II

(Muut kuin lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttävät säädökset)

ASETUKSET

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2017/2215,

annettu 30 päivänä marraskuuta 2017,

asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta unionissa toimintakieltoon asetettujen tai toimintarajoitusten kohteena olevien lentoliikenteen harjoittajien luettelon osalta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevan yhteisön luettelon laatimisesta ja lennon suorittavan lentoliikenteen harjoittajan ilmoittamisesta lentomatkustajille sekä direktiivin 2004/36/EY 9 artiklan kumoamisesta 14 päivänä joulukuuta 2005 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 ([1]) ja erityisesti sen 4 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

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

(2) Eräät jäsenvaltiot ja Euroopan lentoturvallisuusvirasto, jäljempänä 'EASA', ovat toimittaneet asetuksen (EY) N:o 2111/2005 4 artiklan 3 kohdan mukaisesti komissiolle tietoja, jotka ovat olennaisia kyseisen luettelon ajantasaistamiseksi. Olennaisia tietoja on saatu myös kolmansilta mailta ja kansainvälisiltä organisaatioilta. Luettelo olisi saatettava ajan tasalle näiden tietojen pohjalta.

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

(4) Komissio on antanut kyseisille lentoliikenteen harjoittajille mahdollisuuden tutustua jäsenvaltioiden toimittamiin asiakirjoihin, toimittaa kirjalliset huomautuksensa ja esittää kantansa asiassa suullisesti komissiolle sekä neuvoston asetuksella (ETY) N:o 3922/91 ([3]) perustetulle lentoturvallisuuskomitealle.

(5) Komissio on tiedottanut lentoturvallisuuskomitealle yhteisistä kuulemisista, joita käydään asetuksen (EY) N:o 2111/2005 ja komission asetuksen (EY) N:o 473/2006 ([4]) puitteissa Päiväntasaajan Guinean, Nepalin, Nigerian, Saint Vincent ja Grenadiinien, Thaimaan, Ukrainan ja Venezuelan toimivaltaisten viranomaisten ja

([1]) EUVL L 344, 27.12.2005, s. 15.
([2]) Komission asetus (EY) N:o 474/2006, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2006, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 luvussa II tarkoitetusta yhteisön luettelosta (EUVL L 84, 23.3.2006, s. 14).
([3]) Neuvoston asetus (ETY) N:o 3922/91, annettu 16 päivänä joulukuuta 1991, teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla (EYVL L 373, 31.12.1991, s. 4).
([4]) Komission asetus (EY) N:o 473/2006, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2006, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 II luvussa tarkoitetun yhteisön luettelon laatimissäännöistä (EUVL L 84, 23.3.2006, s. 8).

lentoliikenteen harjoittajien kanssa. Komissio toimitti lentoturvallisuuskomitealle myös Afganistanin, Bolivian, Intian, Indonesian, Irakin, Kazakstanin, Libyan, Moldovan, Mosambikin ja Sambian lentoturvallisuustilannetta ja Venäjän kanssa käytäviä teknisiä kuulemisia koskevat tiedot.

(6) EASA on esittänyt komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle niiden raporttien analysoinnin tulokset, joita Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö, jäljempänä 'ICAO', on laatinut yleisen turvallisuusvalvonnan arviointiohjelman puitteissa tekemistään tarkastuksista. Jäsenvaltioita kehotettiin tässä yhteydessä kohdentamaan asematasotarkastukset ensisijaisesti sellaisissa kolmansissa maissa lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin, joiden osalta ICAO on todennut merkittäviä turvallisuusongelmia tai joiden turvallisuusvalvontajärjestelmässä on EASAn mukaan merkittäviä puutteita. Asematasotarkastusten kohdentamisella saadaan kyseisissä kolmansissa maissa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuustasosta lisätietoja, jotka täydentävät komission asetuksen (EY) N:o 2111/2005 perusteella käynnistämiä kuulemisia.

(7) EASA myös ilmoitti komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle ulkomaisten ilma-alusten turvallisuuden arviointiohjelman (SAFA) mukaisten asematasotarkastusten tulokset komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 ([1]) mukaisesti.

(8) Lisäksi EASA tiedotti komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle niissä kolmansissa maissa toteutettavista teknisen avun hankkeista, joihin sovelletaan asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisia toimenpiteitä tai seurantaa. Se antoi tietoja suunnitelmista ja pyynnöistä, jotka koskevat teknistä lisäapua ja yhteistyötä siviili-ilmailuviranomaisten hallinnollisten ja teknisten valmiuksien parantamiseksi, jotta voidaan helpommin ratkaista kaikkia sovellettavien kansainvälisten siviili-ilmailuvaatimusten noudattamiseen liittyviä ongelmia. Jäsenvaltioita kehotettiin vastaamaan tällaisiin pyyntöihin kahdenväliseltä pohjalta yhteistyössä komission ja EASAn kanssa. Komissio korosti tässä yhteydessä sitä, miten hyödyllistä on antaa kansainväliselle ilmailuyhteisölle tietoa – erityisesti ICAOn SCAN-tietokannan (Safety Collaborative Assistance Network) välityksellä – unionin ja sen jäsenvaltioiden antamasta teknisestä avusta ilmailun turvallisuuden parantamiseksi koko maailmassa.

