KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) nr 390/2011,

19. aprill 2011,

millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse ühenduse nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2005. aasta määrust (EÜ) nr 2111/2005, mis käsitleb ühenduse nimekirja, millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu, koostamist ja lennureisijate teavitamist lendu teenindavast lennuettevõtjast ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiivi 2004/36/EÜ artikkel 9, ([1]) eriti selle artiklit 4,

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjoni määrusega (EÜ) nr 474/2006 ([2]) on kehtestatud määruse (EÜ) nr 2111/2005 II peatüki kohane ühenduse nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ELis tegevuskeeldu.

(2) Kooskõlas määruse (EÜ) nr 2111/2005 artikli 4 lõikega 3 on mõned liikmesriigid edastanud komisjonile teavet, mis on ühenduse nimekirja ajakohastamise seisukohalt asjakohane. Asjakohast teavet on edastanud ka kolmandad riigid. Selle alusel tuleks ühenduse nimekirja ajakohastada.

(3) Komisjon teavitas kõiki asjaomaseid lennuettevõtjaid kas otse või juhul, kui see ei olnud võimalik, nende regulatiivse järelevalve eest vastutavate ametiasutuste kaudu ning esitas olulised üksikasjad ja kaalutlused, mis oleksid aluseks otsusele, millega kehtestatakse nende suhtes Euroopa Liidus tegevuskeeld või muudetakse ühenduse nimekirja lisatud lennuettevõtja suhtes kehtestatud tegevuskeelu tingimusi.

(4) Komisjon andis asjaomastele lennuettevõtjatele võimaluse tutvuda liikmesriikide esitatud dokumentidega, esitada kirjalikke märkusi ning teha komisjonile ja nõukogu 16. detsembri 1991. aasta määruse (EMÜ) nr 3922/1991 (tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamise kohta tsiviillennunduses) ([3]) alusel loodud lennuohutuskomiteele kümne tööpäeva jooksul suuline ettekanne.

(5) Komisjon ja erijuhtudel ka mõned liikmesriigid konsulteerisid asjaomaste lennuettevõtjate regulatiivse järelevalve eest vastutavate ametiasutustega.

(6) Lennuohutuskomitee kuulas ära Euroopa Lennundusohutusameti (EASA) ja komisjoni seisukohad selliste tehnilise abi projektide kohta, mida rakendatakse määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaldamisalas olevates riikides. Lennuohutuskomiteed on teavitatud edasistest tehnilise abi ja koostöö soovidest, et parandada tsiviillennundusametite haldus- ja tehnilist suutlikkust kõrvaldada kõik puudujäägid asjakohaste rahvusvaheliste standardite järgimisel.

(7) Lennuohutuskomiteed on teavitatud ka täitemeetmetest, mida EASA ja liikmesriigid on võtnud, et tagada selliste Euroopa Liidus registreeritud õhusõidukite jätkuv lennukõlblikkus ja hooldamine, mida käitavad kolmandate riikide tsiviillennundusametite sertifitseeritud lennuettevõtjad.

(8) Lennuohutuskomitee on ära kuulanud ka EASA ettekande ELi välismaiste õhusõidukite ohutuse hindamise (SAFA) programmi raames seisuplatsil toimunud kontrollide käigus tuvastatud puudujääkide liigitamise kohta ning avaldanud toetust Euroopa Lennundusohutusameti ettepanekule, milles käsitletakse uue liigitussüsteemi kohaldamist ICAO keeleoskuse testi (ELP) nõuete rikkumise suhtes, et tagada viivitamata ELP standardite täielik järgimine pilootide hulgas. Ettekande kohaselt peaks ELP standardite rikkumist käsitama 2. kategooria puudusena, kui litsentsi väljaandev riik on esitanud ICAO-le parandusmeetmete kava nõuete järgimise tagamiseks. ELP standardite rikkumist peaks käsitama 3. kategooria puudusena, kui litsentsi väljaandev riik ei ole esitanud ICAO-le parandusmeetmete kava või on teatanud nõuete täielikust järgimisest, ilma et see tegelikult tõele vastaks. Kui on võimalik tõendada ELP nõuete vormilist järgimist vaatamata sellele, et kontrolli tegemine seisuplatsil oli pilootide puuduliku inglise keele oskuse tõttu väga raske, tuleks aruandesse kanda üldine (G-kategooria) märkus. Lennuohutuskomitee lubas hakata otsima võimalusi kõnealuste ettepanekute ühtlustatud kohaldamiseks. EASA kohustus asjaomased juhendmaterjalid lähemal ajal avaldama.

(9) Lennuohutuskomitee toetas ka EASA ettepanekut, mille kohaselt liikmesriigid peaksid looma funktsionaalsed sidemed asjakohaste aeronavigatsiooniteenuste osutajatega, et koguda teavet pilootide puudulikust inglise keele oskustest tingitud teabevahetusprobleemide kohta

([1]) ELT L 344, 27.12.2005, lk 15.
([2]) ELT L 84, 23.3.2006, lk 14.
([3]) EÜT L 373, 31.12.1991, lk 4.

lennumeeskonnaga suhtlemisel. Peale selle palus lennuohutuskomitee EASA-l esitada järgmisel lennuohutuskomitee koosolekul aruanne, mis sisaldaks nii SAFA kontrollide tulemusi keeleoskusnõuete rakendamise kohta pilootide hulgas kui ka ülevaadet kavandatava liigituse rakendamisel tehtud edusammudest.

(10) Seepärast tuleks määrust (EÜ) nr 474/2006 vastavalt muuta.

ELi lennuettevõtjad

(11) Pärast teatavate Euroopa Liidu lennuettevõtjate õhusõidukitele seisuplatsil tehtud SAFA kontrollide tulemuste analüüsimist Euroopa Lennundusohutusameti poolt ning riiklike lennuametite poolt konkreetsetes valdkondades tehtud kontrollide ja auditite tulemuste teatavakstegemist on mõned liikmesriigid võtnud teatavad täitemeetmed. Nad on teatanud komisjonile ja lennuohutuskomiteele järgmistest meetmetest: Küpros otsustas 26. novembril 2010 peatada lennuettevõtjat Eurocypria Airlines lennuettevõtja sertifikaadi seoses sellega, et lennuettevõtja oli oma tegevuse peatanud ja tal puudusid rahalised vahendid õhusõidukite ohutuks käitamiseks. Itaalia otsustas peatada 24. oktoobril 2010 lennuettevõtja Livingston lennutegevusloa ja 11. märtsil 2011 lennuettevõtja ItaliAirlines lennutranspordiloa; Leedu otsustas 11. novembril 2010 peatada lennuettevõtja Star 1 Airlines lennuettevõtja sertifikaadi. Prantsusmaa otsustas pärast lennuettevõtja Blue Line likvideerimist ja tema lennutegevusloa peatamist 6. oktoobril 2010 kõnealuse lennuettevõtja lennuettevõtja sertifikaadi tühistada. Peale selle otsustas Prantsusmaa 16. septembril 2010 jätta pikendamata lennuettevõtja Strategic Airlines lennuettevõtja sertifikaadi. Kreeka otsustas novembris 2010 tühistada lennuettevõtja Hellas Jet lennuettevõtja sertifikaadi, peatas jaanuaris 2011 lennuettevõtja Athens Airways lennuettevõtja sertifikaadi ning kohaldada lennuettevõtja Hellenic Imperial Airways üle tõhustatud järelevalvet. Rootsi otsustas 31. detsembril 2010 jätta pikendamata lennuettevõtja Viking Airlines AB lennuettevõtja sertifikaadi ning Ühendkuningriik on tõhustanud järelevalvetegevust lennuettevõtjate Jet2.com, Oasis ja Titan Airways üle.

Portugal

(12) Pärast teatavate Portugalis litsentsitud lennuettevõtjate olukorra läbivaatamist lennuohutuskomitee koosolekul 2010. aasta novembris [1] andsid Portugali pädevad asutused ülevaate lennuettevõtjate Luzair ja White tõhustatud järelevalve tulemustest. Portugali pädevad asutused teatasid, et lennuettevõtja Luzair lennuettevõtja sertifikaat peatati 11. veebruaril 2011 pärast õhusõidukipargi koosseisu muutmist. Portugali pädevad asutused teatasid, et nad on kontrollinud 29 korral lennuettevõtja White lennutegevust ja viiel korral tema lennukõlblikkust, kuid ei tuvastanud kontrolli käigus olulisi puudujääke. Lisaks teatas EASA, et ta kontrollis kõnealuseid lennuettevõtjaid novembris 2010 ning ei tuvastanud sealjuures olulisi puudujääke. Ettevõtte poliitikasuundade üldise muutmise raames kõrvaldas lennuettevõtja kasutuselt kaks A320 tüüpi õhusõidukit: 12. novembril 2010 õhusõiduki registritunnusega CS-TQO ja 22. veebruaril õhusõiduki registritunnusega CS-TQK.

Saksamaa

(13) Pärast seda, kui EASA oli analüüsinud SAFA kontrollide tulemusi ning teinud kindlaks, et üha suuremal hulgal Saksamaa lennuettevõtjatel on SAFA kontrollide käigus tuvastatud rohkem kui üks suur puudus iga kontrolli kohta, alustas komisjon Saksamaa pädevate asutustega (Luftfahrtbundesamt) ametlikke konsultatsioone ning kutsus 10. märtsil 2011 kokku koosoleku.

(14) Kõnealustele lennuettevõtjatele tehtud algpõhjuste analüüsi tulemused osutasid konkreetsetele puudustele lennuettevõtjate üle teostatavas järelevalves, mida kinnitas ka EASA poolt 26.–29. maini 2009 läbi viidud standardimiskontroll, mille käigus tehti kindlaks, et Saksamaa pädevatel asutustel ei ole piisavalt kvalifitseeritud töötajaid ning et see mõjutab Saksamaa suutlikkust tagada pidev järelevalve ja piirab Saksamaa pädevate asutuste suutlikkust järelevalvet vajaduse korral tugevdada.

(15) 10. märtsil toimunud koosolekul arutati Saksamaal sertifitseeritud lennuettevõtja Bin Air olukorda ja kuulati ära lennuettevõtja ettekanne meetmete kohta, mida ta oli võtnud SAFA kontrolli käigus tuvastatud ohutuspuudujääkide kõrvaldamiseks. Lisaks sellele teatasid Saksamaa pädevad asutused komisjonile lennuettevõtja ACH Hamburg GmbH lennuettevõtja sertifikaadi peatamisest.

(16) Saksamaa kinnitas lennuohutuskomiteele, et lennuettevõtja ACH Hamburg GmbH lennuettevõtja sertifikaat on endiselt peatatud ning olukord vaadatakse uuesti läbi mais 2011 ning kui selleks ajaks ei ole edusamme tehtud, peatatakse kõnealuse lennuettevõtja lennuettevõtja sertifikaat. Lisaks teatas Saksamaa, et ta on tõhustanud lennuettevõtja Bin Air üle teostatavat järelevalvet ja kustutanud lennuettevõtja Advance Air Luftfahrtgesellschaft lennuettevõtja sertifikaadilt Cessna C550 tüüpi õhusõiduki registritunnusega D-IJJJ ning et Saksamaa pädevad asutused on tõhustanud järelevalvet ka teiste lennuettevõtjate suhtes, kelle kontrollimisel seisuplatsil on tuvastatud ohutuspuudujääke. Saksamaa pädevate asutuste väitel on kõnealuseid lennuettevõtjaid sõnaselgelt hoiatatud, et nende lennuettevõtja sertifikaadid peatatakse, kui olukord ei parane.

(17) Saksamaa tunnistas lennuohutuskomiteele, et kvalifitseeritud töötajate puudujäägi küsimuses ei ole 2011. aastal olukorra paranemist ette näha. Siiski on alustatud

[1] Komisjoni määruse (EL) nr 1071/2010 põhjendus 13 (ELT L 306, 23.11.2010, lk 45).

Saksamaa pädevate asutuste tööjõuressursside hindamist, mis peaks lõppema 2011. aasta kevadel ning alates 2012. aastast on oodata töötajatega seotud olukorra paranemist.

