# KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2022/862,

## 1. juuni 2022,

## millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006 seoses nimekirjaga lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu või tegevuspiiranguid

**(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 artikli 4 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjoni määrusega (EÜ) nr 474/2006 ([2]) on kehtestatud nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.

(2) Määruse (EÜ) nr 2111/2005 artikli 4 lõike 3 kohaselt on teatavad liikmesriigid ja Euroopa Liidu Lennundusohutusamet (edaspidi „amet“) edastanud komisjonile teavet, mis on kõnealuse nimekirja ajakohastamise seisukohast oluline. Asjakohast teavet on esitanud ka kolmandad riigid ja rahvusvahelised organisatsioonid. Kõnealust nimekirja tuleks esitatud teabe põhjal ajakohastada.

(3) Komisjon teavitas kõiki asjaomaseid lennuettevõtjaid kas otse või nende regulatiivse järelevalve eest vastutavate ametiasutuste kaudu olulistest üksikasjadest ja kaalutlustest, mille alusel otsustatakse kehtestada nende suhtes tegevuskeeld liidus või muudetakse määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisa või B lisa nimekirja kantud lennuettevõtja suhtes kehtestatud tegevuskeelu tingimusi.

(4) Komisjon andis asjaomastele lennuettevõtjatele võimaluse tutvuda kõikide asjaomaste dokumentidega, esitada kirjalikke märkusi ning teha komisjonile ja määruse (EÜ) nr 2111/2005 artikli 15 alusel loodud komiteele (edaspidi „ELi lennuohutuskomitee“) suuline ettekanne.

(5) Komisjon on teavitanud ELi lennuohutuskomiteed käimasolevatest ühiskonsultatsioonidest, mida peetakse määruse (EÜ) nr 2111/2005 ja komisjoni määruse (EÜ) nr 473/2006 ([3]) raames Armeenia, Iraagi, Kasahstani, Lõuna-Sudaani, Moldova, Pakistani ja Venemaa pädevate asutuste ning lennuettevõtjatega. Komisjon teavitas ELi lennuohutuskomiteed ka tsiviillennunduse olukorrast Brazzaville'i Kongos, Ekvatoriaal-Guineas, Madagaskaril ja Surinames.

(6) Amet teavitas komisjoni ja ELi lennuohutuskomiteed tehnilistest hindamistest, mis tehti komisjoni määruse (EL) nr 452/2014 ([4]) sätete alusel välja antud kolmandate riikide lennuettevõtjate lubade esialgseks hindamiseks ja nendega seotud pidevaks järelevalveks.

([1]) ELT L 344, 27.12.2005, lk 15.

([2]) Komisjoni 22. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2111/2005 II peatükis nimetatud ühenduse nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu (ELT L 84, 23.3.2006, lk 14).

([3]) Komisjoni 22. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 473/2006, millega kehtestatakse rakenduseeskirjad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2111/2005 II peatükis nimetatud ühenduse nimekirja tarvis, millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu (ELT L 84, 23.3.2006, lk 8).

([4]) Komisjoni 29. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 452/2014, millega kehtestatakse kolmandate riikide käitajate lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 216/2008 kohaselt (ELT L 133, 6.5.2014, lk 12).

(7) Amet teavitas komisjoni ja ELi lennuohutuskomiteed ka välismaiste õhusõidukite ohutuse hindamise programmi (edaspidi „SAFA programm“) raames komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 ([5]) kohaselt seisuplatsil tehtud kontrollide analüüsi tulemustest.

(8) Amet teavitas komisjoni ja ELi lennuohutuskomiteed ka tehnilise abi projektidest kolmandates riikides, kelle suhtes kohaldatakse määruse (EÜ) nr 474/2006 kohast tegevuskeeldu. Lisaks andis amet teavet edasise tehnilise abi kavade ja taotluste kohta ning kolmandate riikide tsiviillennundusametite haldus- ja tehnilise võimekuse suurendamiseks tehtava koostöö kohta, eesmärgiga aidata neil kõrvaldada puudujäägid kohaldatavate rahvusvaheliste tsiviillennunduse ohutusstandardite järgimisel. Liikmesriike kutsuti üles reageerima sellistele taotlustele, lähtudes mõlema poole huvidest ning kooskõlastatult komisjoni ja ametiga. Sellega seoses rõhutas komisjon, kui kasulik on anda rahvusvahelise lennundusvaldkonna osalistele eelkõige Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (edaspidi „ICAO“) lennuohutusalase partnerlusabi vahendi (Aviation Safety Implementation Assistance Partnership tool) kaudu teavet kolmandatele riikidele ettenähtud sellise tehnilise abi kohta, mida liit ja selle liikmesriigid annavad lennuohutuse suurendamiseks kogu maailmas.

(9) Eurocontrol andis komisjonile ja ELi lennuohutuskomiteele ajakohastatud teavet SAFA programmi ja kolmandate riikide lennuettevõtjate häirefunktsiooni staatuse kohta ning statistika tegevuskeelu saanud lennuettevõtjatega seotud ohuteadete kohta.

**Liidu lennuettevõtjad**

(10) Pärast seda, kui amet oli analüüsinud liidu lennuettevõtjate õhusõidukitele seisuplatsil tehtud kontrollide ja ameti korraldatud standardimiskontrollide tulemusi, mida oli täiendatud ka liikmesriikide lennuametite tehtud konkreetsete kontrollide ja auditite tulemustega, on mitu liikmesriiki ja amet, kes tegutsevad pädevate asutustena, võtnud teatavaid parandus- ja täitemeetmeid ning teavitanud neist meetmetes komisjoni ja ELi lennuohutus-komiteed.

(11) Liikmesriigid ja amet, kes tegutsevad pädevate asutustena, kinnitasid uuesti, et kui asjaomasest ohutusteabest peaks ilmnema, et asjakohaste ohutusstandardite järgimata jätmine liidu lennuettevõtjate poolt põhjustaks otseseid ohutusriske, on nad valmis võtma vajalikke meetmeid.

**Armeenia lennuettevõtjad**

(12) 2020. aasta juunis kanti komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2020/736 ([6]) määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse Armeenias sertifitseeritud lennuettevõtjad.

(13) Komisjon, amet, liikmesriigid ja Armeenia tsiviillennunduskomitee (edaspidi „CAC“) korraldasid 29. aprillil 2022 tehnilise koosoleku, mille käigus CAC esitas ajakohastatud teabe meetmete kohta, mis ta oli pärast 3. novembril 2021 toimunud tehnilist koosolekut võtnud kindlakstehtud ohutuspuudujääkide kõrvaldamiseks. Peamised meetmed hõlmasid tsiviillennundusalaste õigusaktide ja neid toetavate eeskirjade muudatusi, CACi struktuuri ja töötajatega seotud parandusmeetmeid ning CACi inspektorite kvalifikatsiooni ja koolitamisega (sealhulgas inspektorite täiendav esmakutseõpe, korduvkoolitus ja töökohapõhine õpe) seotud haldussüsteemi ajakohastamist. Lisaks selgitas CAC, et ta töötas eri valdkondades välja täiendavad järelevalvemenetlused ja kontrollkaardid ning koostas riikliku lennundusohutuskava ja lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise määruse, mis mõlemad võetakse vastu 2022. aastal. Komisjon ja amet kontrollivad hoolikalt kogu esitatud teavet.

