KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) nr 659/2013,

10. juuli 2013,

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, ([2])

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjoni 22. märtsi 2006. aasta määrusega (EÜ) nr 474/2006 ([3]) on kehtestatud määruse (EÜ) nr 2111/2005 II peatüki kohane ühenduse nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidus tegevuskeeldu.

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

(3) Komisjon teavitas kõiki asjaomaseid lennuettevõtjaid kas otse või nende regulatiivse järelevalve eest vastutavate ametiasutuste kaudu olulistest üksikasjadest ja kaalutlustest, mis oleksid aluseks otsusele, millega kehtestatakse nende suhtes 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) ([4]) alusel loodud lennuohutuskomiteele suuline ettekanne.

(5) Lennuohutuskomitee on saanud komisjonilt ajakohast teavet ühiskonsultatsioonide kohta, mida peetakse määruse (EÜ) nr 2111/2005 ja selle rakendusmääruse (EÜ) nr 473/2006 alusel Curaçao ja Sint-Maarteni, Guinea, India, Iraani, Kasahstani, Kõrgõzstani, Mosambiigi ja Nepali pädevate asutuste ja lennuettevõtjatega. Peale selle on lennuohutuskomitee saanud komisjonilt ajakohast teavet ka Venemaa Föderatsiooniga peetavate tehniliste konsultatsioonide ning Boliivia, Tadžikistani ja Türkmenistani jälgimise kohta.

(6) Lennuohutuskomitee kuulas ära EASA ettekanded, milles analüüsiti Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) poolt ohutusjärelevalve üldise auditikava (USOAP) raames tehtud auditiaruannete tulemusi. Liikmesriike kutsuti üles seadma prioriteediks sellistes riikides litsentsitud lennuettevõtjate õhusõidukite kontrollimist seisuplatsil, mille puhul ICAO on tuvastanud olulise ohutusprobleemi või mille ohutusjärelevalvesüsteemis esineb EASA andmetel märkimisväärseid puudujääke. Lisaks komisjoni poolt määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaselt peetavatele konsultatsioonidele võimaldab õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise tähtsustamine hankida lisateavet kõnealustes riikides litsentsitud lennuettevõtjate saavutatud ohutustaseme kohta.

(7) Lennuohutuskomitee kuulas ära EASA ettekanded, milles esitati välismaiste õhusõidukite ohutuse hindamise (SAFA) programmi raames ja komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määruse (EL) nr 965/2012 (millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008) ([5]) kohaselt seisuplatsil tehtud kontrollide analüüsi tulemused.

(8) Lennuohutuskomitee kuulas ära ka EASA ettekanded tehnilise abi projektide kohta, mida rakendatakse määruse (EÜ) nr 2111/2005 meetmetest või selle kohasest jälgimisest mõjutatud riikides. Lennuohutuskomiteed teavitati täiendavatest tehnilise abi ja koostöö kavadest ja soovidest, et parandada tsiviillennundusametite halduse ja tehnilist suutlikkust ning aidata kõrvaldada puudujäägid kohaldatavate rahvusvaheliste standardite järgimisel. Liikmesriike kutsuti ka üles reageerima kõnealustele soovidele, lähtudes mõlema poole huvidest ning kooskõlastatult komisjoni ja EASAga. Komisjon rõhutas, kui kasulik on anda rahvusvahelise lennundusvaldkonna osalistele eelkõige ICAO SCAN-andmebaasi kaudu teavet tehnilise abi kohta, mida liit ja selle liikmesriigid annavad lennundusohutuse suurendamiseks kogu maailmas.

([1]) ELT L 344, 27.12.2005, lk 15.
([2]) ELT L 143, 30.4.2004, lk 76.
([3]) ELT L 84, 23.3.2006, lk 14.
([4]) EÜT L 373, 31.12.1991, lk 4.
([5]) ELT L 296, 25.10.2012, lk 1.

Euroopa Liidu lennuettevõtjad

(9) Pärast seda, kui EASA oli analüüsinud teatavate liidu lennuettevõtjate õhusõidukitele seisuplatsil tehtud SAFA kontrollide, EASA korraldatud standardimiskontrollide ning liikmesriikide lennuametite tehtud konkreetsete kontrollide ja auditite tulemusi, on mõned liikmesriigid võtnud teatavaid täitemeetmeid ning teavitanud neist komisjoni ja lennuohutuskomiteed. Kreeka tühistas 1. detsembril 2012 lennuettevõtja Sky Wings sertifikaadi ja Hispaania tühistas 10. aprillil 2013 lennuettevõtja Mint Lineas Aereas sertifikaadi.

(10) Rootsi väljendas komiteele muret seoses Eestis sertifitseeritud lennuettevõtjaga AS Avies, kellega toimus 2013. aastal Rootsis kaks tõsist lennuintsidenti: veebruaris lennurajalt väljajooks ja mais ajutine võimsuse kadu mõlemas mootoris stardijärgse tõusu ajal. Eesti pädevad asutused teatasid komiteele, et on võtnud mitmeid meetmeid, sh tugevdanud järelevalvet, nõudnud asjaomaselt lennuettevõtjalt parandusmeetmete kava koostamist ning vaadanud läbi ohutusjuhi ja vastutava juhi kohta antud heakskiidu.

Kongo Demokraatliku Vabariigi lennuettevõtjad

(11) Kongo Demokraatlikus Vabariigis sertifitseeritud lennuettevõtjad on alates 2006. aasta märtsist kantud A lisasse ([1]). Kongo Demokraatliku Vabariigi pädevad asutused (ANAC) alustasid hiljuti taas aktiivset konsulteerimist komisjoni ja EASAga ning esitasid tõendid, mis on vajalikud A lisasse kantud lennuettevõtjate loetelu põhjalikuks ajakohastamiseks.

(12) Kongo Demokraatliku Vabariigi pädevad asutused teatasid komisjonile 12. juuni 2013. aasta kirjas, et lennuettevõtjatele Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Biega Airways, Blue Sky, Ephrata Airlines, Eagles Services, GTRA, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus, Sion Airlines ja Waltair Aviation on antud lennutegevusluba. Siiski ei esitanud Kongo Demokraatliku Vabariigi pädevad asutused tõendeid selle kohta, et kõnealuste lennuettevõtjate üle teostatakse rahvusvaheliste ohutusstandardite kohast ohutusjärelevalvet ning seetõttu on ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et kõik need ajakohastatud nimekirja kuuluvad lennuettevõtjad tuleks kanda A lisasse.

(13) Samuti teatasid Kongo Demokraatliku Vabariigi pädevad asutused 12. juuni 2013. aasta kirjas, et A lisasse varem kantud lennuettevõtjatel Bravo Air Congo, Entreprise World Airways (EWA), Hewa Bora Airways (HBA), Mango Aviation, TMK Air Commuter ja Zaabu International ei ole lennutegevusluba. Seetõttu on jõutud järeldusele, et need lennuettevõtjad tuleks A lisast kustutada.

(14) Kongo Demokraatliku Vabariigi pädevad asutused selgitasid ka, et riigi õigusraamistiku kohaselt tuleb lennutransporditeenuste osutamiseks omada nii lennutegevusluba kui ka lennuettevõtja sertifikaati ning et seni vasta ükski olemasolev lennuettevõtja mõlemale nõudele. Samal ajal alustati aprillis 2013 viie lennuettevõtja (Korongo, FlyCAA, Air Tropiques, ITAB ja Kinavia) suhtes ICAO viieetapilist sertifitseerimist, mis peaks lõpule viidama 2013. aasta septembri lõpuks. Selle sertifitseerimise lõpus esitab ANAC nimekirja kõigist lennuettevõtjatest, kes on nõuetekohaselt sertifitseeritud ja kellel on kehtiv lennuettevõtja sertifikaat.

(15) Komisjon on võtnud teadmiseks Kongo Demokraatliku Vabariigi pädevate asutuste, eelkõige transpordiministri pühendumuse ning kannustab neid jätkama jõupingutusi rahvusvahelistele ohutusstandarditele vastava järelevalvesüsteemi loomiseks tsiviillennunduse valdkonnas ja jääma kindlaks hiljuti taasalustatud aktiivse dialoogi arendamisele.

Guinea lennuettevõtjad

(16) Guinea pädevat asutustega alustati detsembris 2012 ametlikke konsultatsioone pärast seda, kui ICAO leidis 2012. aasta aprillis tehtud auditi käigus ohutuspuudujääkid, mis viitasid lennuettevõtjate sertifitseerimisega seotud tõsisele ohutusprobleemile.

(17) Pärast parandusmeetmete kava kättesaamist ja kinnitamist teatas ICAO 29. mail 2013, et loeb kõnealuse tõsise ohutusprobleemi lahendatuks.

(18) Komisjon ja EASA korraldasid jaanuaris 2013 Brüsselis Guinea pädevate asutustega konsulteerimiskohtumise. Kohtumisel andsid Guinea pädevad asutused põhjaliku ülevaate viimastest arengusuundadest ICAOle detsembris 2012 esitatud parandusmeetmete kava rakendamisel.

(19) Guinea pädevate asutuste sõnul toimub praegu lennuettevõtjate Sahel Aviation Service, Eagle Air, Probiz Guinée ja Konair ümbersertifitseerimine. Ükski neist lennuettevõtjatest ei sõida liidu õhuruumi. Kõnealused ametiasutused teatasid ühtlasi, et lennuettevõtjate GR-Avia, Elysian Air, Brise Air, Sky Guinée Airlines ja Sky Star Air sertifikaat on peatatud.