(18) Komisjon ja lennuohutuskomitee tunnustavad Saksamaa pädevate asutuste jõupingutusi teatavate lennuettevõtjate puhul tuvastatud ohutuspuudujääkide kõrvaldamiseks ning meetmeid, mida võetakse Saksamaa pädevate asutuste töötajaskonna suurendamiseks. Siiski rõhutas komisjon, et juhul, kui eespool nimetatud meetmetega ei suudeta Saksamaal sertifitseeritud lennuettevõtjate ohutusalast olukorda parandada, tuleb komisjonil võtta meetmeid piisava kontrolli tagamiseks tuvastatud ohutusriskide üle, ilma et see piiraks komisjonile aluslepinguga antud täidesaatvaid volitusi.

Hispaania

(19) Pärast seda, kui EASA oli analüüsinud SAFA kontrollide tulemusi ning teinud kindlaks, et üha suuremal hulgal teatavatel Hispaania lennuettevõtjatel on SAFA kontrollide käigus tuvastatud rohkem kui üks suur puudus iga kontrolli kohta, alustas komisjon Hispaania pädevate asutustega (AESA) ametlikke konsultatsioone ning kutsus 14. märtsil 2011 kokku koosoleku.

(20) Koosolekul arutati Hispaanias sertifitseeritud lennuettevõtja Flightline olukorda. Lennuettevõtja esindaja esitas ettekande SAFA kontrollide raames tuvastatud ohutuspuudujääkide kõrvaldamiseks võetud meetmete kohta. Lisaks sellele kirjeldas lennuettevõtja üksikasjalikult meetmeid, mida ta oli võtnud pärast Fairchild Metro 3 tüüpi õhusõidukiga (registritunnus EC-ITP) toimunud õnnetust. Lennuettevõtja selgitas, et nad olid kahe Fairchild Metro 3 tüüpi õhusõiduki (registritunnused EC-GPS ja EC-ITP) käitamiseks sõlminud ärikokkuleppe ettevõtjaga Air Lada (kes ei kuulu sertifitseeritud lennuettevõtjate hulka) ja kasutasid Air Lada piloote. Komisjon juhtis lennuettevõtja Flightline tähelepanu asjaolule, et samu õhusõidukeid käitati varem samuti Hispaanias sertifitseeritud lennuettevõtja Eurocontinental lennuettevõtja sertifikaadi alusel ning et Hispaania pädevad asutused olid lennuettevõtja Eurocontinental lennuettevõtja sertifikaadi seoses SAFA kontrolli tulemuste ja kõnealuste õhusõidukite käitamisel ilmnenud oluliste ohutusalaste intsidentidega peatanud.

(21) Lennuettevõtja Flightline märkis, et ta oli pilootide hulgas läbi viinud kõik nõuetekohased ümberõppekursused ja kontrollinud õhusõidukite käitamise kvaliteeti Mani saarel. Komisjon palus lennuettevõtjal esitada täiendavat teavet parandusmeetmete kava kohta ning Fairchild Metro 3 tüüpi õhusõidukite käitamist käsitleva siseauditi aruande koopiad. Pärast asjakohase teabe kättesaamist palus komisjon lennuettevõtjal Flightline teha 22. märtsil ettekanne lennuohutuskomiteele.

(22) Hispaania pädevad asutused teatasid 14. märtsi 2011. aasta koosolekul komisjonile, et nad on otsustanud seada lennuettevõtja Flightline lennuettevõtja sertifikaadile piirangud, millega keelatakse Fairchild Metro 3 tüüpi õhusõidukite käitamine, ning et nad olid algatanud menetluse lennuettevõtja Flightline lennuettevõtja sertifikaadi peatamiseks.

(23) Komisjon palus Hispaania pädevatel asutustel esitada täiendavaid selgitusi täitemeetmete kohta, mida kõnealused pädevad asutused on võtnud veel nelja Hispaanias sertifitseeritud õhusõiduki suhtes seoses EASA poolt SAFA kontrollide käigus tuvastatud tõsiste ohutuspuudujääkidega. Hispaania pädevad asutused teatasid komisjonile 28. märtsil 2011, et lennuettevõtjate Air Taxi and Charter International ja Zorex hiljutise auditeerimise käigus tuvastati olulisi ohutuspuudujääke ning et nad on alustanud menetlust mõlema lennuettevõtja lennuettevõtja sertifikaadi peatamiseks. Hispaania pädevad asutused ootavad lennuettevõtja Jetnova seisukohta tema õhusõidukite kontrollimisel tuvastatud konkreetsete puuduste suhtes ning juhul, kui lennuettevõtja ei võta piisavaid meetmeid, alustatakse menetlust ka lennuettevõtja Jetnova lennuettevõtja sertifikaadi peatamiseks. Hispaania jätkab järelevalve teostamist lennuettevõtjate Aeronova, Tag Aviation ja Alba Star üle, kuid on seisukohal, et praegu puudub vajadus konkreetsete regulatiivsete meetmete võtmiseks. Lennuettevõtja Flightline tegi 5. aprillil 2011 lennuohutuskomiteele ettekande. Lennuettevõtja teatas, et ta oli kehtestanud läbivaadatud menetlused operatsioonilise kontrolli tõhustamiseks lendude üle, eelkõige peamisest tegevuskohast eemal käitatavate lendude üle, lisanud lennutegevuskäsiraamatusse alternatiivsete lennuväljade kasutamise juhendi, muutnud pilootide käitamisalaste teadmiste parandamiseks koolituskavasid ning vaadanud läbi pilootide valiku menetlused.

(24) Hispaania teatas lennuohutuskomiteele, et Hispaania pädevad asutused alustasid lennuettevõtja Flightline kontrollimisel tuvastatud puudujääkide tõttu 14. märtsil 2011 menetlust lennuettevõtja Flightline lennuettevõtja sertifikaadi peatamiseks ning võtsid ennetavaid meetmeid otsese ohutupuudujäägi kõrvaldamiseks. Hispaania pädevad asutused kinnitasid, et lennuettevõtja Flightline oli pärast seda võtnud meetmeid otsese ohutuspuudujäägi kõrvaldamiseks ning esitanud ka parandusmeetmete kava, millele praegu hinnangut antakse.

(25) Võttes arvesse Hispaania pädevate asutuste võetud meetmeid lennuettevõtja Flightline ja teiste Hispaania lennuettevõtjate puhul tuvastatud ohutuspuudujääkide kõrvaldamiseks, jõuti järeldusele, et praegu ei ole vaja täiendavaid meetmeid võtta. Siiski rõhutas komisjon, et juhul, kui nende meetmetega ei suudeta Hispaanias sertifitseeritud lennuettevõtjate ohutusalast olukorda parandada, tuleb astuda samme tuvastatud ohutusriskide üle piisava kontrolli tagamiseks. Seni jätkab komisjon koostöös EASAga Hispaania lennuettevõtjate ohutusalase tegevuse kontrollimist.

Angola lennuettevõtjad

(26) Angola pädevad asutused teatasid uutest edusammudest ICAO poolt jaanuaris 2010 tehtud kontrollkäigu raames tuvastatud allesjäänud ohutuspuudujääkide kõrvaldamisel. Eelkõige jätkavad Angola pädevad asutused Angola

lennuohutuseeskirjade ajakohastamist, et viia need vastavusse ICAO standardite viimaste muudatustega, oma suutlikkuse edasist suurendamist, lennuettevõtjate ümbersertifitseerimist uute lennuohutuseeskirjade kohaselt ning järelevalveprogrammi edasist täiustamist.

(27) Angola pädevad asutused kinnitasid lennuettevõtja TAAG Angolan Airlines järelevalvega seoses 3. märtsil 2011 komisjonile esitatud teavet: kahe lennuettevõtja TAAG käitatava B777 tüüpi õhusõidukiga juhtus kaks tõsist intsidenti, mis leidsid aset Portugalis ja Angolas 2010. aasta detsembris ja mille puhul kahjustused ei piirdunud ainult mootoriga. Portugali pädevate asutuste esialgsete uurimistulemuste põhjal oli selles etapis alust arvata, et nii lennuettevõtja kui ka pädevad asutused on võtnud vajalikud meetmed, et kõrvaldada tootjapoolsed puudused ning vältida nende kordumist tulevikus. Praeguseks jätkatakse õhusõidukite käitamist, sh lende Euroopa Liitu, tõhustatud järelevalveprogrammi alusel, milles osaleb ka tootja.

(28) Angola pädevad asutused teatasid, et ümbersertifitseerimise käigus on teatavate lennuettevõtjate üle järelevalve teostamise käigus tuvastatud ohutusprobleeme ja kehtivate ohutuseeskirjade rikkumisi, mistõttu Angola pädevad asutused on pidanud võtma asjakohaseid täitemeetmeid. Angola lennuohutuseeskirjadele ei vastanud kuus lennuettevõtjat: AIR GEMINI, SERVISAIR, ALADA, RUI & CONCEICAO, PHA ja SAL. Eelkõige esitasid Angola pädevad asutused tõendeid selle kohta, et kõneluste lennuettevõtjate lennuettevõtja sertifikaadid olid kas kehtivuse kaotanud ja neid ei olnud pikendatud või olid need tühistatud. Järelikult tuleks need lennuettevõtjad ühiste kriteeriumide põhjal A lisast välja jätta.

(29) Angola pädevad asutused märkisid, et kahe lennuettevõtja – ANGOLA AIR SERVICES ja GIRA GLOBO – lennuettevõtja sertifikaatide kehtivus on peatatud. Seni, kuni esitatakse tõendeid selle kohta, et kõnealustel lennuettevõtjatel on tehnilist suutlikkust viia sertifitseerimismenetlus 15. aprilliks 2011 lõpule, tuleks need lennuettevõtjad ühiste kriteeriumide põhjal jätta A lisasse.

(30) Angola pädevad asutused märkisid, et nad on Angola lennuohutuseeskirjade kohaselt ümber sertifitseerinud järgmised lennuettevõtjad: lennuettevõtja SONAIR Air Services detsembris 2010, lennuettevõtja AIR26 31. jaanuaril 2011 ning lennuettevõtjad HELIMALONGO Aviation Services of Angola, AEROJET, AIRJET ja HELIANG 15. veebruaril 2011. Siiski puuduvad praegu kinnitatud tõendid selle kohta, et enne uute lennuettevõtja sertifikaatide väljaandmist on kõnealuseid lennuettevõtjaid piisavalt uuritud, samuti selle kohta, et ICAO tuvastatud oluline ohutusprobleem Angola lennuettevõtjate sertifitseerimisel oleks tõhusalt lahendatud. Seepärast jõuti ühiste kriteeriumide põhjal järeldusele, et kõnealused lennuettevõtjad tuleks jätta A lisasse.

(31) Angola pädevad asutused teatasid, et nad olid 31. jaanuaril 2011 sertifitseerinud uue lennuettevõtja FLY540. Siiski puuduvad praegu kinnitatud tõendid selle kohta, et enne uute lennuettevõtja sertifikaatide väljaandmist on kõnealuseid lennuettevõtjaid piisavalt uuritud, samuti selle kohta, et ICAO tuvastatud oluline ohutusprobleem Angola lennuettevõtjate sertifitseerimisel oleks tõhusalt lahendatud. Seepärast jõuti ühiste kriteeriumide põhjal järeldusele, et kõnealused lennuettevõtjad tuleks kanda A lisasse.

(32) Angola pädevad asutused teatasid, et nelja lennuettevõtja – DIEXIM, AIRNAVE, GUICANGO ja MAVEWA – puhul ei ole ümbersertifitseerimismenetlus veel lõpule viidud. Ümbersertifitseerimismenetluse esialgne tähtaeg oli 2010. aasta lõpp, mis aga lükati edasi 15. aprillini 2011, ning Angola pädevate asutuste väitel peavad need lennuettevõtjad, kes ei ole selleks kuupäevaks Angola lennuohutuseeskirjade kohaselt ümber sertifitseeritud, oma lennutegevuse peatama. Ühiste kriteeriumide põhjal jõuti järeldusele, et ümbersertifitseerimismenetluse lõpuleviimiseni tuleks nii kõnealused lennuettevõtjad kui ka Angola pädevate asutuste regulatiivse järelevalve all olevad muud lennuettevõtjad jätta A lisasse.

(33) Komisjon julgustab Angola pädevaid asutusi Angola lennuettevõtjate ümbersertifitseerimise lõpule viima ja pöörama piisavat tähelepanu selle raames tuvastatavatele võimalikele ohutusprobleemidele. Lisaks sellele julgustab komisjon Angola pädevaid asutusi tegema igakülgset koostööd ICAOga, et kontrollida (muu hulgas võimaluse ja vajaduse korral kohapealse kontrollkäigu abil) ümbersertifitseerimisel tehtud edusamme.

