivaltaisuuksien puhjettua Tripolin kansainvälisellä lentoasemalla ja sen läheisyydessä. Turvallisuustilanne jatkuu epävakaana edelleen. Väkivaltaisuudet ovat johtaneet rakennusten, infrastruktuurin ja ilma-alusten vakavaan vaurioitumiseen ja tuhoutumiseen Tripolin kansainvälisellä lentoasemalla, minkä vuoksi lentoasema ja paikallinen ilmatila ovat epävakaita.

(66) Kun otetaan huomioon, että on epäselvää, pystyykö LYCAA asianmukaisesti valvomaan lentoliikenteen harjoittajiaan väkivaltaisuuksien jälkeen ja vakaan ja tehokkaan hallinnon puutteen vuoksi, komissiolla ei enää ole riittävää luottamusta siihen, että LYCAA:lla olisi edelleen valta estää libyalaisten lentoliikenteen harjoittajien liikennöinti unioniin. Komissio ei myöskään ole vakuuttunut LYCAA:n valmiuksista täyttää kansainväliset velvoitteensa, jotka liittyvät maan lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvontaan. Lisäksi komissio on huolestunut väkivaltaisuuksien aikana vaurioituneiden ilma-alusten suuresta määrästä ja kyseenalaistaa sen, onko niiden jatkuvasta lentokelpoisuudesta huolehdittu asianmukaisesti.

(67) LYCAA piti 25 päivänä marraskuuta 2014 komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle suullisen esitelmän toimistaan, jotka se on toteuttanut lentoturvallisuuden varmistamiseksi Libyassa. Esitelmän perusteella on selvää, että huolimatta LYCAA:n nykyjohtonsa alaisuudessa toteuttamista toimista on yhä tuntuvia huolenaiheita siitä, ettei välittömiä lentoturvallisuusriskejä hallita asianmukaisella tavalla. Epävakauden jatkuminen lisää näitä huolenaiheita tuntuvasti.

(68) Koska on epäselvää, onko LYCAA:lla valmiuksia valvoa libyalaisia lentoliikenteen harjoittajia riittävällä tavalla ja pitää välittömät turvallisuusriskit hallinnassa, arvioidaan, ettei LYCAA pysty täyttämään lentoturvallisuuteen liittyviä kansainvälisiä velvoitteitaan.

(69) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, että yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava kaikkien Libyassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien sisällyttämiseksi asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.

([1]) 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 64 kappale.

Madagaskarista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(70) Madagaskarin toimivaltaisten viranomaisten kuulemiset ovat edelleen käynnissä. Tarkoituksena on seurata kyseisten viranomaisten edistymistä sen varmistamisessa, että kaikkien Madagaskarissa lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuutta valvotaan kansainvälisten turvallisuusnormien mukaisesti.

(71) Komissio järjesti EASAn avustamana 23 päivänä lokakuuta 2014 kuulemiskokouksen Madagaskarin toimivaltaisten viranomaisten ja lentoliikenteen harjoittaja *Air Madagascarin* edustajien kanssa. Kokouksessa asianomainen lentoliikenteen harjoittaja toimitti tietoja kalustonsa kehittymisestä ja erityisesti kertoi, että kaksi Boeing 737 -tyypin ilma-alusta, jotka mainitaan asetuksen (EU) N:o 474/2006 liitteessä B, korvataan asteittain vuodesta 2015 alkaen samantyyppisillä ilma-aluksilla ja että kalustoon lisätään ATR 72-600 -tyypin ilma-alus vuoden 2015 ensimmäisellä neljänneksellä.

(72) Lentoliikenteen harjoittaja *Air Madagascar* pyysi 10 päivänä marraskuuta 2014 liitteen B muuttamista, jotta sallittaisiin uuden Boeing 737 -tyypin ilma-aluksen toiminta. Kyseisellä ilma-aluksella korvataan sen kalustoon nykyisin kuuluva Boeing 737 -tyypin ilma-alus. Kyseinen lentoliikenteen harjoittaja pyysi myös, että sallittaisiin sen kalustoon lisättävän ATR 72-600 -tyypin ilma-aluksen toiminta.

(73) *Air Madagascar* esitti todisteet siitä, että sen kaluston turvallisuustaso on parantunut. Madagaskarin toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat olevansa Boeing B737 -tyypin ilma-alusten toiminnan osalta tyytyväisiä siihen, miten *Air Madagascar* nykyisin noudattaa ICAOn vaatimuksia. Jäsenvaltiot ja EASA vahvistivat, ettei unionin lentoasemilla SAFAn ohjelmassa tehdyissä asematasotarkastuksissa ole ilmennyt erityisiä ongelmia.

(74) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, että yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava *Air Madagascarin* osalta. Asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitettä B olisi muutettava niin, että sallitaan *Air Madagascarin* lentotoimintaluvassa nykyisin tai vastaisuudessa lueteltujen B737-sarjan ilma-aluksen ja ATR 72/42 -sarjan ilma-aluksen toiminta.

(75) Jäsenvaltiot tarkastavat edelleen asianmukaisten turvallisuusnormien tosiasiallisen noudattamisen kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti *Air Madagascarin* ilma-aluksiin asetuksen (EY) N:o 965/2012 nojalla.