(9) Eurocontrol toimitti komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle ajantasaiset tiedot SAFA-ohjelmaan sisältyvän hälytysjärjestelmän nykytilanteesta ja toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevien varoitusviestien uusimmista tilastoista.

Unionin lentoliikenteen harjoittajat

(10) EASA on laatinut analyysin unionin lentoliikenteen harjoittajien ilma-aluksille tehtyjen asematasotarkastusten ja toteuttamiensa standardointitarkastusten tuloksista sekä kansallisten ilmailuviranomaisten suorittamista erityistarkastuksista. Useat jäsenvaltiot ovat toteuttaneet analyysin tulosten pohjalta tiettyjä täytäntöönpanotoimenpiteitä ja ilmoittaneet niistä komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle.

(11) Jäsenvaltiot toistivat olevansa valmiita toimimaan tarpeen mukaan, jos asiaankuuluvat turvallisuustiedot viittaavat välittömiin turvallisuusriskeihin, jotka johtuvat siitä, että unionin lentoliikenteen harjoittajat eivät täytä asianmukaisia turvallisuusvaatimuksia.

Päiväntasaajan Guineasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(12) Komission ja EASAn edustajat tapasivat Päiväntasaajan Guinean ilmailuviranomaisen (Autoridad Aeronautica de Guinea Ecuatorial, jäljempänä 'AAGE') edustajia 7 päivänä kesäkuuta 2017. Tapaamisen tarkoituksena oli jatkaa kuulemista siitä, mihin viimeisessä kokouksessa vuonna 2013 jäätiin. AAGE kertoi komissiolle ja EASAlle toimista, joita on toteutettu turvallisuusvalvontajärjestelmää koskevien ICAOn vaatimusten noudattamisen parantamiseksi, ja korosti poliittisia pyrkimyksiä toteuttaa uudistuksia.

(13) AAGE tunnusti tapaamisessa 7 päivänä kesäkuuta 2017, että Päiväntasaajan Guinean lentoliikenteen harjoittajien lentotoimintalupia ei ollut aikaisemmin myönnetty ICAOn vaatimusten mukaisesti. Tästä syystä AAGE kumosi useille lentoliikenteen harjoittajille maassa myönnetyt lentotoimintaluvat ja käynnisti uuden myöntämisprosessin muille lentoliikenteen harjoittajille. AAGE antoi tietoja myös organisaation henkilöstösuunnittelusta ja henkilöstön työhönotosta, ilma-alusrekisteristä, lentoliikenteen harjoittajien lentotoimintalupien uusintaohjelmasta ja turvallisuusvalvontaohjelmasta.

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

(14) Kuten ICAOn helmikuussa 2017 suorittaman tarkastuksen yhteydessä havaittiin, AAGE saavutti ilmailun kansainvälisten turvallisuusvaatimusten tosiasiallisessa täytäntöönpanossa 62,5 prosentin tason, kun se ennen oli noin 10 prosenttia.

(15) Päiväntasaajan Guineaan tehtiin 16 päivän ja 20 päivän lokakuuta 2017 välisenä aikana unionin arviointikäynti, johon osallistui asiantuntijoita komissiosta, EASAsta ja jäsenvaltioista. Käynnin aikana arvioitiin AAGEn työtä, joka todennettiin vierailuilla kahden Päiväntasaajan Guineassa lentotoimintaluvan saaneen aktiivisen lentoliikenteen harjoittajan tiloihin. Kävi ilmi, että hiljattain perustetun riippumattoman ja itsenäisen, vuonna 2012 turvallisuusvalvontatoiminnan aloittaneen siviili-ilmailuviranomaisen AAGEn organisaatiorakenne on Päiväntasaajan Guinean ilmailutoiminnan tasoon nähden tarkoituksenmukainen. Kävi myös ilmi, että AAGE kattaa kaikki siviili-ilmailun osa-alueet ja sillä on oma talousarvio ja omat resurssit. Käynnillä havaittiin kuitenkin myös, että AAGE tarvitsee tarkastajia, joilla on asianmukainen pätevyys, erityisesti lentotoiminnan alalla ja kaupallisen ilmakuljetuksen osalta, jotta Päiväntasaajan Guinean lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin voitaisiin kohdistaa asianmukaista ja tosiasiallista lentoturvallisuusvalvontaa.