Kambodža lennuettevõtjad

(34) Kambodža Kuningriigi pädevad asutused teatasid Kambodža Kuningriigi lennundusalast olukorda käsitlevas viimases aruandes, [1] et seoses ICAO auditite raames tuvastatud ohutuspuudujääkide kõrvaldamiseks võetud täitemeetmete rakendamisega on tühistatud kõikide ICAO auditi ajal Kambodža Kuningriigis litsentsitud õhusõidukitele välja antud lennuettevõtja sertifikaadid.

(35) Eelkõige kinnitasid Kambodža pädevad asutused, et nad tühistasid 10. oktoobril 2010 lennuettevõtja Siem Reap International Airways lennuettevõtja sertifikaadi. Ühiste kriteeriumide põhjal jõuti järeldusele, et kõnealune lennuettevõtja tuleks A lisast kustutada.

(36) EASA esitas aruande tehnilise abi missiooni kohta, mis viidi läbi 2011. jaanuaris, et toetada Kambodža Kuningriigi pädevate asutuste suutlikkuse suurendamist. EASA kinnitas, et Kambodža pädevad asutused on teinud suuri edusamme ICAO tuvastatud puudujääkide kõrvaldamiseks. Eelkõige on nad täielikult ümber korraldanud lennundusalased õigusaktid ning sisemenetlused esmase ja jätkuva järelevalve kohaldamiseks lennuettevõtjate üle, mis aitab liikuda rahvusvahelistele ohutusstandarditele vastava järelevalvetegevuse kasutuselevõtu suunas. Komisjon tunnustab suuri jõupingutusi, mida Kambodža pädevad asutused on teinud rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimiseks, ning kõnealuse eesmärgi saavutamiseks võetud olulisi täitemeetmeid.

[1] Määrus (EL) nr 590/2010, 5.7.2010, ELT L 170, 6.7.2010, lk 12.

Kongo Demokraatliku Vabariigi lennuettevõtjad

(37) Kõikide Kongo Demokraatlikus Vabariigis sertifitseeritud lennuettevõtjate suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu ja nad on kantud A lisasse. Komisjon on saanud tõendeid selle kohta, et Kongo Demokraatliku Vabariigi pädevad asutused on 7. jaanuaril 2011 andnud lennuettevõtjale Korongo Airlines välja lennutegevusloa.

(38) Komisjon alustas konsultatsioone Kongo Demokraatliku Vabariigi pädevate asutustega, et saada ülevaade kõnealuse lennuettevõtja olukorrast ning saada selgitusi tema üle teostatava järelevalve kohta. Kongo Demokraatliku Vabariigi pädevad asutused ei vastanud komisjonile.

(39) Kuna puuduvad andmed selle kohta, et Kongo Demokraatliku Vabariigi pädevad asutused on suurendanud oma suutlikkust tagada kõnealuses riigis litsentsitud lennuettevõtjate järelevalve vastavalt kohaldatavate ohutusstandarditele, jõuti ühiste kriteeriumide põhjal järeldusele, et lennuettevõtja Korongo Airlines tuleks kanda A lisasse.

Gruusia lennuettevõtjad

(40) Kontrollitud tõendite kohaselt on teatavatel Gruusias registreeritud lennuettevõtjatel seisuplatsil tehtud SAFA kontrollide [1] käigus tuvastatud mitmeid suuri puudusi. Gruusia pädevad asutused (United Transport Administration – UTA) esitasid teavet nii kõnealuse lennuettevõtja kui ka teiste lennuettevõtjate lennuettevõtja sertifikaatide suhtes võetud täitemeetmete kohta. Esitatud teabe kohaselt tühistati järgmiste lennuettevõtjate lennuettevõtja sertifikaadid: lennuettevõtjate LTD Eurex Airline ja JSC Tam Air lennuettevõtja sertifikaadid tühistati 24. novembril 2010, lennuettevõtjate LTD Sky Way ja LTD Sakaviaservice lennuettevõtja sertifikaadid tühistati 29. novembril 2010, lennuettevõtja LTD Jav Avia lennuettevõtja sertifikaat tühistati 18. jaanuaril 2011, lennuettevõtja LTD Carre Aviation Georgia lennuettevõtja sertifikaat tühistati 8. veebruaril 2011, lennuettevõtja LTD Air Batumi lennuettevõtja sertifikaat tühistati 17. märtsil 2011 ja lennuettevõtja LTD Air Iberia lennuettevõtja sertifikaat tühistati 4. aprillil 2011. Lennuettevõtja LTD Sun Way lennuettevõtja sertifikaat kaotas kehtivuse 3. veebruaril 2011 ja seda ei pikendatud.

(41) Kontrollitud tõendite kohaselt on mitme Gruusia lennuettevõtjaga toimunud õnnetusi ja intsidente. Need hõlmavad lennuettevõtja Sun Way käitatava Ilyushin 76TD tüüpi õhusõidukiga (registritunnus 4L-GNI) 28. novembril 2010 Pakistanis Karachis toimunud õnnetust ja lennuettevõtja Georgian Airways käitatava Kanadair CL 600 tüüpi õhusõidukiga (registritunnus 4L-GAE) 4. aprillil 2011 Kongo Demokraatlikus Vabariigis Kinshasas toimunud õnnetust. Tõendite kohaselt on tuvastatud ohutusalaseid puudujääke seoses selliste Gruusias registreeritud õhusõidukitega, mis on imporditud riikidest, mille õhusõidukite suhtes on kohaldatud ELi piires tegevuskeeldu.

(42) Komisjon kohtus 22. märtsil 2011 eespool nimetatud tõendite arutamiseks Gruusia pädevate astutustega. Gruusia pädevad asutused esitasid 22., 25. 28. ja 29. märtsil 2011 täiendavaid dokumente. Esitatud dokumendid sisaldavad teavet selle kohta, et 15. aprillil 2011 luuakse uus sõltumatu tsiviillennundusamet ning et seoses 1. jaanuaril 2011 jõustunud dokumendi „Gruusia tsiviilõhusõidukite riikliku registrisse kandmise ja neile lennukõlblikkuse sertifikaadi väljaandmise eeskirjad" läbivaatamisega on mitu õhusõidukit registrist kustutatud [2].

(43) Gruusia pädevad asutused tegid lennuohutuskomiteele 5. aprillil 2011 suulise ettekande. Gruusia pädevad asutused kinnitasid oma ettekandes, et mitu lennuettevõtja sertifikaati on tühistatud ja seitsmekümne üheksast riiklikku registrisse kantud õhusõidukist kakskümmend üheksa on sealt praeguseks kustutatud. Peale selle teatasid Gruusia pädevad asutused 2007. aastal ICAO ohutusjärelevalve üldise auditikava (USOAP) raames tehtud auditi tulemusel võetud parandusmeetmetest ning esitasid reformikava, milles käsitletakse Gruusia lennundusalaste õigusaktide ühtlustamist Euroopa ühtse õhuruumi lepingust tulenevate ELi õigustiku sätetega. Neid jõupingutusi toetavad mitmed algatused, muu hulgas mestimisprogramm ning TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) programmi raames Gruusia pädevatele asutustele pakutav tehniline abi.

(44) Komisjon ja lennuohutuskomitee tunnustavad Gruusia pädevate asutuste edusamme, ning nende valmisolekut anda läbipaistvat teavet, teha koostööd puuduste kõrvaldamiseks ja kavatsust lähitulevikus ellu viia täiendavaid reforme. Komisjon jätkab tihedat koostööd Gruusia pädevate asutustega, et toetada nende jõupingutusi tsiviillennundussüsteemi ohutustaseme ajakohastamiseks.

[1] SAFA kontrollide numbrid: AESA-E-2010-255; AESA-E-2010-328; BCAA-2010-134; CAA-NL-2010-20; DGAC/F-2010-1024; DGAC/F-2010-1708; No. MOTLUX-2010-19.

[2] Ajavahemikus 13.8.2010–23.3.2011 kustutati registrist järgmised õhusõidukid: kaks AN-12 tüüpi õhusõidukit registritunnustega 4L-GLU ja 4L-FFD ning neli IL-76 tüüpi õhusõidukit registritunnustega 4L-FFG, 4L-GLP, 4L-GLX, 4L-FFE (käitaja: Sky Way); kaks IL-76 tüüpi õhusõidukit registritunnustega 4L-GLR ja 4L-GLK ning kaks AN-12 tüüpi õhusõidukit registritunnustega 4L-GLT ja 4L-GLN (käitaja: Saqaviaservice); kolm IL-76 tüüpi õhusõidukit registritunnustega 4L-GLM, 4L-MGC ja 4L-MGM (käitaja: Sun Way); üks IL-76 tüüpi õhusõiduk registritunnusega 4L-AWA (käitaja: Air West); kolm AN-12 tüüpi õhusõidukit registritunnustega 4L-IRA, 4L-HUS ja 4L-VAL (käitaja: Air Victor Georgia); üks AN-12 tüüpi õhusõiduk registritunnusega 4L-PAS (käitaja: Transaviaservice); üks AS-12 tüüpi õhusõiduk registritunnusega 4L-GGG (käitaja: Transaviaservice); üks AN-28 tüüpi õhusõiduk registritunnusega 4L-28001 (käitaja: Georgian Aviation University); üks YAK-40 tüüpi õhusõiduk registritunnusega 4L-AAK (käitaja: Tam Air); üks B-737 tüüpi õhusõiduk registritunnusega 4L-TGM (käitaja: Georgia Airways); üks AN-26 tüüpi õhusõiduk registritunnusega 4L-JAV (käitaja: Jav Avia); üks AN-12 tüüpi õhusõiduk registritunnusega 4L-BKN (käitaja: Fly Adjara); kaks AN-26 tüüpi õhusõidukit registritunnusega 4L-GST ja 4L-GSS (käitaja: Carre Aviation Georgia); üks B-747 tüüpi õhusõiduk registritunnusega 4L-KMK (käitaja: Eurex Airlines); üks SAAB 340 tüüpi õhusõiduk registritunnusega 4L – EUI (käitaja: Georgian International Airlines) ja üks MI – 8T tüüpi õhusõiduk registritunnusega 4L –BGA (käitaja: Tisheti).

(45) Selleks, et kontrollida Gruusias registreeritud lennuettevõtjate õhusõidukite kooskõla kehtivate ohutusstandarditega, suurendavad liikmesriigid vastavalt komisjoni määrusele (EÜ) nr 351/2008 [1] seisuplatsil kontrollimiste arvu, mille põhjal oleks võimalik Gruusia lennuettevõtjate olukord järgmisel lennuohutuskomitee koosolekul uuesti läbi vaadata.

Indoneesia lennuettevõtjad

(46) Komisjon jätkas vastavalt määrusele (EÜ) nr 590/2010 [2] aktiivset konsulteerimist Indoneesia pädevate asutustega, et arutada kõnealuste asutuste poolt lennuohutusalase olukorra parandamiseks võetud meetmeid ja kohaldatavate ohutusstandardite järgimist.

(47) Indoneesia pädevad asutused (DGCA) osalesid 11. märtsil 2011 komisjoniga peetud videokonverentsil ning teatasid, et kõik Indoneesias sertifitseeritud lennuettevõtjad, välja arvatud lennuettevõtja Wing Air, on ümber sertifitseeritud. Lisaks teatasid Indoneesia pädevad asutused, et praeguseks puuduvad ICAO nõutavad seadmed vaid 9 % Indoneesias käitatavatest õhusõidukitest ning Indoneesia pädevad asutused lubasid kõnealustel õhusõidukitel jätkata erandkorras tegevust kuni 2011. aasta lõpuni; nendele õhusõidukitele, mis ei ole selleks ajaks nõuetega vastavusse viidud, kehtestatakse lennukeeld.

(48) Lennuohutuskomitee tunnustab tehtud edusamme ning julgustab Indoneesia pädevaid asutusi jätkama jõupingutusi, et tõhustada kontrolli nende regulatiivse järelevalve alla kuuluvate õhusõidukite suhtes.

(49) Indoneesia pädevad asutused palusid kustutada A lisast ainult lastiveoga tegelevad lennuettevõtjate Cardig Air, Republic Express, Asia Link ja Air Maleo ning esitasid kirjalikke tõendeid selle kohta, et kõnealused lennuettevõtjad veavad ainult lasti, mitte reisijaid, ning et vastavalt nende lennuettevõtja sertifikaadile ei ole neil lubatud lennata ei Euroopa Liitu ega sealt tagasi Indoneesiasse.