Mauritanian islamilaisesta tasavallasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(76) EASA tiedotti komissiolle raporteista, joista käy ilmi *Mauritania Airlines Internationalin* (MAI) vakavat turvallisuuspuutteet ja jatkuva kyvyttömyys korjata SAFA-ohjelman mukaisissa asematasotarkastuksissa havaitut puutteet. Kyseiset puutteet liittyvät lennon valmisteluun ja suoritusarvojen laskentaan. Vaikka ilma-alusten kunnossa on havaittavissa jonkin verran parannusta, viimeaikaisten havaintojen luonteella ja vakavuudella on suora vaikutus toimintojen turvallisuuteen, ja ne vaativat korjaavia toimia.

(77) Komissio on ilmoittanut suoraan toimivaltaisille kansallisille viranomaisille (ANAC) ja *Mauritania Airlines Internationalille* (MAI) näistä puutteista, jotta ne ryhtyisivät nopeasti korjaaviin toimiin. ANAC ilmoitti vastaanottaneensa tiedot raportoimalla useista korjaavista toimista ja viimeisimmän ICAOn tarkastuksen tuloksista lentopaikkojen ja lennonvarmistuspalvelujen aloilla.

(78) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, sisällyttämällä siihen Mauritanian islamilaisesta tasavallasta tulevia lentoliikenteen harjoittajia.

(79) 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

(80) Mosambikin toimivaltaiset viranomaiset (IACM) ovat ilmoittaneet, että ICAOlle esitetyn ja sen hyväksymän korjaussuunnitelman toteutus on parhaillaan käynnissä. Komission ja EASAn 26 päivänä syyskuuta 2014 saama viimeisin edistymisraportti ja sen tukena esitetyt asiakirjat osoittavat, että IACM on jatkanut oikeudellisen kehyksen päivittämistä esittämällä säädösehdotuksia siviili-ilmailulain mukauttamiseksi yhä suuremmassa määrin ICAOn vaatimuksiin, asemansa muuttamiseksi pelkästä sääntelijästä viranomaiseksi sekä antamansa nykyisten sääntelyn mukauttamiseksi yhä suuremmassa määrin ICAOn standardeihin ja suositeltuihin menettelytapoihin (SARPS). Henkilöstön palvelukseenotto ja koulutus jatkuvat, jotta voidaan edelleen lujittaa valvontavalmiuksia lähinnä lentotoiminnan ja lupamenettelyjen, lentopaikkojen, lentokelpoisuuden sekä sääntöjen laatimisen ja sääntöjen noudattamisen valvonnan aloilla. Sisäisten valmiuksien kehittämistä on lujitettu afrikkalaisten ja eurooppalaisten viranomaisten sekä alueellisten järjestöjen kanssa solmituilla kumppanuuksilla. Lentopaikan sertifioinnin kuiluanalyysi on saatu valmiiksi lähes kaikkien lentoasemien osalta, ja yksityiskohtaista suunnitelmaa kansainvälisten lentoasemien (Maputo, Beira ja Nacala) sertifioimiseksi on pyydetty tavoitteena prosessin käynnistäminen vuonna 2015. Valtakunnallista turvallisuusohjelmaa laaditaan parhaillaan, ja sen odotetaan valmistuvan viimeistään vuonna 2017.

(81) IACM on edelleen pyrkinyt ratkaisemaan asiaan liittyvissä arviointikysymyksissä tehdyt, avoinna olevat USOAP-havainnot. Lisäksi sääntelyä ja menettelyjä, joita tarvitaan vastausten tueksi, on paljolti laadittu ja asiaan liittyvää aineistoa ladattu verkossa olevan ICAOn CMA-välineen välityksellä. ICAOn validointia näille toimille odotetaan.

(82) IACM on pyytänyt koordinoidun varmistuskäynnin tekemistä, jotta korjaussuunnitelman toteuttamisessa tapahtunut edistyminen voitaisiin validoida. Koordinoitu varmistuskäynti on tarkoitus tehdä 26 päivän marraskuuta ja 4 päivän joulukuuta 2014 välisenä aikana, ja se kattaa lainsäädännön, CAA:n organisaation, lentopaikat ja lennonvarmistuspalvelut

(83) IACM:n raportoima huomattava edistyminen ICAOn havaitsemien puutteiden korjaamisessa on pantu merkille ja pyrkimyksiä viedä päätökseen työt ilmailujärjestelmän saattamiseksi täysin kansainvälisten normien mukaiseksi rohkaistaan. Koska huomattavaa edistymistä on jo tapahtunut ja edistymisen odotetaan jatkuvan, unionin turvallisuusarviointikäynti saatetaan tehdä vuoden 2015 ensimmäisellä vuosineljänneksellä. Toistaiseksi on kuitenkin tosiseikka, että jäljellä on useita tärkeitä lentoturvallisuuteen liittyviä kysymyksiä, jotka on ratkaistava kokonaisuudessaan ja riittävällä tavalla.