([1]) 22. märtsi 2006. aasta määruse (EÜ) nr 474/2006 põhjendused 60–64, ELT L 84, 23.3.2006, lk 18.

(20) Guinea pädevad asutused lubasid hoida komisjoni kursis kõigi tähtsate arengusuundadega ICAO standardite rakendamisel, et võimaldada olukorra korrapärast jälgimist.

(21) Kui asjakohasest ohutusteabest ilmneb, et rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmisest tulenevad otsesed ohutusriskid, on komisjon sunnitud võtma meetmeid kooskõlas määrusega (EÜ) nr 2111/2005.

Indoneesia lennuettevõtjad

(22) Komisjon jätkab konsulteerimist Indoneesia pädevate asutustega (DGCA), et jälgida Indoneesia pädevate asutuste edusamme rahvusvahelistele ohutusstandarditele vastava ohutusjärelevalve tagamisel kõikide Indoneesias sertifitseeritud lennuettevõtjate üle.

(23) Pärast komisjoni, EASA ja DGCA vahel 18. oktoobril 2012 toimunud videokonverentsi jätkas DGCA Indoneesia lennundusohutuse järelevalvesüsteemi täiustamist ja USA Transpordiministeeriumi Föderaalse Lennuameti (FAA) poolt septembris 2012 korraldatud tehnilise hindamise raames leitud puuduste kõrvaldamist. Pärast FAA aruande ametlikku avaldamist kohtus DGCA FAA-ga ja leppis kokku parandusmeetmete kava.

(24) DGCA esitas aprillis 2013 komisjonile nimetatud kava üksikasjaliku koopia, milles anti ülevaade senitehtust, ning teatas, et loodud on inspektorite koolitamise süsteem, muudetud on lennundusohutuseeskirju ja lisaks sellele on heaks kiidetud ETOPS-lendude ja sooritusel põhineva navigatsiooni/nõutava navigatsioonitäpsuse (PBN/RPN) inspekteerimist käsitlevad juhendid ning peagi peaks valmima erinevates ilmastikutingimuses lendamist (AWOPS) käsitlev inspekteerimisjuhend.

(25) DGCA kinnitusel haldas lennuettevõtja Citilink Indonesia õhusõidukite, lennuliinide, jaamarajatiste, maapealse teeninduse, hoolduse, juhendite ja meeskondade sertifitseerimist endiselt lennuettevõtja Garuda Indonesia.

(26) DGCA esitas ka ajakohase teabe tema järelevalve alla kuuluvate teatavate lennuettevõtjate kohta. Ta teatas, et kaks uut lennuettevõtjat said lennuettevõtja sertifikaadi (Martabuana Abadion 18. oktoobril 2012 ja Komala Indonesia 8. jaanuaril 2013) ning et lennuettevõtja Intan Angkasa Air Services on ümber sertifitseeritud. Siiski ei esitanud DGCA tõendeid selle kohta, et kõnealuste lennuettevõtjate üle teostatakse rahvusvaheliste ohutusstandardite kohast ohutusjärelevalvet ning seetõttu on ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et need lennuettevõtjad tuleks kanda A lisasse.

(27) DGCA teatel peatati 18. septembril 2012 ajutiselt lennuettevõtja Sebang Merauke Air Charter sertifikaat.

(28) DGCA teatas, et 14. veebruaril 2013 tühistati lennuettevõtja Metro Batavia sertifikaat, ja esitas seda tõendavad dokumendid. Seega tuleks tuleks Metro Batavia A lisast kustutada.

(29) DGCA tegi 25. juunil 2013 lennuohutuskomiteele ettekande. Ta andis komiteele ülevaate komisjonile aprillis 2013 esitatud teabest ning kinnitas, et kõik õhusõidukiparki suurendada soovivad lennuettevõtja sertifikaadi omanikud peavad saama heakskiidu DGCA-lt, kes on teatavatel juhtudel ka sellise loa andmisest keeldunud. DGCA ei sekkunud siiski lennuettevõtja Lion Air laienemisplaanidesse, sest leidsid, et ettevõtjal on piisavalt ressursse ja tema üle teostatakse piisavat kontrolli. Lennuettevõtja Lion Air õhusõidukiga Boeing B737-800 13. aprillil 2013 toimunud õnnetuse kohta teatas DGCA, et õnnetust käsitlev vahearuanne on avaldatud. Aruandes esitati kolm soovitust, milles käsitleti laskumist allpool minimaalset laskumiskõrgust mittetäpislähenemisel, juhtimise üleandmise korda ning asjakohast koolitust. DGCA esitas üksikasjalikud andmed meetmete kohta, mida ta on võtnud õnnetusega seotud küsimuste lahendamiseks, sh lennuettevõtjale Lion Air ohutusauditi tegemine ja selle tagamine, et ettevõtja on esialgse aruande põhjal võtnud parandusmeetmeid.

(30) Lion Air osales kohtumisel ning vastas komisjoni ja lennuohutuskomitee küsimustele. Ettevõtja sõnul on neil võimalik hankida piisavalt ressursse oma õhusõidukipargi jätkuva laienemise haldamiseks, kuid nad tunnistavad oma õhusõidukitele meeskonna valimisel nii kaptenite kui ka teise piloodi puhul piisavaks loa miinimumnõuete täitmise ega nõua lisakogemusi. Õnnetuse kohta väitis ettevõtja, et viis ellu õnnetust käsitleva vahearuande soovitusi, kuid ootas algpõhjuste teada saamiseks lõpparuannet. Lion Air märkis, et ta edendab ohutust ja kasutab oma lennutegevuse kvaliteedi tagamise programmi raames saadud andmeid ohtude kindlakstegemiseks. Ettevõtja sõnul ei ole ta veel kantud Rahvusvahelise Lennutranspordi Assotsiatsiooni käitamisohutuse auditi (IOSA) registrisse.

(31) Komisjon ja lennuohutuskomitee on võtnud teadmiseks DGCA märkimisväärsed edusammud ja kavatsuse kutsuda FAA augustis 2013 IASA auditit tegema. Komisjon ja lennuohutuskomitee kannustavad DGCAd jätkama pingutusi selle nimel, et saavutada nende eesmärk töötada välja kõigile ICAO standarditele vastav lennundussüsteem.

(32) Lennuettevõtja Lion Air kohta märkisid komisjon ja lennuohutuskomitee murega ettevõtja värvatavate ja kasutatavate pilootide väheseid kogemusi ja vastuseid ettevõtja ohutusjuhtimisega seotud küsimustele ning seetõttu jälgivad nad ka edaspidi hoolikalt selle lennuettevõtja ohutusalast tegevust.

Kasahstani lennuettevõtjad

(33) Jätkunud on aktiivne konsulteerimine Kasahstani pädevate asutustega, et jälgida nende edusamme rahvusvahelistele ohutusstandarditele vastava ohutusjärelevalve tagamisel kõikide Kasahstanis sertifitseeritud lennuettevõtjate üle.

(34) Kooskõlas määrusega (EL) nr 1146/2012 on lennuettevõtja Air Astana andnud komisjonile 2012. aasta 23. novembril ning 2013. aasta 30. jaanuaril, 14. märtsil, 29. märtsil ja 13. mail saadetud kirjas korduvalt teavet oma ohutustaseme ja õhusõidukipargi muudatuste kohta. Ta esitas ka koopia oma uuest lennuettevõtja sertifikaadist ja käitamistingimustest, mis anti välja 22. aprillil 2013. Õhusõidukipargi arenemise tulemusel ei hõlma ettevõtja käitamistingimused enam Fokker 50 tüüpi õhusõidukeid. Seepärast tuleks käesoleva määruse B lisa vastavalt muuta.

(35) Komisjon korraldas koostöös EASAga 12. juunil 2013 Kasahstani pädevate asutustega ja Air Astana esindajaga tehnilise konsulteerimise. Kohtumisel teatasid Kasahstani pädevad asutused edusammudest põhjaliku reformi teostamisel, mille eesmärk on viia Kasahstani lennundusalane õiguslik ja reguleeriv raamistik kooskõlla rahvusvaheliste ohutusstandarditega.

(36) Air Astana esitas kohtumisel lisateavet oma õhusõidukipargi arenemise kohta aastatel 2012–2014. Eelkõige teatas Air Astana, et mitu õhusõidukit on kasutuselt kõrvaldatud ning olemasolevaid Boeing B767 ja B757 ning Airbus A320 tüüpi õhusõidukeid on asendatud uute käesoleva määruse B lisasse kantud sama tüüpi õhusõidukitega. Kõik uued õhusõidukid peavad olema registreeritud Arubal. Kasahstani pädevad asutused ja Air Astana kohustusid komisjoni teavitama sellest, kui Air Astana lennuettevõtja sertifikaadile kantakse uus õhusõiduk.

(37) Liikmesriigid ja EASA kinnitasid, et SAFA programmi raames liidu lennujaamades õhusõidukitele seisuplatsil tehtud kontrollide käigus ei avastatud ühtegi Air Astanaga seotud konkreetset probleemi.

(38) Liikmesriigid kontrollivad asjakohaste ohutusstandardite tulemuslikku järgimist, seades prioriteediks Air Astana õhusõidukite kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012. Kui selliste kontrollide tulemused või muu asjakohane ohutusalane teave viitavad rahvusvaheliste ohutusstandardite täitmatajätmisele, on komisjon sunnitud võtma meetmeid kooskõlas määrusega (EÜ) nr 2111/2005.