(50) Seepärast jõuti ühiste kriteeriumide põhjal järeldusele, et Indoneesia lennuettevõtjad Cardig Air, Republic Express, Asia Link ja Air Maleo tuleks A lisast kustutada

Iisraeli lennuettevõtjad

Sun D'Or

(51) Pärast seda, kui EASA oli analüüsinud alates 2008. aastast ELi lendava Iisraelis sertifitseeritud lennuettevõtja Sun D'Or õhusõidukite seisuplatsil kontrollimiste tulemusi, mis osutavad rahvusvaheliste ohutusstandardite korduvale ja olulisele rikkumisele, alustas komisjon Iisraeli pädevate asutustega ametlikke konsultatsioone ning kuulas 16. märtsil 2010 ära lennuettevõtja ettekande. Konsulteerimise käigus selgus, et Iisraeli pädevad asutused ei olnud kõnealust lennuettevõtjat nõuetekohaselt sertifitseerinud, kuna lennuettevõtja sai lennuettevõtja sertifikaadi vaatamata sellele, et ta ei suutnud tõendada oma suutlikkust tagada tema vastutusel tegutsevate lennukõlblike õhusõidukite ohutu käitamine. Lisaks ei suutnud lennuettevõtja tõendada, et ta oli võtnud asjakohased parandusmeetmed seisuplatsil tehtud SAFA kontrollide käigus tuvastatud puuduste jätkusuutlikuks kõrvaldamiseks. Seega ei olnud konsulteerimise käigus võimalik saada kinnitust sellele, et kõnealune lennuettevõtja järgib asjakohaseid ohutusstandardeid.

(52) Pärast konsulteerimist komisjoni ja Euroopa Lennundusohutusametiga ning täiendavat nõupidamist lennuettevõtjaga otsustasid Iisraeli pädevad asutused 1. aprillil 2011 tühistada lennuettevõtja Sun D'Or lennuettevõtja sertifikaadi. Pärast seda kanti kõik lennuettevõtja õhusõidukid ühe teise Iisraeli lennuettevõtja lennuettevõtja sertifikaadile ning Sun D'Or ainsaks tegevusalaks jäi piletimüük.

(53) Iisraeli pädevatel asutustel paluti teha ettekanne järelevalve teostamise kohta kõnealuse lennuettevõtja üle ja nad kuulati ära 6. aprillil 2011. Iisraeli pädevad asutused väitsid oma ettekandes, et lennuettevõtjat Sun D'Or ei ole kavas sertifitseerida ega ümber sertifitseerida. Iisraeli pädevad asutused tutvustasid oma ettekandes ka jõupingutusi, mida nad olid teinud ohutusjärelevalvealase suutlikkuse suurendamiseks ja Iisraeli ohutussüsteemi ajakohastamiseks.

(54) Seepärast jõuti ühiste kriteeriumide põhjal järeldusele, et puudub vajadus täiendavate meetmete järele.

Israir

(55) Pärast seda, kui EASA oli analüüsinud alates 2008. aastast ELi lendava Iisraelis sertifitseeritud lennuettevõtja Israer õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise tulemusi, mis osutavad rahvusvaheliste ohutusstandardite korduvale ja olulisele rikkumisele, alustas komisjon Iisraeli pädevate asutustega ametlikke konsultatsioone ning kuulas 16. märtsil 2010 ära lennuettevõtja ettekande. Konsulteerimise käigus selgus, et lennuettevõtja on võtnud arvukalt struktuurimeetmeid, et tagada asjakohaste ohutusstandardite jätkusuutlik järgimine. Lennuettevõtja oli teinud ümberkorraldusi juhtkonna (töötajate) hulgas, et kehtestada ohutusjuhtimissüsteemil põhinev tulemuslik ohutusalane poliitika. Lennuettevõtja Israir kõrvaldas kasutusest kolm Airbus A-320 tüüpi õhusõidukit (registritunnused 4X-ABH, 4X-ABD ja 4X-ABF), mis olid enamiku seisuplatsil toimunud SAFA kontrollide käigus avastatud oluliste ohutuspuudujääkide allikaks. Lennuettevõtja täiustas ka kvalifitseeritud töötajate koolitamist, et tagada lennueelsete kontrollide nõuetekohane läbiviimine. Vaadati läbi asutusesisese töökorraldusega seotud menetlused ning kehtestati uus kvaliteedi tagamise süsteem ning kvaliteedi tagamise kontrollisüsteem. Täies mahus

[1] ELT L 109, 19.4.2008, lk 7.
[2] ELT L 170, 6.7.2010, lk 9.

vaadati läbi maapealse teeninduse käsiraamat ja hoolduse korraldamise käsiraamat ning kehtestati käitamise juhtimise ajakohastatud käsiraamat.

(56) Arvestades kõnealuseid muudatusi ning Iisraeli pädevate asutuste ettekannet 6. aprillil 2011 toimunud lennuohutuskomitee koosolekul, jõuti järeldusele, et lennuettevõtja on suuteline oma tegevust pidevalt parandama. Liikmesriigid jätkavad kontrolli teostamist selle üle, et lennuettevõtja Israir järgib tõhusalt asjakohaseid ohutusstandardeid, seades prioriteediks selle lennuettevõtja õhusõidukite kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EÜ) nr 351/2008.

Kasahstani lennuettevõtjad

(57) Kasahstani pädevad asutused teatasid komisjonile edusammudest, mida nad on teinud seoses lennundussektoris 2009. aastal alustatud põhjaliku reformiga lennuohutuse suurendamiseks. Pärast uue tsiviillennunduskoodeksi vastuvõtmist juulis 2010 on alustatud rohkem kui 100 konkreetse lennundusega seotud õigusakti väljatöötamist ja enamik neist on ka vastu võetud. Kasahstani pädevad asutused on suutnud edukalt suurendada ka oma suutlikkust tänu uute kvalifitseeritud inspektorite palkamisele, mida on kavas jätkata ka järgmistel kuudel.

(58) Kasahstani pädevad asutused teatasid, et nad jätkasid täitemeetmete võtmist. Kasahstani pädevad asutused teatasid järgmiste lennuettevõtjate lennuettevõtja sertifikaadi tühistamisest: Air Flamingo; Almaty Aviation; Atyrau Aye Zholy; Arkhabay; Asia Continental Avialines; Centr Pankh Kazavia National Airlines; Kokhshetau Airlines, Orlan 2000 ja Zherzu Avia.

(59) Kasahstani pädevad asutused kinnitasid ja esitasid ka vastavad tõendid selle kohta, et kõnealused lennuettevõtjad ei tegele enam ärilise lennutranspordiga ning et neil puudub asjakohane ja kehtiv lennutegevusluba. Seepärast ei käsitata kõnealuseid lennuettevõtjaid enam lennuettevõtjatena määruse (EÜ) nr 2111/2005 artikli 2 punkti a tähenduses. Seetõttu jõuti ühiste kriteeriumide põhjal järeldusele, et kõnealused kümme lennuettevõtjat tuleks A lisast kustutada.

(60) Kasahstani pädevad asutused teatasid, et nad vaatasid uuesti läbi lennuettevõtja KazAirWest olukorra ning andsid kõnealusele lennuettevõtjale varem tühistatud lennuettevõtja sertifikaadi asemel uue lennuettevõtja sertifikaadi. Ühiste kriteeriumide põhjal jõuti järeldusele, et kõnealune lennuettevõtja tuleks jätta A lisasse.

(61) Komisjon toetab Kasahstani ametiasutuste algatatud põhjalikku tsiviillennundusreformi ja kutsub neid üles jätkama sihikindlaid jõupingutusi ICAOga kokkulepitud parandusmeetmete kava rakendamiseks, keskendudes eelkõige kõrvaldamist vajavatele olulistele ohutusprobleemidele ja kõikide Kasahstani ametiasutuse vastutusalasse kuuluvate lennuettevõtjate ümbersertifitseerimisele. Komisjon on valmis koostöös Euroopa Lennundusohutusameti ja liikmesriikidega korraldama ettenähtud aja jooksul kohapealse hindamise, et kontrollida parandusmeetmete kava rakendamisel tehtud edusamme.

Kirgiisi Vabariigi lennuettevõtjad

(62) Kirgiisi Vabariigi pädevad asutused teatasid, et nad tühistasid 2009. ja 2010. aastal lennuettevõtjate Golden Rules Airlines (GRS), Max Avia (MAI), Tenir Airlines (TEB) ja Sky Gate International (SGD) lennuettevõtja sertifikaadi ning et ICAO kustutas kõnealustel lennuettevõtjate ICAO-koodid. Seepärast jõuti ühiste kriteeriumide põhjal järeldusele, et kõnealused lennuettevõtjad tuleks ühiste kriteeriumide põhjal A lisast kustutada.

(63) Peale selle teatasid Kirgiisi pädevad asutused, et kolme lennuettevõtja – Itek Air, Trast Aero ja Asian Air lennuettevõtja sertifikaatide kehtivusaeg on lõppenud, kuid ei esitanud vastavaid tõendeid. Seepärast jõuti ühiste kriteeriumide põhjal järeldusele, et kõnealused lennuettevõtjad tuleks jätta A lisasse.

(64) Võttes arvesse, et Kirgiisi Vabariigis sertifitseeritud muud lennuettevõtjad ja kõnealuste lennuettevõtjate suhtes regulatiivset järelevalvet teostavad ametiasutused ei ole praeguseni esitanud komisjonile tõendeid asjakohaste parandusmeetmete täieliku rakendamise kohta, jõuti järeldusele, et kõnealused lennuettevõtjad tuleks jätta A lisasse.

(65) Komisjon julgustab Kirgiisi Vabariigi pädevaid asutusi jätkama jõupingutusi kõikide ICAO poolt 2009. aasta aprillis ohutusjärelevalve üldise auditikava (USOAP) raames tehtud auditi käigus avastatud puuduste kõrvaldamiseks. Komisjon on valmis koostöös Euroopa Lennundusohutusameti ja liikmesriikidega korraldama kohapealse hindamise pärast seda, kui ICAO-le esitatud parandusmeetmete kava on piisaval määral rakendatud. Hindamise eesmärk on kontrollida kehtivate ohutusnõuete rakendamist Kirgiisi Vabariigi pädevate asutuste ja nende järelevalve alla kuuluvate lennuettevõtjate poolt.

Air Madagascar

(66) Kontrollitud tõendite kohaselt on Madagaskaril sertifitseeritud lennuettevõtjal Air Madagascar tõsiseid ohutuspuudujääke. Need puudujäägid on kindlaks teinud Prantsusmaa pädevad asutused SAFA programmi raames seisuplatsil tehtud kontrollimiste käigus. B-767 tüüpi õhusõidukite kontrollimise tulemused on kõnealuse lennuettevõtja teiste õhusõidukitega võrreldes oluliselt halvemad. SAFA kontrollide käigus tuvastatud puuduste arv, ohutuspuudujääkide kordumine ning asjaolu, et olukord on alates 2010. aastast järjest halvenenud, viitab olulisele ohutusprobleemile.

(67) Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO) viis veebruaris 2008 läbi üldise ohutusjärelevalve auditi, mille käigus tuvastati hulgaliselt olulisi puudujääke seoses Madagaskari tsiviillennundusameti suutlikkusega täita ülesandeid lennuohutuse järelevalve valdkonnas.

(68) Komisjon alustas 28. veebruaril 2011 SAFA kontrollide ja ICAO auditiaruande tulemuste põhjal ametlikke konsultatsioone Madagaskari pädevate asutustega, väljendades tõsist muret lennuettevõtja Air Madagascar tegevuse ohutuse suhtes, ning palus kõnealusel lennuettevõtjal ja Madagaskari pädevatel asutustel võtta määruse (EÜ) nr 2111/2005 artikli 7 kohaseid meetmeid SAFA kontrolli käigus tuvastatud ohutuspuudujääkide nõuetekohaseks kõrvaldamiseks.

