KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) N:o 390/2011,

annettu 19 päivänä huhtikuuta 2011,

yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta yhteisön luettelosta annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta

(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,

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 ovat toimittaneet asetuksen (EY) N:o 2111/2005 4 artiklan 3 kohdan mukaisesti komissiolle tietoja, jotka ovat olennaisia yhteisön luettelon ajantasaistamiseksi. Asian kannalta olennaisia tietoja on saatu myös EU:n ulkopuolisilta mailta. Yhteisön luettelo olisi saatettava ajan tasalle näiden tietojen pohjalta.

(3) Komissio on ilmoittanut kaikille asianomaisille lentoliikenteen harjoittajille joko suoraan, tai jollei tämä ole ollut käytännössä mahdollista, niiden valvonnasta vastaavien viranomaisten välityksellä ne olennaiset tosiseikat ja näkemykset, joiden perusteella tehdään päätös niiden asettamisesta toimintakieltoon unionissa tai –yhteisön luetteloon sisällytetyn lentoliikenteen harjoittajan tapauksessa – asetetun toimintakiellon ehtojen muuttamisesta.

(4) Komissio on antanut kyseisille lentoliikenteen harjoittajille mahdollisuuden tutustua jäsenvaltioiden toimittamiin asiakirjoihin, toimittaa kirjallisen lausuntonsa ja esittää kantansa asiassa suullisesti 10 työpäivän kuluessa komissiolle sekä teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla 16 päivänä joulukuuta 1991 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 3922/1991 ([3]) perustetulle lentoturvallisuuskomitealle.

(5) Komissio ja yksittäistapauksissa eräät jäsenvaltiot ovat kuulleet kyseisten lentoliikenteen harjoittajien valvonnasta vastaavia viranomaisia.

(6) Lentoturvallisuuskomitea on kuullut Euroopan lentoturvallisuusvirastoa (EASA) ja komissiota niissä maissa toteutettavista teknisen avun hankkeista, joihin asetusta (EY) N:o 2111/2005 sovelletaan. Sille on ilmoitettu siviili-ilmailuviranomaisten pyynnöistä, jotka koskevat hallinnollisten ja teknisten valmiuksien parantamiseen tähtäävää muuta teknistä apua ja yhteistyötä, jonka tarkoituksena on ratkaista tapaukset, joissa epäillään, ettei sovellettavia kansainvälisiä vaatimuksia noudateta.

(7) Lentoturvallisuuskomitealle on niin ikään ilmoitettu EASAn ja jäsenvaltioiden toteuttamista täytäntöönpanotoimista, joiden tavoitteena on varmistaa unionissa rekisteröityjen ja kolmansien maiden siviili-ilmailuviranomaisten sertifioimien lentoliikenteen harjoittajien liikennöimien ilma-alusten jatkuva lentokelpoisuus ja huolto.

(8) Lentoturvallisuuskomitea on kuullut EASAa myös havaintojen luokittelusta tehtäessä asematasotarkastuksia osana ulkomaisten ilma-alusten turvallisuuden arviointiohjelmaa (SAFA) ja on hyväksynyt EASAn ehdotukset, jotka koskevat ICAOn määrittelemiin lentäjien englannin kielen taitoon (English Language Proficiency, ELP) liittyvien vaatimusten noudattamatta jättämisten luokittelua ELP-vaatimusten täysipainoisen noudattamisen varmistamiseksi viipymättä. Kyseisen ehdotuksen mukaisesti olisi tehtävä luokkaan 2 kuuluva huomautus, jos ELP-vaatimuksia ei noudateta mutta luvan myöntänyt valtio on toimittanut ICAOlle toimintasuunnitelman vaatimusten noudattamiseksi. Lisäksi olisi tehtävä luokkaan 3 kuuluva huomautus, jos ELP-vaatimuksia ei noudateta eikä luvan myöntänyt valtio ole toimittanut ICAOlle toimintasuunnitelmaa tai on ilmoittanut noudattavansa vaatimuksia täyspainoisesti noudattamatta niitä kuitenkaan tosiasiallisesti. Lopuksi olisi kirjattava yleinen huomautus (luokka G), jos voidaan osoittaa ELP-vaatimusten muodollinen noudattaminen, vaikka todellinen kommunikointi on asematasotarkastuksen aikana hyvin vaikeaa lentäjien selkeästi puutteellisen englannin taidon vuoksi. Lentoturvallisuuskomitea suostui pyrkivänsä soveltamaan näitä ehdotuksia yhdenmukaisella tavalla. EASA sitoutui julkaisemaan piakkoin asiaa koskevaa ohjeaineistoa.

(9) Lentoliikennekomitea hyväksyi myös EASAn ehdotuksen siitä, että jäsenvaltiot luovat toiminnalliset yhteydet asiaa koskeviin lennonvarmistuspalvelujen tarjoajiin raportoidakseen lentäjien riittämättömään englanninkielen taitoon liittyvistä kommunikointivaikeuksista ilma-alusten miehistöjen kanssa. Lisäksi lentoturvallisuuskomitea pyysi

([1]) EUVL L 344, 27.12.2005, s. 15.
([2]) EUVL L 84, 23.3.2006, s. 14.
([3]) EYVL L 373, 31.12.1991, s. 4.

EASAa raportoimaan komitean seuraavassa kokouksessa lentäjien ELP-vaatimusten täytäntöönpanoon liittyvistä SAFA-tuloksista sekä ehdotetun luokittelun täytäntöönpanosta.

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

Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajat

(11) Joidenkin unionin lentoliikenteen harjoittajien ilma-aluksiin kohdistettujen SAFA-asematasotarkastusten tuloksista laaditun Euroopan lentoturvallisuusviraston analyysin sekä kansallisten ilmailuviranomaisten suorittamien aluekohtaisten tarkastusten seurauksena jotkin jäsenvaltiot ovat toteuttaneet tiettyjä täytäntöönpanotoimenpiteitä. Ne ovat ilmoittaneet komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle seuraavista toimenpiteistä: Kypros päätti 26 päivänä marraskuuta 2010 keskeyttää Eurocypria Airlines -lentoyhtiön lentotoimintaluvan sen jälkeen, kun mainitun lentoliikenteen harjoittajan toiminta oli keskeytetty ja koska siltä puuttui turvallisen toiminnan edellyttämä rahoitus; Italia päätti 24 päivänä lokakuuta 2010 keskeyttää Livingston-lentoyhtiön ja 11 päivänä maaliskuuta 2011 ItaliAirlines-lentoyhtiön lentotoimintaluvan; Liettua päätti 11 päivänä marraskuuta 2010 peruuttaa Star 1 -lentoyhtiön lentotoimintaluvan; Ranska päätti 6 päivänä lokakuuta 2010 peruuttaa Blue Line -lentoyhtiön lentotoimintaluvan sen jälkeen, kun kyseinen lentoyhtiö oli asetettu selvitystilaan ja kun sen toimilupa myöhemmin keskeytettiin. Lisäksi Ranska päätti 16 päivänä syyskuuta 2010 olla uusimatta Strategic Airlines -lentoyhtiön lentotoimintalupaa; Kreikka päätti marraskuussa 2010 peruuttaa Hellas Jetin lentotoimintaluvan, oli tammikuussa 2011 keskeyttänyt Athens Airwaysin lentotoimintaluvan ja oli asettanut Hellenic Airways Imperialin tiukempaan valvontaan; Ruotsi päätti 31 päivänä joulukuuta 2010 olla uusimatta Viking Airlines AB -lentoyhtiön lentotoimintalupaa, ja Yhdistynyt kuningaskunta oli lisännyt lentoyhtiöihin Jet2.com, Oasis ja Titan Airways kohdistamaansa valvontatoimintaa.

Portugali

(12) Eräiden Portugalissa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien tilanteen tarkastelun ja marraskuussa 2010 pidetyn lentoturvallisuuskomitean kokouksen jälkeen [1] Portugalin toimivaltaiset viranomaiset (INAC) ilmoittivat lentoliikenteen harjoittajiin Luzair ja White sovelletun parannetun turvallisuusvalvonnan tuloksista. Luzairin osalta INAC raportoi, että sen lentotoimintalupa keskeytettiin 11 päivänä helmikuuta 2011 kaluston muutoksen seurauksena. INAC raportoi tehneensä Whiten osalta lentotoiminnan alalla 29 tarkastusta ja lentokelpoisuuden alalla 5 tarkastusta, joissa ei ilmennyt merkittäviä puutteita. Lisäksi EASA raportoi, että kyseiset lentoliikenteen harjoittajat tarkastettiin marraskuussa 2010 ja että kummassakaan tarkastuksessa ei ilmennyt merkittäviä puutteita. Yhtiön toimintamallin yleisen muuttumisen myötä kaksi A320-tyyppistä ilma-alusta, jotka on rekisteröity tunnuksilla CS-TQO ja CS-TQK, poistettiin käytöstä 12 päivänä marraskuuta 2010 ja 22 päivänä helmikuuta 2011.

Saksa

(13) Sen jälkeen, kun EASA oli analysoinut SAFA-tarkastustietoja ja todennut sellaisten Saksan ilma-alusten lukumäärän lisääntyneen, joiden SAFA-tarkastusten tuloksissa oli havaittu enemmän kuin yksi suuri ongelma tarkastusta kohden, komissio käynnisti Saksan toimivaltaisten viranomaisten (Luftfahrtbundesamt, LBA) kanssa viralliset neuvottelut ja järjesti kokouksen 10 päivänä maaliskuuta 2011.

(14) Kyseisten lentoliikenteen harjoittajien toimintaan liittyvien ongelmien taustalla olevien syiden analyysi paljasti erityisiä heikkouksia kyseisten lentoliikenteen harjoittajien valvonnassa, mistä oli saatu suoraa näyttöä myös EASAn 26–29 päivänä toukokuuta 2009 lentotoiminnan alalla tekemässä strandardointitarkastuksessa. Siitä kävi niin ikään ilmi, että LBA:ssa ei ollut riittävästi pätevää henkilöstöä, mikä vaikuttaa Saksan valmiuksiin varmistaa jatkuva valvonta ja rajoittaa LBA:n valmiuksia nostaa valvonnan tasoa tarvittaessa.

(15) Saksassa sertifioidun Bin Air -lentoyhtiön erityistilanteesta keskusteltiin 10 päivänä maaliskuuta pidetyssä kokouksessa, johon kyseinen lentoliikenteen harjoittaja osallistui ja jossa se selvitti toimia, joihin se oli ryhtynyt korjatakseen SAFA-tarkastusten aikana havaittuja turvallisuuspuutteita. Saksan toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat komissiolle myös lentoliikenteen harjoittajan ACH Hamburg GmbH lentotoimintaluvan keskeyttämisestä.

(16) Saksa vahvisti lentoturvallisuuskomitealle, että ACH Hamburg GmbH:n lentotoimintalupa oli edelleen keskeytetty ja sen tilannetta tarkasteltaisiin uudelleen toukokuussa 2011, ja että ellei kyseinen lentoliikenteen harjoittaja olisi kyseiseen määräaikaan mennessä edistynyt puutteiden korjaamisessa, sen lentotoimintalupa peruttaisiin. Saksa ilmoitti myös, että Bin Air -lentoyhtiötä koskevia valvontatoimia oli tehostettu, että tunnuksella D-IJJJ rekisteröity Cessna C550 -tyyppinen ilma-alus oli poistettu Advance Air Luftfahrtgesellschaft -lentoyhtiön lentotoimintaluvasta ja että LBA oli tehostanut sellaisiin muihin lentoliikenteen harjoittajiin kohdistamaansa valvontaa, joita koskevien asematasotarkastusten heikot tulokset olivat paljastaneet turvallisuuspuutteita. LBA ilmoitti tehneensä näille lentoliikenteen harjoittajille selväksi, että niiden lentotoimintaluvat perutaan, ellei niiden toiminnassa havaita parannuksia.