(16) Käynnillä kävi ilmi myös se, että Päiväntasaajan Guineassa on vahvistettu kattava sääntelyjärjestelmä. AAGE ajantasaistaa parhaillaan säännöksiä, jotta ne olisivat kansainvälisten turvallisuusmääräysten uusimpien muutosten mukaisia. AAGE luottaa kuitenkin suurelta osin muiden viranomaisten ja organisaatioiden myöntämiin lentotoimintalupiin, toimilupiin ja hyväksyntiin tarkastamatta niitä itse, vaikka tällainen itse tarkastaminen on olennainen osa AAGEn turvallisuusvalvontatehtäviä. Tarkastusprosessi olisi otettava osaksi AAGEn menettelyjä ja pantava täytäntöön asianmukaisesti.

(17) AAGE kertoi käynnin aikana, että Päiväntasaajan Guineassa on tällä hetkellä ainoastaan kaksi lentoliikenteen harjoittajaa, joille on myönnetty lentotoimintalupa, CEIBA Intercontinental ja Cronos Airlines. Lentoliikenteen harjoittajien Punto Azul ja Tango Airways lentotoimintaluvat on peruttu.

(18) Unionin tarkastuskäyntiin kuuluneen CEIBA Intercontinentalin tiloihin tehdyn vierailun aikana havaittiin, että se harjoittaa edelleen toimintaa vanhan lentotoimintaluvan perusteella ja on edennyt nykyisen lentotoimintalupamenettelyn viidestä vaiheesta vasta toiseen. CEIBA Intercontinentalissa tehdään parhaillaan paljon muutoksia, minkä vuoksi olennaiset lentotoimintaa ja huoltoa koskevat käsikirjat ja muut asiakirjat eivät ole ajan tasalla ja niistä puuttuvat hyväksynnät. Käsikirjoja ja asiakirjoja ei myöskään ole sovitettu kyseisen lentoliikenteen harjoittajan lentotoimintaan eikä ilma-aluksiin. Sen turvallisuushallintajärjestelmä on kehitteillä ja tarkoituksenmukainen riskianalyysi vielä tekemättä. Lentoliikenteen harjoittajan turvallisuuspolitiikka on luonnosteltu ja hyväksytty, mutta siitä ei ole tiedotettu selkeästi eikä laajasti organisaatiossa. Myös laatujärjestelmää on vielä kehitettävä.

(19) Lentoliikenteen harjoittaja Cronos Airlinesin tiloihin tehdyllä käynnillä kävi ilmi, että siellä ollaan tietoisia Päiväntasaajan Guineassa sovellettavista säädöksistä ja pyritään noudattamaan kyseisiä ilmailustandardeja. Yritys on läpäissyt nykyisen lentotoimintalupamenettelyn viisi vaihetta, ja sen lentotoimintalupa uusittiin tammikuussa 2017. Havaittiin kuitenkin, että useita käsikirjoja ei ollut sovitettu lentoliikenteen harjoittajan lentotoimintaan ja että sen laatujärjestelmä oli keskeneräinen. Kävi ilmi myös, että Cronos Airlinesin turvallisuushallintajärjestelmä oli vielä kehitteillä ja sen täytäntöönpanossa oltiin tuolloin toisessa neljästä toteutusvaiheesta. Turvallisuuspolitiikka on laadittu ja vahvistettu, ja siitä on myös tiedotettu selkeästi ja laajasti organisaatiossa. Yritys on vapaaehtoisesti liittynyt ilma-alustensa lentotietojen seurantaohjelmaan.

(20) Komissio ja lentoturvallisuuskomitea kuulivat AAGEa, CEIBA Intercontinentalia ja Cronos Airlinesia 14 päivänä marraskuuta 2017 asetuksen (EY) N:o 2111/2005 7 artiklan mukaisesti. Päiväntasaajan Guinean hallituksen edustaja esitti kuulemisessa hallituksen vahvan sitoumuksen kehittää Päiväntasaajan Guinean ilmailun turvallisuutta edelleen hyvien kotimaisten ja alueellisten kulkuyhteyksien tarjoamiseksi. AAGE antoi kuulemisessa tietoja korjaavista toimista, joita oli toteutettu unionin tarkastuskäynnin aikana esiin nousseiden ongelmien ratkaisemiseksi. Toimien täytäntöönpanoon menee AAGEn arvion mukaan yksi vuosi.

(21) CEIBA Intercontinental esitti kuulemisessa tietoja korjaavia toimia koskevasta suunnitelmasta, jonka mukaisesti ratkaistaisiin tarkastuskäynnillä esiin nostetut ongelmat, mutta tiedoista ei käynyt ilmi, että lentoliikenteen harjoittaja olisi analysoinut ongelmien perussyitä. Tiedot osoittivat myös, että ainoastaan välittömiä korjauksia oli tehty, muttei ehkäiseviä pitkän aikavälin toimenpiteitä.