([5]) Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1).

([6]) Komisjoni 2. juuni 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/736, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006 seoses nimekirjaga lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu või tegevuspiiranguid (ELT L 172, 3.6.2020, lk 7).

(14) CAC esitas ajakohastatud teabe seoses oma parandusmeetmete kavaga, mille ta oli koostanud selleks, et käsitleda liidu 2020. aasta kohapealse kontrollkäigu ajal tehtud tähelepanekuid. Kõnealused meetmed hõlmasid muu hulgas personali planeerimis- ja koolitusprotsesside ajakohastamist, mitut menetlust ja kontrollkaarte ohutusjärelevalve-toimingute parandamiseks, elektroonilise andmebaasi rakendamist järelevalvetegevuse toetamiseks ning lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteemi väljatöötamist.

(15) Lisaks käivitas amet (osana liidu jõupingutustest toetada CACi lennuohutusega seotud puudujääkide kõrvaldamisel) 2022. aasta märtsis spetsiaalse tehnilise projekti, mille eesmärk oli tugevdada CACi ohutusjärelevalvet lennutegevuse ja lennukõlblikkuse valdkonnas.

(16) Kogu kättesaadava teabe põhjal leitakse, et CAC on oma ohutusjärelevalvesuutlikkust märkimisväärselt parandanud. Samuti tunnistatakse, et CAC näib olevat kindlalt otsustanud jätkata jõupingutusi oma järelevalvesuutlikkuse suurendamiseks ja kindlakstehtud ohutusprobleemide lahendamiseks. Nendest positiivsetest arengutest hoolimata ei ole praegu piisavalt tõendeid selle kohta, et CAC on tulemuslikult kõrvaldanud kõik 2020. aasta veebruaris toimunud kohapealse kontrollkäigu tulemusel kindlaks tehtud puudused, mille tõttu otsustati kehtestada tegevuskeeld vastavalt rakendusmäärusele (EL) 2020/736. Võimalike parandusmeetmete kohta esitatud teave tuleb üle kontrollida täiendavate tehniliste kohtumiste käigus ning vajaduse korral tutvuda olukorraga kohapeal.

(17) Komisjon on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et praegu ei ole Armeenia lennuettevõtjate puhul alust muuta nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.

(18) Liikmesriigid peaksid jätkuvalt kontrollima, et Armeenias serditud lennuettevõtjad järgiksid tulemuslikult asjakohaseid rahvusvahelisi ohutusstandardeid, seades prioriteediks kõigi Armeenias serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.

**Iraagi lennuettevõtjad**

(19) 2015. aasta detsembris kanti lennuettevõtja *Iraqi Airways* komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2015/2322 ([7]) määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse.

(20) 2022. aasta veebruaris esitasid Iraagi tsiviillennundusamet (edaspidi „ICAA“) ja lennuettevõtja *Iraqi Airways* komisjonile teabe, milles kirjeldati ohutusjärelevalve- ja -juhtimissüsteemide ning suutlikkuse parandamiseks võetud meetmeid. Saadud teabe põhjal märgib komisjon, et kindlakstehtud ohutusprobleemide lahendamisel on tehtud mõningaid edusamme. Siiski leiti teatavaid puudusi, sealhulgas ICAA inspektorite poolt nii sertifitseerimis- kui ka järelevalveprotsessides kasutatavate kontrollkaartide kvaliteet ning ICAA koolituskava ja selle rakendamine. ICAA järelevalvetulemuste hindamisel ilmnes mitu probleemi, mis eelkõige puudutasid järelevalve käigus leitud puuduste kirjeldamist ja asjaomaste järelmeetmete tagamist. Sellega seoses märgiti ka, et ICAA inspektorid ei võtnud vajaduse tekkides asjakohaseid täitemeetmeid.

(21) Lennuettevõtja *Iraqi Airways* esitatud teabe hindamine näitas, et lennuettevõtja on teinud eri valdkondades märkimisväärseid edusamme. Märgiti, et lennuettevõtja oli palganud väliskonsultandi, kelle teenuseid kasutati lennuettevõtja auditeerimiseks ja selleks, et välja töötada parandusmeetmete kava, mida praegu rakendatakse.

(22) Algatati lennuandmete seire programm, et veelgi suurendada andmehulka, mida analüüsitakse ja kasutatakse ohutuse parandamise meetmete väljatöötamiseks. Lisaks loodi asutusesisene aruandlussüsteem, algatati ohutusalased kohtumised eri strateegilistel tasanditel ning vaadati läbi mõned organisatsiooni käsiraamatud.

(23) Vaatamata eespool nimetatud edusammudele on siiski veel kõrvaldamata probleeme – näiteks ootavad paigaldamist mitu hoolduse, lennutegevuse ja dokumendihaldusega seotud tarkvaralahendust. Lennuettevõtja peab tõhustama oma tegevust ja menetlusi, mis on seotud ICAA kindlaks tehtud järelevalvealaste puuduste kõrvaldamisega. Lisaks paistab, et ehkki lennuettevõtja *Iraqi Airways* on välja töötanud kvaliteedijuhtimissüsteemi, ei suuda ta võtta asjakohaseid järelmeetmeid, et kõrvaldada kõik selle süsteemi raames kindlaks tehtud puudused.

([7]) Komisjoni 10. detsembri 2015. aasta rakendusmäärus (EL) 2015/2322, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse ühenduse nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu (ELT L 328, 12.12.2015, lk 67).

(24) Komisjon, amet, liikmesriigid, ICAA ja lennuettevõtja *Iraqi Airways* korraldasid Iraagi esitatud taotluse põhjal ning komisjoni pideva järelevalvetegevuse raames kaks tehnilist koosolekut (14. detsembril 2021 ja 4. mail 2022). ICAA tutvustas mõlemal koosolekul edusamme, mis on tehtud selleks, et kõrvaldada ohutusprobleemid seoses ICAA suutlikkusega tagada riigis tõhus ohutusjärelevalve, eelkõige lennuettevõtja *Iraqi Airways* puhul. Lennuettevõtja *Iraqi Airways* tutvustas edusamme, mida ta oli teinud selleks, et kõrvaldada varem kindlaks tehtud ohutuspuudujäägid, mille tõttu amet keeldus lennuettevõtjale kolmanda riigi lennuettevõtja loa andmisest, ning muid asjaomaseid täiustusi ohutuse valdkonnas.