(84) Lentoliikenteen harjoittaja *Linhas Aéreas de Moçambique S.A.*:lle (LAM) 29 päivänä marraskuuta 2013 tapahtuneen onnettomuuden tutkinta on edelleen käynnissä. Lopullisen onnettomuustutkintaraportin odotetaan valmistuvan viimeistään vuoden 2014 lopussa. Onnettomuuden jälkeen LAM on kattavasti tarkastellut sisäistä koulutusta, mekanismeja ja prosesseja turvallisuuden ja turvatoimien osalta, mikä on johtanut tiukempien organisatoristen ja operatiivisten vaatimusten soveltamiseen. Samaan aikaan on jatkettu pyrkimyksiä turvallisuudenhallintajärjestelmän jatkoparantamiseksi kiinnittäen erityistä huomiota lentotietojen analysointiin ja vaihtoon.

(85) IACM kertoi myös jatkaneensa lentoliikenteen harjoittajien sertifiointiprosessia noudattaen turvallisuuteen liittyviä ICAOn standardeja ja suositeltuja menettelytapoja. IACM:n toimittaman luettelon mukaan on sertifioitu uusi lentoliikenteen harjoittaja eli *Makond Lda*. IACM ei kuitenkaan pystynyt esittämään todisteita siitä, että kyseisen lentoliikenteen harjoittajan turvallisuusvalvonta on kansainvälisten turvallisuusnormien mukaista.

(86) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, että yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava lentoliikenteen harjoittaja *Makond Ldan* sisällyttämiseksi asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.

Nepalista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(87) Komissio on jatkanut Nepalin toimivaltaisen viranomaisen (CAAN) kuulemisia arvioidakseen viranomaisen valmiuksia panna täytäntöön ja valvoa asiaan liittyviä kansainvälisiä turvallisuusnormeja.

(88) Komission pyynnöstä CAAN toimitti asiakirja-aineistoa, joka liittyi edistymiseen lentoturvallisuusvalvonnassa, mukaan lukien puutteet, jotka oli havaittu Nepalissa helmikuussa 2014 tehdyn unionin arviointikäynnin aikana, sekä ICAOn havaitsema merkittävä turvallisuusongelma ja tekemät tarkastukset.

(89) Komissio ja EASA pitivät CAAN:n kanssa kokouksen 24 päivänä syyskuuta 2014. Kokouksessa keskityttiin erityisesti edistymiseen seuraavilla aloilla: lentomiehistön lupakirjojen myöntäminen, lentoliikenteen harjoittajien sertifiointi ja lentotoiminnan valvonta.

(90) Vaikuttaa kuitenkin siltä, että edistyminen on riittämätöntä ja että tarvitaan lisäaikaa. Erityisesti on huolta siitä, ettei CAAN ole riittävällä tavalla puuttunut vaatimuksiin, jotka liittyvät lentomiehistön työskentelyyn usean ohjaajan toimintaympäristössä, varsinkin koska asianmukaisen miehistökoulutuksen puute mainitaan todennäköiseksi syyksi 16 päivänä helmikuuta 2014 tapahtuneen tuhoisan onnettomuuden tutkintaraportissa.

(91) Lisäksi on edelleen huolta siitä, että CAAN:n lentoliikenteen harjoittajille tekemä uudelleensertifiointi on riittämätön ja saattaa olla soveltumaton sen varmistamiseen, että kaikki nepalilaiset lentoliikenteen harjoittajat noudattavat kansainvälisiä lentoturvallisuusvaatimuksia. Sen vuoksi CAAN:ää kannustetaan pyytämään avuksi alan asiantuntijoita arvioimaan prosessia ja todentamaan sen tarkoituksenmukaisuus sekä toteuttamaan tarvittavat toimet.

(92) Komission, EASAn ja *Nepal Airlines Corporationin, Buddha Airin, Shree Airlinesin, Tara Airin ja Yeti Airlinesin* välillä järjestettiin 11 päivänä marraskuuta 2014 kokous, jossa arvioitiin edistymistä unionin paikalla tekemän arviointikäynnin aikana tehtyjen havaintojen suhteen ja muita lentoturvallisuuden parantamiseen Nepalissa liittyviä seikkoja.

(93) Rohkaisevana pidetään sitä, että tietyt lentoliikenteen harjoittajat pystyvät hallitsemaan toimintariskinsä tasolla, joka saattaa viitata kykyyn vähentää CAAN:n harjoittaman riittämättömän valvonnan aiheuttamia riskejä. Komissio kuitenkin katsoo, että Nepalin toimivaltaiset viranomaiset eivät nykyhetkellä pysty riittävässä määrin panemaan täytäntöön ja valvomaan asiaan liittyviä kansainvälisiä turvallisuusnormeja sellaisella tasolla, joka tekisi nykyisen toimintakiellon höllentämisen perustelluksi.

(94) Olisi mainittava, että komissio kirjoitti CAAN:lle 25 päivänä elokuuta 2014 saadakseen ajantasaista tietoa sen valvonnassa olevista lentoliikenteen harjoittajista. CAAN ilmoitti komissiolle 10 päivänä syyskuuta 2014 päivätyllä kirjeellä, että viimeisimmän päivityksen jälkeen oli myönnetty lentotoimintalupa uudelle lentoliikenteen harjoittajalle, eli lentotoimintalupa nro 082/2014 oli 3 päivänä heinäkuuta 2014 myönnetty *Manang Air Pvt. Ltd.: lle*. CAAN ei kuitenkaan esittänyt todisteita siitä, että kyseisen lentoliikenteen harjoittajan turvallisuusvalvonta on kansainvälisten turvallisuusnormien mukaista.