(17) Pätevän henkilöstön puutteen osalta Saksa ilmoitti lentoturvallisuuskomitealle, ettei tilanne tule paranemaan vuoden 2011 aikana. LBA:n henkilöstöresursseista oltiin

[1] Komission asetuksen (EU) N:o 1071/2010 johdanto-osan 13 kappale (EUVL L 306, 23.11.2010, s. 45).

kuitenkin laatimassa arviota, joka oli määrä saada päätökseen keväällä 2011, joten henkilöstötilanteen ennakoidaan paranevan vuodesta 2012 alkaen.

(18) Komissio ja lentoturvallisuuskomitea totesivat Saksan toimivaltaisten viranomaisten pyrkimykset ratkaista eräiden lentoliikenteen harjoittajien todetut turvallisuuspuutteet ja käynnissä olevat toimet, joilla on tarkoitus ratkaista LBA:n henkilöstöresurssien puutteet. Komissio painotti kuitenkin myös, että jos tällaiset toimet eivät paranna Saksassa sertifioitujen lentoliikenteen harjoittajien toimintaa, on tarpeen toteuttaa toimia sen varmistamiseksi, että määritellyt turvallisuusriskit on saatu riittävällä tavalla hallintaan, sanotun kuitenkaan rajoittamatta komissiolle perussopimuksessa annettua täytäntöönpanovaltaa.

Espanja

(19) Sen jälkeen, kun EASA oli analysoinut SAFA-tarkastustietoja ja todennut sellaisten Espanjan ilma-alusten lukumäärän lisääntyneen, joiden SAFA-tarkastusten tuloksissa oli havaittu enemmän kuin yksi suuri ongelma tarkastusta kohden, komissio käynnisti Espanjan toimivaltaisten viranomaisten (AESA) kanssa viralliset neuvottelut ja järjesti kokouksen 14 päivänä maaliskuuta 2011.

(20) Kokouksessa keskusteltiin Espanjassa sertifioidun Flightline-lentoyhtiön erityistilanteesta. Kyseinen lentoliikenteen harjoittaja osallistui kokoukseen ja selvitti toimia, joihin se oli ryhtynyt korjatakseen SAFA-tarkastusten aikana havaittuja turvallisuuspuutteita. Lisäksi lentoliikenteen harjoittaja selvitti yksityiskohtaisesti toimia, joita oli toteutettu Fairchild Metro 3 -tyyppiselle ilma-alukselle, jonka rekisteritunnus on EC-ITP, tapahtuneen onnettomuuden jälkeen. Flightline selvitti sopineensa sertifioimattoman lentoliikenteen harjoittajan Air Ladan kanssa liiketoimintajärjestelystä, joka koskee kahden Fairchild Metro 3 -tyyppisen ilma-aluksen, joiden rekisteritunnukset ovat EC-GPS ja EC-ITP, liikennöintiä käyttäen Air Ladan lentäjiä. Komissio huomautti Flightlinelle, että sama ilma-alus oli aiemmin liikennöinyt toisen Espanjassa sertifioidun lentoyhtiön Eurocontinentalin lentotoimintaluvalla, ja että AESA oli SAFA-tarkastusten ja kyseisten ilma-alusten liikennöintiin liittyvien merkittävien vaaratilanteiden johdosta keskeyttänyt Eurocontinentalin lentotoimintaluvan.

(21) Flightline ilmoitti järjestäneensä lentäjille kaiken tarvittavan siirtymäkoulutuksen ja tehneensä Man-saarella ilma-alusten toimintaan liittyviä laatutarkastuksia. Komissio pyysi lisätietoja ilma-aluksen korjaussuunnitelmasta ja jäljennökset Fairchild Metro 3:n toimintaa koskevista sisäisistä tarkastusraporteista. Saatuaan tiedot 22 päivänä maaliskuuta komissio kehotti Flightline-lentoyhtiötä esittämään kantansa lentoturvallisuuskomitealle.

(22) AESA kertoi komissiolle 14 päivänä maaliskuuta 2011 pidetyssä kokouksessa, että se oli päättänyt rajoittaa Flightlinen lentotoimintalupaa estääkseen Fairchild Metro 3 -ilma-alusten toiminnan, ja että se oli aloittanut menettelyt lentotoimintaluvan keskeyttämiseksi.

(23) Komissio kehotti AESAa antamaan lisäselvitystä täytäntöönpanotoimista, jotka koskevat neljää muuta Espanjassa sertifioitua lentoliikenteen harjoittajaa, joiden SAFA-tulokset Euroopan lentoturvallisuusvirasto oli todennut heikoiksi. AESA ilmoitti komissiolle 28 päivänä maaliskuuta 2011, että Air Taxi and Charter International ja Zorex -lentoyhtiöille äskettäin tehtyjen tarkastusten seurauksena oli todettu merkittäviä turvallisuuspuutteita, minkä vuoksi oli aloitettu menettely molempien lentoyhtiöiden lentotoimintalupien keskeyttämiseksi. Jetnova-lentoyhtiön osalta AESA odotti lentoyhtiön vastausta tiettyihin AESAn tekemiin havaintoihin, ja jos vastausta ei pidetä riittävänä, AESA aloittaa keskeyttämismenettelyn. Aeronova, Tag Aviation ja Alba Star -lentoyhtiöiden suhteen AESA jatkoi valvontaansa mutta katsoi, etteivät erityiset sääntelytoimet olleet tässä vaiheessa tarpeen. Lentoturvallisuuskomitea kuuli Flightline-lentoyhtiötä 5 päivänä huhtikuuta 2011. Se ilmoitti ottaneensa käyttöön tarkistetut menettelyt lisätäkseen Flightlinen lentojen ja erityisesti muualta kuin sen pääkentältä operoitavien lentojen toiminnan valvontaa, muuttaneensa toimintakäsikirjaansa sisällyttääkseen siihen ohjeita varalentopaikkojen käytöstä, muuttaneensa koulutusohjelmaansa lisätäkseen lentäjien tietämystä toimintamenettelyistä ja tarkistaneensa menettelyjään lentäjien valitsemiseksi.

(24) Espanja ilmoitti lentoturvallisuuskomitealle, että AESA oli Flightlinen tarkastusten aikana havaittujen puutteiden vuoksi aloittanut 14 päivänä maaliskuuta 2011 menettelyn keskeyttääkseen Flightlinen lentotoimintaluvan ja ottanut käyttöön varotoimenpiteitä välittömän turvallisuusongelman ratkaisemiseksi. AESA vahvisti, että Flightline oli sittemmin toteuttanut toimia välittömän turvallisuusongelman ratkaisemiseksi ja toimittanut myös korjaussuunnitelman, joka oli AESAn arvioitavana.

(25) Ottaen huomioon Espanjan toimivaltaisten viranomaisten toteuttamat toimet Flightlinen ja muiden espanjalaisten lentoyhtiöiden osalta todettujen turvallisuuspuutteiden ratkaisemiseksi, lisätoimien ei arvioida olevan tässä vaiheessa tarpeen. Komissio korosti kuitenkin, että jos tällaiset toimet eivät paranna Espanjassa sertifioitujen lentoyhtiöiden toimintaa, on tarpeen toteuttaa toimia sen varmistamiseksi, että määritellyt turvallisuusriskit on saatu riittävällä tavalla hallintaan. Tällä välin komissio jatkaa Espanjan lentoyhtiöiden turvallisuustason seurantaa yhteistyössä EASAn kanssa.

Angolasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(26) INAVIC:n raporttien mukaan ICAOn tammikuussa 2010 paikan päälle tekemän käynnin aikana havaitsemien jäljellä olevien puutteiden ratkaisemisessa oli edistytty lisää. INAVIC on erityisesti jatkanut Angolan lentoturvallisuussäädösten ajantasaistamista siten, että niissä otetaan huomioon ICAOn vaatimusten viimeisimmät muutokset,

vahvistanut valmiuksiaan entisestään, edennyt lentoliikenteen harjoittajien uudellensertifioinnissa mainittujen säädösten mukaisesti ja lujittanut valvontaohjelmaansa entisestään.

(27) TAAG Angolan Airlinesin valvonnan suhteen INAVIC vahvisti seuraavat komissiolle 3 päivänä maaliskuuta 2011 toimitetut tiedot: kaksi TAAG:n liikennöimää B777-tyyppistä ilma-alusta oli joulukuussa 2010 mukana kahdessa vakavassa vaaratilanteessa, jotka sattuivat Portugalissa ja Angolassa ja vaurioittivat moottoria. Portugalin toimivaltaisten viranomaisten suorittamasta tutkinnasta saatujen alustavien tulosten perusteella vaikutti tässä vaiheessa siltä, että niin lentoliikenteen harjoittaja kuin toimivaltaiset viranomaiset olivat toteuttaneet tarvittavat toimenpiteet puuttuakseen havaittuihin, valmistajaan liittyviin syihin ja estääkseen niiden toistumisen. Liikennöinti, myös liikennöinti EU:hun, on nyt aloitettu uudelleen yhteistyössä valmistajan kanssa sovellettavan parannetun valvontaohjelman mukaisesti.

(28) INAVIC ilmoitti, että uudelleensertifioinnin yhteydessä eräiden lentoliikenteen harjoittajien toiminnassa ilmeni turvallisuusongelmia ja voimassa olevien turvallisuussäädösten vastaisuuksia, joiden vuoksi INAVIC oli joutunut toteuttamaan valvontatoimia. Havaittiin, että seuraavat kuusi lentoliikenteen harjoittajaa eivät noudata lentoturvallisuussäädöksiä: AIR GEMINI, SERVISAIR, ALADA, RUI & CONCEICAO, PHA ja SAL. Erityisesti INAVIC esitti todisteita siitä, että niiden lentotoimintaluvan voimassaolo oli päättynyt, sitä ei ollut uusittu tai se oli peruutettu. Sen vuoksi mainitut lentoliikenteen harjoittajat olisi yhteisten perusteiden nojalla poistettava liitteestä A.

(29) INAVIC totesi myös, että kahden lentoliikenteen harjoittajan, ANGOLA AIR SERVICES:n ja GIRA GLOBO:n, lentotoimintaluvat on keskeytetty. Yhteisten perusteiden nojalla katsotaan, että nämä kaksi lentoliikenteen harjoittajaa olisi sisällytettävä edelleen liitteeseen A, kunnes saadaan todisteet niiden teknisistä valmiuksista saattaa sertifiointimenettely tyydyttävästi päätökseen 15 päivään huhtikuuta 2011 mennessä.

(30) INAVIC ilmoitti uudelleensertifioineensa Angolan lentoturvallisuussäädösten mukaisesti seuraavat viisi lentoliikenteen harjoittajaa: SONAIR Air Services joulukuussa 2010, AIR26 31 päivänä tammikuuta 2011, HELI-MALONGO Aviation Services of Angola, AEROJET, AIRJET ja HELIANG 15 päivänä helmikuuta 2011. Tähän mennessä ei ole kuitenkaan saatu todennettua näyttöä siitä, että ennen näiden uusien lentotoimintalupien myöntämistä oli toteutettu riittäviä tarkastuksia tai että ICAOn toteama Angolan lentoliikenteen harjoittajien sertifiointiin liittyvä merkittävä turvallisuusongelma oli loppuunkäsitelty. Sen vuoksi on yhteisten perusteiden mukaisesti katsottava, että nämä lentoliikenteen harjoittajat olisi sisällytettävä edelleen liitteeseen A.

(31) INAVIC ilmoitti lisäksi, että se oli sertifioinut yhden uuden lentoliikenteen harjoittajan, FLY540:n 31 päivänä tammikuuta 2011. Ei ole kuitenkaan saatu todennettua näyttöä siitä, että ennen näiden uusien lentotoimintalupien myöntämistä oli toteutettu riittäviä tarkastuksia tai että ICAOn toteama Angolan lentoliikenteen harjoittajien sertifiointiin liittyvä merkittävä turvallisuusongelma oli loppuunkäsitelty. Sen vuoksi on yhteisten perusteiden mukaisesti katsottava, että nämä lentoliikenteen harjoittajat olisi sisällytettävä liitteeseen A.