(25) ICAA ja lennuettevõtja *Iraqi Airways* on näidanud, et neil on selge visioon ja soov parandada õigusnormidele vastavust ja ohutustaset. Siiski oleks vaja teha täiendavaid edusamme. Komisjon jätkab koostööd ICAAga ja lennuettevõtjaga *Iraqi Airways*, et jälgida ja toetada nende jõupingutusi ohutusjärelevalve- ja ohutusjuhtimisalase suutlikkuse suurendamiseks. Sellega seoses märgiti, et amet algatab 2022. aastal tehnilise abi projekti, mis aitaks ICAA-l Iraagi lennuohutusalast järelevalvet tõhusamaks muuta.

(26) Komisjon on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et praegu ei ole Iraagi lennuettevõtjate puhul alust muuta nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.

(27) Liikmesriigid peaksid jätkuvalt kontrollima, et Iraagis serditud lennuettevõtjad järgiksid tulemuslikult asjakohaseid rahvusvahelisi ohutusstandardeid, seades prioriteediks kõigi Iraagis serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.

(28) Kui asjakohasest ohutusteabest ilmnevad asjaomaste rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmise tõttu tekkinud otsesed ohutusriskid, võib komisjonil osutuda vajalikuks võtta määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohased lisameetmed.

**Kasahstani lennuettevõtjad**

(29) 2016. aasta detsembris kustutati Kasahstanis serditud lennuettevõtjad komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2016/2214 ([8]) määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisast, välja arvatud lennuettevõtja *Air Astana*, kes oli 2015. aastal rakendusmäärusega (EL) 2015/2322 B lisast välja jäetud.

(30) ELi lennuohutuskomitees 2021. aasta oktoobris peetud arutelude järelmeetmena korraldasid komisjoni, ameti ja liikmesriikide eksperdid (edaspidi „hindamisrühm“) Kasahstanis liidu kohapealse kontrollkäigu, külastades Kasahstani tsiviillennunduskomiteed (edaspidi „CAC KZ“), Kasahstani lennuameti aktsiaseltsi (edaspidi „AAK“) ning kolme Kasahstanis serditud lennuettevõtja (*Air Astana*, *Jupiter Jet* ja *Qazaq Air*) bürood.

(31) AAK esitas hindamisrühma poolt kindlaks tehtud ja teatatud puuduste kõrvaldamiseks 2. veebruaril 2022 komisjonile parandusmeetmete kava. Komisjon hindas koos ametiga parandusmeetmete kava ning esitas CAC KZ-le ja AAK-le märkusi ja kohandamisettepanekuid.

(32) 27. ja 28. aprillil 2022 korraldasid komisjon, amet, liikmesriigid ning CAC KZi ja AAK esindajad tehnilise koosoleku. Koosoleku eesmärk oli saada ülevaade sellest, kuidas CAC KZ ja AAK arendavad ja rakendavad oma parandusmeetmete kava, ning asjaomastest meetmetest, mis on võetud selleks, et nende ohutusjärelevalvesüsteem järgiks tulemuslikult rahvusvahelisi ohutusstandardeid.

(33) Esitatud parandusmeetmete kava, arutelude ning tehnilisel koosolekul tutvustatud tõendite põhjal leiti, et kohapealse kontrollkäigu raames tehtud tähelepanekute käsitlemisel on tehtud edusamme. On ilmne, et kõikide tähelepanekutega on teataval määral tegeletud ja osa neist võib lugeda lahendatuks.

([8]) Komisjoni 8. detsembri 2016. aasta rakendusmäärus (EL) 2016/2214, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse ühenduse nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu (ELT L 334, 9.12.2016, lk 6).

(34) Kohtumine näitas, et CAC KZ ja AAK peavad esitama komisjonile teatavate toimingute ja võetud meetmete kohta siiski täiendavaid selgitusi ja tõendeid. Samuti palus komisjon CAC KZ-l ja AAK-l läbi vaadata parandusmeetmete kava ja arendada edasi liidu kohapealse kontrollkäigu käigus kindlaks tehtud ohutuspuudujääkide algpõhjuste analüüsi, et arutada seda järgmisel tehnilisel koosolekul.

(35) ELi lennuohutuskomitee 2021. aasta novembris peetud arutelude järelmeetmena kutsus komisjon CAC KZ, AAK ja lennuettevõtja *Air Astana* 17. mail 2022 ELi lennuohutuskomiteesse ärakuulamisele, ja seda kinnitati ka 2022. aasta aprillis toimunud tehnilisel koosolekul.

(36) Ärakuulamise käigus tutvustasid CAC KZ ja AAK komisjonile ning ELi lennuohutuskomiteele Kasahstanis serditud lennuettevõtjate ohutusjärelevalve tagamiseks kehtestatud süsteemi. Nad tutvustasid Kasahstani lennuohutuse riiklikku arengukava, mis sisaldab meetmeid Kasahstani lennutranspordi tõhususe suurendamiseks, ja hõlmab muu hulgas ka asjakohaste rahvusvaheliste ohutusstandardite tõhusat rakendamist. Lisaks tutvustas AAK viimaseid muudatusi oma organisatsioonilises struktuuris, Kasahstani lennundussektori suurust ning ICAO poolt 2021. aasta augustis korraldatud koordineeritud valideerimismissiooni tulemusi.

(37) CAC KZ ja AAK rõhutasid oma kindlat soovi olukorda jätkuvalt parandada ning esitasid komisjonile ja ELi lennuohutuskomiteele põhjaliku ja üksikasjaliku ülevaate sellest, kuidas on rakendatud liidu poolt 2021. aasta septembris korraldatud kohapealse kontrollkäigu tulemuste põhjal koostatud parandusmeetmete kava. Parandusmeetmete kava hõlmas edaspidiseks püstitatud strateegilisi eesmärke, nagu Kasahstani õigusraamistiku muutmine, AAK käsiraamatud ja menetlused, kvaliteedijuhtimissüsteemi jätkuv parandamine ning rahvusvaheliste ohutusstandardite veelgi tõhusam rakendamine.

(38) Ärakuulamise käigus kohustusid CAC KZ ja AAK hoidma komisjoni kursis edasiste meetmetega, mis võetakse liidu 2021. aasta kohapealse kontrollkäigu ajal tehtud muude tähelepanekute suhtes. Lisaks kinnitasid CAC KZ ja AAK ärakuulamise käigus oma valmisolekut jätkata ohutusalast dialoogi, mis muu hulgas hõlmab asjakohase ohutusteabe edastamist ja täiendavaid koosolekuid, mis toimuvad komisjoni kindlaksmääratud ajal ja kohas.

(39) Tõendid näitavad, et CAC KZ ja AAK võetud meetmed aitavad juba praegu suurendada nende suutlikkust teostada järelevalvet Kasahstani lennutegevuse üle. Siiski tuleks veelgi parandada nende suutlikkust jälgida, et Kasahstanis serditud lennuettevõtjate tegevus oleks kooskõlas asjakohaste rahvusvaheliste ohutusstandarditega, ning muu hulgas tagada, et selliseks ohutusjärelevalveks on olemas piisavad vahendid.