(95) Lentoliikenteen harjoittajille, joille aiemmin oli myönnetty erillinen lentotoimintalupa pelkästään niiden kansainvälisiä toimia varten, on nyt myönnetty ainoastaan yksi, kaikki niiden toiminnot kattava lentotoimintalupa. Tämän vuoksi CAAN on perunut *Buddha Airin (International Operations)* lentotoimintaluvan nro 058/2010 ja *Shree Airlinesin (International Operations)* lentotoimintaluvan nro 059/2010.

(96) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, että yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava *Manang Air Pvt.:n* sisällyttämiseksi asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A sekä *Buddha Airin (International Operations)* ja *Shree Airlinesin (International Operations)* poistamiseksi asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A.

Filippiineiltä tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(97) FAA ilmoitti 9 päivänä huhtikuuta 2014 päätöksestään nostaa Filippiinien noudattamistaso luokasta 2 luokkaan 1 IASA-arviointiohjelmassaan. Filippiinien toimivaltainen siviili-ilmailuviranomainen (CAAP) viittaisi komissiolle lähettämässään 24 päivänä heinäkuuta 2014 päivätyssä kirjeessä FAA:n päätökseen nostaa Filippiinien noudattamistasoa. Kirjeessä viitattiin myös ICAOn ilmoitukseen, jonka mukaan Filippiinit oli ratkaissut aiemmin havaitut merkittävät turvallisuusongelmat. CAAP ilmoitti lopuksi kirjeessään, että sen seuraavana tavoitteena oli saada edelleen toimintakiellossa unionissa olevien, Filippiineillä lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien toimintakielto poistettua.

(98) Komissio totesi CAAP:lle 22 päivänä syyskuuta 2014 lähettämässään kirjeessä uudelleen, että mahdollisen päätöksen poistaa Filippiineillä lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat yhteisön luettelosta niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, on perustuttava näyttöön perustuva lähestymistapaan. Asiasta pidettiin 4 päivänä marraskuuta 2014 tekninen kokous, johon osallistui asiantuntijoita komissiosta ja EASAsta sekä CAAP:n johtavia edustajia.

(99) CAAP:n ennen 4 päivänä marraskuuta 2014 pidettyä teknistä kokousta ja sen aikana esittämä näyttö sisälsi yksityiskohtaista tietoa CAAP:n nykyisestä organisaatiorakenteesta ja ehdotettuja parannuksia, joilla lisättäisiin CAAP:n valvontavalmiuksia. Lisäksi esitettiin tietoja CAAP:n nykyisistä valvontatoimista, joita se kohdistaa Filippiineillä lentotoimintalupansa saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin. CAAP mainitsi myös parhaillaan käynnissä olevat infrastruktuuriparannukset ja esitti päivityksen siitä, miten valtakunnallista turvallisuusohjelmaa ehdotetaan jatkokehitettävän.

(100) Komissio myös ehdotti 22 päivänä syyskuuta 2014 päivätyssä kirjeessään, että EASA tekisi paikalla tehtävän teknisen avustuskäynnin Filippiineillä. Tämä käynti tehtiin 10 marraskuuta 2014 alkaneella viikolla.

(101) Käyty keskustelu ja todisteet, jotka CAAP toimitti 4 päivänä marraskuuta 2014 pidetyn teknisen kokouksen aikana, katsotaan rohkaiseviksi sen osalta, miten Filippiinien toimivaltaiset viranomaiset ovat edistyneet Filippiineillä lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien valvonnassa. Tämä avaa mahdollisuuden järjestää paikalla tehtävä unionin tarkastuskäynti tulevaisuudessa.

(102) Siltä osin kuin kyseessä on CAAP:n tavoite hakea Filippiineillä lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien toimintakiellon täydellistä purkamista, on kuitenkin korostettava, että tämä edellyttää kaikkien asiaan liittyvien tietojen täydellistä arviointia ja sitä, että paikalla tehtävän unionin tarkastuskäynnin tulokset ovat tyydyttäviä.

(103) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Filippiineiltä tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.

(104) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava, että *Philippine Airlines* ja *Cebu Pacific Air* tosiasiallisesti noudattavat asianmukaisia turvallisuusnormeja, kohdentamalla asematasotarkastukset asetuksen (EU) N:o 965/2012 nojalla.

Venäjän federaatiosta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(105) Komissio, EASA ja jäsenvaltiot ovat edelleen seuranneet tiiviisti unioniin liikennöivien, Venäjän federaatiossa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuustasoa muun muassa kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti tiettyjen venäläisten lentoliikenteen harjoittajien ilma-aluksiin asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaisesti.