(32) Lopuksi INAVIC raportoi, että uudelleensertifiointiprosessi oli edelleen kesken seuraavien neljän lentoliikenteen harjoittajan osalta: DIEXIM, AIRNAVE, GUICANGO ja MAVEWA. Uudelleensertifiointiprosessi, joka oli tarkoitus saattaa päätökseen vuoden 2010 loppuun mennessä, lykkääntyi 15 päivään huhtikuuta 2011 asti, johon mennessä kyseisten lentoliikenteen harjoittajien on INAVIC:n mukaan lopetettava toimintansa, jollei niitä ole uudelleensertifioitu Angolan lentoturvallisuussäädösten mukaisesti. Ennen kyseisen prosessin päätökseen saattamista on yhteisten perusteiden mukaisesti katsottava, että nämä lentoliikenteen harjoittajat samoin kuin muut INAVIC:n viranomaisvalvonnan alaiset lentoliikenteen harjoittajat olisi edelleen sisällytettävä liitteeseen A.

(33) Komissio kehottaa INAVIC:tä saattamaan Angolan lentoliikenteen harjoittajien uudelleensertifioinnin päätökseen määrätietoisesti ja ottaen asianmukaisesti huomioon tässä yhteydessä mahdollisesti todettavat turvallisuusongelmat. Komissio kannustaa INAVIC:tä myös tekemään kaikilta osin yhteistyötä ICAOn kanssa korjaussuunnitelmansa täytäntöönpanossa saavutetun edistymisen validoimiseksi, jos mahdollista ja tarpeen myös käymällä paikan päällä (ICAOn koordinoitu varmistuskäynti – ICVM).

Kambodžasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(34) Kambodžan kuningaskunnan tilannetta koskeneen viimeisimmän raporttinsa [1] jälkeen Kambodžan toimivaltaiset viranomaiset (SSCA) ilmoittivat, että täytäntöönpanotoimet, joita oli toteutettu ICAOn tarkastusten aikana todettujen puutteiden korjaamiseksi, ovat johtaneet kaikkien niiden lentotoimintalupien keskeyttämiseen, jotka oli myönnetty ICAOn tarkastuksen ajankohtana Kambodžan kuningaskunnassa hyväksytyille lentoliikenteen harjoittajille.

(35) Ne vahvistivat erityisesti, että Siem Reap International Aiwaysin lentotoimintalupa oli peruutettu 10 päivänä lokakuuta 2010. Yhteisten perusteiden mukaisesti on katsottava, että kyseinen lentoliikenteen harjoittaja olisi poistettava liitteestä A.

(36) Euroopan lentoturvallisuusvirasto (EASA) raportoi teknisestä avustuskäynnistä, joka oli tehty tammikuussa 2001 Kambodžan kuningaskunnan toimivaltaisten viranomaisten valmiuksien kehittämisen tukemiseksi. EASA vahvisti, että Kambodžan toimivaltaiset viranomaiset ovat edistyneet erittäin merkittävästi ICAOn havaitsemien puutteiden käsittelyssä. Erityisesti ne ovat uudistaneet perin pohjin ilmailulainsäädännön rakenteen ja sisäiset menettelyt yritysten alkuvaiheen valvontaa ja jatkuvaa valvontaa varten, mikä tasoittaa tietä kansainvälisten turvallisuusnormien mukaiselle valvonnalle. Komissio tunnustaa SSCA:n toteuttamat huomattavat ponnistelut kansainvälisten turvallisuusnormien noudattamiseksi ja myöntää tässä yhteydessä toteutettujen täytäntöönpanotoimien merkityksen.

[1] Asetus (EU) N:o 590/2010, 5.7.2010 (EUVL L 170, 6.7.2010, s. 12).

Kongon demokraattisesta tasavallasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(37) Kaikki Kongon demokraattisesta tasavallassa sertifioidut lentoliikenteen harjoittajat ovat EU:ssa toimintakiellossa, ja ne on lueteltu liitteessä A. Todennettua näyttöä on saatu siitä, että Kongon demokraattisen tasavallan toimivaltaiset viranomaiset ovat myöntäneet 7 päivänä tammikuuta 2011 lentotoimintaluvan Korongo Airlines -lentoyhtiölle.

(38) Komissio käynnisti yhteydenpidon Kongon demokraattisen tasavallan toimivaltaisten viranomaisten kanssa saadakseen selvitystä kyseisen lentoliikenteen harjoittajan tilanteesta ja sen valvontaa koskevista edellytyksistä. Kongon demokraattisen tasavallan toimivaltaiset viranomaiset eivät toimittaneet vastausta.

(39) Koska ei ole todisteita siitä, että olisi tapahtunut mitään muutosta Kongon demokraattisen tasavallan toimivaltaisten viranomaisten valmiuksissa varmistaa sen valvonta, että kyseisessä maassa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat noudattavat voimassa olevia turvallisuusnormeja, yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan, että Korongo Airlines olisi lisättävä liitteeseen A.

Georgiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(40) On olemassa todennettua näyttöä monenlaisista suurista ongelmista, jotka ovat paljastuneet eräille Georgiassa rekisteröidyille ilma-aluksille tehdyissä SAFA-asematasotarkastuksissa ([1]). Georgian toimivaltaiset viranomaiset (United Transport Administration – UTA) toimittivat tietoja täytäntöönpanotoimista, joita oli toteutettu kyseisten sekä muiden lentoliikenteen harjoittajien suhteen. Mainittujen tietojen mukaan seuraavat lentotoimintaluvat oli peruttu: LTD Eurex Airline ja JSC Tam Air, peruttu 24 päivänä marraskuuta 2010, LTD Sky Way ja LTD Sakaviaservice, peruttu 29 päivänä marraskuuta 2010, LTD Jav Avia, peruttu 18 päivänä tammikuuta 2011, LTD Carre Aviation Georgia, peruttu 8 päivänä helmikuuta 2011, LTD Air Batumi, peruttu 17 päivänä maaliskuuta 2011, ja LTD Air Iberia, peruttu 4 päivänä huhtikuuta 2011. LTD Sun Way -lentoyhtiön lentotoimintaluvan voimassaolo päättyi 3 päivänä helmikuuta 2011, eikä sitä uusittu.

(41) Useampien Georgian lentoyhtiöiden osalta on todennettua näyttöä onnettomuuksista ja vaaratilanteista. Näihin kuuluvat Sun Wayn operoimalle Ilyushin 76TD -tyyppiselle ilma-alukselle, joka on rekisteröity tunnuksella 4L-GNI, Karachissa Pakistanissa 28 päivänä marraskuuta 2010 tapahtunut onnettomuus ja Georgian Airwaysin operoimalle Canadair CL 600 -tyyppiselle, tunnuksella 4L-GAE rekisteröidylle ilma-alukselle Kinshasassa Kongon demokraattisessa tasavallassa 4 päivänä huhtikuuta 2011 tapahtunut onnettomuus. Lisäksi on olemassa näyttöä turvallisuuspuutteista, jotka liittyvät sellaisista maista, joiden ilma-aluksia on asetettu Euroopan unionissa toimintakieltoon, tuotuihin Georgiassa rekisteröityihin ilma-aluksiin.

(42) Komissio on edellä mainitun todistusaineiston huomioon ottaen tavannut Georgian toimivaltaisia viranomaisia 22 päivänä maaliskuuta 2011. UTA toimitti lisäaineistoa 22, 25, 28 ja 29 päivänä maaliskuuta 2011. Aineistosta kävi ilmi, että 15 päivänä huhtikuuta 2011 on määrä perustaa uusi riippumaton siviili-ilmailuvirasto ja että joukko ilma-aluksia on poistettu rekisteristä ([2]) 1 päivänä tammikuuta 2011 voimaan tulleen ”valtion suorittamaa rekisteröintiä ja lentokelpoisuustodistuksen myöntämistä Georgian siviili-ilma-aluksille koskevien sääntöjen” tarkistuksen seurauksena.

(43) UTA antoi lentoturvallisuuskomitealle suullisen selvityksen 5 päivänä huhtikuuta 2011. Selvityksen aikana UTA vahvisti, että joukko lentotoimintalupia oli peruutettu ja että valtion rekisteristä olleesta 79 ilma-aluksesta oli poistettu 29 ilma-alusta. Lisäksi UTA ilmoitti korjaavista toimista, joita oli toteutettu vuonna 2007 tehdyn ICAOn USOAP-tarkastuksen tuloksena, ja esitteli uudistusohjelman, joka pitää sisällään ilmailulainsäädännön yhdenmukaistamisen EU:n säännöstön kanssa yhteistä ilmailualuetta koskevan sopimuksen seurauksena. Näitä toimia tuetaan erinäisillä aloitteilla, joita ovat esimerkiksi kumppanuusohjelma ja UTA:lle TRACECA-ohjelman (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) yhteydessä annettava tekninen apu.

(44) Komissio ja lentoturvallisuuskomitea panivat merkille UTA:n saavuttaman edistyksen, sen halukkuuden toimittaa avoimia tietoja ja tehdä läheistä yhteistyötä aukkojen poistamiseksi sekä sen seikan, että lähitulevaisuudessa on tarkoitus toteuttaa lisäuudistuksia. Komissio jatkaa Georgian toimivaltaisten viranomaisten kanssa tekemäänsä läheistä yhteistyötä Georgian siviili-ilmailun turvallisuusjärjestelmän nykyaikaistamiseksi.

([1]) SAFA-tarkastusten numerot: AESA-E-2010-255; AESA-E-2010-328; BCAA-2010-134; CAA-NL-2010-20; DGAC/F-2010-1024; DGAC/F-2010-1708; MOTLUX-2010-19.

([2]) Seuraavat ilma-alukset poistettiin rekisteristä 13 päivän elokuuta 2010 ja 23 päivän maaliskuuta 2011 välisellä jaksolla: kaksi Sky Wayn operoimaa AN-12-tyyppistä ilma-alusta, jotka on rekisteröity tunnuksilla 4L-GLU ja 4L-FFD, ja neljä Sky Wayn operoimaa IL-76-tyyppistä ilma-alusta, jotka on rekisteröity tunnuksilla 4L-FFG, 4L-GLP, 4L-GLX ja 4L-FFE; kaksi Saqaviaservicen operoimaa IL-76-tyyppistä ilma-alusta, jotka on rekisteröity tunnuksilla 4L-GLR ja 4L-GLK, ja kaksi Saqaviaservisen operoimaa AN-12-tyyppistä ilma-alusta, jotka on rekisteröity tunnuksilla 4L-GLT ja 4L-GLN; kolme Sun Wayn operoimaa IL-76-tyyppistä ilma-alusta, jotka on rekisteröity tunnuksilla 4L-GLM, 4L-MGC ja 4L-MGM; yksi Air Westin operoima IL-76-tyyppinen ilma-alus, joka on rekisteröity tunnuksella 4L-AWA; kolme Air Victor Georgian operoimaa AN-12-tyyppistä ilma-alusta, jotka on rekisteröity tunnuksilla 4L-IRA, 4L-HUS ja 4L-VAL; yksi Transaviaservicen operoima AN-12-tyyppinen ilma-alus, joka on rekisteröity tunnuksella 4L-PAS; yksi Aviaservicen operoima AS-350B3 -tyyppinen ilma-alus, joka on rekisteröity tunnuksella 4L-GGG; yksi Georgian Aviation Universityn operoima AN-28 -tyyppinen ilma-alus, joka on rekisteröity tunnuksella 4L-28001; yksi Tam Airin operoima YAK-40-tyyppinen ilma-alus, joka on rekisteröity tunnuksella 4L-AAK; yksi Georgia Airwaysin operoima B-737 -tyyppinen ilma-alus, joka on rekisteröity tunnuksella 4L-TGM; yksi Jav Avian operoima AN-26-tyyppinen ilma-alus, joka on rekisteröity tunnuksella 4L-JAV; yksi Fly Adjaran operoima AN-12 -tyyppinen ilma-alus, joka on rekisteröity tunnuksella 4L-BKN; kaksi Carre Aviation Georgian operoimaa AN-26 -tyyppistä ilma-alusta, jotka on rekisteröity tunnuksilla 4L-GST ja 4L-GSS; yksi Eurex Airlinesin operoima B-747 -tyyppinen ilma-alus, joka on rekisteröity tunnuksella 4L-KMK; yksi Georgian International Airlinesin operoima SAAB 340 -tyyppinen ilma-alus, joka on rekisteröity tunnuksella 4L – EUI ja yksi Tishetin operoima MI – 8T -tyyppinen ilma-alus, joka on rekisteröity tunnuksella 4L –BGA.