(40) Esitatud teabest ilmneb, et alates 2021. aasta oktoobrist on CAC KZ ja AAK teinud märkimisväärseid edusamme asjakohaste rahvusvaheliste ohutusstandardite rakendamisel. Komisjon ja amet märkisid, et nad kavatsevad ka edaspidi toetada CAC KZi ja AAK jõupingutusi Kasahstani lennuohutussüsteemi täiendavaks tugevdamiseks.

(41) Ärakuulamise käigus andis lennuettevõtja *Air Astana* ülevaate oma praegusest õhusõidukipargist ning olemasolevatest ressurssidest ja rajatistest. Ta kirjeldas oma töökindlat ja hoolikalt välja arendatud ohutusjuhtimissüsteemi ja kvaliteedijuhtimissüsteemi. Lennuettevõtja märkis, et ta kasutab ohutus-, kvaliteedi- ja riskijuhtimisandmete, sealhulgas väsimusriski juhtimise süsteemi integreerimiseks tarkvaravahendeid.

(42) Vastuseks ELi lennuohutuskomitee järelepärimisele andis lennuettevõtja ülevaate ka lennuettevõtja *Air Astana* suhtes aastatel 2021–2022 tehtud järelevalvetoimingutest ning kinnitas, et tema koostöö CAC KZi ja AAKga on paranenud.

(43) ELi lennuohutuskomitee jõudis oma arutelude põhjal järeldusele, et erilist tähelepanu tuleks pöörata Kasahstani ohutusalase olukorra ja selle arengu pidevale jälgimisele, sealhulgas CAC KZ ja AAK korrapäraste eduaruannete kaudu, ning võimalusele kutsuda nad osalema veel ühel ärakuulamisel ELi lennuohutuskomitees.

(44) Komisjon on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et praegu ei ole Kasahstani lennuettevõtjate puhul alust muuta nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.

(45) Liikmesriigid peaksid jätkuvalt kontrollima, et Kasahstanis serditud lennuettevõtjad järgiksid tulemuslikult asjakohaseid rahvusvahelisi ohutusstandardeid, seades prioriteediks kõigi nende lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.

(46) Kui asjakohasest ohutusteabest ilmnevad asjaomaste rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmise tõttu tekkinud otsesed ohutusriskid, võib komisjonil osutuda vajalikuks võtta määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohased lisameetmed.

**Moldova lennuettevõtjad**

(47) 2021. aasta novembris jäeti komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2021/2070 ([9]) määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisast välja Moldova lennuettevõtjad, välja arvatud lennuettevõtjad *Air Moldova*, *Aerotranscargo* ja *Fly One*, keda ei ole kunagi kantud A ega B lisasse.

(48) Moldova tsiviillennundusamet (edaspidi „CAAM“) esitas 31. märtsi 2022. aasta kirjas teavet ja ajakohastatud teavet ohutusjärelevalve kohta ajavahemikul 2021. aasta novembrist kuni 2022. aasta märtsini. Lisaks 2021. aasta septembris toimunud liidu kohapealse kontrollkäigu alusel välja töötatud parandusmeetmete kava ajakohastamisele sisaldas CAAMi esitatud teave ka Moldova riikliku lennundusalase õigusraamistiku viimaste muudatustega seotud ajakohastusi.

(49) Komisjon on pärast saadud teabe ja dokumentide läbivaatamist seisukohal, et kõiki 2021. aasta septembris toimunud kohapealsest kontrollkäigust tulenevaid allesjäänud avatud tähelepanekuid on edukalt käsitletud ja need võib lugeda lahendatuks. Tehtud edusamme silmas pidades peab komisjon piisavaks, kui CAAM esitab igal aastal ajakohastatud teabe, kuni osutub vajalikuks otsustada teisiti.

(50) Komisjon on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et praegu ei ole Moldova lennuettevõtjate puhul alust muuta nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.

(51) Liikmesriigid peaksid jätkuvalt kontrollima, et Moldovas serditud lennuettevõtjad järgiksid tulemuslikult asjakohaseid rahvusvahelisi ohutusstandardeid, seades prioriteediks kõigi Moldovas serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.

(52) Kui asjakohasest ohutusteabest ilmnevad asjaomaste rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmise tõttu tekkinud otsesed ohutusriskid, võib komisjonil osutuda vajalikuks võtta määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohased lisameetmed.

**Pakistani lennuettevõtjad**

(53) 2007. aasta märtsis lisati komisjoni määrusega (EÜ) nr 235/2007 ([10]) määruse (EÜ) nr 474/2006 B lisasse lennuettevõtja *Pakistan International Airlines*, mis hiljem kustutati sealt 2007. aasta novembris komisjoni määrusega (EÜ) nr 1400/2007 ([11]).

(54) Pakistani lennundusministri 24. juuni 2020. aasta avaldusest selgus, et suur hulk Pakistani tsiviillennundusameti (edaspidi „PCAA“)poolt välja antud piloodilube on saadud pettuse teel.

([9]) Komisjoni 25. novembri 2021. aasta rakendusmäärus (EL) 2021/2070, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006 seoses nimekirjaga lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu või tegevuspiiranguid (ELT L 421, 26.11.2021, lk 31).

([10]) Komisjoni 5. märtsi 2007. aasta määrus (EÜ) nr 235/2007, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse ühenduse nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu (ELT L 66, 6.3.2007, lk 3).

([11]) Komisjoni 28. novembri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1400/2007, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse ühenduse nimekiri lennuettevõtjate kohta, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu (ELT L 311, 29.11.2007, lk 12).

(55) Seda asjaolu ja PCAA-poolse tõhusa ohutusjärelevalve ilmset puudumist arvesse võttes peatas amet alates 1. juulist 2020 lennuettevõtjate *Pakistan International Airlines* ja *Vision Air* kolmanda riigi lennuettevõtja loa.

(56) 1. juulil 2020 alustas komisjon Pakistani tsiviillennundusametiga konsultatsioone vastavalt määruse (EÜ) nr 473/2006 artikli 3 lõikele 2. Sellega seoses korraldas komisjon ameti ja liikmesriikide osalusel PCAAga mitu tehnilist koosolekut (9. juulil ja 25. septembril 2020, 15. ja 16. märtsil 2021, 15. oktoobril 2021 ja 16. märtsil 2022).

(57) Koosolekutel arutati eri küsimusi, eelkõige Pakistani serditud lennuettevõtjate üle teostatavat järelevalvet ja nende ohutusjuhtimissüsteemi. Eelkõige palus komisjon teavet ja tõendeid selle kontrollimiseks, et samasugune olukord ei valitse muudes valdkondades, näiteks salongipersonali sertimine, hooldusinseneri loa väljaandmine või lennuettevõtjate sertimine.