(39) Komisjon toetab jätkuvalt Kasahstani pädevate asutuste algatatud põhjalikku tsiviillennundussüsteemi reformi ja kutsub neid üles jätkama sihikindlaid jõupingutusi rahvusvahelistele ohutusstandarditele vastava järelevalvesüsteemi loomiseks tsiviillennunduse valdkonnas. Selleks kannustab ta neid asutusi ka edaspidi rakendama ICAOga kokkulepitud parandusmeetmete kava ning keskenduma sealjuures eelkõige kahele veel kõrvaldamata tõsisele ohutusprobleemile ja kõikide kõnealuste ametiasutuste vastutusalasse kuuluvate lennuettevõtjate ümbersertifitseerimisele. Kui need tõsised ohutusprobleemid on ICAO jaoks rahuldavalt lahendatud ja ICAO standardite tegelik rakendamine piisavalt dokumenteeritud, on komisjon koostöös EASA ja liikmesriikidega valmis korraldama kohapealse ohutushindamise, et kinnitada edusamme ja valmistada ette juhtumi läbivaatamine lennuohutuskomitee poolt.

Kõrgõzstani lennuettevõtjad

(40) Komisjon jätkab konsulteerimist Kõrgõzstani pädevate asutustega, et kõrvaldada ohutusriskid, mille tõttu on piiratud kõigi Kõrgõzstani lennuettevõtjate tegevust, sh selle riigi suutlikkus teostada ohutusjärelevalvet õhusõidukite käitamise ja hoolduse üle. Eelkõige soovib komisjon tagada edusammud ICAO poolt 2009. aastal USOAPi raames tehtud auditi käigus leitud teatavate puuduste kõrvaldamisel, mis võivad mõjutada rahvusvahelise lennunduse ohutust.

(41) Komisjon korraldas koostöös EASAga 23. mail 2013 Kõrgõzstani pädevate asutustega tehnilise konsulteerimise, et selgitada välja võimalikud lennuettevõtjad, keda sertifitseeritakse ja kelle üle teostatakse järelevalvet rahvusvaheliste ohutusstandardite kohaselt ning kelle suhtes võiks piiranguid järk-järgult leevendada. Kõrgõzstani pädevad asutused lubasid teha sellealast koostööd ja esitada teavet, mis oleks edusammude tegemiseks kasulik. Samuti lubasid nad esitada ajakohase teabe parandusmeetmete kohta, mida on võetud ICAO leitud allesolevate puuduste kõrvaldamiseks ja mis võimaldaksid juhtumi läbi vaadata.

(42) Kohtumisel kinnitasid Kõrgõzstani ametiasutused, et 8. novembril 2012 anti lennuettevõtjale Sky Bishkek lennuettevõtja sertifikaat. Siiski ei esitanud Ekvatoriaal-Guinea pädevad asutused teavet selle kohta, et kõnealuse lennuettevõtja üle teostatakse rahvusvaheliste ohutusstandardite kohast järelevalvet ning seepärast on ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et kõnealune lennuettevõtja tuleb kanda A lisasse.

(43) Lennuohutuskomitee kutsub Kõrgõzstani pädevaid asutusi üles kiirendama ICAOga kokkulepitud parandusmeetmete kava rakendamist ja tegema kõik endast oleneva tagamaks, et kõigi Kõrgõzstanis sertifitseeritud lennuettevõtjate üle teostatakse järelevalvet kooskõlas rahvusvaheliste ohutusstandarditega.

(44) Kui ICAOga kokkulepitud parandusmeetmete kava rakendamisel tehtud edusammud ja ICAO standardite tegelik rakendamine on piisavalt dokumenteeritud, on komisjon koostöös EASA ja liikmesriikidega valmis korraldama kohapealse ohutushindamise, et kinnitada Kõrgõzstani pädevate asutuste suutlikkust täita oma järelevalveülesandeid kooskõlas rahvusvaheliste ohutusstandarditega, ja valmistada ette juhtumi läbivaatamine lennuohutuskomitee poolt.

Liibüa lennuettevõtjad

(45) Liibüa pädevate asutustega (LYCAA) jätkatakse konsultatsioone, et teha kindlaks, kas Liibüas tehakse edusamme tsiviillennundusohutussüsteemi reformimisel ning eelkõige selle tagamisel, et kõigi Liibüas sertifitseeritud lennuettevõtja üle teostatakse järelevalvet kooskõlas rahvusvaheliste ohutusstandarditega.

(46) LYCAA esitas 25. aprillil 2013 aruande lennuettevõtja Libyan Airlines ümbersertifitseerimise kohta. Aruandes kirjeldati küll ICAO soovitatud viieetapilist protsessi, kuid ei esitatud üksikasjalikke tõendeid sellega seotud kontrollide kohta. Komisjon taotles lisateavet ja 29. aprillil 2013 Liibüa pädevad asutused esitada kokkuvõte tehtud koos Liibüa lennuettevõtjate võetud meetmed puuduste kõrvaldamiseks, et valimisse arvatud valdkondades.

(47) LYCAA teatas 4. juuni 2013 kirjas komisjonile, et Libyan Airlines ei ole enam valmis selleks, et kaalutaks tema suhtes kehtivate piirangute tühistamist, ja tõi põhjenduseks muudatused selle lennuettevõtja juhatuses ja sellest tuleneva vajaduse hinnata nende muudatuste mõju ettevõtja lennutegevuse ohutusele.

(48) Lennuohutuskomitee kuulas 26. juunil 2013 ära LYCAA ettekanded. LYCAA andis komiteele ülevaate seni võetud meetmetest ja Liibüa lennuettevõtjate ümbersertifitseerimisel tehtud edusammudest. Ta selgitas, et ei ole valmis soovitama ühegi Liibüa lennuettevõtja suhtes kehtivate piirangute tühistamist. Ta esitas ajakava, mille kohaselt peaks kõnealuste lennuettevõtjate ümbersertifitseerimine tema hinnangul lõpule viidama. LYCAA sõnul on lennuettevõtja Afiqiyah Airways käitatava Airbus A330 tüüpi õhusõidukiga toimunud õnnetust käsitlev aruanne avaldatud ning ta peab ICAOga ja mitme riigi lennuametiga arutelusid tehnilise lisaabi saamiseks.

(49) LYCAA kinnitas komisjonile ja lennuohutuskomiteele selgesõnaliselt, et jätab jõusse kõigi lennuettevõtjate suhtes praegu kehtivad piirangud seni, kuni kogu viieetapiline ümbersertifitseerimine on lõpule viidud ja kõik tõsised puudused kõrvaldatud, ning alles pärast seda võivad konkreetsed lennuettevõtjad komisjoni nõusolekul ja pärast lennuohtuskomitees ärakuulamist saada loa taasalustada ärilende liitu.

(50) Komisjon ja lennuohutuskomitee rõhutasid, et LYCAA peab esitama komisjonile enne mis tahes otsuse tegemist piirangute leevendamise kohta iga ümbersertifitseeritud lennuettevõtja ümbersertifitseerimismenetluse üksikasjad ning kohtuma komisjoni ja liikmesriikidega, et arutada üksikasjalikult asjakohaseid auditeid, puudusi, võetud parandus- ja lõpetamismeetmeid, samuti esitama pideva järelevalve kavade üksikasjad. Kui ei tõendata komisjonile ja liikmesriikidele rahuldaval viisil, et ümbersertifitseerimine on tulemuslikult lõpule viidud ja ICAO standarditega kooskõlas teostatakse jätkusuutlikku pidevat järelevalvet, on komisjon sunnitud võtma koheseid meetmeid, et keelata lennuettevõtjatel lennud liitu, Norrasse, Šveitsi ja Islandile.

Air Madagascar

(51) Lennuettevõtja Air Madagascar suhtes kohaldatakse tegevuspiiranguid ja ta on kantud B lisasse vastavalt määrusele (EL) nr 390/2011. Nimetatud lennuettevõtja taotles 24. mail 2013 Boeing B737 tüüpi õhusõiduki (registritunnus 5R-MFL) kandmist B lisasse kantud Boeing B737 tüüpi õhusõidukite nimekirja.

(52) Air Madagascar esitas teabe ja tõendid selle kohta, et tema õhusõidukite ohutustase on paranenud. Madagaskari pädevate asutuste (ACM) sõnul on nad rahul sellega, kuidas Air Madagascar täidab praegu ICAO nõudeid Boeing B737 tüüpi õhusõidukite käitamisel. Liikmesriigid ja EASA kinnitasid, et SAFA programmi raames liidu lennujaamades õhusõidukitele seisuplatsil tehtud kontrollide käigus ei avastatud ühtegi konkreetset probleemi.

(53) Arvestades lennuettevõtja Air Madagascar ohutustaset Boeing B737 tüüpi õhusõidukite käitamisel ja kooskõlas ühiste kriteeriumidega on komisjon pärast lennuohutuskomitee arvamusega tutvumist jõudnud järeldusele, et Boeing B737 tüüpi õhusõidukil registritunnusega 5R-MFL tuleks lubada teostada lende liitu. Seepärast tuleks B lisa muuta, et lubada käitada Boeing B737 tüüpi õhusõidukit registritunnusega 5R-MFL.

(54) Liikmesriigid kontrollivad ka edaspidi asjakohaste ohutusstandardite tulemuslikku järgimist, seades prioriteediks lennuettevõtja Air Madagascar õhusõidukite kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.