(106) Komissio tapasi 15 päivänä heinäkuuta 2014 *Kogalymavian* edustajia varmistaakseen kyseisen lentoliikenteen harjoittajan lentoturvallisuuden parantamiseksi toteuttamien toimenpiteiden tehokkuuden. *Kogalymavian* saavuttama edistyminen vaikutti kaiken kaikkiaan kestävältä. Lentoliikenteen harjoittajaa kannustetaan edelleen luomaan organisaatioonsa myönteinen turvallisuuskulttuuri ja raportoimaan olennaisista turvallisuuteen liittyvistä tiedoista.

(107) Komissio tapasi 6 päivänä marraskuuta 2014 EASAn ja erään jäsenvaltion avustamana Venäjän federaation lentoliikenneviraston (FATA) edustajia. Kyseisen tapaamisen tarkoituksena oli varmistaa, että asianomaiset lentoliikenteen harjoittajat ovat asianmukaisesti käsitelleet niiden osalta edellisten 12 kuukauden aikana SAFA-asematasotarkastusten aikana tehdyt havainnot. Kokouksen aikana FATA sitoutui tutkimaan tarkemmin tiettyjen vakavien havaintojen syitä ja seuraamaan niitä tapauksia, joissa sääntöjen noudattamatta jättämistä ei ollut vielä korjattu asianmukaisella tavalla.

(108) FATA ilmoitti komissiolle 21 päivänä marraskuuta 2014, että se oli ohjeistanut lentoliikenteen harjoittajiaan käsittelemään hyvissä ajoin kaikki SAFA-tietokannassa avoinna olevat havainnot sekä toteuttamaan korjaavia toimia koko ajan, jotta vältettäisiin ongelmat SAFA-tarkastuksissa ja -havainnoissa.

(109) Saatavilla olevien tietojen perusteella katsottiin, ettei lentoturvallisuuskomitean tarvinnut kuulla Venäjän ilmailuviranomaisia eikä Venäjän federaatiossa lentotoimintaluvan saaneita lentoliikenteen harjoittajia.

(110) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, sisällyttämällä siihen Venäjän federaatiosta tulevia lentoliikenteen harjoittajia.

(111) Jäsenvaltioiden on kuitenkin jatkossakin tarkastettava, että Venäjän federaatiosta tulevat lentoliikenteen harjoittajat tosiasiallisesti noudattavat asianmukaisia turvallisuusnormeja, kohdentamalla asematasotarkastukset asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaisesti. Jos kyseisistä tarkastuksista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka aiheutuvat asiaan liittyvien turvallisuusnormien noudattamatta jättämisestä, komission on kenties toteutettava Venäjän federaatiosta tuleviin lentoliikenteen harjoittajiin kohdistettuja toimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti.

São Tomésta ja Príncipesta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(112) Pitkän hiljaisen kauden jälkeen São Tomén ja Príncipen toimivaltaiset viranomaiset (INAC) raportoivat siihen mennessä tapahtuneesta edistymisestä 22 päivänä syyskuuta 2014.

(113) ICAO ilmoitti 28 päivänä toukokuuta 2014, että lentoliikenteen harjoittajien sertifiointiprosessiin ja valvontaan sekä lentopaikan pitäjien tarjoaman suojan varmistamiseen liittyneet merkittävät turvallisuusongelmat oli ratkaistu. Näin ollen São Tomé ja Príncipe on nyt ratkaissut kaikki aiemmin havaitut merkittävät turvallisuusongelmat.

(114) INAC:n esittämää korjaussuunnitelmaa toteutetaan parhaillaan. Suunnitelman toteuttamisesta huhtikuun 2014 puolivälissä laaditusta yhteenvedosta käy ilmi, että 20 prosenttia toimista, jotka oli tarkoitus toteuttaa ennen marraskuun 2014 loppua, on toteutettu suunnitelmien mukaan, 25 prosenttia kyseisistä toimista on edelleen kesken ja loppuja 55 prosenttia ei ole vielä aloitettu ja niiden tavoitepäivää on lykätty tuntuvasti.

(115) INAC on peruuttanut kahdeksan lentoliikenteen harjoittajan lentotoimintaluvat (*British Gulf International Company Ltd, Executive Jet Services, Global Aviation Operation, Goliaf Air, Island Oil Exploration, Transafrik International Ltd, Transcargo* ja *Transliz Aviation*). INAC on toimittanut kirjalliset todisteet siitä, että kyseisten lentoliikenteen harjoittajien lentotoimintaluvat on peruutettu.

(116) Komissio panee merkille INAC:n raportoiman myönteisen kehityksen ja antaa erityisesti tunnustusta siitä, että sellaisten lentoliikenteen harjoittajien lentotoimintaluvat on peruutettu, joiden päätoimipaikka oli maan ulkopuolella, ja että kaikki tällaisten lentoliikenteen harjoittajien ilma-alukset on poistettu São Tomé ja Príncipen rekisteristä.

(117) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, että yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava kyseisten lentoliikenteen harjoittajien poistamiseksi asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A.

(118) INAC ilmoitti myös, että lentoliikenteen harjoittajille *STP Airways* ja *Africa's Connection* on myönnetty lentotoimintaluvat. INAC ei kuitenkaan pystynyt esittämään todisteita siitä, että näiden kahden lentoliikenteen harjoittajan turvallisuusvalvonta on kansainvälisten turvallisuusnormien mukaista.