(58) PCAAga 16. märtsil 2022 vahetatud teabes keskenduti hiljutise ICAO üldise ohutusjärelevalve auditiprogrammi (USOAP) kontrollkäigu tulemustele. Komisjon rõhutas, et konsulteerimismenetluse järgmiste etappide kindlaksmääramisel seoses nimekirjaga lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, võetakse auditiaruande sisu nõuetekohaselt arvesse. Koosolekul andis PCAA ülevaate aruande peamistest aspektidest ja lubas selle pärast lõplikku vormistamist esitada komisjonile tutvumiseks.

(59) Pärast aruande kättesaamist on komisjon kindlaks teinud, et see ei sisalda ühtegi viidet valdkondadele, mis vajaksid kohest parandusmeetmete võtmist. Kuigi aruandest nähtub, et enamik PCAA kohustuste täitmiseks vajalikke elemente on paigas, peaks PCAA eelkõige piloodilubade puhul suuniseid ja menetlusi muutma, täiendama või parandama. Lisaks märgib komisjon, et Pakistan peaks täiustama oma siseriiklikke õigusakte, lisades sätted täitmise tagamise poliitika ja kontrollitöötajate piiramatu juurdepääsu kohta, mis on vajalik tõhusa järelevalve tagamiseks.

(60) Tuginedes olemasolevatele tõenditele ja PCAAga peetud teabevahetuse põhjal antud hinnangule, tunnustab komisjon PCAA jõupingutusi võtta väljaselgitatud ohutuspuudujääkide kõrvaldamiseks vastu parandusmeetmete kava. Komisjon märgib koos ameti ja liikmesriikidega, et pärast ICAO USOAPi raames korraldatud külastust on Pakistanis alustatud ulatuslikku arenguprotsessi, mille käigus muu hulgas muudetakse ka esmaseid lennundusalaseid õigusakte.

(61) Seda silmas pidades jätkab komisjon koostööd PCAAga, et teha kindlaks, kas määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaselt on vaja astuda täiendavaid samme, ning jälgib edasisi meetmeid, mida võetakse Pakistanis tekkinud ohutusjärelevalveolukorra parandamiseks. Sellise pideva järelevalvetegevuse käigus selgitatakse välja, millal tuleks korraldada liidu kohapealne kontrollkäik.

(62) Komisjon on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et praegu ei ole Pakistani lennuettevõtjate puhul alust muuta nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.

(63) Liikmesriigid peaksid jätkuvalt kontrollima, et Pakistanis serditud lennuettevõtjad järgiksid tulemuslikult asjakohaseid rahvusvahelisi ohutusstandardeid , seades prioriteediks kõigi Pakistanis serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.

(64) Kui asjakohasest ohutusteabest ilmnevad asjaomaste rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmise tõttu tekkinud otsesed ohutusriskid, võib komisjonil osutuda vajalikuks võtta määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohased lisameetmed.

**Venemaa lennuettevõtjad**

(65) 8. aprillil 2022 kanti komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2022/594 ([12]) määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse Venemaa lennuettevõtjad, kes käitasid üht või mitut rakendusmääruse (EL) 2022/594 põhjenduses 4 või 5 nimetatud õhusõidukit.

(66) 28. aprillil 2022 teatas Venemaa föderaalne lennutranspordiamet (edaspidi „FATA“) komisjonile, et kõik viited rahvusvaheliste tsiviillennundusstandardite rikkumisele ning rakendusmääruses (EL) 2022/594 osutatud ohutusprobleemidele on tema arvates on põhjendamatud. Siiski ei esitanud FATA oma väite toetamiseks asjakohast teavet.

(67) Komisjon on oma pideva järelevalve käigus leidnud tõendeid selle kohta, et lennuettevõtja *I Fly* on kandnud rakendusmääruse (EL) 2022/594 põhjenduses 5 nimetatud õhusõidukid Venemaa õhusõidukiregistrisse ning et ta on neid õhusõidukeid käitades teadlikult rikkunud asjakohaseid rahvusvahelisi ohutusstandardeid. Õhusõidukid on kantud Venemaa registrisse omanike nõusolekuta, samuti ei ole jätkatud ohutusalast koostööd Iiri lennuametiga, kes on nende õhusõidukite tunnustatud registreerimisriik.

(68) Seepärast on komisjon vastavalt rakendusmäärusele (EL) 2022/594 ja määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, tuleks muuta, kandes lennuettevõtja *I Fly* määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse.

(69) Liikmesriigid peaksid jätkuvalt kontrollima, et FATA poolt serditud lennuettevõtjad järgiksid tulemuslikult asjakohaseid rahvusvahelisi ohutusstandardeid, seades prioriteediks kõigi Armeenias serditud lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.

**Lõuna-Sudaani lennuettevõtjad**

(70) Lõuna-Sudaanis sertifitseeritud lennuettevõtjaid ei ole kunagi olnud kantud määruse (EÜ) nr 474/2006 A või B lisasse.

(71) Viimase nelja aasta jooksul on Lõuna-Sudaanis aset leidnud neli surmaga lõppenud õnnetust ning mitmed muud õnnetused ja tõsised lennuintsidendid, milles sageli osalevad kahtlaste registreerimismärkidega õhusõidukid.

(72) Komisjon alustas 26. märtsil 2021 Lõuna-Sudaani tsiviillennundusametiga (edaspidi „SSCAA“) ametlikke konsultatsioone vastavalt määruse (EÜ) nr 473/2006 artikli 3 lõikele 2.

(73) Järgnenud kirjavahetuses teatas SSCAA, et surmaga lõppenud õnnetuses osalenud lennuettevõtja *South Sudan Supreme Airlines* lennuettevõtja sertifikaat (AOC) on peatatud ning et õnnetuses osalenud õhusõiduki registreerimisega seotud kahtluste tõttu vaatas SSCAA läbi kõik õhusõiduki käitajad ja kõik lennuettevõtja sertifikaadid kogu riigis. Samuti teatas SSCAA, et praegu võetakse õigusaktide, käsiraamatute ja koolituse väljatöötamise ning läbivaatamisega seotud parandusmeetmeid. 5. novembril 2021 esitati dokumendid, mis sisaldavad teavet SSCAA inspekteerimis-, järelevalve- ja auditiprogrammi kohta ning aruandeid teatavate lennuettevõtjate ja Lõuna-Sudaanis tegutsevate välisriikides registreeritud õhusõidukite läbivaatamise kohta.

(74) 28. märtsil 2022 edastas SSCAA vastused komisjoni 26. märtsil 2021 saadetud küsimustikule. Küsimustikule antud vastustest nähtub, et SSCAA ei ole tõhusat järelevalvesüsteemi veel välja töötanud ega kasutusele võtnud. Lisaks märgib SSCAA, et ehkki ta ei ole välja andnud ühtegi luba ega lennuettevõtja sertifikaati ning et riigis ei ole registreeritud ühtegi õhusõidukit, on ta välja andnud lennutegevuslube välisriigis registreeritud õhusõidukitele nende käitamiseks Lõuna-Sudaanis. Puuduvad tõendid sellise järelevalvetegevuse kohta, mis annaks alust kõnealuseid lube välja anda, samuti puuduvad tõendid asjakohase pideva järelevalve kohta.