Mauritaania Islamivabariigi lennuettevõtjad

(55) Kõik Mauritaanias sertifitseeritud lennuettevõtjad kustutati 2012. aasta detsembris A lisast [1] järgmistel põhjustel: Mauritaania pädevate asutuste (ANAC) teatatud suured edusammud ICAO leitud, rahvusvaheliste standardite järgimisega seotud puuduste kõrvaldamisel, lennuettevõtja Mauritania Airlines International (MAI) esmasel sertifitseerimisel avastatud puudujääkide kõrvaldamine, kinnituse saamine, et MAI alustab alates veebruarist 2013 lende liitu, kuid üksnes Las Palmas de Gran Canariasse (Hispaania), ning komisjoni otsus korraldada kohapealne ohutushindamine, et kontrollida, kas ANACi ja MAI teatatud meetmeid rakendatakse rahuldavalt.

(56) Komisjon korraldas koostöös EASAga ja liikmesriikide tehnilist abi kasutades Mauritaanias kohapealse lennundusohutushindamise 14.–18. aprillil 2013.

(57) Hindamiskäigu ajal esitas ANAC hindajatele tõendeid oma kindlast tahtest ja suutlikkusest järgida ICAO lennundusohutusstandardeid ning täita tema vastutuse alla kuuluvate õhusõidukite sertifitseerimise ja nende üle järelevalve teostamisega seotud kohustusi jätkusuutlikult. Hindajate arvates tõendas ANAC eelkõige seda, et ta on teinud edusamme ICAO standardite järgimiseks koostatud parandusmeetmete kava rakendamisel, et tal on olemas vajalikud kvalifitseeritud töötajad, eeskirjad ja menetlused, et ta haldab ja rakendab põhjalikku ja asjakohast järelevalvekava ning et ta on kehtestanud leitud ohutusprobleemide lahendamise süsteemi. Nende järelduste tegemisel peeti silmas asjaolu, et Mauritaania lennundussektor on praegu väike ja selle tegevus piiratud ning et ANAC korraldati hiljuti ümber.

(58) Hindajad külastasid ka lennuettevõtjat MAI ning leidsid tõendeid lennuettevõtja suutlikkusest järgida õhusõidukite käitamisel ICAO lennundusohutusstandardeid, eriti lennukõlblikkuse, koolitamise ja kvalifitseerimise, juhendite ja ohutusmenetluste ning välis- ja sisekontrollide (nt ANACi tehtava järelevalve) käigus leitud ohutusprobleemide kindlakstegemise ja lahendamise vallas.

(59) Siiski leidsid hindajad ka seda, et ANAC ja MAI peavad jätkama teatavate rahvusvaheliste nõuete tulemuslikku rakendamist eelkõige seoses tehnilise personali eri- ja korduvkoolitusega, juhendite, menetluste ja kontrollnimekirjade kohandamise ja ajakohastamisega, kõigi pidevate järelevalvetegevuste süstemaatilise jälgimise ja dokumenteerimisega ning lennuintsidentidest teatamise ja nende analüüsimise süsteemi täiustamisega. MAI peaks samuti jätkama oma ohutusjuhtimissüsteemi rakendamist ja lennuandmete analüüsimist.

(60) ANAC ja MAI tegid 26. juunil 2013 ettekande lennuohutuskomiteele. Kohtumisel esitasid ANAC ja MAI üksikasjalikud andmed kohapealse hindamiskäigu tulemusel tehtud soovituste elluviimisel tehtud edusammude kohta. ANAC teatas oma menetluste, kontrollnimekirja, koolitus- ja järelevalvekava ning koolitusprogrammi ajakohastamisest. Ühtlasi esitas ta tõendid MAI sihtkontrollimise ja intsidentidest teatamist käsitleva ulatusliku teadlikkuskampaania korraldamise kohta ning teatas parema juurdepääsu tagamisest mootoritootjate tehnilisele teabele. ANACi sõnul teostab ta MAI üle ranget järelevalvet, sh teeb arvukaid kontrolle seisuplatsil, ning võtab vajaduse korral karme täitemeetmeid.

(61) MAI teatel alustas ta 8. mail lende 2013 Las Palmas de Gran Canariasse ja on koostanud meetmekava kõigi hindamisrühma tehtud soovituste elluviimiseks. Enamik kavas ettenähtud meetmeid on rakendatud, sh juhendite ajakohastamine, uued menetlused ning kvaliteedi- ja ohutusjuhtimisega tegeleva töötaja ametisse nimetamine. MAI tunnistas, et ohutusjuhtimissüsteemi rakendamine küll edeneb, kuid süsteem ei toimi veel täielikult.

(62) Hispaania leidis MAI õhusõidukitele 8. ja 22. mail 2013 seisuplatsil tehtud esimese kahe kontrolli käigus mitu puudust, mis olid peamiselt seotud hooldustingimustega, kuid neid puudujääke leiti kolmanda, 12. juunil tehtud seisuplatsikontrolli ajal vähem ja need olid väiksemad. Hispaania kinnitusel oli MAI esitanud teabe, et kõrvaldada allesolevad puudused, millele Hispaania ei olnud veel hinnangut andnud.

(63) Lennuohutuskomitee väljendas heameelt täiustuste üle, mida ANAC ja MAI on teinud rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimises, ning kannustas neid jätkama parandusmeetmeid samasuguse sihikindlusega. ANACil ja MAI-l paluti esitada komisjonile vähemalt kaks korda aastas korrapärased aruanded, milles käsitletakse ICAO nõuete täitmisel ja veel elluviimata soovituste järgimisel tehtud edusamme ning eelkõige ANACi intsidentidest

[1] Komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 1146/2012 põhjendused 71–49, ELT L 333, 22.11.2011, lk 7.

teatamise ja nende analüüsimise süsteemi, aga ka ohutusjuhtimissüsteemi rakendamist ja lennuandmete analüüsimist lennuettevõtjas MAI. ANAC lubas komisjoni teavitada tema sertifitseeritavatest uutest kommertslennuettevõtjatest.

(64) Liikmesriigid kontrollivad asjakohaste ohutusstandardite tulemuslikku järgimist, seades prioriteediks Mauritaanias litsentsitud lennuettevõtjate õhusõidukite kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.

(65) Kui seisuplatsil tehtud kontrollide tulemused või muu asjakohane ohutusalane teave viitavad rahvusvaheliste ohutusstandardite täitmatajätmisele, on komisjon sunnitud võtma meetmeid kooskõlas määrusega (EÜ) nr 2111/2005.

Mosambiigi lennuettevõtjad

(66) Mosambiigi pädevad asutused (Institute of Civil Aviation of Mozambique, IACM) ja lennuettevõtja Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) esindajad kohtusid komisjoni ja EASAga Brüsselis 31. mail 2013. IACM tutvustas põhjalikult praegust olukorda ICAOle esitatud parandusmeetmete kava rakendamisel. LAM tutvustas põhjalikult rahvusvaheliste ohutusstandardite ülevõtmist oma struktuuri ja igapäevategevusse ning oma laienemiskavatsusi.

(67) Mosambiigi pädevad asutused tutvustasid üksikasjalikult organisatsiooni struktuuri ja töötajaskonda ning kirjeldasid oma tegevuse ulatust ja sisu. Käsitleti varasemaid ja käimasolevaid tegevusi ja nende tähtaegu ning neid vaadeldi ICAOga kokkulepitud parandusmeetmete kava taustal. Enamik meetmeid tuleb rakendada 2013. aasta juuni keskpaigaks. Meetmete arv, maht ja lühikesed tähtajad annavad tunnistust kõnealuste ametiasutuste kindlast tahtest, kuid selleks, et neid meetmeid oleks võimalik jätkusuutlikult rakendada, võib olla vajalik tähtaegu muuta. Kõnealused ametiasutused on sellest teadlikud ja vaatavad praegu läbi mõned parandusmeetmete kava tähtajad; kava läbivaadatud versioon esitatakse peatselt ICAOle. Kõige tähtsamad valdkonnad, millega tegeletakse alles 2014. või 2015. aastal, on seotud õigusraamistiku konkreetsete aspektidega, organisatsiooniliste küsimustega kõnealuse ametiasutuse struktuuris ja lennukõlblikkusküsimustega. Kõik lennuettevõtjad on läbinud viieetepilise ümbersertifitseerimise, mille tulemusel on kaheksa ettevõtjat (Linhas Aéreas de Moçambique LAM S.A., Moçambique Expresso SARL MEX, CFM-TTA S.A., Kaya Airlines Lda, CR Aviation, Coastal Aviation, CFA-Mozambique S.A., TTA SARL) nüüd täielikult sertifitseeritud ja viiel (Emilio Air Charter Lda, Aero-Servicos SARL, Helicopteros Capital Lda, UNIQUE Air Charter Lda, ETA Air Charter Lda) on lennuettevõtja sertifikaat peatatud.