(45) Jäsenvaltioiden on varmistettava, että Georgiassa rekisteröityjen lentoliikenteen harjoittajien ilma-aluksille asianmukaisten turvallisuusnormien tosiasiallisen noudattamisen tarkastamiseksi tehtäviä asematasotarkastuksia tehostetaan komission asetuksen (EY) N:o 351/2008 ([1]) mukaisesti, jotta voidaan tarjota perusta tämän asian uudelleen arvioinnille lentoturvallisuuskomitean seuraavassa kokouksessa.

Indonesiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(46) Jatkotoimena asetukselle (EU) N:o 590/2010 ([2]) komissio jatkoi aktiivisesti Indonesian toimivaltaisten viranomaisten kuulemista toimista, joihin ne ovat ryhtyneet ilmailun turvallisuuden ja voimassa olevien turvallisuusnormien noudattamisen parantamiseksi Indonesiassa.

(47) Indonesian toimivaltaiset viranomaiset (DGCA) osallistuivat komission kanssa 11 päivänä maaliskuuta 2011 järjestettyyn videokonferenssiin ja ilmoittivat, että kaikki Indonesiassa sertifioidut lentoliikenteen harjoittajat oli Wing Airia lukuun ottamatta uudelleensertifioitu. DGCA ilmoitti myös, että vain 9 prosenttia Indonesiassa toimivasta ilma-aluskalustosta oli enää varustamatta ICAOn vaatimilla laitteilla, että DGCA oli myöntänyt poikkeuksen liikennöinnin sallimiseksi vuoden 2011 loppuun asti ja että ilma-alukset, joita ei kyseisen ajankohdan jälkeen ole varustettu mainituilla laitteilla, määrätään lentokieltoon.

(48) Lentoturvallisuuskomitea panee merkille tämän kehityksen ja kannustaa Indonesian toimivaltaisia viranomaisia jatkamaan pyrkimyksiään niiden valvonnassa olevien lentoliikenteen harjoittajien valvonnan parantamiseksi.

(49) DGCA pyysi yksinomaan rahtia kuljettavien lentoliikenteen harjoittajien Cardig Airin, Republic Expressin, Asia Linkin ja Air Maleon poistamista ja toimitti asiakirjatodisteita siitä, että näiden lentoliikenteen harjoittajien toiminta rajoittui pelkästään rahtiin eikä ulottunut matkustajaliikenteeseen ja että kyseiset viranomaiset toteuttivat aiheellisia täytäntöönpanotoimia rajoittaakseen näiden lentoliikenteen harjoittajien lentotoimintalupia siten, ettei niillä ollut oikeutta liikennöidä Euroopan unioniin eikä Euroopan unionista.

(50) Sen vuoksi on yhteisten perusteiden mukaisesti katsottava, että Indonesian lentoliikenteen harjoittajat Cardig Air, Republic Express, Asia Link ja Air Maleo olisi poistettava liitteestä A.

Israelista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

Sun D'Or

(51) EASAn analysoitua tuloksia, joita oli saatu EU:hun vuodesta 2008 alkaen liikennöineelle Israelissa sertifioidun lentoliikenteen harjoittajan Sun D'Orin ilma-alukselle tehdyistä asematasotarkastuksista, joissa paljastui toistuvia vakavia puutteita kansainvälisten turvallisuusnormien noudattamisessa, komissio aloitti viralliset neuvottelut Israelin toimivaltaisten viranomaisten kanssa ja kuuli lentoliikenteen harjoittajaa 16 päivänä maaliskuuta 2010. Neuvotteluissa ilmeni, että lentoliikenteen harjoittaja ei ollut Israelin toimivaltaisten viranomaisten asianmukaisesti sertifioima, sillä sille oli myönnetty lentotoimintalupa huolimatta siitä, ettei se voinut osoittaa pystyvänsä varmistamaan vastuullaan liikennöitävien lentokelpoisten ilma-alusten turvallista toimintaa (huolto ja toiminnanohjaus toteutetaan yrityksen ulkopuolella). Yhtiö ei pystynyt myöskään osoittamaan panneensa täytäntöön asianmukaisia korjaavia toimia löytääkseen kestäviä ratkaisuja SAFA-asematasotarkastusten aikana esiin tulleisiin lukuisiin ongelmiin. Neuvotteluissa ei voitu näin ollen varmistaa, että lentoliikenteen harjoittaja noudattaa asiaankuuluvia turvallisuusnormeja.

(52) Komission ja Euroopan lentoturvallisuusviraston kanssa käytyjen neuvottelujen ja lentoliikenteen harjoittajan kanssa käytyjen jatkoneuvottelujen jälkeen Israelin toimivaltaiset viranomaiset päättivät peruuttaa Sun D'Orin lentotoimintaluvan 1 päivästä huhtikuuta 2011. Kyseisen päätöksen seurauksena kaikki ilma-alukset siirrettiin toisen israelilaisen lentoliikenteen harjoittajan lentotoimintalupaan, ja Sun D'Or harjoitti toimintaa ainoastaan lipunmyyjänä.

(53) Israelin toimivaltaisia viranomaisia kehotettiin esittämään lentoturvallisuuskomitealle kantansa kyseisen lentoliikenteen harjoittajan valvonnasta. Kanta esitettiin 6 päivänä huhtikuuta 2011. Ne ilmoittivat kantanaan, että Sun D'Oria ei pitäisi (uudelleen)sertifioida. Israelin toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat samalla myös yleisistä toimistaan, joita ne ovat toteuttaneet valvontavalmiuksiensa parantamiseksi ja Israelin turvallisuusjärjestelmän uudenaikaistamiseksi.

(54) Sen vuoksi on yhteisten perusteiden mukaisesti katsottava, ettei jatkotoimia tarvita.

Israir

(55) EASAn analysoitua tuloksia, joita oli saatu EU:hun vuodesta 2008 alkaen liikennöineelle Israelissa sertifioidun lentoliikenteen harjoittajan Israirin ilma-alukselle tehdyistä asematasotarkastuksista, joissa paljastui toistuvia vakavia puutteita kansainvälisten turvallisuusnormien noudattamisessa, komissio aloitti viralliset neuvottelut Israelin toimivaltaisten viranomaisten kanssa ja kuuli lentoliikenteen harjoittajaa 16 päivänä maaliskuuta 2010. Neuvotteluissa kävi ilmi, että lentoliikenteen harjoittaja on ottanut käyttöön joukon rakenteellisia toimenpiteitä, joilla on tarkoitus varmistaa, että se noudattaa asiaankuuluvia turvallisuusnormeja kestävällä tavalla. Lentoliikenteen harjoittaja muutti hallintoaan (vastuuhenkilöitä) ottaakseen tehokkaasti käyttöön turvallisuushallintajärjestelmään perustuvan turvallisuuspolitiikan. Se poisti kalustostaan kolme Airbus A-320 -tyyppistä ilma-alusta (rekisteritunnukset 4X-ABH, 4X-ABD ja 4X-ABF), joista löytyi SAFA-asematasotarkastuksissa eniten vakavia huomautuksia. Tämän lisäksi se lisäsi pätevän henkilöstön koulutusta varmistaakseen, että lentoa edeltävät tarkastukset toteutetaan asianmukaisesti, se tarkasti sisäisiä toimintamenettelyjään ja otti käyttöön uuden laadunvarmistusjärjestelmän ja laadunvarmistustarkastusjärjestelmän. Lisäksi se tarkisti kokonaan uudelleen maatoimintaa koskevan

([1]) EUVL L 109, 19.4.2008, s. 7.
([2]) EUVL L 170, 6.7.2010, s. 9.

käsikirjansa ja huoltokäsikirjansa ja otti käyttöön nykyaikaista toiminnanohjauskeskusta koskevan käsikirjan.

(56) Nämä muutokset huomioon ottaen ja Israelin toimivaltaisten viranomaisten lentoturvallisuuskomiteassa 6 päivänä huhtikuuta 2011 esittämän kannan perusteella katsotaan, että lentoliikenteen harjoittaja pystyy jatkuvasti parantamaan toimintaansa. Jäsenvaltiot tarkastavat edelleen, noudattaako Israir tosiasiallisesti asianmukaisia turvallisuusnormeja kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti tämän lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksiin asetuksen (EY) N:o 351/2008 mukaisesti.

Kazakstanista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(57) Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat komissiolle edistyvänsä vuonna 2009 lentoturvallisuuden parantamiseksi käynnistetyn kunnianhimoisen uudistuksen toteuttamisessa. Heinäkuussa 2010 hyväksytyn uuden siviili-ilmailulain seurauksena valmisteilla on yli 100 ilmailualan erityissäädöstä, joista suurin osa on jo hyväksytty. Toimivaltaiset viranomaiset ovat edistyneet myös valmiuksiensa parantamisessa uusien pätevien tarkastajien palkkaamisen myötä ja lisää edistystä on luvassa tulevina kuukausina.

(58) Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat jatkavansa täytäntöönpanotoimien toteuttamista. Ne ilmoittivat erityisesti peruuttaneensa seuraavien lentoliikenteen harjoittajien lentotoimintaluvat: Air Flamingo; Almaty Aviation; Atyrau Aye Zholy; Arkhabay; Asia Continental Avialines; Centr Pankh; Kazavia National Airlines; Kokhshetau Airlines, Orlan 2000; Zherzu Avia.

(59) Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset totesivat ja toimittivat näyttöä siitä, että kyseiset lentoliikenteen harjoittajat eivät harjoita enää kaupallista lentoliikennettä eikä niiden hallussa ole enää asiaa koskevia voimassa olevia toimilupia. Sen vuoksi niitä ei katsota enää asetuksen (EY) N:o 2111/2005 2 artiklan a alakohdassa tarkoitetuiksi lentoliikenteen harjoittajiksi. Yhteisten perusteiden mukaisesti on katsottava, että kyseiset kymmenen yritystä olisi tästä syystä poistettava liitteestä A.

(60) Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat lisäksi tarkastelleensa uudestaan KazAirWest-lentoyhtiön tapausta. Kyseisen lentoyhtiön lentotoimintalupa oli aiemmin peruutettu, ja viranomaiset myönsivät sille uuden lentotoimintaluvan. Yhteisten perusteiden mukaisesti on katsottava, että kyseinen lentoliikenteen harjoittaja olisi sisällytettävä edelleen liitteeseen A.

(61) Komissio tukee Kazakstanin viranomaisten toteuttamaa kunnianhimoista siviili-ilmailujärjestelmän uudistusta ja kehottaa kyseisiä viranomaisia jatkamaan määrätietoisesti toimiaan ICAOn kanssa sovitun korjaussuunnitelman toteuttamiseksi keskittyen erityisesti ratkaisemattomiin huomattaviin turvallisuusongelmiin ja kaikkien niiden valvonnassa olevien toimijoiden uudelleensertifiointiin. Komissio on valmis järjestämään ajallaan Euroopan lentoturvallisuusviraston avustuksella ja jäsenvaltioiden tuella arviointikäynnin Kazakstaniin toimintasuunnitelman täytäntöönpanossa saavutetun edistyksen toteamiseksi.

Kirgisiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(62) Kirgisian toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat, että seuraavien neljän lentoliikenteen harjoittajan – Golden Rules Airlines (GRS), Max Avia (MAI), Tenir Airlines (TEB) ja Sky Gate International (SGD) – lentotoimintaluvat peruutettiin vuosina 2009 ja 2010, ja ICAO peruutti niille myöntämänsä lentoyhtiötunnukset. Sen vuoksi on yhteisten perusteiden mukaisesti katsottava, että nämä lentoliikenteen harjoittajat olisi poistettava liitteestä A.