([12]) Komisjoni 8. aprilli 2022. aasta rakendusmäärus (EL) 2022/594, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006 seoses nimekirjaga lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu või tegevuspiiranguid (ELT L 114, 12.4.2022, lk 49).

(75) Komisjon teavitas 22. veebruaril 2022 SSCAAd oma kavatsusest võtta Lõuna-Sudaani tsiviillennundusjärelevalvega seotud olukorra läbivaatamine ELi lennuohutuskomitee järgmise koosoleku päevakorda ning kutsus SSCAAd osalema 18. mail 2022 ELi lennuohutuskomitees toimuval ärakuulamisel.

(76) Ärakuulamisel andis SSCAA komisjonile ja ELi lennuohutuskomiteele ülevaate oma organisatsioonilisest struktuurist ning esitas teavet Lõuna-Sudaani lennundussektori suuruse kohta. Selles kirjeldati SSCAA eri direktoraatide ülesandeid ja kohustusi ning anti üldteavet ameti personali kohta. Ta selgitas, et SSCAA sõltub tsiviillennunduseeskirjade kehtestamisel ja tõhusa järelevalveprotsessi väljatöötamisel endiselt suurel määral Ida-Aafrika Ühenduse tsiviillennundusohutuse ja lennundusjulgestuse järelevalve ameti (EAC-CASSOA) toetusest. Sellega seoses märkis SSCAA, et igasugune abi ja toetus tema tegevusele oleks teretulnud.

(77) SSCAA kinnitas, et ta ei ole välja andnud ühtki lennuettevõtja sertifikaati ega oma veel õhusõidukite registrit. SSCAA teatas siiski, et tal on kavas pärast EAC-CASSOA poolt 23. mail 2022 korraldataval koolitusel osalemist asutada õhusõidukite register ja omandada suutlikkus alustada lennuettevõtjate sertifitseerimist ICAO suunistele tugineva viieetapilise sertifitseerimisprotsessi abil.

(78) SSCAA teatas komisjonile ja ELi lennuohutuskomiteele, et ta on välisriikide lennuettevõtjatele välja andnud 24 lennutegevusluba ning et mõned neist loa saanud lennuettevõtjatest teenindavad riigisiseseid lende. Näib, et see on ainus sertifitseerimistegevus, mida SSCAA teostab. SSCAA selgitas, et selliste lubade väljaandmise menetlus põhineb lennuettevõtja sertifikaadi valideerimisel, mis hõlmab dokumentidega tutvumist ja õhusõidukite füüsilist kontrolli. See teave esitati siiski ainult ärakuulamisel ning seega ei olnud võimalik kontrollida, kuidas valideerimisprotsess läbi viiakse.

(79) Ärakuulamisel tõi SSCAA ka näite välisriigi lennuettevõtja suhtes võetud täitemeetmete kohta, mis hõlmas tegevusloa tühistamist pärast seda, kui SSCAA sai teada, et lennuettevõtja pädev asutus oli tema lennuettevõtja sertifikaadi tühistanud.

(80) Komisjon ja ELi lennuohutuskomitee võtsid teadmiseks, et SSCAA ei teosta lennuettevõtjate üle regulatiivset järelevalvet, kuna ta ei ole välja andnud ühtki lennuettevõtja sertifikaati, ning et kogu lennutegevust riigis teostavad lennuettevõtjad, kellele on lennuettevõtja sertifikaadi välja andnud välisriigi ametiasutused. Seega, võttes arvesse määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisas sätestatud ühiseid kriteeriume, ei ole SSCAA sertifitseerinud ühtegi lennuettevõtjat, kelle suhtes saaks võtta liidu tasandil meetmeid.

(81) Lisaks võtsid komisjon ja ELi lennuohutuskomitee teadmiseks SSCAA väite selle kohta, et ta ei kavatse lennuettevõtja sertifikaate välja anda enne, kui ta on saavutanud sertifitseerimis- ja järelevalvesuutlikkuse, mis võimaldaks tal rakendada asjakohaseid rahvusvahelisi ohutusstandardeid ja tagada nende täitmine.

(82) Komisjon on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõudnud järeldusele, et Lõuna-Sudaani lennuettevõtjate puhul ei ole alust muuta nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.

(83) Komisjon jätkab oma pideva järelevalvetegevuse käigus Lõuna-Sudaani lennuohutusolukorra tähelepanelikku jälgimist. ELi lennuohutuskomitee jõudis järeldusele, et Lõuna-Sudaani puhul tuleks erilist tähelepanu pöörata ohutusolukorrale ja arengusuundumustele ning et SSCAA-l tuleks paluda esitada korrapäraselt aruandeid tsiviillennunduseeskirjade kehtestamisel tehtud edusammude, tõhusa ohutusjärelevalveprotsessi väljatöötamise ja lennuettevõtja sertifikaatide väljaandmisega seotud suutlikkuse kohta. Kui komisjon saab teada otsesest ohutusriskist, mis tuleneb asjakohaste rahvusvaheliste ohutusstandardite täitmata jätmisest, näiteks lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmine enne, kui SSCAA-l on piisav sertifitseerimis- ja järelevalvesuutlikkus, võib komisjonil osutuda vajalikuks võtta kooskõlas määrusega (EÜ) nr 2111/2005 täiendavaid meetmeid, näiteks kehtestada asjaomaste lennuettevõtjate suhtes tegevuskeeld ja lisada need määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse.

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

(85) Määruse (EÜ) nr 2111/2005 artiklites 5 ja 6 on märgitud, et ohutusele avalduvat mõju arvestades on vaja võtta lisade ajakohastamisega seotud otsused vastu kiiresti ja vajaduse korral viivitamata. Seepärast on tundliku teabe ja reisijate kaitsmiseks vaja, et kõik otsused, millega ajakohastatakse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu või -piiranguid, avaldatakse ja need jõustuvad kohe pärast vastuvõtmist.

(86) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EÜ) nr 2111/2005 artikli 15 kohaselt asutatud ELi lennuohutuskomitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

*Artikkel 1*

Määrust (EÜ) nr 474/2006 muudetakse järgmiselt:

1) A lisa asendatakse käesoleva määruse I lisa tekstiga;

2) B lisa asendatakse käesoleva määruse II lisa tekstiga.