(68) LAMi esindajad tutvustasid üksikasjalikult oma äriühingut, sh selle struktuuri, töötajaskonda ja tegevuse ulatust, samuti koolitustegevust ja mitmesuguseid tegevuspartnerlusi, milles äriühing osaleb. Kõnealune lennuettevõtja on loonud strateegilised partnerlused teiste lennuettevõtjatega Portugalis, Keenias, Lõuna-Aafrikas, Angolas, Sambias ja Etioopias (Moçambique Expresso MEX on 100 % LAMi omanduses olev etteveoga tegelev tütarlennufirma), koolitusorganisatsioonidega (Lõuna-Aafrikas ja Etioopias) ning hooldusorganisatsioonidega (Portugalis, Brasiilias, Lõuna-Aafrikas ja Keenias). Kirjeldati ettevõtjasiseseid ohutusjuhtimissüsteeme ja järgmiste etappide kavandatud elluviimist. I etapp (kavandamine ja organiseerimine) viidi enamikus ellu 2011. aastaks (teatavad käimasolevad toimingud viiakse lõpule 2014. aastal). II etapp (reageerimisprotsessid) viidi enamikus ellu aastatel 2005–2009, kuid kaks protsessi viiakse lõpule 2014. aastaks. Enamik III etapiga seotud meetmeid (ennetavad ja prognoosivad meetmed) on rakendamisel ning nende lõpptähtaeg on 2014.–2015. aasta; kolm protsessi rakendati 2009. aastal. Enamik IV etapi (lennutegevuse ohutuse tagamine ja pidev parandamine) meetmeid on kavas ellu viia 2014.–2015. aastal, kuid üks protsess viidi lõpule 2009. aastal.

(69) LAM tutvustas ka ettevõtja laienemisstrateegiat ja -kavasid, sh uusi lennuliine ja õhusõidukipargi arendamist.

(70) Lennuohutuskomitee väljendas heameelt edusammude üle, mida Mosambiigi pädevate asutuste teatel on tehtud ICAO kindlakstehtud puudujääkide kõrvaldamisel ning kannustasid neid jätkama pingutusi selle nimel, et töötada välja kõigile ICAO standarditele vastav lennundussüsteem.

Nepali lennuettevõtjad

(71) ICAO 2009. aasta mai auditi tulemused näitasid, et Nepal ei täida tulemuslikult enamikku rahvusvahelisi ohutusstandardeid. Kuigi auditi käigus ei tuvastatud ühtegi tõsist ohutusprobleemi, leiti siiski, et Nepali pädev asutus ei olnud suuteline tagama rahvusvaheliste ohutusstandardite tulemuslikku rakendamist lennutegevuse ja -kõlblikkuse ning õnnetuste uurimise valdkonnas, ja et esines märkimisväärseid riigi suutlikkust mõjutavaid puudusi esmaste lennundusalaste õigusaktide ja tsiviillennundusalaste õigusaktide ning tsiviillennunduse organiseerimise ja töötajate litsentsimise ja koolitamise vallas.

(72) Kahe aasta jooksul (august 2010 – september 2012) toimus Nepalis seal registreeritud õhusõidukitega viis surmaga lõppenud õnnetust, millesse sattus ka mitu ELi kodanikku. Peale selle toimus ka 2013. aastal kolm õnnetust.

(73) Nepali pädevate asutustega alustati konsultatsioone oktoobris 2012, lähtudes ICAO poolt 2009. aasta mais USOAPi raames tehtud auditi käigus leitud ohutusalastest puudustest ja suurest arvust lühikese aja jooksul toimunud, surmaga lõppenud õnnetustest. Liitu ei teosta lende ükski Nepali lennuettevõtja.

(74) Konsulteerimise käigus esitati komisjonile dokumendid järelevalvetegevuse kohta, mida Nepali pädevad asutused on aastateks 2012 ja 2013 kavandanud ja läbi viinud. Nende dokumentidega tutvumisel ilmnes, et veel esineb teatavaid ohutuspuudujääke ning et järelevalvetegevus ei paista olevat piisav leitud ohutusriskide kõrvaldamiseks.

(75) Komisjon korraldas koostöös EASAga 30. mail 2013 Brüsselis Nepali pädevate asutustega (CAAN) tehnilise konsulteerimise. Konsulteerimise käigus selgitas CAAN põhjalikult olukorda ja esitas teavet ohutusriskide kõrvaldamise kohta. Nepali selgitustest ilmnes, et järelevalvetegevus oli hilisemas lõppjärgus kui oli nähtunud varasemast Nepali saadetud dokumentidest. CAAN esitas teavet ka õnnetuste uurimise aruannetes esitatud soovituste elluviimise ja mitme ohutusalase algatuse kohta. Need algatused hõlmasid ohutuseesmärkide ja -sihtide kehtestamist. Kõigi nende ohutusalaste algatuste tõhus rakendamine peaks kaasa tooma parema järelevalve ja ohutusriskide parema kontrolli. CAANi poolt kohtumisel esitatud teavet kontrollitakse dokumentide täiendava läbivaatamise käigus.

(76) Tehnilisel konsultatsioonil osales ka lennuettevõtja SITA Air Plc Ltd, kes esitas teavet oma ohutusalase tegevuse kohta ja koostöö kohta CAANiga. Nimetatud lennuettevõtjal toimus septembris 2012 surmaga lõppenud õnnetus ja ta selgitas sellest õnnetusest saadud õppetunde.

(77) CAANil ja Nepali lennundussektoril tuleb lahendada mitu probleemi, sh piisava hulga pädevate töötajate värbamine CAANi ja nende seal tööl püsimine ning õhusõidukite käitamine väga keerulises mägikeskkonnas. CAAN näitas, et ta tegeleb nende probleemide lahendamisega ja seepärast jätkab komisjon olukorra jälgimist Nepalis.

(78) ICAO korraldab juulis 2013 Nepalis kohapealse koordineeritud valideerimisauditi, mille tulemused on mõistlik ära oodata enne Nepali ohutusolukorra hindamise lõpuleviimist.

(79) Kui ICAO auditi tulemused või muu asjakohane ohutusalane teave viitavad sellele, et ohutusriske ei kontrollita piisavalt, on komisjon sunnitud võtma meetmeid kooskõlas määrusega (EÜ) nr 2111/2005.

Filipiinide lennuettevõtjad

(80) Filipiinide pädevate asutustega (CAAP) jätkatakse konsultatsioone, et saada kinnitust parandusmeetmetele, mida CAAP on võtnud ICAO ja USA Transpordiministeeriumi Föderaalse Lennuameti (FAA) poolt 2012. ja 2013. aastal tehtud auditite käigus leitud ohutusprobleemide kõrvaldamiseks.

(81) CAAP teatas, et ICAO korraldas veebruaris 2013 kohapealse koordineeritud valideerimismissiooni ja kirjutas 1. märtsil 2013 CAAPile, et Filipiinid on oma parandusmeetmetega edukalt lahendanud kaks tõsist ohutusprobleemi, mille ICAO leidis oktoobris 2009 USOAPi raames tehtud auditi käigus ja oktoobris 2012 kohapealse koordineeritud valideerimismissiooni käigus.

(82) Selle tulemusel korraldas komisjon koostöös EASAga ja liikmesriikide esindajatega 16. aprillil 2013 kohtumise CAAPiga ja Filipiinide lennuettevõtjatega Philippine Airlines ja Cebu Pacific Airways, et arutada edusamme nende veel lahendamata probleemide lahendamisel, mille on leidnud ICAO, FAA ning komisjon oktoobris 2010 korraldatud liidu kohapealse kontrollkäigu raames.

(83) Kohtumisel kinnitas CAAP, et on alustanud kõikide olemasolevate lennuettevõtjate viieetapilist ümbersertifitseerimist ja nende lennuettavõtja sertifikaatide pikendamist. Protsessi on läbinud seitse suurt ja üheksa väikest lennuettevõtjat, sh Philippine Airlines (PAL) ja Cebu Pacific Air. CAAP teatas, et loodud on kahel süsteemil põhinev lennuettevõtjate järelevalve: ettevõtjate PAL ja Cebu Pacific Air üle järelevalve teostamiseks on loodud 24 inspektorist koosnev sertifikaatide haldamise amet ning ülejäänud lennuettevõtjate üle teostab järelevalvet lennutegevuse ja -kõlblikuse osakond.

(84) CAAPi sõnul lahendatakse ka süsteemi jätkusuutlikkuse küsimust, suurendades töötajate palku, et meelitada lennundussektorist ligi inspektoreid. Rakendatud on ka inspektorite koolitamise programme. Siiski ei kontrollinud CAAP ametlikult tema järelevalve alla kuuluvate lennuettevõtjate kvaliteedi- ega ohutusjuhtimissüsteeme.

(85) PALi teatel on ettevõtjal 44 õhusõidukit (Boeing B747, B777, Airbus A340, A330, A320/319) ja juurde on tellitud 68 õhusõidukit (44 Airbus A321, 20 A330 ja 4 A340). Ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemis on seatud eesmärk vähendada ohutusstandardeid kahjulikult mõjutavaid juhtumeid eelnenud aastaga võrreldes 10 %. Uuriti lennuandmete seire (FDM) andmeid 95 %–100 % lendude kohta ning erilise tähelepanu all olid stabiliseerimata lähenemised ja maaga kokkupõrke vältimise süsteemiga (GPWS) seotud juhtumid. Ettevõtja kvaliteedijuhtimissüsteemi raames tehti 2012. aastal 260 kontrolli ning leiti 94 ettevõtja eeskirjade järgimatajätmisega seotud puudujääki, mis erinesid CAAPi leitud puudujääkidest, sest avastati rohkem koolitusega seotud küsimusi. Cebu

Pacific Air teatas, et tema õhusõidukipark suurenes 7 % aastas. Ettevõtja sai 2013. aastal juurde kaks Airbus A330 tüüpi õhusõidukit, et alustada juunis pikamaalende, ja eesmärk on 2013. aasta lõpuks omada 47 õhusõidukit. Kohtumise tulemusel korraldas komisjon koostöös liikmesriikidega Filipiinidel 3.–7. juunil 2013 kohapealse kontrollkäigu.