(69) Komisjon kohtus 16. märtsil 2011 Madagaskari tsiviillennundusameti ja lennuettevõtja Air Madagascar esindajatega, et saada teavet selle kohta, missuguseid meetmeid nad on võtnud SAFA kontrollide käigus kindlakstehtud ohutuspuudujääkide kõrvaldamiseks, või vähemalt selle kohta, kas on võetud asjakohaseid meetmeid tuvastatud ohtude leevendamiseks. Kahjuks ei esitanud Madagaskari tsiviillennundusamet ja lennuettevõtja Air Madagascar koosolekul piisavaid tõendeid selle kohta, et lennuettevõtja on põhjalikult analüüsinud algpõhjusi ja rakendab ranget parandusmeetmete kava; samuti ei esitatud piisavaid tõendeid selle kohta, et Madagaskari tsiviillennundusamet kohaldab asjakohast ohutusjärelevalveprogrammi. Seepärast paluti Madagaskari tsiviillennundusametil ja lennuettevõtjal Air Madagascar selgitada olukorda lennuohutuskomitee koosolekul aprillis 2011.

(70) Lennuettevõtja Air Madagascar ja Madagaskari pädevad asutused tegid lennuohutuskomiteele ettekande 5. aprillil 2011. Lennuettevõtja Air Madagascar esitas täiendava parandusmeetmete kava, mis põhines algpõhjuste üksikasjalikul analüüsil, kuid mis ei sisaldanud tõendeid selle kohta, et kõnealused meetmed on praeguseks tulemusi andnud.

(71) Lennuohutuskomitee avaldas tunnustust lennuettevõtja edusammudele, väljendades samas muret, et kõikidel lennuettevõtja Air Madagascar käitatavatel õhusõidukitel esineb endiselt tõsiseid puudujääke jätkuva lennukõlblikkuse valdkonnas. Lennuettevõtja tunnistas Boeing B-767 tüüpi õhusõidukitega seotud puudujääke. Lennuettevõtja märkis, et tema arvates piisab praegu kohaldatavatest meetmetest kõikide Air Madagascar käitatavate õhusõidukite ohutusriskide leevendamiseks, kuna teised õhusõidukid teevad vähem lende ja/või on uuemad.

(72) Lennuohutuskomitee tunnustas lennuettevõtja jõupingutusi SAFA kontrollide käigus tuvastatud ohutusalaste puuduste jätkusuutlikuks kõrvaldamiseks ning julgustas Madagaskari pädevaid asutusi tõhustama järelevalvetegevust, et tagada liigse viivituseta lennuettevõtja parandusmeetmete kava tulemuslik rakendamine.

(73) Arvestades lennuettevõtja Air Madagascar käitatavate B-767 tüüpi õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise käigus avastatud arvukaid ja korduvaid ohutuspuudujääke ning lennuettevõtja suutmatust praeguseni rakendada asjaomast parandusmeetmete kava, samuti Madagaskari pädevate asutuste suutmatust tagada piisav ohutusalane järelevalve kõnealuse lennuettevõtja õhusõidukite üle, on komisjon pärast lennuohutuskomitee arvamusega tutvumist jõudnud järeldusele, et kõnealuse lennuettevõtja B-767 tüüpi õhusõidukitel tuleks keelata lendamine Euroopa Liitu. Seetõttu on ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et lennuettevõtja Air Madagascar tuleks kanda B lisasse ja tema käitamistegevust tuleks piirata nii, et kõikidel kõnealuse lennuettevõtja käitatavatel Boeing B-767 tüüpi õhusõidukitel oleks keelatud lennata Euroopa Liitu. Lennuettevõtjale tuleks anda luba lennata Euroopa Liitu teiste tema lennuettevõtja sertifikaadile kantud õhusõidukitega vastavalt B lisale.

(74) Liikmesriigid kontrollivad jätkuvalt asjakohaste ohutusstandardite tõhusat järgimist lennuettevõtja Air Madagascar poolt, seades prioriteediks selle lennuettevõtja õhusõidukite kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EÜ) nr 351/2008.

Mosambiigi lennuettevõtjad

(75) Kontrollitud tõendite ja jaanuaris 2010 ICAO üldise ohutusjärelevalve auditiprogrammi (USOAP) raames tehtud auditi tulemuste kohaselt ei suuda Mosambiigis sertifitseeritud lennuettevõtjate järelevalve eest vastutavad ametiasutused asjakohaseid ohutusstandardeid rakendada ega nende täitmist tagada. Kõnealuse auditi käigus tuvastati hulgaliselt olulisi puudujääke seoses Mosambiigi tsiviillennundusameti suutlikkusega täita oma ülesandeid lennuohutuse järelevalve valdkonnas. ICAO auditi lõpparuande esitamise ajal oli tulemuslikult rakendamata rohkem kui 77 % ICAO standarditest. Teatavates olulistes punktides, nagu kvalifitseeritud tehnilise personali olemasolu, ei olnud tulemuslikult rakendatud 98 % ICAO standarditest. Ohutusprobleemide lahendamise puhul ei olnud tulemuslikult rakendatud 93 % ICAO standarditest.

(76) Pärast üldise ohutusjärelevalve auditeerimisprogrammi raames Mosambiigis läbiviidud auditit on ICAO teatanud kõigile Chicago konventsiooni osalisriikidele Mosambiigis registreeritud lennuettevõtjate ja õhusõidukite ohutusjärelevalvega seotud olulisest ohutusprobleemist [1] nii õhusõidukite käitamise kui ka lennukõlblikkuse valdkonnas, mis tähendab, et lennuettevõtja sertifikaadi väljastamiseks Mosambiigis kasutatava sertifitseerimismenetluse puhul ei järgita ICAO lisa 6 kohaseid sätteid. Eelkõige tuleks märkida, et 15 Mosambiigi lennuettevõtjat, kelle hulgas on ka rahvusvahelisi lende käitavaid lennuettevõtjaid, tegutsevad ikka veel varasemate, praeguseks kehtetuks tunnistatud õigusaktide kohaselt välja antud lennuettevõtja sertifikaatide alusel. Mosambiigi pädevad asutused (IACM) ei andnud enne lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmist hinnangut kõikidele sertifitseerimismenetluse konkreetsetele punktidele ega suuda seega tagada, et kõik 15 lennuettevõtja sertifikaadi omanikku vastavad enne rahvusvaheliste lendude alustamist lisas

[1] ICAO, puudus OPS/01.

6 ja siseriiklikes õigusaktides sätestatud nõuetele. Lisaks sellele ei ole Mosambiigi pädevad asutused juba kaks aastat teinud plaanipärast järelevalvet lennuettevõtjate üle.

(77) Tõendite kohaselt ei ole Mosambiigi pädevatel asutustel ICAO tuvastatud rikkumise tulemuslikuks kõrvaldamiseks piisavalt suutlikkust, mida kinnitab ka asjaolu, et kõnealuste asutuste esitatud parandusmeetmete kava ICAO tuvastatud rikkumiste kõrvaldamiseks ei olnud ICAO hinnangul vastuvõetav. See kehtib eelkõige ICAO tuvastatud olulise ohutusprobleemi suhtes, mis on ikka veel kõrvaldamata. Peale selle teatasid Mosambiigi pädevad asutused, et parandusmeetmete kava rakendamisel on esinenud viivitusi.

(78) Komisjon alustas seoses ICAO üldise ohutusjärelevalve auditiprogrammi raames tehtud auditi tulemustega märtsis 2010 konsulteerimist Mosambiigi pädevate asutustega (IACM), väljendades tõsist muret Mosambiigis sertifitseeritud lennuettevõtjate tegevuse ohutuse suhtes ja nõudes selgitusi selle kohta, missuguseid meetmeid pädevad asutused ICAO tuvastatud puuduste kõrvaldamiseks on võtnud.

(79) Mosambiigi pädevad asutused esitasid ajavahemikus aprillist 2010 kuni aprillini 2011 erinevaid dokumente ja tegid 6. aprillil 2011 ettekande lennuohutuskomiteele. Mosambiigi pädevad asutused märkisid, et pärast eespool nimetatud parandusmeetmete kava esitamist ICAO-le on nad alustanud kõnealuse kava rakendamist. Eelkõige teatasid Mosambiigi pädevad asutused, et nad on alustanud reforme oma iseseisvuse ja järelevalvesuutlikkuse oluliseks suurendamiseks ning et piisava hulga kvalifitseeritud inspektorite töölevõtmiseni on Mosambiigi pädevad asutused järelevalvetegevuse toetamiseks sõlminud lepingud väliseksperdidega. Siiski on lennuohutuskomitee seisukohal, et Mosambiigi pädevad asutused ei esitanud tõendeid selle kohta, et tal on praegu piisavalt ressursse, et tagada järelevalve kõikide Mosambiigis sertifitseeritud lennuettevõtjate üle. Mosambiigi pädevad asutused teatasid, et Mosambiigis on sertifitseeritud 13 lennuettevõtjat ning et nad on välisekspertide abiga suutnud 2010. aastal kooskõlas Mosambiigi tsiviillennundusalaste õigusaktidega ümber sertifitseerida kaheksa lennuettevõtjat, sealhulgas kolm rahvusvahelisi lende käitavat lennuettevõtjat (Mozambique Airlines, Mozambique Express ja Trans Airways). Siiski ei esitanud nad lennuohutuskomitee arvates piisavaid tõendeid selle kohta, et kõnealuste lennuettevõtjate suhtes kohaldatakse pidevat järelevalvet kooskõlas kohaldatavate ohutusstandarditega. Peale selle kinnitasid Mosambiigi pädevad asutused, et viis lennuettevõtjat, kes väidetavalt käitavad ainult riigisiseseid lende, jätkavad tegevust selliste lennuettevõtja sertifikaatide alusel, mis anti välja varasemate, praeguseks kehtetuks tunnistatud õigusaktide põhjal. Mosambiigi pädevad asutused kõnealuseid sertifikaate siiski ei esitanud. Samuti on tänaseni kõrvaldamata ICAO avaldatud oluline ohutusprobleem.

(80) Lennuettevõtja Mozambique Airlines (LAM) esitas kirjalikke tõendeid ja tegi 6. aprillil 2011 ettekande lennuohutuskomiteele. LAM kinnitas, et ta oli 6. aprillil 2010 Mosambiigi tsiviillennundusalaste õigusaktide kohaselt ümber sertifitseeritud. Siiski sisaldas kõnealuse lennuettevõtja LAM lennuettevõtja sertifikaat, mis kaotas kehtivuse 5. aprillil ja mida Mosambiigi pädevad asutused uuendasid 6. aprillil 2011, piirangut, millega välistatakse III kategooria lähenemine halva nähtavusega, kuna selgus, et kõnealusel lennuettevõtjal puudub selleks vajalik luba. Lennuettevõtja Mozambique Express (MEX) esitas kirjalikke tõendeid ja tegi 6. aprillil 2011 ettekande lennuohutuskomiteele. Lennuettevõtja MEX kinnitas, et ta sertifitseeriti ümber aprillis 2010 kooskõlas Mosambiigi tsiviillennundusalaste õigusaktidega, vaatamata sellele, et kõnealuse lennuettevõtja käitataval neljal Embraer 120 tüüpi õhusõidukil puuduvad E-GPWS (TAWS) seadmed..

(81) Komisjon ja lennuohutuskomitee tunnustavad Mosambiigi tsiviillennundussüsteemi reformimiseks tehtud jõupingutusi ja ICAO tuvastatud ohutuspuudujääkide kõrvaldamiseks võetud esimesi samme. Siiski leitakse ühiste kriteeriumide põhjal ning enne ICAO tuvastatud puudujääkide ja eelkõige olulise ohutusprobleemi kõrvaldamiseks võetavate nõuetekohaste parandusmeetmete tõhusat rakendamist, et Mosambiigi pädevad asutused ei ole praegu suutelised kõikide nende regulatiivse kontrolli alla kuuluvate lennuettevõtjate suhtes asjaomaseid ohutusstandardeid rakendama ega nende täitmist tagama. Seepärast tuleks kõikide Mosambiigis sertifitseeritud lennuettevõtjate suhtes kohaldada tegevuskeeldu ja kanda nad A lisasse.

(82) Portugali pädevad asutused teatasid, et nad on sõlminud Mosambiigi pädevate astutustega kokkuleppe tehnilise abi andmiseks ning abi andmist ka alustanud. Tehniline abi andmisel keskendutakse eelkõige kvalifitseeritud töötajate koolitamisele ning järelevalve teostamisel kasutatavatele menetlustele.

(83) Komisjon ja lennuohutuskomitee julgustab Mosambiiki tegema igakülgset koostööd ICAO-ga, et kinnitada nõuetekohane parandusmeetmete kava ICAO tuvastatud puudujääkide kõrvaldamiseks ning kontrollida piisava aja möödudes kohapealse kontrollkäigu abil kava rakendamisel tehtud edusamme. Euroopa Komisjon on koostöös Euroopa Lennundusohutusameti ja liikmesriikidega valmis vajaduse korral kaaluma tehnilise abi osutamist kõnealuses küsimuses.