(119) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, että yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava lentoliikenteen harjoittajien *STP Airways* ja *Africa's Connection* sisällyttämiseksi asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteeseen A.

Sudanista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(120) Sudanin siviili-ilmailuviranomainen (SCAA) toimitti komissiolle tiedot neljästä lentoliikenteen harjoittajasta (*BADR Airlines* (BDR), *Nova Airlines* (NOV), *Sudan Airways* (SUD) ja *Tarco Air* (TRQ)). Liitännäisasiakirjoista käy ilmi, että kyseisten lentoliikenteen harjoittajien turvallisuudenhallinta on eri tasoilla. Kyseisten asiakirjojen perusteella voidaan kuitenkin olettaa, että edistyminen on ollut hyvää ajatellen vuonna 2015 mahdollisesti tehtävää tarkastuskäyntiä.

(121) SCAA myös ilmoitti komissiolle ICAOn lentopaikkojen ja lennonvarmistuspalvelujen aloilla tekemän viimeisimmän tarkastuksen tuloksista. Vaikka kyseisissä tarkastuksissa on käsitelty aiheita, jotka suurimmalta osin eivät koske unionin ensisijaisina huolenaiheina olevia, Sudanissa rekisteröityihin lentoliikenteen harjoittajiin liittyviä teknisiä aloja, kuten henkilöstön lupakirjat, lentotoiminta ja lentokelpoisuus, tämä on osoittanut, että SCAA on pyrkinyt käsittelemään kaikkia lentoturvallisuuteen liittyviä kysymyksiä kokonaisvaltaisesti.

(122) Vaikuttaa siltä, että SCAA on tehnyt kestäviä parannuksia realistisella ja progressiivisella tavalla. Vielä on kuitenkin tehtävä perusteellinen arviointi sen määrittelemiseksi, täyttävätkö SCAA ja Sudanissa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat kansainväliset turvallisuusnormit. Lisäksi tarvitaan lisätodennuksia tekemällä unionin tarkastuskäynti ennen kuin voidaan harkita ehdotettavan, että muutettaisiin yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa.

(123) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Sudanista tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.

Sambiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(124) Sambian siviili-ilmailuhallinto ilmoitti 15 päivänä toukokuuta 2014 päivätyllä kirjeellä komissiolle, että Sambian siviili-ilmailuviranomainen (ZCAA) on toiminnassa ja että sen hallinnollisia valmiuksia lujitetaan. Kirjeessä myös toimitettiin ajantasaista tietoa korjaavista toimista, joita oli toteutettu havaittujen puutteiden poistamiseksi, mukaan lukien turvallisuussuunnitelma, jonka komissio vastaanotti 5 päivänä elokuuta 2014. Turvallisuussuunnitelmassa luetellaan lisätoimet, jotka on toteutettava, jotta Sambiaan voidaan luoda tehokas ja toimiva sääntely- ja valvontajärjestelmä, ja se sisältää selkeät lyhyen, keskipitkän ja pitkän aikavälin tavoitteet.

(125) Vaikuttaa siltä, että Sambian siviili-ilmailuhallinto on saavuttanut edistymistä, ja Sambian viranomaisia kannustetaan tekemään lisäparannuksia, jotta nykyisiä rajoituksia voitaisiin tarkastella uudelleen tarkoituksenmukaisella hetkellä tarvittavien tarkastusten jälkeen. Toistaiseksi on kuitenkin jäljellä merkittäviä puutteita, erityisesti ZCAA:n perustamisen osalta. Näitä ovat muun muassa asianmukaisesti koulutetun henkilöstön riittävä määrä ja ICAOn liitteiden määräykset täytäntöönpanevan lainsäädännön ja sääntelyn päivittäminen. Ne on mainittu turvallisuussuunnitelmassa, ja korjaavat toimet niiden osalta on vielä toteuttamatta.

(126) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti arvioidaan sen vuoksi, ettei tässä vaiheessa ole perusteita muuttaa yhteisön luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, Sambiasta tulevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.

(127) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 8 artiklan 2 kohdassa todetaan, että päätöksiä on tarpeen tehdä nopeasti ja tarvittaessa kiireellisesti ottaen huomioon turvallisuusvaikutukset. Sen vuoksi on olennaisen tärkeää arkaluonteisten tietojen suojaamiseksi ja kaupallisten vaikutusten minimoimiseksi, että niitä lentoliikenteen harjoittajia, jotka on unionissa asetettu toimintakieltoon tai joiden toimintaa on rajoitettu, koskevan luettelon päivittämiseen liittyvät päätökset julkaistaan ja että ne tulevat voimaan heti hyväksymisen jälkeen.

(128) Sen vuoksi asetusta (EY) N:o 474/2006 olisi muutettava.

(129) 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 11 päivänä joulukuuta 2014.