(86) Selle tulemusel järeldati, et CAAP ei ole veel oma järelevalve all olevate õhusõidukite puhul ega asutusesiseselt kasutusele võtnud ajakohaseid lennundusohutusjuhtimise meetodeid. Lennutegevuse valdkonnas ei pöörata piisavalt tähelepanu inimteguritele ega ohutusjuhtimissüsteemi protsessidele.

(87) Kontrollkäigu põhjal oli siiski selge, et kuigi CAAPis oli veel märkimisväärselt ära teha, võtab tisviillennundusameti peadirektor kindlaid meetmeid tagamaks, et CAAP oleks oma igapäevatöös tulemuslikum. Märgiti ka kavatsust tegeleda inspektorite keskmise vanuse suurenemisega, tõstes palku, et hõlbustada värbamist lennundussektorist, ning kasutades välisekspertide abi, et vältida puudujääke õhusõidukite üle tehtavas järelevalves. Kokkuvõttes oli CAAPi teostatav järelevalve oma õhusõidukite üle üldjoontes toimiv, ehkki esines teatavaid puudusi eelkõige koolituse, standardimise, kvaliteedijuhtimise ja ohutusjuhtimissüsteemide vallas.

(88) Mis puutub lennuettevõtjatesse, siis suutsid nii PAL kui ka Cebu Pacific Air tõendada, et nende ohutusjuhtimine on tõhus, ja tagada vastavuse asjakohastele ohutuseeskirjadele. Kontrollkäigu ajal toimus aga ettevõtjaga Cebu Pacific Air õnnetus, mis tekitas küsimusi seoses tema kontrolliga lennutegevuse üle. Seetõttu ei osalenud Cebu Pacific Air kohtumisel lennuohutuskomiteega, et keskenduda pragutoimuvate ohutusuurimiste tulemusel ilmnevate ohutusprobleemide lahendamisele.

(89) Kohtumise ajal ajakohastas CAAP kehtivate lennuettevõtja sertifikaatide nimekirja, milles on praegu 32 CAAPi sertifitseeritud lennuettevõtjat. A lisa tuleks vastavalt muuta.

(90) Lennuohutuskomitee kuulas 26. juunil 2013 ära CAAPi ja lennuettevõtja PAL ettekanded. CAAP esitas teabe jätkusuutlikkuse tagamiseks võetavate meetmete kohta, sh personaliküsimuste lahendamine, IT-seadmete hankimine, riigi ohutusprogrammi koostamine, õigusaktide ajakohastamine ja eelkõige ohutusjuhtimissüsteemiga seotud koolituse täiustamine.

(91) PAL andis lisaks 16. aprilli 2013 kohtumisel esitatud teabe käsitlemisele ülevaate meetmetest, mis on võetud kohapealse kontrollkäigu ajal leitud puuduste kõrvaldamiseks. Oma laienemisplaanide kohta tunnistas ettevõtja, et sobiva arvu pilootide leidmine on raske ülesanne, kuid märkis samas, et vanemad õhusõidukid asendatakse uutega ning seega on laienemise määr hallatav.

(92) Võttes arvesse CAAPi teostatavat ohutusjärelevalvet ja lennuettevõtja PAL suutlikkust tagada asjakohaste lennundusohutuseeskirjade tulemuslik järgimine, on ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et lennuettevõtja Philippine Airlines tuleks A lisast kustutada.

(93) Liikmesriigid kontrollivad asjakohaste ohutusstandardite tulemuslikku järgimist, seades prioriteediks lennuettevõtja PAL õhusõidukite kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012. Kui selliste kontrollide tulemused või muu asjakohane ohutusalane teave viitavad rahvusvaheliste ohutusstandardite täitmatajätmisele, on komisjon sunnitud võtma meetmeid kooskõlas määrusega (EÜ) nr 2111/2005.

(94) Komisjonile ja lennuohutuskomiteele avaldasid muljet meetmed, mida CAAP on võtnud allesolevate ohutusprobleemide lahendamiseks, ning nad jätkavad olukorra jälgimist, et vaadata juhtum täiendavalt läbi lennuohutuskomitee edaspidistel koosolekutel.

Venemaa Föderatsiooni lennuettevõtjad

(95) Venemaa Föderatsioonis sertifitseeritud teatavate lennuettevõtjate käitatavate ja liidu lennujaamadesse lende teostavatele õhusõidukitele tehakse prioriteedina seisuplatsil SAFA kontrolle, et teha kindlaks nende vastavus rahvusvaheliste ohutusstandardite. Liikmesriikide pädevad asutused ja EASA teavitavad ka edaspidi Venemaa Föderatsiooni võrdväärseid asutusi leitud puudustest ja kutsuvad neid üles võtma meetmeid ICAO standardite täitmatajätmise juhtude lahendamiseks.

(96) Samal ajal jätkab komisjon Venemaa Föderatsiooni pädevate asutustega kahekõnet lennundusohutusküsimuste üle eelkõige selleks, et tagada Venemaa Föderatsioonis sertifitseeritud lennuettevõtjate madalast ohutustasemest tulenevate praeguste riskide piisav kontroll.

(97) Komisjon korraldas 13. juunil 2013 koostöös EASA ja mitme liikmesriigiga kohtumise Venemaa Föderatsiooni lennutranspordiameti (FATA) esindajatega, kus FATA andis ajakohast teavet tema ja asjaomaste lennuettevõtjate võetud meetmetest seisuplatsil tehtud SAFA kontrollide

käigus leitud puuduste kõrvaldamiseks. Eelkõige märkis FATA, et ühe lennuettevõtja üle teostatakse erikontrolli ning ühe lennuettevõtja sertifikaat on tühistatud.

(98) Kohtumisel teatas FATA, et 2013. aasta esimesel poolel on sagedasti kontrollitud lennuettevõtjat Vim Airlines, ja tegi järelduse, et auditi tulemuste kohaselt on selle ettevõtja ohutustase vastuvõetav. Lennuettevõtja Red Wings kohta teatas FATA, et pärast lennuettevõtja sertifikaadi peatamist veebruaris 2013 on selles äriühingus tehtud märkimisväärseid muudatusi. Olenevalt selle ettevõtja kontrollimise (mis oli käimas kohtumise ajal) tulemusest on võimalik, et tal lubatakse taas teostada ärilende. Komisjon soovitas põhjalikult kontrollida lennuettevõtja Red Wings valmisolekut teostada ärilende ELi enne selliste lendude taaslubamist ja soovis selle kohta teavet enne lennuohutuskomitee järgmist koosolekut.

(99) Kohumise järel esitas FATA lisateavet. Eelkõige teatas ta, et lennuettevõtjal Red Wings on lubatud taas teostada ärilende alates 17. juunist 2013.

(100) Komisjon, EASA ja liikmesriigid jälgivad ka edaspidi hoolikalt Venemaa Föderatsioonis sertifitseeritud ja liitu lende teostavate lennuettevõtjate ohutustaset. Komisjon jätkab ohutusega seotud teabe vahetamist Venemaa pädevate asutustega, et teha kindlaks, kas asjaomased lennuettevõtjad on seisuplatsil tehtud SAFA kontrollide käigus leitud probleemid piisavalt põhjalikult lahendanud.

(101) Kui seisuplatsil tehtud kontrollide tulemused või muu asjakohane ohutusalane teave viitavad rahvusvaheliste ohutusstandardite täitmatajätmisele, on komisjon sunnitud võtma meetmeid kooskõlas määrusega (EÜ) nr 2111/2005.

Sudaan

(102) Sudaani tsiviillennundusametiga (SCAA) jätkati konsultatsioone, et teha kindlaks, kas Sudaanis tehakse edusamme tsiviillennundusohutussüsteemi reformimisel eesmärgiga kõrvaldada ohutuspuudujäägid, mille ICAO leidis 2006. aastal USOAPi raames tehtud auditi ja detsembris 2011 toimunud koordineeritud valideerimismissiooni auditi käigus. Nende auditite käigus avastati tõsine ohutusprobleem lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmisega seotud sertifitseerimise valdkonnas.

(103) SCAA teatas 3. jaanuaril 2013 komisjonile, et on parandanud oma järelevalvesuutlikkust, sh lennuettevõtjate, hooldusorganisatsioonide ja heakskiidetud koolitusorganisatsioonide sertifitseerimise ja järelevalve süsteemi. Seepärast luges ICAO pärast mais 2012 toimunud koordineeritud valideerimismissiooni kõnealuse tõsise ohutusprobleemi lahendatuks.

(104) Selle tulemusel korraldas komisjon koostöös EASAga 29. aprillil 2013 SCAAga kohtumise. SCAA teatas, et on nüüd oma eelarvega sõltumatu organisatsioon, et Sudaani lennundusohutussüsteemi on tehtud täiustusi tänu välisekspertide abile ning et ta värbab nüüd aktiivselt uusi kohalikke töötajaid ja suurendab palku, et olla lennundussektoris konkurentsivõimeline. SCAA teatel on vaid kuus lennuettevõtjat (Sudan Airways, Marshland Aviation, Badr Airlines, Sun Air Aviation, Nova Airways ja Tarco Air) sertifitseeritud teostama rahvusvahelisi lende ning veel seitsmel on õigus teostada ainult riigisiseseid lende. SCAA andis ülevaate mais 2012 toimunud koordineeritud valideerimismissiooni tulemustest ja märkis, et ICAO standardeid rakendatakse nüüd väga tulemuslikult, eriti lennutegevuse ja -kõlblikkuse valdkonnas.