(84) Komisjon on pärast lennuohutuskomitee arvamusega tutvumist valmis olukorra uuesti läbi vaatama, kui esitatakse kinnitatud tõendid selle kohta, et ICAO-le esitatud parandusmeetmete kava rakendamine on piisavalt edenenud.

Venemaa Föderatsiooni lennuettevõtjad

(85) Pärast komisjoni külaskäiku Venemaa Föderatsiooni detsembris 2010 esitasid Venemaa Föderatsiooni pädevad asutused teavet selliste Venemaa lennuettevõtjate lennuettevõtja sertifikaatide kohta, kelle õhusõidukite seisuplatsil kontrollimisel SAFA programmi käigus tuvastati iga kord mitu suurt puudust. Lisaks kohustusid Venemaa Föderatsiooni pädevad asutused 8. märtsil toimunud konsultatsioonide käigus esitama komisjonile järgmise teabe: a) teave Venemaa Föderatsiooni pädevate asutuste poolt kõnealuste lennuettevõtjate suhtes tehtud järelevalvetoimingute tulemuste kohta; b) teave parandusmeetmete kohta, mida kõnealused lennuettevõtjad on võtnud seisuplatsil tehtud SAFA kontrollide käigus tuvastatud probleemide kõrvaldamiseks; ning c) teatavate Euroopa Liitu lendavate Venemaa Föderatsiooni lennuettevõtjate lennuettevõtja sertifikaatide nimekiri.

(86) Venemaa Föderatsiooni pädevate asutuste esitatud teabe põhjal ei vasta teatavate lennuettevõtjate lennuettevõtja sertifikaadile kantud järgmised õhusõidukid praegu ICAO standarditele ning lennuohutuskomitee palub komisjonil nõuda Venemaa Föderatsioonilt selgitusi kõnealuste õhusõidukite rahvusvahelise käitamise kohta:

a) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140 tüüpi õhusõiduk registritunnusega RA-41250; AN-24RV tüüpi õhusõidukis registritunnusega RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26 tüüpi õhusõiduk registritunnusega RA-26660; Tupolev TU-154M tüüpi õhusõidukid registritunnustega RA -85007 ja RA-85707;

b) Atlant Soyuz: varem lennuettevõtja Atlant Soyuz poolt käitatud TU-154M tüüpi õhusõidukeid registritunnustega RA-85672 ja RA-85682 käitavad praegu teised Venemaa Föderatsioonis sertifitseeritud lennuettevõtjad;

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M tüüpi õhusõidukid registritunnustega RA-85625 ja RA-85774; Yakovlev Yak-40 tüüpi õhusõidukid registritunnustega RA-87511, RA-88300 ja RA-88186; Yak-40K tüüpi õhusõidukid registritunnusega RA-21505, RA-98109 ja RA-8830; Yak-42D tüüpi õhusõiduk registritunnusega RA-42437; kõik (22) Kamov Ka-26 tüüpi helikopterid (registritunnus teadmata); kõik (49) Mi-8 tüüpi helikopterid (registritunnus teadmata); kõik (11) Mi-171 tüüpi helikopterid (registritunnus teadmata); kõik (8) Mi-2 tüüpi helikopterid (registritunnus teadmata); kõik (1) EC-120B tüüpi helikopterid: RA-04116;

d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B tüüpi õhusõidukid registritunnustega RA-85494 ja RA-85457;

e) Krasnoyarsky Airlines: TU-154M tüüpi õhusõidukit RA-85672, mis oli varem lennuettevõtja Krasnoyarsky Airlines lennuettevõtja sertifikaadil, mis 2009. aastal tühistati, käitab praegu lennuettevõtja Atlant Soyuz. Sama tüüpi õhusõidukit registritunnusega RA-85682 käitab praegu üks teine Venemaa Föderatsioonis sertifitseeritud lennuettevõtja;

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42 tüüpi õhusõidukid registritunnustega RA-42331, RA-42350, RA-42538 ja RA-42541;

g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B tüüpi õhusõiduk registritunnusega RA-85602; kõik TU-134 tüüpi õhusõidukid (registritunnus teadmata); kõik Antonov An-24 tüüpi õhusõidukid (registritunnus teadmata); kõik An-2 tüüpi õhusõidukid (registritunnus teadmata); kõik Mi-2 tüüpi helikopterid (registritunnus teadmata); kõik Mi-8 tüüpi helikopterid (registritunnus teadmata);

h) Moscovia Airlines: Antonov AN-12 tüüpi õhusõidukid registritunnustega RA-12193 ja RA-12194.

i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D tüüpi õhusõidukid registritunnustega RA-42374 ja RA-42433;

j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B tüüpi õhusõiduk registritunnusega RA-85508 (õhusõidukeid RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 ja RA-85432 ei käitata praegu rahapuuduse tõttu);

k) UTAir: Tupolev TU-154M tüüpi õhusõidukid registritunnustega RA-85733, RA-85755, RA-85806 ja RA-85820; kõik (24) TU-134 tüüpi õhusõidukid: 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; õhusõidukeid RA-65143 ja RA-65916 käitab praegu üks teine Venemaa Föderatsiooni lennuettevõtja; kõik (1) TU-134B tüüpi õhusõidukid: RA-65726; kõik (10) Yakovlev Yak-40 tüüpi õhusõidukid: RA-87348 (praegu ei käitata rahapuuduse tõttu), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 ja RA-88280; sama tüüpi õhusõidukite RA-87292 ja RA-88244 kasutusiga on läbi saanud; kõik Mil-26 tüüpi helikopterid: (registritunnus teadmata); kõik Mil-10 tüüpi helikopterid: (registritunnus teadmata); kõik Mil-8 tüüpi helikopterid (registritunnus teadmata); kõik AS-355 tüüpi helikopterid (registritunnus teadmata); kõik BO-105 tüüpi helikopterid (registritunnus teadmata); AN-24B tüüpi õhusõidukeid RA-46388 ja RA-87348 ei käitata praegu rahapuuduse tõttu; õhusõidukeid RA-46267 ja RA-47289 ning AN-24RV tüüpi õhusõidukeid RA-46509, RA-46519 ja RA-47800 käitab praegu üks teine Venemaa Föderatsiooni lennuettevõtja;

l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134 tüüpi õhusõidukit registritunnusega RA-65979, õhusõidukeid RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 ja RA-65555 käitab praegu üks teine Venemaa Föderatsiooni lennuettevõtja; õhusõidukit Ilyushin IL-18 registritunnusega RA-75454 käitab praegu üks teine Venemaa Föderatsiooni lennuettevõtja; Yakovlev Yak-40 tüüpi õhusõidukeid registritunnustega RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 ja RA-88200 käitab praegu üks teine Venemaa Föderatsiooni lennuettevõtja;

m) Russair: Tupolev TU-134 A tüüpi õhusõidukid registritunnustega RA-65124, RA-65908, RA-65087, RA-65790, RA-65576, RA-65102, RA-65550 ja RA-65691;

n) Kosmos: Tupolev TU-134-A3 tüüpi õhusõidukid registritunnustega RA-65805,RA-65010, RA-65097, RA-65557, RA-65566 ja TU-134-B tüüpi õhusõiduk registritunnusega RA-65574;

o) The 224th-Flight Unit State Airlines: Ilyushin IL-76MD tüüpi õhusõidukid registritunnustega RA-76638 ja RA-78750;

p) Daghestan Airlines: Tupolev TU-134B tüüpi õhusõiduk registritunnusega RA-65569;

q) Kogalymavia: Tupolev TU-134A3 tüüpi õhusõidukid registritunnustega RA-65943, RA-65045, RA-65943, RA65944 ja RA-65944; Tupolev TU-154M tüüpi õhusõiduk registritunnusega RA-85522.

(87) Komisjon ja lennuohutuskomitee arvestavad Venemaa Föderatsiooni pädevate asutuste esitatud teavet ning püüavad pakkuda võimalusi tuvastatud ohutuspuudujääkide jätkusuutlikuks kõrvaldamiseks Venemaa Föderatsiooni pädevate asutustega peetavate täiendavate tehniliste konsultatsioonide kaudu.

(88) Liikmesriigid kontrollivad ka edaspidi asjakohaste ohutusstandardite tõhusat järgimist Venemaa Föderatsiooni lennuettevõtjate poolt, seades prioriteediks Venemaa Föderatsiooni lennuettevõtjate õhusõidukite kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EÜ) nr 351/2008, lisaks jätkab komisjon ka edaspidi lennuettevõtja tegevuse hoolikat jälgimist.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(89) Lennuettevõtja Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) palus võimalust teha ettekanne lennuohutuskomiteele ja ta saatis enne koosoleku toimumist tutvumiseks dokumendid. Lennuettevõtja teatas, et seoses õhusõidukipargi uuendamise kampaaniaga on DC-9–51 tüüpi õhusõidukite käitamine lõpetatud. Lennuettevõtja on Ukraina tsiviillennundusameti (UKR SAA) poolt jaanuaris 2011 ümber sertifitseeritud ja talle anti välja kaks aastat kehtiv lennuettevõtja sertifikaat.

(90) Lennuettevõtja UMAir on esitanud ka dokumente, mille kohaselt kõik 2009. aasta mais ja oktoobris toimunud ELi kontrollkäikude tulemusel võetud parandusmeetmed peaksid olema lõpule viidud. Lisaks sellele esitas lennuettevõtja dokumente selle kohta, et Ukraina tsiviillennundusameti poolt järelevalvetegevuse käigus tuvastatud puuduste kõrvaldamiseks koostatud parandusmeetmete kava rakendamise käiku on kontrollitud. Lennuettevõtja on esitanud ka uurimisaruande seoses Beirutis 21. septembril 2010 toimunud tõsise intsidendiga. Kõnealuse aruande kohaselt oli DC-9–51 tüüpi õhusõiduki (registritunnus UR-CBY) hädamaandumine tingitud mootori seiskumisest, mille võis tõenäoliselt olla põhjustatud kokkupõrkest linnuga. Siiski selgus aruandest, et üks oluline mootori seiskumise vältimiseks ettenähtud oluline menetlus oli lennuettevõtja UMAir lennutegevuskäsiraamatust välja jäetud.

(91) Kuna lennuettevõtja UMAir käitatavale õhusõidukile UR-CHN 28. veebruaril 2011 ELi seisuplatsil tehtud kontrollimise aruanne [1] osutab tõsistele puudujääkidele, palus komisjon esitada kõnealuse lennuettevõtja kohta täiendavat teavet. Vastuseks komisjoni järelepärimisele esitas lennuettevõtja MD83 tüüpi õhusõiduki (registritunnus UR-CHN) käitamistingimused ja lennukõlblikkuse sertifikaadi, mille kohaselt kõnealusele õhusõidukile oli paigaldatud ICAO nõutavad seadmed.

(92) Lennuettevõtjal paluti selgituste andmiseks osaleda 25. märtsil 2011 toimunud tehnilisel koosolekul. Lennuettevõtja esitas koosoleku ajal ja pärast seda üksikasjalikku teavet välisauditite, inspekteerimiste ja seisuplatsil tehtud kontrollide kohta, kirjeldas võetud parandusmeetmeid ning märkis, et praegune lennutegevuskäsiraamat sisaldas kõiki vajalikke hariliku, ebahariliku ja hädaolukorra menetlusi ning järjepidevat treenimist lennuimitaatoril.

(93) Ukraina tsiviillennundusamet palus luba teha ettekanne lennuohutuskomiteele ja ta kuulati ära 6. aprillil 2011. Ukraina tsiviillennundusamet esitas teavet inspekteerimis- ja kontrolliprotsessi kohta ning teatas tema regulatiivse järelevalve alla kuuluvate lennuettevõtjate, sh lennuettevõtja UMAir, võetud parandusmeetmete rakendamisest. Ukraina tsiviillennundusamet kinnitas, et lennuettevõtja UMAir oli kõrvaldanud kõik mais ja oktoobris toimunud ELi kontrollkäikude raames tuvastatud puudused. Ukraina tsiviillennundusamet teatas, et ta on seoses lennuettevõtja UMAir tegevusega õhusõidukite rentimisel koos meeskonna, kindlustuse ja õhusõiduki kasutamiseks vajalike teenustega (*wet-leasing*) jätkuvalt täitnud oma kohustusi kõnealuse lennuettevõtja õhusõidukite registreerimisriigi ja käitaja päritoluriigina.