*Artikkel 2*

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 1. juuni 2022

*Komisjoni nimel*
*presidendi eest*
*komisjoni liige*
Adina VĂLEAN

*I LISA*

*„A LISA*

**NIMEKIRI LENNUETTEVÕTJATEST, KELLE SUHTES KOHALDATAKSE LIIDU PIIRES TEGEVUSKEELDU, ERANDITEGA** [1]

| Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev) | Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number | ICAO kolmetäheline kood | Lennuettevõtja päritoluriik |
|---|---|---|---|
| *AVIOR AIRLINES* | ROI-RNR-011 | ROI | Venezuela |
| *BLUE WING AIRLINES* | SRBWA-01/2002 | BWI | Suriname |
| *IRAN ASEMAN AIRLINES* | FS-102 | IRC | Iraan |
| *IRAQI AIRWAYS* | 001 | IAW | Iraak |
| *MED-VIEW AIRLINE* | MVA/AOC/10-12/05 | MEV | Nigeeria |
| *AIR ZIMBABWE (PVT)* | 177/04 | AZW | Zimbabwe |
| **Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Afganistani ametiasutused, sealhulgas:** | | | **Afganistan** |
| *ARIANA AFGHAN AIRLINES* | AOC 009 | AFG | Afganistan |
| *KAM AIR* | AOC 001 | KMF | Afganistan |
| **Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Angola ametiasutused, välja arvatud *TAAG Angola Airlines* ja *Heli Malongo*, sealhulgas:** | | | **Angola** |
| *AEROJET* | AO-008/11-07/17 TEJ | TEJ | Angola |
| *GUICANGO* | AO-009/11-06/17 YYY | Teadmata | Angola |
| *AIR JET* | AO-006/11–08/18 MBC | MBC | Angola |
| *BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT* | AO-015/15-06/17YYY | Teadmata | Angola |
| *HELIANG* | AO 007/11–08/18 YYY | Teadmata | Angola |
| *SJL* | AO-014/13-08/18YYY | Teadmata | Angola |
| *SONAIR* | AO-002/11–08/17 SOR | SOR | Angola |
| **Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Armeenia ametiasutused, sealhulgas:** | | | **Armeenia** |
| *AIRCOMPANY ARMENIA* | AM AOC 065 | NGT | Armeenia |
| *ARMENIA AIRWAYS* | AM AOC 063 | AMW | Armeenia |
| *ARMENIAN HELICOPTERS* | AM AOC 067 | KAV | Armeenia |

[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 ei kohaldata tegevuskeeldu, tingimusel et täidetakse asjakohaseid ohutusnõudeid.

| | | | |
|---|---|---|---|
| *FLYONE ARMENIA* | AM AOC 074 | | Armeenia |
| *NOVAIR* | AM AOC 071 | NAI | Armeenia |
| *SHIRAK AVIA* | AM AOC 072 | SHS | Armeenia |
| *SKYBALL* | AM AOC 073 | Ei kohaldata | Armeenia |
| **Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Brazzaville'i Kongo ametiasutused, sealhulgas:** | | | **Kongo-Brazzaville** |
| *CANADIAN AIRWAYS CONGO* | CG-CTA 006 | TWC | Kongo-Brazzaville |
| *EQUAFLIGHT SERVICES* | CG-CTA 002 | EKA | Kongo-Brazzaville |
| *EQUAJET* | RAC06-007 | EKJ | Kongo-Brazzaville |
| *TRANS AIR CONGO* | CG-CTA 001 | TSG | Kongo-Brazzaville |
| *SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO* | CG-CTA 004 | Teadmata | Kongo-Brazzaville |
| **Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Kongo Demokraatliku Vabariigi ametiasutused, sealhulgas:** | | | **Kongo Demokraatlik Vabariik** |
| *AIR FAST CONGO* | AAC/DG/OPS-09/03 | Teadmata | Kongo Demokraatlik Vabariik |
| *AIR KATANGA* | AAC/DG/OPS-09/08 | Teadmata | Kongo Demokraatlik Vabariik |
| *BUSY BEE CONGO* | AAC/DG/OPS-09/04 | Teadmata | Kongo Demokraatlik Vabariik |
| *COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)* | AAC/DG/OPS-09/02 | Teadmata | Kongo Demokraatlik Vabariik |
| *CONGO AIRWAYS* | AAC/DG/OPS-09/01 | Teadmata | Kongo Demokraatlik Vabariik |
| *KIN AVIA* | AAC/DG/OPS-09/10 | Teadmata | Kongo Demokraatlik Vabariik |
| *MALU AVIATION* | AAC/DG/OPS-09/05 | Teadmata | Kongo Demokraatlik Vabariik |
| *SERVE AIR CARGO* | AAC/DG/OPS-09/07 | Teadmata | Kongo Demokraatlik Vabariik |

| | | | |
|---|---|---|---|
| *SWALA AVIATION* | AAC/DG/OPS-09/06 | Teadmata | Kongo Demokraatlik Vabariik |
| *MWANT JET* | AAC/DG/OPS-09/09 | Teadmata | Kongo Demokraatlik Vabariik |
| **Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Djibouti ametiasutused, sealhulgas:** | | | **Djibouti** |
| *DAALLO AIRLINES* | Teadmata | DAO | Djibouti |
| **Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Ekvatoriaal-Guinea ametiasutused, sealhulgas:** | | | **Ekvatoriaal-Guinea** |
| *CEIBA INTERCONTINENTAL* | 2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS | CEL | Ekvatoriaal-Guinea |
| *CRONOS AIRLINES* | 2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS | Teadmata | Ekvatoriaal-Guinea |
| **Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Eritrea ametiasutused, sealhulgas:** | | | **Eritrea** |
| *ERITREAN AIRLINES* | AOC nr 004 | ERT | Eritrea |
| *NASAIR ERITREA* | AOC nr 005 | NAS | Eritrea |
| **Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Kõrgõzstani ametiasutused, sealhulgas:** | | | **Kõrgõzstan** |
| *AEROSTAN* | *08* | *BSC* | Kõrgõzstan |
| *AIR COMPANY AIR KG* | 50 | Teadmata | Kõrgõzstan |
| *AIR MANAS* | 17 | MBB | Kõrgõzstan |
| *AVIA TRAFFIC COMPANY* | 23 | AVJ | Kõrgõzstan |
| *FLYSKY AIRLINES* | 53 | FSQ | Kõrgõzstan |
| *HELI SKY* | 47 | HAC | Kõrgõzstan |
| *KAP.KG AIRCOMPANY* | 52 | KGS | Kõrgõzstan |
| *SKY KG AIRLINES* | 41 | KGK | Kõrgõzstan |
| *TEZ JET* | 46 | TEZ | Kõrgõzstan |
| *VALOR AIR* | 07 | VAC | Kõrgõzstan |
| **Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Libeeria ametiasutused** | | | **Libeeria** |