(105) Samuti teatas SCAA, et ta on hinnanud vanade Nõukogude Liidus ehitatud õhusõidukite jätkuva käitamisega seotud riske, mille tulemusel kehtestati lennukeeld pooltele kõnealustele Sudaani registrisse kantud õhusõidukitele.

(106) SCAA esitas 4. juunil 2013 komisjonile koopia oma lennuettevõtja sertifikaatide registrist, kuhu on kantud 18 lennuettevõtja sertifikaati omavat lennuettevõtjat, kellest kuue sertifikaadid on praegu peatatud. Samuti esitas ta andmed lennuettevõtjate Attico Airlines (lennuettevõtja sertifikaat nr 023), Sudanese States Aviation Company (lennuettevõtja sertifikaat nr 010), Azza Air Transport (lennuettevõtja sertifikaat nr 012), Almajarah Aviation (lennuettevõtja sertifikaat nr 049), Helilift (lennuettevõtja sertifikaat nr 042) ja Feeder Airlines (lennuettevõtja sertifikaat nr 050) sertifikaadi tühistamise kohta. SCAA esitatud teabe põhjal tuleks A lisa vastavalt muuta.

(107) SCAA tegi 25. juunil 2013 lennuohutuskomiteele ettekande. Temaga oli kaasas Araabia tsiviillennunduskomisjoni (Arab Civil Aviation Conference, ACAC) peadirektor, kes tunnistas, et ELi ohutusnimekiri võib kannustada riike lahendama süsteemseid ohutusprobleeme, märkis, kui kasulik on riikide piirkondlik koostöö, ja tõi esile ACACi abi sellega seoses.

(108) SCAA teavitas lisaks 29. aprilli 2013 kohtumisel esitatud teabele komiteed kavatsusest saata inspektorid juulis ja augustis 2013 ICAO inspektorite kursusele ning kustutada juulis 2013 Sudaani õhusõidukiregistrist kõik Tupolev Tu134 ja Antonov An12 tüüpi õhusõidukid. SCAA sõnul peaksid kõik Sudaani õhusõidukid vastama 2013. aasta lõpuks ohutuseeskirjadele.

(109) Lennuohutuskomitee väljendas heameelt suurte edusammude üle, mida Sudaani pädevate asutuste teatel on tehtud ICAO kindlakstehtud puudujääkide kõrvaldamisel, kuid tunnistas, et selleks, et nii SCAA kui ka tema järelevalve all olevad lennuettevõtjad suudaksid tagada kõigi ICAO standardite järgimise, on veel palju teha. Seepärast jälgib komisjon hoolikalt SCAA edusamme, et vaadata juhtum läbi lennuohutuskomitee edaspidistel koosolekutel.

Conviasa

(110) Venezuela Bolívari Vabariigi lennuettevõtja Conviasa suhtes on alates aprillist 2012 kehtinud tegevuskeeld, mille põhjuseks on seisuplatsil tehtud SAFA kontrollide väga kehvad tulemused, mitmed õnnetused ja ebapiisav reageerimine lennuohutuskomitee teabetaotlustele. Selle tulemusel leppis komisjon Venezuela pädevate asutustega 18. juunil 2012 kokku tegevuskava, et kõrvaldada kindlakstehtud ohutuspuudujäägid ja võimaldada liidu otsuse läbivaatamist.

(111) Venezuela tsiviillennundusametiga (INAC) jätkati 2013. aastal konsultatsioone, et teha kindlaks, kas Venezuelas tehakse edusamme lennuettevõtjate üle teostatava järelevalve tugevdamisel, ning tagada, et Conviasa jätkab tööd oma ohutustaseme suurendamiseks, et järgida kõiki nõutavaid rahvusvahelisi standardeid.

(112) Venezuela pädevad asutused esitasid mais 2013 komisjonile Hispaania pädevate asutuste vahendusel mitmed kirjalikud ettekanded mõningate juunis 2012 kokkulepitud tegevuskava meetmete rakendamise kohta.

(113) Selle tulemusel korraldas komisjon koostöös EASAga 7. juunil 2013 INACi ja Conviasaga kohtumise. Conviasa tutvustas põhjalikult varasemate SAFA kontrollide käigus leitud puudujääkide kõrvaldamiseks tehtud täiustusi, õnnetustest tulenenud õppetunde ja soovitusi ning INACi viimase auditi alusel tehtud muudatusi. Eelkõige tõi ta esile oma SAFA kontrolli sarnaste lennueelsete kontrollide süsteemi ning oma ohutusjuhtimissüsteemide, üldkvaliteedi, hoolduse ja jätkuva lennukõlblikkuse protsesside täiustused. Conviasa andis teavet ka oma laienemisplaanide kohta ja õhusõidukipargi uuendamise kohta lähiaastatel: vananevad Boeing B737-200 ja B737-300 tüüpi õhusõidukid kõrvaldatakse järk-järgult kasutuselt ning kiirendatakse uute Embraer ERJ 190 tüüpi õhusõidukite juba alanud kasutuselevõttu.

(114) INAC esitles oma struktuuri ja mehhanisme, tutvustas üksikasjalikult seda, kuidas menetletakse ELi SAFA kontrollide tulemusi Venezuela lennuettevõtjate kohta, ning selgitas oma järelevalvetegevuse (mis hõlmab peatselt ka Venezuela lennuettevõtjate õhusõidukite kontrolli seisuplatsil) kavandamist ja teostamist. Samuti selgitas INAC, et ICAO hiljutise 22.–28. mail 2013 toimunud koordineeritud valideerimismissiooni tulemusel peaks ICAO standardite rakendamine riigis võrreldes praegusega paranema.

(115) INAC tegi 26. juunil 2013 lennuohutuskomiteele ettekande. Ta andis komiteele ülevaate 7. juuni 2013 kohtumisel arutatud küsimustest.

(116) Ka Conviasa tegi 26. juunil 2013 lennuohutuskomiteele ettekande. Ta andis komiteele ülevaate 7. juuni 2013 kohtumisel arutatud küsimustest ning rõhutas, et juhul kui tal lubatakse taasalustada lende liitu, kombineeriks ta eri lennutegevusviise, st käitaks oma õhusõidukit Airbus A340-200 koos võrdväärset tüüpi õhusõidukiga märgrendi lepingu alusel.

(117) Hispaania tehtud auditi, ICAO hiljutise kontrollkäigu ning INACi ja Conviasa tehtud ettekannete põhjal väljendas lennuohutuskomitee heameelt suurte ja ulatuslike edusammude üle, mida on tehtud komitee poolt 2012. aastal leitud puuduste kõrvaldamisel. Neid edusamme arvestades jõuti ühiste kriteeriumide põhjal järeldusele, et Conviasa tuleks A lisast kustutada.

(118) Liikmesriigid kontrollivad asjakohaste ohutusstandardite tulemuslikku järgimist, seades prioriteediks Venezuelas litsentsitud lennuettevõtjate õhusõidukite kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.

(119) Kui seisuplatsil tehtud kontrollide tulemused või muu asjakohane ohutusalane teave viitavad rahvusvaheliste ohutusstandardite täitmatajätmisele, on komisjon sunnitud võtma meetmeid kooskõlas määrusega (EÜ) nr 2111/2005.

(120) Määruse (EÜ) nr 2111/2005 artikli 8 lõikes 2 on tunnistatud, et ohutusele avalduvat mõju arvestades on vaja võtta lisade ajakohastamisega seotud otsused vastu kiiresti ja vajaduse korral kiiremas korras. Lisade ajakohastamisel saadud kogemused on näidanud ka seda, et tundliku teabe kaitsmiseks ja ärilise mõju miinimumini viimiseks on tähtis, et nimekirja ajakohastamisega seotud otsused avaldatakse ja need jõustuvad väga kiiresti pärast nende vastuvõtmist.

(121) Määrust (EÜ) nr 474/2006 tuleks seepärast vastavalt muuta.

(122) 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*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 10. juuli 2013

Komisjoni nimel
presidendi eest
asepresident
Siim KALLAS

A LISA

LENNUETTEVÕTJAD, KELLE SUHTES KOHALDATAKSE ELi 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	Lennuettevõtja riik
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Ghana 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, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Angola ametiasutused, välja arvatud B lisasse kantud TAAG Angola Airlines, sealhulgas:			**Angola Vabariik**
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	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

[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	Lennuettevõtja riik
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
ALAFIA JET	PEA nr 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Teadmata	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
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Teadmata	Kongo Vabariik
EMERAUDE	RAC06-008	Teadmata	Kongo Vabariik
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Kongo Vabariik
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo Vabariik
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Teadmata	Kongo Vabariik
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Teadmata	Kongo Vabariik
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Kongo 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	Lennuettevõtja riik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Kongo Demokraatliku Vabariigi ametiasutused, sealhulgas:			**Kongo Demokraatlik Vabariik**
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/ 002/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/ 007/2010	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0112/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/ 0122/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/ 0053/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 0056/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 00625/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 029/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 051/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Kongo Demokraatlik Vabariik
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/ 0028/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	ABB	Kongo Demokraatlik Vabariik
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0064/2010	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Kongo Demokraatlik Vabariik
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0078/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 059/2012	EXY	Kongo Demokraatlik Vabariik
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 0050/2012	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	Lennuettevõtja riik
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 040/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 0196/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/2008	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0126/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 0027/2008	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 0082/2010	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 0051/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 011/2010	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/ 0060/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 0065/2010	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 0011/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 0083/2010	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/ 0092/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0059/2010	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
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 009/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/ 00/2011	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	Lennuettevõtja riik
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Kongo Demokraatlik Vabariik
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	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	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Teadmata	Ekvatoriaal-Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ekvatoriaal-Guinea