(94) Lennuohutuskomitee avaldas tunnustust lennuettevõtja UMAir edusammude suhtes rahvusvaheliste ohutusstandardite rakendamisel ja DC-9–51 tüüpi õhusõidukite käitamise peatamisel, avaldas poolehoidu Ukraina tsiviillennundusameti seisukohavõttudele ning leidis, et kõnealuse lennuettevõtja suhtes ei ole enam vajadust piiranguid kohaldada. Seepärast jõuti ühiste kriteeriumide põhjal järeldusele, et Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) tuleks ühiste kriteeriumide põhjal B lisast kustutada.

(95) Liikmesriigid jätkavad kontrolli teostamist selle üle, et lennuettevõtja UMAir järgib tõhusalt asjakohaseid ohutusstandardeid, seades prioriteediks selle lennuettevõtja õhusõidukite kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EÜ) nr 351/2008.

[1] SCAA-2011-30.

Üldised kaalutlused teiste A ja B lisasse kantud lennuettevõtjate kohta

(96) Komisjoni konkreetsetele nõudmistele vaatamata ei ole talle seni esitatud tõendeid selle kohta, et teised 22. novembril 2010 ajakohastatud nimekirja kantud lennuettevõtjad ja nende regulatiivse järelevalve eest vastutavad ametiasutused on täielikult rakendanud asjakohased parandusmeetmed. Seepärast on ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et kõnealuste lennuettevõtjate suhtes tuleks jätkuvalt kohaldada vastavalt kas tegevuskeeldu (A lisa) või tegevuspiiranguid (B lisa).

(97) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas lennuohutuskomitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 474/2006 muudetakse järgmiselt:

1) A lisa asendatakse käesoleva määruse A lisaga;

2) B lisa asendatakse käesoleva määruse B lisaga.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 19. aprill 2011

Komisjoni nimel
presidendi eest
asepresident
Siim KALLAS

A LISA

NIMEKIRI LENNUETTEVÕTJATEST, KELLE SUHTES KOHALDATAKSE EUROOPA LIIDU PIIRES TEGEVUSKEELDU KOGU NENDE TEGEVUSE OSAS [1]

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Käitaja päritoluriik
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Ghana Vabariik
Silverback Cargo Freighters	Teadmata	VRB	Rwanda Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Afganistani ametiasutused, sealhulgas:			**Afganistani Islamivabariik**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistani Islamivabariik
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistani Islamivabariik
PAMIR AIRLINES	Teadmata	PIR	Afganistani Islamivabariik
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Afganistani Islamivabariik
Kõik lennuettevõtjad, välja arvatud B lisasse kantud TAAG Angola Airlines, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Angola ametiasutused, sealhulgas:			**Angola Vabariik**
AEROJET	AO 008–01/11	Teadmata	Angola Vabariik
AIR26	AO 003–01/11-DCD	DCD	Angola Vabariik
Air Gicango	009	Teadmata	Angola Vabariik
AIR JET	AO 006–01/11-MBC	MBC	Angola Vabariik
AIR NAVE	017	Teadmata	Angola Vabariik
ANGOLA AIR SERVICES	006	Teadmata	Angola Vabariik
Diexim	007	Teadmata	Angola Vabariik
FLY540	AO 004–01 FLYA	Teadmata	Angola Vabariik
GIRA GLOBO	008	GGL	Angola Vabariik
HELIANG	010	Teadmata	Angola Vabariik
HELIMALONGO	AO 005–01/11	Teadmata	Angola Vabariik
MAVEWA	016	Teadmata	Angola Vabariik
SONAIR	AO 002–01/10-SOR	SOR	Angola Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Benini ametiasutused, sealhulgas:			**Benini Vabariik**
AERO BENIN	PEA nr 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Benini Vabariik
AFRICA AIRWAYS	Teadmata	AFF	Benini Vabariik

[1] A lisas loetletud lennuettevõtjatel võib lubada kasutada liiklusõigusi juhul, kui kasutatakse õhusõidukit, mis on renditud koos meeskonna, kindlustuse ja õhusõiduki kasutamiseks vajalike teenustega (wet-lease) lennuettevõtjalt, kelle suhtes tegevuskeeld ei kehti, tingimusel et täidetakse asjakohaseid ohutusnõudeid.

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Käitaja päritoluriik
ALAFIA JET	PEA nr 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/ DEA/SCS	N/A	Benini Vabariik
BENIN GOLF AIR	PEA nr 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Benini Vabariik
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA nr 013/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Benini Vabariik
COTAIR	PEA nr 015/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	Benini Vabariik
ROYAL AIR	PEA nr 11/ANAC/ MDCTTP-PR/ DEA/SCS	BNR	Benini Vabariik
TRANS AIR BENIN	PEA nr 016/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Benini Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Kongo Vabariigi ametiasutused, sealhulgas:			**Kongo Vabariik**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Kongo Vabariik
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06–003	EKA	Kongo Vabariik
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06–004	Teadmata	Kongo Vabariik
TRANS AIR CONGO	RAC 06–001	Teadmata	Kongo Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Kongo Demokraatliku Vabariigi ametiasutused, sealhulgas:			**Kongo Demokraatlik Vabariik**
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 051/09	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/ 036/08	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 031/08	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 029/08	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 028/08	BUL	Kongo Demokraatlik Vabariik
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/ 0090/2006	BRV	Kongo Demokraatlik Vabariik
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	ABB	Kongo Demokraatlik Vabariik
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 052/09	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/ 026/08	CER	Kongo Demokraatlik Vabariik

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Käitaja päritoluriik
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	EXY	Kongo Demokraatlik Vabariik
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 035/08	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0032/08	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/ 003/08	EWS	Kongo Demokraatlik Vabariik
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/08	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 027/08	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 053/09	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2006	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 045/09	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/ 038/08	ALX	Kongo Demokraatlik Vabariik
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 033/08	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 042/09	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Ministri luba (õigusakt nr 78/205)	LCG	Kongo Demokraatlik Vabariik
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 04008	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 034/08	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/ 025/08	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 030/08	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 050/09	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 044/09	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Käitaja päritoluriik
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Kongo Demokraatlik Vabariik
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Djibouti ametiasutused, sealhulgas:			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Teadmata	DAO	Djibouti
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Ekvatoriaal-Guinea ametiasutused, sealhulgas:			**Ekvatoriaal-Guinea**
Cronos AIRLINES	Teadmata	Teadmata	Ekvatoriaal-Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Teadmata	CEL	Ekvatoriaal-Guinea
EGAMS	Teadmata	EGM	Ekvatoriaal-Guinea
EUROGUINEANA DE AVIACION y transportes	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Ekvatoriaal-Guinea
General work aviacion	002/ANAC	n/a	Ekvatoriaal-Guinea
GETRA - Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	739	GET	Ekvatoriaal-Guinea
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Ekvatoriaal-Guinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Teadmata	Teadmata	Ekvatoriaal-Guinea
UTAGE – Union de TransportE Aereo de Guinea Ecuatorial	737	UTG	Ekvatoriaal-Guinea
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Indoneesia ametiasutused, välja arvatud Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines ja Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia ja Metro Batavia, sealhulgas:			**Indoneesia Vabariik**
AIR PACIFIC UTAMA	135–020	Teadmata	Indoneesia Vabariik
ALFA TRANS DIRGANTATA	135–012	Teadmata	Indoneesia Vabariik
ASCO NUSA AIR	135–022	Teadmata	Indoneesia Vabariik
ASI PUDJIASTUTI	135–028	Teadmata	Indoneesia Vabariik
AVIASTAR MANDIRI	135–029	Teadmata	Indoneesia Vabariik
DABI AIR NUSANTARA	135–030	Teadmata	Indoneesia Vabariik
DERAYA AIR TAXI	135–013	DRY	Indoneesia Vabariik
DERAZONA AIR SERVICE	135–010	DRZ	Indoneesia Vabariik

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Käitaja päritoluriik
DIRGANTARA AIR SERVICE	135–014	DIR	Indoneesia Vabariik
EASTINDO	135–038	Teadmata	Indoneesia Vabariik
GATARI AIR SERVICE	135–018	GHS	Indoneesia Vabariik
INDONESIA AIR TRANSPORT	135–034	IDA	Indoneesia Vabariik
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135–019	Teadmata	Indoneesia Vabariik
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135–043	Teadmata	Indoneesia Vabariik
KAL STAR	121–037	KLS	Indoneesia Vabariik
KARTIKA AIRLINES	121–003	KAE	Indoneesia Vabariik
KURA-KURA AVIATION	135–016	KUR	Indoneesia Vabariik
LION MENTARI AIRLINES	121–010	LNI	Indoneesia Vabariik
MANUNGGAL AIR SERVICE	121–020	Teadmata	Indoneesia Vabariik
MEGANTARA	121–025	MKE	Indoneesia Vabariik
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121–002	MNA	Indoneesia Vabariik
MIMIKA AIR	135–007	Teadmata	Indoneesia Vabariik
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135–011	Teadmata	Indoneesia Vabariik
NUSANTARA AIR CHARTER	121–022	Teadmata	Indoneesia Vabariik
NUSANTARA BUANA AIR	135–041	Teadmata	Indoneesia Vabariik
NYAMAN AIR	135–042	Teadmata	Indoneesia Vabariik
PELITA AIR SERVICE	121–008	PAS	Indoneesia Vabariik
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135–026	Teadmata	Indoneesia Vabariik
PURA WISATA BARUNA	135–025	Teadmata	Indoneesia Vabariik
RIAU AIRLINES	121–016	RIU	Indoneesia Vabariik
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135–036	SAE	Indoneesia Vabariik
SAYAP GARUDA INDAH	135–004	Teadmata	Indoneesia Vabariik
SKY AVIATION	135–044	Teadmata	Indoneesia Vabariik
SMAC	135–015	SMC	Indoneesia Vabariik
SRIWIJAYA AIR	121–035	SJY	Indoneesia Vabariik
SURVEI UDARA PENAS	135–006	Teadmata	Indoneesia Vabariik
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135–021	Teadmata	Indoneesia Vabariik
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121–038	XAR	Indoneesia Vabariik
TRAVIRA UTAMA	135–009	Teadmata	Indoneesia Vabariik
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121–018	TMG	Indoneesia Vabariik

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Käitaja päritoluriik
TRIGANA AIR SERVICE	121–006	TGN	Indoneesia Vabariik
UNINDO	135–040	Teadmata	Indoneesia Vabariik
WING ABADI AIRLINES	121–012	WON	Indoneesia Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Kasahstani ametiasutused, välja arvatud Air Astana, sealhulgas:			**Kasahstani Vabariik**
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	Kasahstani Vabariik
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Kasahstani Vabariik
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Kasahstani Vabariik
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Kasahstani Vabariik
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0345-08	CID	Kasahstani Vabariik
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Kasahstani Vabariik
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Kasahstani Vabariik
AVIA-JAYNAR/avia-zhaynar	AK-0435-10	SAP	Kasahstani Vabariik
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Kasahstani Vabariik
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Kasahstani Vabariik
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Kasahstani Vabariik
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Kasahstani Vabariik
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Kasahstani Vabariik
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Kasahstani Vabariik
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Kasahstani Vabariik
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Kasahstani Vabariik
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Kasahstani Vabariik
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Kasahstani Vabariik
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Kasahstani Vabariik
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Kasahstani Vabariik
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	Kasahstani Vabariik
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Kasahstani Vabariik
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Kasahstani Vabariik
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Kasahstani Vabariik
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Kasahstani Vabariik
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Kasahstani Vabariik
MEGA Airlines	AK-0424-10	MGK	Kasahstani Vabariik