| **Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Liibüa ametiasutused, sealhulgas:** | | | **Liibüa** |
|---|---|---|---|
| *AFRIQIYAH AIRWAYS* | 007/01 | AAW | Liibüa |
| *AIR LIBYA* | 004/01 | TLR | Liibüa |
| *AL MAHA AVIATION* | 030/18 | Teadmata | Liibüa |
| *BERNIQ AIRWAYS* | 032/21 | BNL | Liibüa |
| *BURAQ AIR* | 002/01 | BRQ | Liibüa |
| *GLOBAL AIR TRANSPORT* | 008/05 | GAK | Liibüa |
| *HALA AIRLINES* | 033/21 | HTP | Liibüa |
| *LIBYAN AIRLINES* | 001/01 | LAA | Liibüa |
| *LIBYAN WINGS AIRLINES* | 029/15 | LWA | Liibüa |
| *PETRO AIR* | 025/08 | PEO | Liibüa |
| **Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Nepali ametiasutused, sealhulgas:** | | | **Nepal** |
| *AIR DYNASTY HELI. S.* | 035/2001 | Teadmata | Nepal |
| *ALTITUDE AIR* | 085/2016 | Teadmata | Nepal |
| *BUDDHA AIR* | 014/1996 | BHA | Nepal |
| *FISHTAIL AIR* | 017/2001 | Teadmata | Nepal |
| *SUMMIT AIR* | 064/2010 | Teadmata | Nepal |
| *HELI EVEREST* | 086/2016 | Teadmata | Nepal |
| *HIMALAYA AIRLINES* | 084/2015 | HIM | Nepal |
| *KAILASH HELICOPTER SERVICES* | 087/2018 | Teadmata | Nepal |
| *MAKALU AIR* | 057A/2009 | Teadmata | Nepal |
| *MANANG AIR PVT* | 082/2014 | Teadmata | Nepal |
| *MOUNTAIN HELICOPTERS* | 055/2009 | Teadmata | Nepal |
| *PRABHU HELICOPTERS* | 081/2013 | Teadmata | Nepal |
| *NEPAL AIRLINES CORPORATION* | 003/2000 | RNA | Nepal |
| *SAURYA AIRLINES* | 083/2014 | Teadmata | Nepal |
| *SHREE AIRLINES* | 030/2002 | SHA | Nepal |
| *SIMRIK AIR* | 034/2000 | Teadmata | Nepal |
| *SIMRIK AIRLINES* | 052/2009 | RMK | Nepal |
| *SITA AIR* | 033/2000 | Teadmata | Nepal |
| *TARA AIR* | 053/2009 | Teadmata | Nepal |
| *YETI AIRLINES* | 037/2004 | NYT | Nepal |

| **Järgmised lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Venemaa ametiasutused:** | | | **Venemaa** |
|---|---|---|---|
| *AURORA AIRLINES* | 486 | SHU | Venemaa |
| *AVIACOMPANY "AVIASTAR-TU" CO. LTD* | 458 | TUP | Venemaa |
| *IZHAVIA* | 479 | IZA | Venemaa |
| *JOINT STOCK COMPANY "AIR COMPANY "YAKUTIA"* | 464 | SYL | Venemaa |
| *JOINT STOCK COMPANY "RUSJET"* | 498 | RSJ | Venemaa |
| *JOINT STOCK COMPANY "UVT AERO"* | 567 | UVT | Venemaa |
| *JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES* | 31 | SBI | Venemaa |
| *JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES* | 466 | AUL | Venemaa |
| *JOINT-STOCK COMPANY "IRAERO" AIRLINES* | 480 | IAE | Venemaa |
| *JOINT-STOCK COMPANY "URAL AIRLINES"* | 18 | SVR | Venemaa |
| *JOINT–STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY* | 230 | DRU | Venemaa |
| *JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES* | 452 | TYA | Venemaa |
| *JS AVIATION COMPANY "RUSLINE"* | 225 | RLU | Venemaa |
| *JSC YAMAL AIRLINES* | 142 | LLM | Venemaa |
| *LLC "NORD WIND"* | 516 | NWS | Venemaa |
| *LLC "AIRCOMPANY IKAR"* | 36 | KAR | Venemaa |
| *LTD. I FLY* | 533 | RSY | Venemaa |
| *POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY* | 562 | PBD | Venemaa |
| *PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES"* | 1 | AFL | Venemaa |
| *ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY* | 2 | SDM | Venemaa |
| *SKOL AIRLINE LLC* | 228 | CDV | Venemaa |
| *UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY* | 6 | UTA | Venemaa |
| **Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad São Tomé ja Príncipe ametiasutused, sealhulgas:** | | | **São Tomé ja Príncipe** |

| | | | |
|---|---|---|---|
| *AFRICA'S CONNECTION* | 10/AOC/2008 | ACH | São Tomé ja Príncipe |
| *STP AIRWAYS* | 03/AOC/2006 | STP | São Tomé ja Príncipe |
| **Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Sierra Leone ametiasutused** | | | **Sierra Leone** |
| **Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Sudaani ametiasutused, sealhulgas:** | | | **Sudaan** |
| *ALFA AIRLINES SD* | 54 | AAJ | Sudaan |
| *BADR AIRLINES* | 35 | BDR | Sudaan |
| *BLUE BIRD AVIATION* | 11 | BLB | Sudaan |
| *ELDINDER AVIATION* | 8 | DND | Sudaan |
| *GREEN FLAG AVIATION* | 17 | GNF | Sudaan |
| *HELEJETIC AIR* | 57 | HJT | Sudaan |
| *KATA AIR TRANSPORT* | 9 | KTV | Sudaan |
| *KUSH AVIATION CO.* | 60 | KUH | Sudaan |
| *NOVA AIRWAYS* | 46 | NOV | Sudaan |
| *SUDAN AIRWAYS CO.* | 1 | SUD | Sudaan |
| *SUN AIR* | 51 | SNR | Sudaan |
| *TARCO AIR* | 56 | TRQ | Sudaan“ |

*II LISA*

„*B LISA*

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

| Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev) | Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) number | ICAO kolmetähe-line kood | Käitaja päritoluriik | Õhusõiduki liik, mille suhtes kohaldatakse piirangut | Piiranguga õhusõiduki registritunnus(ed) ja, kui see/need on kättesaadav(ad), seerianumber/ seerianumbrid | Õhusõiduki registreerinud riik |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *IRAN AIR* | FS100 | IRA | Iraan | Kõik Fokker F100 ja Boeing B747 tüüpi õhusõidukid. | Fokker F100 tüüpi õhusõidukid, nagu on märgitud lennuettevõtja sertifikaadis; Boeing B747 tüüpi õhusõidukid, nagu on märgitud lennuettevõtja sertifikaadis. | Iraan |
| *AIR KORYO* | GAC-AOC/ KOR-01 | KOR | Põhja-Korea | Kõik õhusõidukid, v.a kaks TU-204 tüüpi õhusõidukit. | Kõik õhusõidukid, v.a P-632, P-633. | Põhja-Korea“ |

[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 ei kohaldata tegevuskeeldu, tingimusel et täidetakse asjakohaseid ohutusnõudeid.