(63) Kirgisian toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat lisäksi, että kolmen muun lentoliikenteen harjoittajan – Itek Air, Trast Aero ja Asian Air – lentotoimintalupien voimassaolo oli päättynyt, mutta ne eivät esittäneet tästä todisteita. Sen vuoksi on yhteisten perusteiden mukaisesti katsottava, että nämä lentoliikenteen harjoittajat olisi sisällytettävä edelleen liitteeseen A.

(64) Koska komissiolle ei ole toimitettu todisteita siitä, että Kirgisiassa sertifioidut muut lentoliikenteen harjoittajat ja niiden valvonnasta vastaavat viranomaiset olisivat tähän mennessä toteuttaneet tarvittavat korjaavat toimenpiteet kaikilta osin, on yhteisten perusteiden mukaisesti katsottava, että nämä lentoliikenteen harjoittajat olisi sisällytettävä edelleen liitteeseen A.

(65) Komissio kehottaa Kirgisian toimivaltaisia viranomaisia jatkamaan pyrkimyksiään ICAOn huhtikuussa 2009 yleisen turvallisuusvalvonnan arviointiohjelman (USOAP) puitteissa suorittamassa tarkastuksessa todettujen kaikkien laiminlyöntien korjaamiseksi. Euroopan komissio on valmis Euroopan lentoturvallisuusviraston avustuksella ja jäsenvaltioiden tuella arvioimaan tilannetta paikan päällä heti, kun ICAOlle toimitetun toimintasuunnitelman täytäntöönpano on edistynyt riittävästi. Tarkastuskäynnin tavoitteena on varmistaa, että toimivaltaiset viranomaiset ja niiden valvonnassa olevat yritykset noudattavat sovellettavia turvallisuusvaatimuksia.

Air Madagascar

(66) Madagaskarilla sertifioidun Air Madagaskarin useista turvallisuuspuutteista on olemassa todennettua näyttöä. Puutteet on todettu Ranskan toimivaltaisten viranomaisten suorittamissa SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa. A-767 -tyyppisten ilma-alusten tulokset ovat selvästi huonompia kuin lentoliikenteen harjoittajan muiden ilma-alusten. Kussakin SAFA-tarkastuksessa tehtyjen havaintojen lukumäärä, toistuvat turvallisuuspuutteet ja se seikka, että tilanne on heikentymässä vuodesta 2010, ovat merkki vakavasta turvallisuusongelmasta.

(67) ICAO toteutti yleisen turvallisuusvalvonnan arvioinnin helmikuussa 2008 ja raportoi lukuisista merkittävistä puutteista Madagaskarin siviili-ilmailuviranomaisten kyvyssä täyttää lentoturvallisuuden valvontavelvollisuuksiaan.

(68) SAFA-tarkastusten ja ICAOn tarkastusraportin tulosten perusteella komissio aloitti 28 päivänä helmikuuta 2011 viralliset neuvottelut Madagaskarin toimivaltaisten viranomaisten kanssa ja ilmaisi olevansa vakavasti huolissaan Air Madagaskarin liikennöintiturvallisuudesta. Komissio kehotti asetuksen (EY) N:o 2111/2005 7 artiklan nojalla kyseistä lentoliikenteen harjoittajaa ja toimivaltaisia viranomaisia toteuttamaan toimenpiteitä ICAOn havaintojen vuoksi ja jotta SAFA-tarkastuksissa todetut turvallisuuspuutteet saadaan tyydyttävästi korjattua.

(69) Komissio tapasi 16 päivänä maaliskuuta 2011 Madagaskarin siviili-ilmailuviranomaiset ja Air Madagaskarin edustajat saadakseen varmuuden siitä, että molemmat tahot ovat toteuttaneet toimia korjatakseen SAFA-tarkastusten aikana esille tulleet turvallisuuspuutteet tai että vähintäänkin on toteutettu tarvittavia toimenpiteitä määriteltyjen turvallisuusriskien lieventämiseksi. Tässä kokouksessa annetut tiedot eivät valitettavasti osoittaneet, että turvallisuuspuutteiden taustalla olevia syitä olisi analysoitu kattavasti ja että yhtiö olisi pannut täytäntöön yhtenäisen korjaus- ja ennaltaehkäisysuunnitelman tai että viranomaiset olisivat toteuttaneet asiaankuuluvan turvallisuusvalvontaohjelman. Sen vuoksi Madagaskarin siviili-ilmailuviranomaisia ja Air Madagaskar -lentoyhtiötä pyydettiin selventämään tilannetta huhtikuussa 2011 järjestettävässä lentoturvallisuuskomitean kokouksessa.

(70) Lentoturvallisuuskomitea kuuli Air Madagaskaria ja Madagaskarin toimivaltaisia viranomaisia 5 päivänä huhtikuuta 2011. Air Madagascar esitti uuden parannetun korjaus- ja ennaltaehkäisysuunnitelman, joka perustui taustalla olevien syiden yhtenäiseen analyysiin muttei pystynyt antamaan todisteita siitä, että kyseisillä toimilla olisi saavutettu tähän mennessä tuloksia.

(71) Vaikka komitea pani tyytyväisenä merkille kyseisen lentoliikenteen harjoittajan rohkaisevat toimet, se ilmaisi myös olevansa huolissaan jatkuvista vakavista heikkouksista kaikkien Air Madagaskarin liikennöimien ilma-alusten lentokelpoisuuden ylläpidon suhteen. Lentoliikenteen harjoittaja myönsi puutteet, jotka liittyivät sen Boeing B-767 -tyyppisiin ilma-aluksiin. Se ilmoitti katsovansa, että tällä hetkellä voimassa olevilla toimenpiteillä pystytään lieventämään sen muulle kalustolle aiheutuvia turvallisuusriskejä alhaisemman lentovuorojen määrän ja/tai kyseisten ilma-alusten iän ansiosta.

(72) Komitea tunnusti lentoliikenteen harjoittajan pyrkimykset löytää kestäviä ratkaisuja SAFA-tarkastusten aikana esille tulleisiin turvallisuuspuutteisiin ja kehotti Madagaskarin toimivaltaisia viranomaisia lisäämään valvontatoimiaan varmistaakseen, että toimija panee korjaus- ja ennaltaehkäisysuunnitelman tosiasiallisesti täytäntöön ilman tarpeettomia viiveitä.

(73) Ottaen huomioon Air Madagaskarin liikennöimien Boeing B-767 -tyyppisten ilma-alusten asematasotarkastuksissa todetut monet ja toistuvat turvallisuuspuutteet ja kyseisen yhtiön riittämättömät valmiudet panna tähän mennessä täytäntöön aiheellinen korjaus- ja ennaltaehkäisysuunnitelma sekä Madagaskarin toimivaltaisten viranomaisten kyvyttömyys valvoa riittävällä tavalla kyseisen lentoliikenteen harjoittajan toimintaa, komissio katsoo lentoturvallisuuskomitean lausunnon perusteella, että kyseisen lentoliikenteen harjoittajan ei pitäisi saada liikennöidä unioniin Boeing B-767 -tyyppisillä ilma-aluksillaan. Sen vuoksi on yhteisten perusteiden mukaisesti katsottava, että Air Madagaskar olisi sisällytettävä liitteeseen B ja sen toimintaa olisi rajoitettava siten, ettei sillä olisi oikeutta liikennöidä millään Boeing B-767 -ilma-aluksella. Lentoliikenteen harjoittajan tulisi sallia lentää unioniin muuntyyppisillä lentotoimintalupaansa sisältyvillä ilma-aluksilla, jotka mainitaan liitteessä B.

(74) Jäsenvaltiot tarkastavat edelleen, noudattaako Air Madagaskar tosiasiallisesti asianmukaisia turvallisuusnormeja kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti tämän lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksiin asetuksen (EY) N:o 351/2008 mukaisesti.

Mosambikista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(75) ICAOn yleisen turvallisuusvalvonnan arviointiohjelman (USOAP) puitteissa tammikuussa 2010 suorittamassa tarkastuksessa saatiin todennettua näyttöä siitä, ettei Mosambikissa sertifioitujen lentoliikenteen harjoittajien valvonnasta vastaavilla viranomaisilla ole riittäviä valmiuksia panna täytäntöön ja valvoa asianmukaisia turvallisuusnormeja. Tarkastuksessa raportoitiin lukuisista merkittävistä puutteista Mosambikin siviili-ilmailuviranomaisten kyvyssä täyttää lentoturvallisuuden valvontavelvollisuutensa. ICAOn loppuraportin antamisajankohtana yli 77 prosenttia ICAOn normeista oli panematta täytäntöön. Tietyillä kriittisillä osa-alueilla, kuten pätevän teknisen henkilöstön tarjoaminen, yli 98 prosenttia ICAOn normeista oli panematta täytäntöön. Turvallisuusongelmien ratkaisemisen osalta yli 93 prosenttia ICAOn normeista oli panematta täytäntöön.

(76) Mosambikissa tehdyn USOAP-tarkastuksen jälkeen ICAO on ilmoittanut kaikille Chicagon yleissopimuksen sopimuspuolina oleville valtioille merkittävästä turvallisuusongelmasta, joka vaikuttaa Mosambikissa toimiluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvontaan. [1] Tämän perusteella sertifiointimenettely, jota Mosambikissa käytetään lentotoimintaluvan myöntämiseen, ei kata kaikkia sovellettavia ICAOn liitteen 6 sääntöjä. Erityisesti on todettu, että 15 lentoliikenteen harjoittajaa, joiden joukossa on myös kansainvälisiä lentoliikenteen harjoittajia, harjoittaa Mosambikissa edelleen toimintaa lentotoimintaluvilla, jotka on myönnetty aiempien, jo kumottujen säädösten mukaisesti. Mosambikin toimivaltaiset viranomaiset (IACM) eivät olleet arvioineet kaikkia

[1] ICAOn tarkastushuomautus OPS/01.

sertifiointimenettelyyn liittyviä erityiskysymyksiä ennen lentotoimintaluvan myöntämistä, eikä IACM voi varmistaa, että kaikki 15 lentotoimintaluvan haltijaa noudattavat liitteen 6 sääntöjä ja kansallisia säädöksiä ennen kansainvälisen toiminnan harjoittamista. IACM ei ole myöskään yli kahteen vuoteen valvonut lentoliikenteen harjoittajia riittävästi.

(77) On saatu todennettua näyttöä Mosambikin toimivaltaisten viranomaisten riittämättömistä valmiuksista korjata tehokkaasti ICAOn havaitsemia laiminlyöntejä. Tästä todistaa se seikka, että ICAO ei pitänyt hyväksyttävänä huomattavaa osaa korjaussuunnitelmista, joita kyseiset viranomaiset ovat ehdottaneet ICAOn havaitsemien puutteiden korjaamiseksi. Tämä pätee erityisesti ICAOn toteamaan merkittävään turvallisuusongelmaan, joka on edelleen ratkaisematta. Mosambikin toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat lisäksi, että korjaussuunnitelmien täytäntöönpanossa on ollut viivästyksiä.

(78) Komissio on ICAOn USOAP-tarkastustulosten perusteella tuonut maaliskuussa 2010 Mosambikin toimivaltaisten viranomaisten (IACM) tietoon vakavan huolensa Mosambikissa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien toiminnan turvallisuudesta ja pyytää selvitystä toimivaltaisten viranomaisten ICAOn havaitsemien puutteiden korjaamiseksi toteuttamista toimista.