Komission puolesta,
puheenjohtajan nimissä
Violeta BULC
Komission jäsen

LIITE A

LUETTELO TÄYDELLISESSÄ TOIMINTAKIELLOSSA EU:SSA OLEVISTA LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJISTA, TIETYIN POIKKEUKSIN [1]

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Ghanan tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Afganistanin viranomaisilta, mukaan lukien:			**Afganistanin islamilainen tasavalta**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistanin islamilainen tasavalta
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistanin islamilainen tasavalta
PAMIR AIRLINES	Tuntematon	PIR	Afganistanin islamilainen tasavalta
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Afganistanin islamilainen tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Angolan viranomaisilta, lukuun ottamatta liitteeseen B sisältyvää *TAAG Angola Airlinesia*, mukaan lukien:			**Angolan tasavalta**
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Angolan tasavalta
AIR GICANGO	009	Tuntematon	Angolan tasavalta
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Angolan tasavalta
AIR NAVE	017	Tuntematon	Angolan tasavalta
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Angolan tasavalta
ANGOLA AIR SERVICES	006	Tuntematon	Angolan tasavalta
DIEXIM	007	Tuntematon	Angolan tasavalta
FLY540	AO 004-01 FLYA	Tuntematon	Angolan tasavalta
GIRA GLOBO	008	GGL	Angolan tasavalta
HELIANG	010	Tuntematon	Angolan tasavalta

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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Tuntematon	Angolan tasavalta
MAVEWA	016	Tuntematon	Angolan tasavalta
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Angolan tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Beninin viranomaisilta, mukaan lukien:			**Beninin tasavalta**
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Beninin tasavalta
AFRICA AIRWAYS	Tuntematon	AFF	Beninin tasavalta
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Tuntematon	Beninin tasavalta
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	BGL	Beninin tasavalta
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Beninin tasavalta
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Beninin tasavalta
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Beninin tasavalta
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Beninin tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kongon tasavallan viranomaisilta, mukaan lukien:			**Kongon tasavalta**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Kongon tasavalta
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Tuntematon	Kongon tasavalta
EMERAUDE	RAC06-008	Tuntematon	Kongon tasavalta
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Kongon tasavalta
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongon tasavalta
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Tuntematon	Kongon tasavalta
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Tuntematon	Kongon tasavalta
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Kongon tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintalupansa niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kongon demokraattisen tasavallan viranomaisilta, mukaan lukien:			**Kongon demokraattinen tasavalta**
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	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
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Kongon demokraattinen tasavalta
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Kongon demokraattinen tasavalta
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	Kongon demokraattinen tasavalta
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Kongon demokraattinen tasavalta
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerin lupa (ordonnance 78/205)	LCG	Kongon demokraattinen tasavalta
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Kongon demokraattinen tasavalta
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	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 toimiluvan numero	ICAO-tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Kongon demokraattinen tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Djiboutin viranomaisilta, mukaan lukien:			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Tuntematon	DAO	Djibouti
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Päiväntasaajan Guinean viranomaisilta, mukaan lukien:			**Päiväntasaajan Guinea**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Päiväntasaajan Guinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Tuntematon	Päiväntasaajan Guinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Tuntematon	Päiväntasaajan Guinea
TANGO AIRWAYS	Tuntematon	Tuntematon	Päiväntasaajan Guinea
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Eritrean viranomaisilta, mukaan lukien:			**Eritrea**