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	Lennuettevõtja riik
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Teadmata	Ekvatoriaal-Guinea
TANGO AIRWAYS	Teadmata	Teadmata	Ekvatoriaal-Guinea
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud 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 sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Indoneesia ametiasutused, välja arvatud Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, EkspresTransportasiAntarbenua ja Indonesia Air Asia, sealhulgas:			**Indoneesia Vabariik**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Teadmata	Indoneesia Vabariik
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Teadmata	Indoneesia Vabariik
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Teadmata	Indoneesia Vabariik
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	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
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	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
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indoneesia Vabariik
EASTINDO	135-038	Teadmata	Indoneesia Vabariik
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Teadmata	Indoneesia Vabariik
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Teadmata	Indoneesia Vabariik
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indoneesia Vabariik
HEAVY LIFT	135-042	Teadmata	Indoneesia Vabariik
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	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	Lennuettevõtja riik
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Teadmata	Indoneesia Vabariik
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Teadmata	Indoneesia Vabariik
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Indoneesia Vabariik
KAL STAR	121-037	KLS	Indoneesia Vabariik
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indoneesia Vabariik
KOMALA INDONESIA	135-051	Teadmata	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
MARTABUANA ABADION	135-049	Teadmata	Indoneesia Vabariik
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Teadmata	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
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Teadmata	Indoneesia Vabariik
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	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
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

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	Lennuettevõtja riik
SURYA AIR	135-046	Teadmata	Indoneesia Vabariik
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	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
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**
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Kasahstani Vabariik
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Kasahstani Vabariik
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0317-12	CID	Kasahstani Vabariik
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Kasahstani Vabariik
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Kasahstani Vabariik
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Kasahstani Vabariik
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Kasahstani Vabariik
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Kasahstani Vabariik
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Kasahstani Vabariik
DETA AIR	AK-0458-12	DET	Kasahstani Vabariik
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Kasahstani Vabariik
LUK AERO (FORMER EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Kasahstani Vabariik
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Kasahstani Vabariik
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	Kasahstani Vabariik
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	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	Lennuettevõtja riik
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Kasahstani Vabariik
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Kasahstani Vabariik
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Kasahstani Vabariik
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Kasahstani Vabariik
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Kasahstani Vabariik
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Kasahstani Vabariik
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Kasahstani Vabariik
MEGA AIRLINES	AK-0462-12	MGK	Kasahstani Vabariik
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Kasahstani Vabariik
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	Kasahstani Vabariik
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	Kasahstani Vabariik
SCAT	AK-0460-12	VSV	Kasahstani Vabariik
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Kasahstani Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Kõrgõzstani ametiasutused, sealhulgas:			**Kõrgõzstan**
SKY BISHKEK	Teadmata	BIS	Kõrgõzstan
AIR MANAS	17	MBB	Kõrgõzstan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kõrgõzstan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kõrgõzstan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kõrgõzstan
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Kõrgõzstan
AIR BISHKEK (FORMERLY EASTOK AVIA)	15	EAA	Kõrgõzstan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kõrgõzstan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kõrgõzstan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kõrgõzstan

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	Lennuettevõtja riik
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kõrgõzstan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kõrgõzstan
SKY WAY AIR	39	SAB	Kõrgõzstan
SUPREME AVIATION	40	SGK	Kõrgõzstan
VALOR AIR	07	VAC	Kõrgõzstan
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**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	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	SVG	Gaboni Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Mosambiigi Vabariigi ametiasutused, sealhulgas			**Mosambiigi Vabariik**
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Teadmata	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
CFA MOZAMBIQUE	MOZ-10	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	Teadmata	Mosambiigi 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	Lennuettevõtja riik
COASTAL AVIATION	MOZ-15	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
CR AVIATION	MOZ-14	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
ETA AIR CHARTER LDA	MOZ-04	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
KAYA AIRLINES	MOZ-09	KYY	Mosambiigi Vabariik
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE)	MOZ-01	LAM	Mosambiigi Vabariik
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	MOZ-02	MXE	Mosambiigi Vabariik
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
SAFARI AIR	MOZ-12	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
TTA SARL	MOZ-16	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
VR CROPSPRAYERS LDA	MOZ-06	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Filipiinide ametiasutused, välja arvatud Philippine Airlines, sealhulgas:			**Filipiinid**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Teadmata	Filipiinid
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Filipiinid
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Filipiinid
AIR JUAN AVIATION	2013053	Teadmata	Filipiinid
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Teadmata	Filipiinid
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Teadmata	Filipiinid
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	Teadmata	Filipiinid
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Teadmata	Filipiinid
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Teadmata	Filipiinid
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Filipiinid

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	Lennuettevõtja riik
CM AERO SERVICES	20110401	Teadmata	Filipiinid
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Teadmata	Filipiinid
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Teadmata	Filipiinid
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Teadmata	Filipiinid
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Teadmata	Filipiinid
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Filipiinid
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Teadmata	Filipiinid
LION AIR	2009019	Teadmata	Filipiinid
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Teadmata	Filipiinid
MAGNUM AIR	2012051	Teadmata	Filipiinid
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Teadmata	Filipiinid
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Teadmata	Filipiinid
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Teadmata	Filipiinid
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Teadmata	Filipiinid
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Teadmata	Filipiinid
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	Teadmata	Filipiinid
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	Teadmata	Filipiinid
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Teadmata	Filipiinid
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Teadmata	Filipiinid
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Teadmata	Filipiinid
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Filipiinid
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad São Tomé ja Príncipe ametiasutused, sealhulgas:			**São Tomé ja Príncipe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé ja Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé ja Príncipe

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	Lennuettevõtja riik
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	TLZ	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
TEEBAH AIRWAYS	Teadmata	Teadmata	Sierra Leone
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Sudaani ametiasutused, sealhulgas:			**Sudaani Vabariik**
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Sudaani Vabariik
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Sudaani Vabariik
BADER AIRLINES	035	BDR	Sudaani Vabariik
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	Sudaani Vabariik
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Sudaani Vabariik
DOVE AIRLINES	052	DOV	Sudaani Vabariik
ELIDINER AVIATION	008	DND	Sudaani 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	Lennuettevõtja riik
FOURTY EIGHT AVIATION	053	PLA	Sudaani Vabariik
GREEN FLAG AVIATION	017	Teadmata	Sudaani Vabariik
HELEJETIC AIR	057	HJT	Sudaani Vabariik
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Sudaani Vabariik
KUSH AVIATION	060	KUH	Sudaani Vabariik
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Sudaani Vabariik
MID AIRLINES	025	NYL	Sudaani Vabariik
NOVA AIRLINES	046	NOV	Sudaani Vabariik
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	Sudaani Vabariik
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Sudaani Vabariik
TARCO AIRLINES	056	TRQ	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

LENNUETTEVÕTJAD, KELLE SUHTES KOHALDATAKSE ELi 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	Lennuettevõtja riik	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	Korea Rahvademokraatlik Vabariik	Kõik õhusõidukid, v.a: kaks TU-204 tüüpi õhusõidukit	Kõik õhusõidukid, v.a: P-632, P-633	Korea Rahvademokraatlik Vabariik
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-0443-11	KZR	Kasahstan	Kõik õhusõidukid, v.a: Boeing B767, Boeing B757 ja Airbus A319/320/321 tüüpi õhusõidukid	Kõik õhusõidukid, v.a: Boeing B767 tüüpi õhusõidukite parki kuuluvad õhusõidukid, nagu on märgitud lennuettevõtja sertifikaadis; Boeing B757 tüüpi õhusõidukite parki kuuluvad õhusõidukid, nagu on märgitud lennuettevõtja sertifikaadis; Airbus A319/320/321 tüüpi õhusõidukite parki kuuluvad õhusõidukid, nagu on märgitud lennuettevõtja sertifikaadis;	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: kolm Boeing B737-300 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-MFL, 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 B767-200 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	Lennuettevõtja riik	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: neliteist Airbus A300 tüüpi õhusõidukit; kaheksa Airbus A310 tüüpi õhusõidukit ja üks Boeing B737 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: viis Boeing B777 tüüpi õhusõidukit ja neli Boeing B737-700 tüüpi õhusõidukit	Kõik õhusõidukid, v.a: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Angola Vabariik

([1]) Lennuettevõtjal Afrijet lubatakse kasutada ainult konkreetseid õhusõidukeid, mida on nimetatud seoses tema praeguse lennutegevuse ulatusega liidus.
([2]) Oma praeguse tegevuse ulatuses liidus võib Air Astana kasutada üksnes konkreetseid nimetatud õhusõidukitüüpe, tingimusel et need on registreeritud Arubal ja kõik lennuettevõtja sertifikaati tehtavad muudatused esitatakse õigel ajal komisjonile ja Eurocontrolile.
([3]) Lennuettevõtjal Gabon Airlines lubatakse kasutada ainult konkreetseid õhusõidukeid, mida on nimetatud seoses tema praeguse lennutegevuse ulatusega liidus.
([4]) Lennuettevõtja Iran Air võib lennata liitu vaid juhul, kui ta kasutab konkreetseid õhusõidukeid vastavalt määruse (EL) nr 590/2010 (ELT L 170, 6.7.2010, lk 15) põhjenduses 69 sätestatud tingimustele.