(79) IACM toimitti huhtikuun 2010 ja huhtikuun 2011 välillä asiakirjoja ja antoi selvityksiä lentoturvallisuuskomiteassa 6 päivänä huhtikuuta 2011. IACM ilmoitti aloittaneensa edellä mainitun korjaussuunnitelman täytäntöönpanon toimitettuaan sen ICAOlle. IACM ilmoitti erityisesti, että sitä ollaan parhaillaan uudistamassa tarkoituksena lisätä merkittävästi sen riippumattomatta ja valvontakapasiteettia, ja että ennen riittävän pätevien tarkastajien palvelukseen ottamista IACM oli tehnyt ulkopuolisten konsulttien kanssa valvontatoimiensa tueksi sopimuksia. Lentoturvallisuuskomitean näkemyksen mukaan IACM ei kuitenkaan toimittanut todisteita siitä, että IACM:llä itsellään on tällä hetkellä riittävästi resursseja kaikkien Mosambikissa sertifioitujen lentoliikenteen harjoittajien valvonnan varmistamiseksi. IACM ilmoitti, että Mosambikissa on sertifioitu 13 lentoliikenteen harjoittajaa, ja että IACM on mainittujen konsulttien avulla pystynyt vuonna 2010 uudelleensertifioimaan Mosambikin siviili-ilmailusäännösten mukaisesti näistä kahdeksan, mukaan luettuina kolme kansainvälisillä reiteillä liikennöivää lentoliikenteen harjoittajaa – Mozambique Airlines, Mozambique Express ja Trans Airways. Lentoturvallisuuskomitean näkemyksen mukaan IACM ei kuitenkaan toimittanut todisteita siitä, että kyseisiin lentoliikenteen harjoittajiin kohdistetaan sovellettavien turvallisuusnormien mukaista jatkuvaa valvontaa. IACM vahvisti myös, että viisi lentoliikenteen harjoittajaa, joiden ilmoitettiin harjoittavan pelkästään kotimaan liikennettä, jatkavat toimintaansa lentotoimintaluvilla, jotka oli myönnetty aiempien, sittemmin kumottujen säännösten mukaisesti. IACM ei kuitenkaan toimittanut näitä lupia. ICAOn ilmoittamia merkittäviä turvallisuusongelmia ei myöskään ole tältä osin vielä ratkaistu.

(80) Mozambique Airlines (LAM) toimitti kirjallista aineistoa ja antoi selvityksiä lentoturvallisuuskomitean kokouksessa 6 päivänä huhtikuuta 2011. LAM vahvisti, että se uudelleensertifioitiin 6 päivänä huhtikuuta 2010 Mosambikin siviili-ilmailusäännösten mukaisesti. IACM uusi 6 päivänä huhtikuuta 2011 tämän 5 päivänä huhtikuuta umpeutuneen lentotoimintaluvan kuitenkin sillä rajoituksella, että kategorian III lähestyminen kielletään huonoissa näkyvyysoloissa, koska se vahvisti, että kyseisellä lentoliikenteen harjoittajalla ei ollut hyväksyntää tällaisten lähestymisten harjoittamiseksi. Mozambique Express (MEX) toimitti kirjallista aineistoa ja antoi selvityksiä lentoturvallisuuskomitean kokouksessa 6 päivänä huhtikuuta 2011. MEX vahvisti, että se uudelleensertifioitiin huhtikuussa 2010 Mosambikin siviili-ilmailusäännösten mukaisesti, vaikka neljää Embraer 120 -tyyppistä ilma-alusta liikennöidään ilman E-GPWS-laitteita (TAWS).

(81) Komissio ja lentoturvallisuuskomitea panevat merkille toimet Mosambikin siviili-ilmailujärjestelmän uudistamiseksi ja ensiaskeleet ICAOn toteamien turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi. Yhteisten perusteiden nojalla, niin kauan kuin ICAOn toteamia puutteita ei tosiasiallisesti ole ratkaistu asianmukaisilla korjaavilla toimilla, katsotaan kuitenkin, etteivät Mosambikin toimivaltaiset viranomaiset kykene tässä vaiheessa panemaan täytäntöön ja valvomaan asianmukaisia turvallisuusnormeja kaikkien niiden turvallisuusvalvonnan piiriin kuuluvien lentoliikenteen harjoittajien osalta. Sen vuoksi kaikki Mosambikissa sertifioidut lentoliikenteen harjoittajat olisi asetettava toimintakieltoon ja sisällytettävä näin ollen liitteeseen A.

(82) Portugalin toimivaltaiset viranomaiset raportoivat suostuneensa antamaan Mosambikin toimivaltaisille viranomaisille teknistä apua ja alkaneensa jo antaa sitä. Tämä tekninen apu kattaa erityisesti pätevän henkilöstön koulutuksen ja valvonnan harjoittamiseen liittyvät menettelyt.

(83) Komissio ja lentoturvallisuuskomitea kannustavat Mosambikia tekemään jatkossakin kaikilta osin yhteistyötä ICAOn kanssa validoidakseen asianmukaisen korjaussuunnitelman, jolla on määrä korjata kyseisen järjestön havaitsemat puutteet, ja validoidakseen kyseisen korjaussuunnitelmansa täytäntöönpanossa saavutetun edistymisen aikanaan suoritettavan ICVM-varmistuskäynnin avulla. Euroopan komissio on Euroopan lentoturvallisuusviraston ja jäsenvaltioiden tuella valmis harkitsemaan teknisen avun antamista, jos se on tältä osin tarpeen.

(84) Komissio on lentoturvallisuuskomitean lausunnon perusteella valmis arvioimaan tilannetta uudelleen, kun on saatu todennettua näyttöä siitä, että ICAOlle toimitetun korjaussuunnitelman täytäntöönpanossa on edistytty riittävästi.

Venäjän federaatiosta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(85) Komission tehtyä Venäjän federaatioon joulukuussa 2010 tarkastuskäynnin Venäjän federaation toimivaltaiset viranomaiset toimittivat tietoja eräiden sellaisten venäläisten lentoliikenteen harjoittajien lentotoimintaluvista, joiden SAFA-asematasotarkastuksen tuloksista paljastui useita suuria ongelmia tarkastusta kohden. Venäjän federaation toimivaltaisten viranomaisten kanssa 8 päivänä maaliskuuta käydyissä neuvotteluissa viranomaiset sitoutuivat lisäksi toimittamaan komissiolle seuraavat tiedot: a) tiedot Venäjän viranomaisten asianomaisille venäläisille lentoliikenteen harjoittajille tekemien valvontatarkastusten tuloksista; b) tiedot kyseisten lentoliikenteen harjoittajien toteuttamista korjaavista toimista SAFA-asematasotarkastuksissa havaittujen ongelmien ratkaisemiseksi; ja c) luettelon eräiden EU:hun liikennöivien venäläisten lentoliikenteen harjoittajien lentotoimintaluvista.

(86) Venäjän federaation toimivaltaisten viranomaisten toimittamien tietojen perusteella seuraavat eräiden lentoliikenteen harjoittajien lentotoimintalupiin kuuluvat ilma-alukset eivät tällä hetkellä täytä ICAOn normeja, ja lentoturvallisuuskomitea kehottaa komissiota selvittämään Venäjän federaation toimivaltaisten viranomaisten kanssa kyseisten ilma-alusten kansainvälisten toiminnan:

a) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140, rekisteritunnus RA-41250; AN-24RV, rekisteritunnukset RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; RA-47363AN-26, rekisteritunnus RA-26660; Tupolev TU-154M, rekisteritunnukset RA-85007, RA-85707 ja 85794.

b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M, rekisteritunnukset RA-85672 ja RA-85682; molempia näitä aiemmin Atlant Soyuzin liikennöimiä ilma-aluksia liikennöivät nykyisin toiset Venäjän federaatiossa sertifioidut lentoliikenteen harjoittajat.

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M, rekisteritunnukset RA-85625 ja RA-85774; Yakovlev Yak-40, rekisteritunnukset RA-87511, RA- 88300 ja RA-88186; Yak-40K, rekisteritunnukset RA-21505, RA-98109 ja RA-8830; Yak-42D, rekisteritunnukset RA-42437; kaikki (22) Kamov Ka-26 -helikopterit (rekisteritunnuksia ei tiedossa); kaikki (49) Mi-8-helikopterit (rekisteritunnuksia ei tiedossa); kaikki (11) Mi-171-helikopterit (rekisteritunnuksia ei tiedossa); kaikki (8) Mi-2-helikopterit (rekisteritunnuksia ei tiedossa); kaikki (1) EC-120B-helikopterit: RA-04116.

d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: rekisteritunnukset RA-85494 ja RA-85457.

e) Krasnoyarsky Airlines: TU-154M-tyyppistä ilma-alusta RA-85672, joka sisältyi aiemmin Krasnoyarsky Airlinesin lentotoimintalupaan, joka peruutettiin vuonna 2009, liikennöi nykyään Atlant Soyuz; samantyyppistä ilma-alusta, jonka rekisteritunnus on RA-85682, liikennöi toinen Venäjän federaatiossa sertifioitu lentoliikenteen harjoittaja.

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42, rekisteritunnukset RA-42331, RA-42350, RA-42538 ja RA-42541.

g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B, rekisteritunnus RA-85602; kaikki TU-134-tyyppiset ilma-alukset (rekisteritunnuksia ei tiedossa); kaikki Antonov An-24 -tyyppiset ilma-alukset (rekisteritunnuksia ei tiedossa); kaikki An-2-tyyppiset ilma-alukset (rekisteritunnuksia ei tiedossa); kaikki Mi-2-helikopterit (rekisteritunnuksia ei tiedossa); kaikki Mi-8-helikopterit (rekisteritunnuksia ei tiedossa).

h) Moscovia Airlines: Antonov AN-12, rekisteritunnukset RA-12193 ja RA-12194.

i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D, rekisteritunnukset RA-42374 ja RA-42433.

j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B, rekisteritunnus RA-85508 (ilma-aluksia RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 ja RA-85432 ei tällä hetkellä käytetä taloudellisista syistä).

k) UTAir: Tupolev TU-154M, rekisteritunnukset RA-85733, RA-85755, RA-85806 ja RA-85820; kaikki (24) TU-134-tyyppiset ilma-alukset: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 ja RA-65977; ilma-aluksia, joiden rekisteritunnukset ovat RA-65143 ja RA-65916, liikennöi toinen venäläinen lentoliikenteen harjoittaja; kaikki (1) TU-134B-tyyppiset ilma-alukset: RA-65726; kaikki (10) Yakovlev Yak-40 -tyyppiset ilma-alukset: RA-87348 (ei tällä hetkellä liikennöidä taloudellisista syistä), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 ja RA-88280; samantyyppiset ilma-alukset, joiden rekisteritunnukset ovat RA-87292 ja RA-88244, on poistettu käytöstä; kaikki Mil-26-helikopterit: (rekisteritunnuksia ei tiedossa); kaikki Mil-10-helikopterit: (rekisteritunnuksia ei tiedossa); kaikki Mil-8-helikopterit (rekisteritunnuksia ei tiedossa); kaikki AS-355-helikopterit (rekisteritunnuksia ei tiedossa); kaikki BO-105-helikopterit (rekisteritunnuksia ei tiedossa); AN-24B-tyyppisiä ilma-aluksia, joiden rekisteritunnukset ovat RA-46388 ja RA-87348, ei liikennöidä taloudellisista syistä; ilma-aluksia, joiden rekisteritunnukset ovat RA-46267 ja RA-47289, ja AN-24RV-tyyppisiä ilma-aluksia, joiden rekisteritunnukset ovat RA-46509, RA-46519 ja RA-47800, liikennöi toinen venäläinen lentoliikenteen harjoittaja.

l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134, rekisteritunnus RA-65979, ilma-aluksia RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 ja RA-65555 liikennöi toinen venäläinen liikenteenharjoittaja; ilma-alusta Ilyushin IL-18, jonka rekisteritunnus on RA-75454, liikennöi toinen venäläinen liikenteenharjoittaja; ilma-aluksia Yakovlev Yak-40, joiden rekisteritunnukset ovat RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 ja RA-88200, liikennöi toinen venäläinen liikenteenharjoittaja.

m) Russair: Tupolev TU-134A, rekisteritunnukset RA 65124, RA-65908, RA-65087, RA-65790, RA-65576, RA-65102, RA-65550 ja RA-65691.

n) Kosmos: Tupolev TU-134-A3, rekisteritunnukset RA-65805, RA-65010, RA-65097, RA-65557, RA-65566, ja TU-134-B, rekisteritunnus RA-65574.

o) The 224th-Flight Unit State Airlines: Ilyushin IL-76MD, rekisteritunnukset RA-76638 ja RA-78750.

p) Daghestan Airlines: Tupolev TU-134B, rekisteritunnus RA-65569.

q) Kogalymavia: Tupolev TU-134A3, rekisteritunnukset RA-65943, RA-65045, RA-65943, RA65944 ja RA-65944; Tupolev TU-154B2, rekisteritunnus RA-85522.