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Gabonin tasavallan viranomaisilta, lukuun ottamatta liitteeseen B sisältyviä *Gabon Airlinesia, Afrijetia* ja *SN2AG:tä*, mukaan lukien:			**Gabonin tasavalta**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Gabonin tasavalta
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Gabonin tasavalta
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gabonin tasavalta
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabonin tasavalta
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Gabonin tasavalta
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gabonin tasavalta
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gabonin tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Indonesian viranomaisilta, lukuun ottamatta *Garuda Indonesiaa, Airfast Indonesiaa, Mandala Airlinesia, Ekspres Transportasi Antarbenuaa* ja *Indonesia Air Asiaa*, mukaan lukien:			**Indonesian tasavalta**
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
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Tuntematon	Indonesian tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
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
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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
MARTABUANA ABADION	135-049	Tuntematon	Indonesian tasavalta
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Tuntematon	Indonesian tasavalta
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	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
SKY AVIATION	121-028	Tuntematon	Indonesian tasavalta
SKY AVIATION	135-044	Tuntematon	Indonesian tasavalta
SMAC	135-015	SMC	Indonesian tasavalta
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonesian tasavalta
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Indonesian tasavalta
SURYA AIR	135-046	Tuntematon	Indonesian tasavalta
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Indonesian tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
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
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kazakstanin viranomaisilta, lukuun ottamatta *Air Astanaa*, mukaan lukien:			**Kazakstanin tasavalta**
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Kazakstanin tasavalta
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Kazakstanin tasavalta
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Kazakstanin tasavalta
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Kazakstanin tasavalta
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Kazakstanin tasavalta
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Kazakstanin tasavalta
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Kazakstanin tasavalta
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Kazakstanin tasavalta
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Kazakstanin tasavalta
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Kazakstanin tasavalta
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Kazakstanin tasavalta
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Kazakstanin tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Kazakstanin tasavalta
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Kazakstanin tasavalta
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Kazakstanin tasavalta
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Kazakstanin tasavalta
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Kazakstanin tasavalta
SCAT	KZ-01/004	VSV	Kazakstanin tasavalta
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Kazakstanin tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Kirgisian viranomaisilta, mukaan lukien:			**Kirgisian tasavalta**
AIR BISHKEK (entinen EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgisian tasavalta
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisian tasavalta
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisian tasavalta
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgisian tasavalta
HELI SKY	47	HAC	Kirgisian tasavalta
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisian tasavalta
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgisian tasavalta
S GROUP INTERNATIONAL (entinen S GROUP AVIATION)	45	INT	Kirgisian tasavalta
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirgisian tasavalta
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisian tasavalta
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgisian tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
TEZ JET	46	TEZ	Kirgisian tasavalta
VALOR AIR	07	VAC	Kirgisian tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Liberian viranomaisilta.			**Liberia**
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Libyan viranomaisilta, mukaan lukien:			**Libya**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libya
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libya
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libya
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libya
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libya
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libya
PETRO AIR	025/08	PEO	Libya
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Mosambikin tasavallan viranomaisilta, mukaan lukien:			**Mosambikin tasavalta**
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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
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 INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Mosambikin tasavalta
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Tuntematon	Mosambikin tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Nepalin viranomaisilta, mukaan lukien:			**Nepalin tasavalta**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Tuntematon	Nepalin tasavalta
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Tuntematon	Nepalin tasavalta
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepalin tasavalta
FISHTAIL AIR	017/2001	Tuntematon	Nepalin tasavalta
GOMA AIR	064/2010	Tuntematon	Nepalin tasavalta
MAKALU AIR	057A/2009	Tuntematon	Nepalin tasavalta
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Tuntematon	Nepalin tasavalta
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Tuntematon	Nepalin tasavalta
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Tuntematon	Nepalin tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepalin tasavalta
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepalin tasavalta
SIMRIK AIR	034/2000	Tuntematon	Nepalin tasavalta
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepalin tasavalta
SITA AIR	033/2000	Tuntematon	Nepalin tasavalta
TARA AIR	053/2009	Tuntematon	Nepalin tasavalta
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepalin tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Filippiinien viranomaisilta, lukuun ottamatta *Philippine Airlinesia* ja *Cebu Pacific Airia*, mukaan lukien:			**Filippiinien tasavalta**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Filippiinien tasavalta
AIR JUAN AVIATION	2013053	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Filippiinien tasavalta
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Filippiinien tasavalta
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
CM AERO SERVICES	20110401	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Tuntematon	Filippiinien tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	Filippiinien tasavalta
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Filippiinien tasavalta
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Filippiinien tasavalta
LION AIR	2009019	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	Filippiinien tasavalta
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	SRQ	Filippiinien tasavalta
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	Filippiinien tasavalta
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Tuntematon	Filippiinien tasavalta
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Filippiinien tasavalta

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

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

LIITE B

LUETTELO LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJISTA, JOIDEN TOIMINTAA EU:SSA RAJOITETAAN [1]

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) numero	ICAO-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: 5 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-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Angolan tasavalta
AIR ASTANA [1]	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: lentotoimintaluvassa mainittu ilma-alus Boeing B-767 -kalustossa; lentotoimintaluvassa mainittu ilma-alus Boeing B-757 -kalustossa; lentotoimintaluvassa 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 [2]	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
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Gabonin tasavalta	Koko kalusto, paitsi: 1 Boeing B767-200 -tyypin ilma-alus.	Koko kalusto, paitsi: TR-LHP.	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.
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Ghanan tasavalta	Koko kalusto, paitsi: 2 DC8-63F-tyypin ilma-alusta.	Koko kalusto, paitsi: 9G-TOP ja 9G-RAC.	Ghanan tasavalta

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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) numero	ICAO-tunniste	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio	Rekisteröity ilma-alustyyppi	Rekisteröidyn ilma-aluksen rekisteritunnus/-tunnukset ja, jos saatavilla, sarjanumero/-numerot	Rekisteröintivaltio
IRAN AIR (4)	FS100	IRA	Iranin islamilainen tasavalta	Koko kalusto, paitsi: 14 Airbus A-300 -tyypin ilma-alusta, 8 Airbus A-310 -tyypin ilma-alusta, 1 Boeing B-737 -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
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

(1) Air Astanan sallitaan käyttää ainoastaan mainittuja ilma-alustyyppejä, edellyttäen että ne on rekisteröity Arubassa ja kaikista lentotoimintalupaan tehtävistä muutoksista ilmoitetaan komissiolle ja Eurocontrolille hyvissä ajoin.
(2) Afrijet saa toistaiseksi unionissa toimiessaan käyttää ainoastaan mainittuja poikkeusluvan saaneita ilma-aluksia.
(3) Gabon Airlines saa toistaiseksi unionissa toimiessaan käyttää ainoastaan mainittuja poikkeusluvan saaneita ilma-aluksia.
(4) Iran Air saa liikennöidä unioniin tietyillä ilma-aluksilla komission asetuksen (EU) N:o 590/2010 johdanto-osan 69 kappaleessa vahvistetuin edellytyksin (EUVL L 170, 6.7.2010, s. 15).