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Käitaja päritoluriik
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Kasahstani Vabariik
Prime aviation	AK-0393-09	PKZ	Kasahstani Vabariik
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Kasahstani Vabariik
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Kasahstani Vabariik
SEMEYAVIA	AK-400–09	SMK	Kasahstani Vabariik
SCAT	AK-0420-10	VSV	Kasahstani Vabariik
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Kasahstani Vabariik
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Kasahstani Vabariik
UST-KAMENOGORSK/AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Kasahstani Vabariik
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Kasahstani Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Kirgiisi Vabariigi ametiasutused, sealhulgas:			**Kirgiisi Vabariik**
AIR MANAS	17	MBB	Kirgiisi Vabariik
ASIAN AIR	36	AZZ	Kirgiisi Vabariik
Avia Traffic Company	23	AVJ	Kirgiisi Vabariik
AEROSTAN (EX Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	Kirgiisi Vabariik
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgiisi Vabariik
Click Airways	11	CGK	Kirgiisi Vabariik
DAMES	20	DAM	Kirgiisi Vabariik
EASTOK AVIA	15	EEA	Kirgiisi Vabariik
ITEK Air	04	IKA	Kirgiisi Vabariik
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgiisi Vabariik
Kyrgyzstan	03	LYN	Kirgiisi Vabariik
KYRGYZSTAN AIRLINE	Teadmata	KGA	Kirgiisi Vabariik
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgiisi Vabariik
Sky Way air	21	SAB	Kirgiisi Vabariik
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgiisi Vabariik
VALOR AIR	07	VAC	Kirgiisi Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Libeeria ametiasutused			**Libeeria**
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Gaboni Vabariigi ametiasutused, välja arvatud B lisasse kantud Gabon Airlines, Afrijet ja SN2AG, sealhulgas:			**Gaboni Vabariik**

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Käitaja päritoluriik
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Teadmata	Gaboni Vabariik
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Gaboni Vabariik
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gaboni Vabariik
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gaboni Vabariik
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Gaboni Vabariik
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gaboni Vabariik
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Teadmata	Gaboni Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Mauritaania Vabariigi ametiasutused, sealhulgas:			**Mauritaania Islamivabariik**
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Mauritaania Islamivabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Mosambiigi Vabariigi ametiasutused, sealhulgas			**Mosambiigi Vabariik**
Mozambique Airlines – linhas aereas de moçambique	MOZ-01/2010	LAM	Mosambiigi Vabariik
Mozambique Express/MEX	02 of 2010	MXE	Mosambiigi Vabariik
Trans Airways/KAYA AIRLINES	03 of 2010	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
Helicopteros Capital	Teadmata	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
CFA Mozambique	Teadmata	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
Unique Air Charter	Teadmata	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
Aerovisao de Mozambique	Teadmata	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
Safari Air	Teadmata	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
ETA Air Charter LDA	04/2010	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
Emilio Air Charter lda	05/2010	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
CFM-TTA sA	07/2010	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
Aero-Servicos sarl	08/2010	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
VR Cropsprayers lda	06/2010	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Filipiinide ametiasutused, sealhulgas:			**Filipiini Vabariik**
Aerowurks Aerial SprAying Services	2010030	Teadmata	Filipiini Vabariik
Air Philippines Corporation	2009006	GAP	Filipiini Vabariik

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Käitaja päritoluriik
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Teadmata	Filipiini Vabariik
Airtrack Agricultural Corporation	2010027	Teadmata	Filipiini Vabariik
Asia Aircraft Overseas Philippines Inc.	4AN9800036	Teadmata	Filipiini Vabariik
Aviation Technology Innovators, Inc.	4AN2007005	Teadmata	Filipiini Vabariik
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Teadmata	Filipiini Vabariik
AYALA aviation corp.	4AN9900003	Teadmata	Filipiini Vabariik
Beacon	Teadmata	Teadmata	Filipiini Vabariik
BENDICE transport management inc.	4AN2008006	Teadmata	Filipiini Vabariik
Canadian helicopters philippines inc.	4AN9800025	Teadmata	Filipiini Vabariik
Cebu Pacific Air	2009002	CEB	Filipiini Vabariik
Chemtrad Aviation Corporation	2009018	Teadmata	Filipiini Vabariik
CM aero	4AN2000001	Teadmata	Filipiini Vabariik
Corporate Air	Teadmata	Teadmata	Filipiini Vabariik
Cyclone airways	4AN9900008	Teadmata	Filipiini Vabariik
Far East Aviation Services	2009013	Teadmata	Filipiini Vabariik
F.F. Cruz and Company, Inc.	2009017	Teadmata	Filipiini Vabariik
Huma Corporation	2009014	Teadmata	Filipiini Vabariik
Inaec Aviation Corp.	4AN2002004	Teadmata	Filipiini Vabariik
Island Aviation	2009009	SOY	Filipiini Vabariik
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Teadmata	Filipiini Vabariik
Lion Air, Incorporated	2009019	Teadmata	Filipiini Vabariik
Macro asia air taxi services	2010029	Teadmata	Filipiini Vabariik
Mindanao Rainbow Agricultural Development Services	2009016	Teadmata	Filipiini Vabariik
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Teadmata	Filipiini Vabariik
Omni aviation corp.	2010033	Teadmata	Filipiini Vabariik
Pacific East Asia Cargo Airlines, Inc.	4AS9800006	PEC	Filipiini Vabariik
Pacific Airways Corporation	4AN9700007	Teadmata	Filipiini Vabariik
Pacific Alliance Corporation	4AN2006001	Teadmata	Filipiini Vabariik
Philippine Airlines	2009001	PAL	Filipiini Vabariik
Philippine Agricultural aviation corp.	4AN9800015	Teadmata	Filipiini Vabariik
Royal air charter services Inc.	2010024	Teadmata	Filipiini Vabariik
Royal Star Aviation, Inc.	2010021	Teadmata	Filipiini Vabariik

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Käitaja päritoluriik
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Teadmata	Filipiini Vabariik
Southstar aviation company, inc.	4AN9800037	Teadmata	Filipiini Vabariik
Spirit of Manila Airlines Corporation	2009008	MNP	Filipiini Vabariik
Subic international air charter	4AN9900010	Teadmata	Filipiini Vabariik
Subic seaplane, inc.	4AN2000002	Teadmata	Filipiini Vabariik
Topflite airways, inc.	4AN9900012	Teadmata	Filipiini Vabariik
Transglobal Airways Corporation	2009007	TCU	Filipiini Vabariik
World aviation, corp.	Teadmata	Teadmata	Filipiini Vabariik
WcC Aviation Company	2009015	Teadmata	Filipiini Vabariik
YOkota aviation, inc.	Teadmata	Teadmata	Filipiini Vabariik
ZenitH Air, Inc.	2009012	Teadmata	Filipiini Vabariik
Zest Airways Incorporated	2009003	RIT	Filipiini Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad São Tomé ja Príncipe ametiasutused, sealhulgas:			**São Tomé ja Príncipe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Teadmata	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	Teadmata	São Tomé ja Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé ja Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Teadmata	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	Teadmata	São Tomé ja Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé ja Príncipe
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Sierra Leone ametiasutused, sealhulgas:			**Sierra Leone**
AIR RUM, Ltd	Teadmata	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Teadmata	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Teadmata	Teadmata	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Teadmata	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Teadmata	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Teadmata	SVT	Sierra Leone

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Käitaja päritoluriik
TEEBAH AIRWAYS	Teadmata	Teadmata	Sierra Leone
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Sudaani ametiasutused, sealhulgas:			**Sudaani Vabariik**
Sudan Airways	Teadmata	SUD	Sudaani Vabariik
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Sudaani Vabariik
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Sudaani Vabariik
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Sudaani Vabariik
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Sudaani Vabariik
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Sudaani Vabariik
ALMAJARA AVIATION	Teadmata	MJA	Sudaani Vabariik
BADER AIRLINES	035	BDR	Sudaani Vabariik
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Sudaani Vabariik
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Sudaani Vabariik
GREEN FLAG AVIATION	017	Teadmata	Sudaani Vabariik
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Sudaani Vabariik
NOVA AIRLINES	001	NOV	Sudaani Vabariik
TARCO AIRLINES	056	Teadmata	Sudaani Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Svaasimaa ametiasutused, sealhulgas:			**Svaasimaa**
SWAZILAND AIRLINK	Teadmata	SZL	Svaasimaa
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Sambia ametiasutused, sealhulgas:			**Sambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Sambia

B LISA

NIMEKIRI LENNUETTEVÕTJATEST, KELLE SUHTES KOHALDATAKSE EUROOPA LIIDU PIIRES TEGEVUSPIIRANGUID [1]

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Käitaja päritoluriik	Õhusõiduki liik, mille suhtes kohaldatakse piirangut	Registritunnus(ed), ja kui see on kättesaadav, siis seerianumber/ seerianumbrid	Õhusõiduki registreerinud riik
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DPRK	Kõik õhusõidukid, v.a kaks TU-204 tüüpi õhusõidukit	Kõik õhusõidukid, v.a P-632, P-633	DPRK
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC-G/ DSA	ABS	Gaboni Vabariik	Kõik õhusõidukid, v.a kaks Falcon 50 tüüpi õhusõidukit ja kaks Falcon 900 tüüpi õhusõidukit	Kõik õhusõidukid, v.a TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Gaboni Vabariik
AIR ASTANA [2]	AK-0388-09	KZR	Kasahstan	Kõik õhusõidukid, v.a Kaks B-767 tüüpi õhusõidukit; neli B-757 tüüpi õhusõidukit; kümme A319/320/321 tüüpi õhusõidukit; viis Fokker 50 tüüpi õhusõidukit	Kõik õhusõidukid, v.a 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 (Madalmaade Kuningriik)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LtD	AOC 017	ALE	Ghana Vabariik	Kõik õhusõidukid, v.a kaks DC8-63F tüüpi õhusõidukit	Kõik õhusõidukid, v.a 9G-TOP ja 9G-RAC	Ghana Vabariik
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Kõik õhusõidukid, v.a Kaks Boeing B-737–300 tüüpi õhusõidukit, kaks ATR 72–500 tüüpi õhusõidukit, üks ATR 42–500 tüüpi õhusõiduk, üks ATR 42–320 tüüpi õhusõiduk ja kolm DHC 6–300 tüüpi õhusõidukit	Kõik õhusõidukid, v.a 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Madagaskari Vabariik
AIR SERVICE COMORES	06–819/TA-15/ DGACM	KMD	Komoorid	Kõik õhusõidukid, v.a LET 410 UVP	Kõik õhusõidukid, v.a D6-CAM (851336)	Komoorid
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Gaboni Vabariik	Kõik õhusõidukid, v.a üks Boeing B-767–200 tüüpi õhusõiduk	Kõik õhusõidukid, v.a TR-LHP	Gaboni Vabariik

[1] B-lisas loetletud lennuettevõtjatel võib lubada kasutada liiklusõigusi juhul, kui kasutatakse õhusõidukit, mis on renditud koos meeskonna, kindlustuse ja õhusõiduki kasutamiseks vajalike teenustega (wet-lease) lennuettevõtjalt, kelle suhtes tegevuskeeld ei kehti, tingimusel et täidetakse asjakohaseid ohutusnõudeid.

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Käitaja päritoluriik	Õhusõiduki liik, mille suhtes kohaldatakse piirangut	Registritunnus(ed), ja kui see on kättesaadav, siis seerianumber/ seerianumbrid	Õhusõiduki registreerinud riik
IRAN AIR (4)	FS100	IRA	Iraani Islamivabariik	Kõik õhusõidukid, v.a 14 A-300 tüüpi õhusõidukit, kaheksa A-310 tüüpi õhusõidukit, üks B-737 tüüpi õhusõiduk	Kõik õhusõidukid, v.a 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	Iraani Islamivabariik
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gaboni Vabariik	Kõik õhusõidukid, v.a üks Challenger CL-601 tüüpi õhusõiduk, üks HS-125–800 tüüpi õhusõiduk	Kõik õhusõidukid, v.a TR-AAG, ZS-AFG	Gaboni Vabariik; Lõuna-Aafrika Vabariik
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola Vabariik	Kõik õhusõidukid, v.a kolm Boeing B-777 tüüpi õhusõidukit ja neli Boeing B-737–700 tüüpi õhusõidukit	Kõik õhusõidukid, v.a D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Angola Vabariik

(1) Lennuettevõtjal Afrijet lubatakse kasutada ainult konkreetseid õhusõidukeid, mida on nimetatud seoses tema praeguse lennutegevusega Euroopa Liidu piires.
(2) Lennuettevõtjal Air Astana lubatakse kasutada ainult konkreetseid õhusõidukeid, mida on nimetatud seoses tema praeguse lennutegevusega Euroopa Liidu piires.
(3) Lennuettevõtjal Gabon Airlines lubatakse kasutada ainult konkreetseid õhusõidukeid, mida on nimetatud seoses tema praeguse lennutegevusega Euroopa Liidu piires.
(4) Lennuettevõtja Iran Air võib lennata Euroopa Liitu vaid juhul, kui ta kasutab teatavaid õhusõidukeid vastavalt määruse (EL) nr 590/2010 (ELT L 170, 6.7.2010, lk 15) põhjenduses 69 sätestatud tingimustele.