(87) Komissio ja lentoturvallisuuskomitea panevat merkille Venäjän federaation toimivaltaisten viranomaisten antamat selvitykset ja etsivät edelleen pysyvää ratkaisua todettuihin turvallisuuspuutteisiin järjestämällä lisää teknisiä kuulemisia Venäjän federaation toimivaltaisten viranomaisten kanssa.

(88) Siihen saakka jäsenvaltiot tarkastavat edelleen, noudattavatko venäläiset lentoliikenteen harjoittajat tosiasiallisesti asianmukaisia turvallisuusnormeja kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti tämän lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksiin asetuksen (EY) N:o 351/2008 mukaisesti, ja komissio seuraa edelleen tarkasti niiden toteuttamia toimia.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(89) Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) pyysi saada tulla lentoturvallisuuskomitean kuulemaksi ja toimitti etukäteen kirjallista aineistoa. Se ilmoitti, ettei se kalustonsa uusimissuunnitelmien seurauksena enää liikennöinyt DC-9-51-tyyppisiä ilma-aluksia. Se ilmoitti myös, että Ukrainan siviili-ilmailuviranomainen (UKR SAA) sertifioi tammikuussa 2011 kyseisen lentoliikenteen harjoittajan uudelleen ja myönsi sille kaksi vuotta voimassa olevan lentotoimintaluvan.

(90) UMAir toimitti myös asiakirjoja osoittaakseen, että kaikki EU:n touko- ja lokakuussa 2009 tekemiin tarkastuskäynteihin perustuvat korjaavat toimet on saatettu loppuun. Se toimitti myös asiakirjoja UKR SAA:n valvontatoimien yhteydessä havaitsemien puutteiden korjaustoimien täytäntöönpanon varmistamisesta. Lisäksi se on toimittanut tarkastusraportin vakavasta vaaratilanteesta, joka tapahtui Beirutissa 21 päivänä syyskuuta 2010. Raportin mukaan ilma-alus DC-9-51, jonka rekisteritunnus on UR-CBY, joutui tekemään hieman nousun jälkeen hätälaskun, joka johtui luultavimmin lintutörmäyksen aiheuttamasta moottorin sammumisesta. Raportti paljasti kuitenkin myös, että erästä kriittistä menettelyä, jota sovelletaan moottorin ollessa epäkunnossa, ei ollut sisällytetty UMAirin toimintakäsikirjaan.

(91) Ottaen huomioon, että kyseisen lentoliikenteen harjoittajan EU:ssa ilma-alukselle UR-CHN 28 päivänä helmikuuta 2011 tekemästä asematasotarkastuksesta [1] laadittu raportti paljasti vakavia puutteita, komissio pyysi lentoliikenteen harjoittajalta lisätietoja. Tämän tietopyynnön seurauksena lentoliikenteen harjoittaja toimitti ilma-aluksen MD83, jonka rekisteritunnus on UR-CHN, toimintaspesifikaatioita ja lentokelpoisuustodistusta koskevia asiakirjoja, jotka osoittivat, että kyseiseen ilma-alukseen on asennettu ICAOn normien mukaiset pakolliset laitteet.

(92) Lentoliikenteen harjoittaja kutsuttiin 25 päivänä maaliskuuta 2011 järjestettyyn tekniseen kokoukseen selvittämään avoinna olevia kysymyksiä. Se toimitti kyseisen kokouksen aikana ja sen jälkeen yksityiskohtaisia tietoja sisäisten tarkastuksen, tarkastusten ja asematasotarkastusten tuloksista ja vastaavista toteutetuista korjaavista toimenpiteistä ja ilmoitti, että sen nykyisessä toimintakäsikirjassa määritellään kaikki tavalliset, tavallisuudesta poikkeavat ja hätätilannemenetelmät ja määrätään simulaattoreissa toteutettavasta toistuvasta koulutuksesta.

(93) UKR SAA pyysi saada esittää kantansa lentoturvallisuuskomitealle ja teki niin 6 päivänä huhtikuuta 2011, jolloin se esitteli turvallisuusvalvontaansa kuuluvien lentoliikenteen harjoittajien, mukaan lukien UMAir, noudattamaa tarkastusprosessia ja raportointia korjaavien toimenpiteiden toteuttamisesta. UKR SAA vahvisti, että UMAir oli korjannut kaikki puutteet, jotka oli havaittu touko- ja lokakuussa 2009 tehtyjen EU:n tarkastuskäyntien yhteydessä. UKR SAA ilmoitti myös hoitavansa edelleenkin rekisteröintivaltioon ja lentoliikenteen harjoittajan kotivaltioon liittyviä velvollisuuksiaan UMAirin huoltovuokraustoimintojen suhteen.

(94) Lentoturvallisuuskomitea pani tyytyväisenä merkille parannukset, jotka UMAir oli saavuttanut kansainvälisten turvallisuusnormien täytäntöönpanossa ja DC-9-51-tyyppisten ilma-alusten toiminnan keskeyttämisessä samoin kuin UKR SAA:n antamat ilmoitukset, ja katsoi, että kyseisen lentoliikenteen harjoittajan toimintaan ei pitäisi enää soveltaa mitään rajoituksia. Sen vuoksi on yhteisten perusteiden mukaisesti katsottava, että Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) olisi poistettava liitteestä B.

(95) Jäsenvaltiot tarkastavat edelleen, noudattaako UMAir tosiasiallisesti asianmukaisia turvallisuusnormeja kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti tämän lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksiin asetuksen (EY) N:o 351/2008 mukaisesti.

[1] SCAA-2011-30.

Yleisiä huomautuksia muista liitteisiin A ja B sisällytettävistä lentoliikenteen harjoittajista

(96) Komission nimenomaisista pyynnöistä huolimatta sille ei ole toimitettu todisteita siitä, että muut 22 päivänä marraskuuta 2010 päivitettyyn yhteisön luetteloon sisällytetyt lentoliikenteen harjoittajat ja niiden valvonnasta vastaavat viranomaiset olisivat panneet asianmukaiset korjaussuunnitelmat kaikilta osin täytäntöön. Sen vuoksi on yhteisten perusteiden mukaisesti katsottava, että näiden lentoliikenteen harjoittajien toimintakieltoa (liite A) tai toimintarajoituksia (liite B) olisi jatkettava.

(97) 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 19 päivänä huhtikuuta 2011.

Komission puolesta,
puheenjohtajan nimissä
Siim KALLAS
Varapuheenjohtaja

LIITE A

LUETTELO TÄYDELLISESSÄ TOIMINTAKIELLOSSA EU:SSA OLEVISTA LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJISTA [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-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Ghanan tasavalta
Silverback Cargo Freighters	Ei tiedossa	VRB	Ruandan tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Afganistanin viranomaisilta, mukaan luettuina:			**Afganistanin islamilainen tasavalta**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistanin islamilainen tasavalta
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistanin islamilainen tasavalta
PAMIR AIRLINES	Ei tiedossa	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 luettuina:			**Angolan tasavalta**
AEROJET	AO 008–01/11	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
AIR26	AO 003–01/11-DCD	DCD	Angolan tasavalta
Air Gicango	009	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
AIR JET	AO 006–01/11-MBC	MBC	Angolan tasavalta
AIR NAVE	017	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
ANGOLA AIR SERVICES	006	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
Diexim	007	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
FLY540	AO 004–01 FLYA	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
GIRA GLOBO	008	GGL	Angolan tasavalta
HELIANG	010	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
HELIMALONGO	AO 005–01/11	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
MAVEWA	016	Ei tiedossa	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 luettuina:			**Beninin tasavalta**
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Beninin tasavalta
AFRICA AIRWAYS	Ei tiedossa	AFF	Beninin 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-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/ SCS	N/A	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 luettuina:			**Kongon tasavalta**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Kongon tasavalta
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06–003	EKA	Kongon tasavalta
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06–004	Ei tiedossa	Kongon tasavalta
TRANS AIR CONGO	RAC 06–001	Ei tiedossa	Kongon tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintalupansa niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kongon demokraattisen tasavallan viranomaisilta, mukaan luettuina:			**Kongon demokraattinen tasavalta**
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 051/09	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/ 036/08	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 031/08	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 029/08	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 028/08	BUL	Kongon demokraattinen tasavalta
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/ 0090/2006	BRV	Kongon demokraattinen tasavalta
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	ABB	Kongon demokraattinen tasavalta
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 052/09	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/ 026/08	CER	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-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	EXY	Kongon demokraattinen tasavalta
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 035/08	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0032/08	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/ 003/08	EWS	Kongon demokraattinen tasavalta
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/08	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 027/08	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 053/09	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 045/09	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/ 038/08	ALX	Kongon demokraattinen tasavalta
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 033/08	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 042/09	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Ministerial signature (ordonnance No. 78/205)	LCG	Kongon demokraattinen tasavalta
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 04008	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 034/08	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/ 025/08	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 030/08	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 050/09	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 044/09	Ei tiedossa	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-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Kongon demokraattinen tasavalta
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Djiboutin viranomaisilta, mukaan luettuna:			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Ei tiedossa	DAO	Djibouti
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Päiväntasaajan Guinean viranomaisilta, mukaan luettuina:			**Päiväntasaajan Guinea**
CRONOS AIRLINES	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Päiväntasaajan Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Ei tiedossa	CEL	Päiväntasaajan Guinea
EGAMS	Ei tiedossa	EGM	Päiväntasaajan Guinea
EUROGUINEANA DE AVIACION y transportes	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Päiväntasaajan Guinea
General work aviacion	002/ANAC	Ei saatavilla	Päiväntasaajan Guinea
GETRA – Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	739	GET	Päiväntasaajan Guinea
GUINEA AIRWAYS	738	Ei saatavilla	Päiväntasaajan Guinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Päiväntasaajan Guinea
UTAGE – Union de TransportE Aereo de Guinea Ecuatorial	737	UTG	Päiväntasaajan Guinea
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Indonesian viranomaisilta, Garuda Indonesiaa, Airfast Indonesiaa, Mandala Airlinesia, Ekspres Transportasi Antarbenuaa, Indonesian Air Asiaa ja Metro Bataviaa lukuun ottamatta, mukaan luettuina:			**Indonesian tasavalta**
AIR PACIFIC UTAMA	135–020	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
ALFA TRANS DIRGANTATA	135–012	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
ASCO NUSA AIR	135–022	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
ASI PUDJIASTUTI	135–028	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
AVIASTAR MANDIRI	135–029	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
DABI AIR NUSANTARA	135–030	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
DERAYA AIR TAXI	135–013	DRY	Indonesian tasavalta
DERAZONA AIR SERVICE	135–010	DRZ	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-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
DIRGANTARA AIR SERVICE	135–014	DIR	Indonesian tasavalta
EASTINDO	135–038	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
GATARI AIR SERVICE	135–018	GHS	Indonesian tasavalta
INDONESIA AIR TRANSPORT	135–034	IDA	Indonesian tasavalta
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135–019	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135–043	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
KAL STAR	121–037	KLS	Indonesian tasavalta
KARTIKA AIRLINES	121–003	KAE	Indonesian tasavalta
KURA-KURA AVIATION	135–016	KUR	Indonesian tasavalta
LION MENTARI AIRLINES	121–010	LNI	Indonesian tasavalta
MANUNGGAL AIR SERVICE	121–020	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
MEGANTARA	121–025	MKE	Indonesian tasavalta
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121–002	MNA	Indonesian tasavalta
MIMIKA AIR	135–007	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135–011	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
NUSANTARA AIR CHARTER	121–022	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
NUSANTARA BUANA AIR	135–041	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
NYAMAN AIR	135–042	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
PELITA AIR SERVICE	121–008	PAS	Indonesian tasavalta
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135–026	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
PURA WISATA BARUNA	135–025	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
RIAU AIRLINES	121–016	RIU	Indonesian tasavalta
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135–036	SAE	Indonesian tasavalta
SAYAP GARUDA INDAH	135–004	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
SKY AVIATION	135–044	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
SMAC	135–015	SMC	Indonesian tasavalta
SRIWIJAYA AIR	121–035	SJY	Indonesian tasavalta
SURVEI UDARA PENAS	135–006	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135–021	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121–038	XAR	Indonesian tasavalta
TRAVIRA UTAMA	135–009	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121–018	TMG	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-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
TRIGANA AIR SERVICE	121–006	TGN	Indonesian tasavalta
UNINDO	135–040	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
WING ABADI AIRLINES	121–012	WON	Indonesian tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kazakstanin viranomaisilta, Air Astanaa lukuun ottamatta, mukaan luettuina:			**Kazakstanin tasavalta**
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	Kazakstanin tasavalta
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Kazakstanin tasavalta
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Kazakstanin tasavalta
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Kazakstanin tasavalta
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0345-08	CID	Kazakstanin tasavalta
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Kazakstanin tasavalta
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Kazakstanin tasavalta
AVIA-JAYNAR / avia-zhaynar	AK-0435-10	SAP	Kazakstanin tasavalta
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Kazakstanin tasavalta
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Kazakstanin tasavalta
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Kazakstanin tasavalta
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Kazakstanin tasavalta
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Kazakstanin tasavalta
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Kazakstanin tasavalta
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Kazakstanin tasavalta
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Kazakstanin tasavalta
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Kazakstanin tasavalta
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Kazakstanin tasavalta
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Kazakstanin tasavalta
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Kazakstanin tasavalta
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	Kazakstanin tasavalta
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Kazakstanin tasavalta
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Kazakstanin tasavalta
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Kazakstanin tasavalta
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Kazakstanin tasavalta
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Kazakstanin tasavalta
MEGA Airlines	AK-0424-10	MGK	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-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Kazakstanin tasavalta
Prime aviation	AK-0393-09	PKZ	Kazakstanin tasavalta
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Kazakstanin tasavalta
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Kazakstanin tasavalta
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Kazakstanin tasavalta
SCAT	AK-0420-10	VSV	Kazakstanin tasavalta
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Kazakstanin tasavalta
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Kazakstanin tasavalta
UST-KAMENOGORSK / AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Kazakstanin tasavalta
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Kazakstanin tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Kirgisian viranomaisilta, mukaan luettuina:			**Kirgisian tasavalta**
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisian tasavalta
ASIAN AIR	36	AZZ	Kirgisian tasavalta
Avia Traffic Company	23	AVJ	Kirgisian tasavalta
AEROSTAN (EX Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	Kirgisian tasavalta
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgisian tasavalta
Click Airways	11	CGK	Kirgisian tasavalta
DAMES	20	DAM	Kirgisian tasavalta
EASTOK AVIA	15	EEA	Kirgisian tasavalta
ITEK Air	04	IKA	Kirgisian tasavalta
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgisian tasavalta
Kyrgyzstan	03	LYN	Kirgisian tasavalta
KYRGYZSTAN AIRLINE	Ei tiedossa	KGA	Kirgisian tasavalta
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgisian tasavalta
Sky Way air	21	SAB	Kirgisian tasavalta
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgisian tasavalta
VALOR AIR	07	VAC	Kirgisian tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Liberian viranomaisilta			**Liberia**
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Gabonin tasavallan viranomaisilta, lukuun ottamatta liitteeseen B sisältyvää Gabon Airlinesia, Afrijetia ja SN2AG:tä, mukaan luettuina:			**Gabonin 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-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Ei tiedossa	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	Ei tiedossa	Gabonin tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Mauritanian tasavallan viranomaisilta, mukaan luettuna:			**Mauritanian tasavalta**
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Mauritanian tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Mosambikin tasavallan viranomaisilta, mukaan luettuina:			**Mosambikin tasavalta**
Mozambique Airlines – linhas aereas de moçambique	MOZ-01/2010	LAM	Mosambikin tasavalta
Mozambique Express/MEX	02 of 2010	MXE	Mosambikin tasavalta
Trans Airways/KAYA AIRLINES	03 of 2010	Ei tiedossa	Mosambikin tasavalta
Helicopteros Capital	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Mosambikin tasavalta
CFA Mozambique	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Mosambikin tasavalta
Unique Air Charter	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Mosambikin tasavalta
Aerovisao de Mozambique	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Mosambikin tasavalta
Safari Air	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Mosambikin tasavalta
ETA Air Charter LDA	04/2010	Ei tiedossa	Mosambikin tasavalta
Emilio Air Charter lda	05/2010	Ei tiedossa	Mosambikin tasavalta
CFM-TTA sA	07/2010	Ei tiedossa	Mosambikin tasavalta
Aero-Servicos sarl	08/2010	Ei tiedossa	Mosambikin tasavalta
VR Cropsprayers lda	06/2010	Ei tiedossa	Mosambikin tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Filippiinien viranomaisilta, mukaan luettuina:			**Filippiinien tasavalta**
Aerowurks Aerial SprAying Services	2010030	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Air Philippines Corporation	2009006	GAP	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-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Airtrack Agricultural Corporation	2010027	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Asia Aircraft Overseas Philippines Inc.	4AN9800036	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Aviation Technology Innovators, Inc.	4AN2007005	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
AYALA aviation corp.	4AN9900003	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Beacon	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
BENDICE transport management inc.	4AN2008006	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Canadian helicopters philippines inc.	4AN9800025	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Cebu Pacific Air	2009002	CEB	Filippiinien tasavalta
Chemtrad Aviation Corporation	2009018	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
CM aero	4AN2000001	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Corporate Air	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Cyclone airways	4AN9900008	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Far East Aviation Services	2009013	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
F.F. Cruz and Company, Inc.	2009017	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Huma Corporation	2009014	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Inaec Aviation Corp.	4AN2002004	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Island Aviation	2009009	SOY	Filippiinien tasavalta
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Lion Air, Incorporated	2009019	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Macro asia air taxi services	2010029	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Mindanao Rainbow Agricultural Development Services	2009016	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Omni aviation corp.	2010033	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Pacific East Asia Cargo Airlines, Inc.	4AS9800006	PEC	Filippiinien tasavalta
Pacific Airways Corporation	4AN9700007	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Pacific Alliance Corporation	4AN2006001	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Philippine Airlines	2009001	PAL	Filippiinien tasavalta
Philippine Agricultural aviation corp.	4AN9800015	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Royal air charter services Inc.	2010024	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Royal Star Aviation, Inc.	2010021	Ei tiedossa	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-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Southstar aviation company, inc.	4AN9800037	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Spirit of Manila Airlines Corporation	2009008	MNP	Filippiinien tasavalta
Subic international air charter	4AN9900010	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Subic seaplane, inc.	4AN2000002	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Topflite airways, inc.	4AN9900012	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Transglobal Airways Corporation	2009007	TCU	Filippiinien tasavalta
World aviation, corp.	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
WcC Aviation Company	2009015	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
YOkota aviation, inc.	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
ZenitH Air, Inc.	2009012	Ei tiedossa	Filippiinien tasavalta
Zest Airways Incorporated	2009003	RIT	Filippiinien tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta São Tomén ja Príncipen viranomaisilta, mukaan luettuina:			**São Tomé ja Príncipe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Ei tiedossa	São Tomé ja Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé ja Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé ja Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Ei tiedossa	São Tomé ja Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé ja Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Ei tiedossa	São Tomé ja Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé ja Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé ja Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Ei tiedossa	São Tomé ja Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé ja Príncipe
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Sierra Leonen viranomaisilta, mukaan luettuina:			**Sierra Leone**
AIR RUM, Ltd	Ei tiedossa	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Ei tiedossa	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Ei tiedossa	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Ei tiedossa	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Ei tiedossa	SVT	Sierra Leone

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
TEEBAH AIRWAYS	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Sierra Leone
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Sudanin viranomaisilta, mukaan luettuina:			**Sudanin tasavalta**
Sudan Airways	Ei tiedossa	SUD	Sudanin tasavalta
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Sudanin tasavalta
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Sudanin tasavalta
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Sudanin tasavalta
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Sudanin tasavalta
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Sudanin tasavalta
ALMAJARA AVIATION	Ei tiedossa	MJA	Sudanin tasavalta
BADER AIRLINES	035	BDR	Sudanin tasavalta
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Sudanin tasavalta
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Sudanin tasavalta
GREEN FLAG AVIATION	017	Ei tiedossa	Sudanin tasavalta
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Sudanin tasavalta
NOVA AIRLINES	001	NOV	Sudanin tasavalta
TARCO AIRLINES	056	Ei tiedossa	Sudanin tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Swazimaan viranomaisilta, mukaan luettuna:			**Swazimaa**
SWAZILAND AIRLINK	Ei tiedossa	SZL	Swazimaa
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Sambian viranomaisilta, mukaan luettuna:			**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-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio	Ilma-alustyyppi	Rekisteritunnus ja, jos saatavilla, sarjanumero	Rekisteröintivaltio
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DPRK	Koko kalusto, paitsi: 2 TU 204-ilma-alusta	Koko kalusto, paitsi: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gabonin tasavalta	Koko kalusto, paitsi: 2 Falcon 50 -ilma-alusta, 2 Falcon 900 -ilma-alusta	Koko kalusto, paitsi: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Gabonin tasavalta
AIR ASTANA [2]	AK-0388-09	KZR	Kazakstan	Koko kalusto, paitsi: 2 B-767-ilma-alusta, 4 B-757-ilma-alusta, 10 A319/320/321-ilma-alusta 5 Fokker 50 -ilma-alusta	Koko kalusto, paitsi: P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Alankomaiden kuningaskunta)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LtD	AOC 017	ALE	Ghanan tasavalta	Koko kalusto, paitsi: 2 DC8-63F-ilma-alusta	Koko kalusto, paitsi: 9G-TOP ja 9G-RAC	Ghanan tasavalta
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Koko kalusto, paitsi: 2 Boeing B-737-300 -ilma-alusta, 2 ATR 72–500 -ilma-alusta, 1 ATR 42–500 -ilma-alus, 1 ATR 42–320 -ilma-alus ja 3 DHC 6–300 -ilma-alusta	Koko kalusto, paitsi: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Madagaskarin tasavalta
AIR SERVICE COMORES	06–819/TA-15/DGACM	KMD	Komorit	Koko kalusto, paitsi: LET 410 UVP	Koko kalusto, paitsi: D6-CAM (851336)	Komorit
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Gabonin tasavalta	Koko kalusto, paitsi: 1 Boeing B-767-200-ilma-alus	Koko kalusto, paitsi: TR-LHP	Gabonin 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-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio	Ilma-alustyyppi	Rekisteritunnus ja, jos saatavilla, sarjanumero	Rekisteröintivaltio
IRAN AIR (4)	FS100	IRA	Iranin islamilainen tasavalta	Koko kalusto, paitsi: 14 A-300 -ilma-alusta, 8 A-310 -ilma-alusta, 1 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
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabonin tasavalta	Koko kalusto, paitsi: 1 Challenger CL601-ilma-alus, 1 HS-125-800-ilma-alus	Koko kalusto, paitsi: TR-AAG, ZS-AFG	Gabonin tasavalta; Etelä-Afrikan tasavalta
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolan tasavalta	Koko kalusto, paitsi: 3 Boeing B-777-ilma-alusta ja 4 Boeing B-737-700-ilma-alusta	Koko kalusto, paitsi: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Angolan tasavalta

(1) Afrijet saa käyttää ainoastaan erikseen mainittuja ilma-aluksia sen nykyisin Euroopan unionin alueella harjoittamaan liikennöintiin.
(2) Air Astana saa käyttää ainoastaan erikseen mainittuja ilma-aluksia sen nykyisin Euroopan unionin alueella harjoittamaan liikennöintiin.
(3) Gabon Airlines saa toistaiseksi Euroopan unionissa toimiessaan käyttää ainoastaan mainittuja poikkeusluvan saaneita ilma-aluksia.
(4) Iran Air saa liikennöidä Euroopan unioniin tietyillä ilma-aluksilla asetuksen (EU) N:o 590/2010 (EUVL L 170, 6.7.2010, s. 15) johdanto-osan 69 kappaleessa vahvistetuin edellytyksin.