(22) Cronos Airlines puolestaan antoi kuulemisessa tietoja korjaavista toimista, joilla puututtiin unionin tarkastuskäynnillä esiin tulleisiin ongelmiin, ja kävi ilmi, että yrityksessä oli analysoitu ongelmien perussyitä ja toteutettu sekä välittömiä korjaavia toimia että esiin tulleiden ongelmien toistumista estäviä toimia.

(23) Kun otetaan huomioon kaikki käytettävissä olevat tiedot, joihin sisältyvät unionin tarkastuskäynnin tulokset ja 14 päivänä marraskuuta 2017 järjestetyssä kuulemisessa saadut tiedot, katsotaan, että AAGE:n Päiväntasaajan Guinean ilmailun turvallisuusvalvontajärjestelmään tekemistä huomattavista parannuksista huolimatta siinä on edelleen merkittäviä puutteita. Arvioiden mukaan AAGElla ei vielä ole valmiuksia hoitaa Päiväntasaajan Guineassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien valvontaa koskevia velvollisuuksiaan. Tästä on osoituksena se, että lentoliikenteen harjoittajille myönnetään lentotoimintalupia ja ilmailun turvallisuutta valvotaan ilman vaadittavalla tavalla pätevä tarkastajia. Puutteellisuuden osoittaa myös se, että AAGE ei ollut lentotoimintalupien myöntämiseen ja turvallisuusvalvontaan liittyvissä toimissaan itse havainnut ongelmia, joita unionin tarkastuskäynnillä todettiin. Näin ollen tällä hetkellä ei ole riittävää näyttöä tukemaan päätöstä peruuttaa tai muuttaa kaikkien Päiväntasaajan Guineassa lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien toimintakieltoa. Koska kaikkien lentoliikenteen harjoittajien lentotoimintaluvat on peruttu, lentoliikenteen harjoittajat Punto Azul ja Tango Airways olisi kuitenkin poistettava toimintakiellossa olevien lentoliikenteen harjoittajien luettelosta.

(24) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, että luetteloa lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava siten, että Punto Azul ja Tango Airways poistetaan asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A.

Nepalista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(25) Nepalin siviili-ilmailuviranomainen (Civil Aviation Authority of Nepal, jäljempänä 'CAAN') kirjoitti 5 päivänä maaliskuuta 2017 komissiolle kirjeen, johon sisältyi tietoja Nepalin turvallisuusvalvontajärjestelmän nykytilasta. Nepalissa kaikkien lentoliikenteen harjoittajien lentotoimintaluvat uusittiin vuonna 2015, ja vuonna 2016 CAAN teki saman uudelleen ICAOn avulla, jotta lentotoimintaluvat validoitaisiin vielä kerran.

(26) Nepalin ulkoministeriö toimitti unionin edustustoon Kathmanduun, Nepaliin, 13 päivänä maaliskuuta 2017 lisää asiakirjoja, joissa kuvataan saavutettua edistystä ja esitetään ote ICAOn yhdistetyn toimintaryhmän (ICAO Combined Action Team) Nepaliin tekemän vierailun tuloksista. ICAOn yhdistetty toimintaryhmä teki lentotoiminnan ja lentokelpoisuuden saralla useita havaintoja. Havainnot olivat samoja, joita oli tehty jo aikaisemmilla käynneillä, kuten unionin tarkastuskäynnillä helmikuussa 2014 ja unionin teknisellä avustuskäynnillä lokakuussa 2015. Tästä syystä komissio pyysi CAANilta lisätietoja 4 päivänä heinäkuuta 2017.

(27) ICAO suoritti Nepaliin koordinoidun validointikäynnin (ICAO Coordinated Validation Mission) 4 päivän ja 11 päivän heinäkuuta 2017 välisenä aikana. Käynnin tulosten perusteella ICAO ilmoitti 27 päivänä heinäkuuta 2017, että Nepalin toimivaltaiset viranomaiset olivat ratkaisseet lentoliikenteen harjoittajien lentotoimintalupien myöntämistä koskevat merkittävät turvallisuusongelmat.

(28) CAAN toimitti komission pyytämät tiedot 3 päivänä elokuuta 2017. Tietoihin sisältyi muun muassa tietoja lentotoimintaluvan haltijoista, turvallisuusvalvontatoimien tuloksista, Nepaliin rekisteröidyistä ilma-aluksista, onnettomuuksista ja vakavista vaaratilanteista, sääntöjen noudattamisen valvontatoimista, organisaatiosta ja sääntelystä sekä teknisen avun toimista Nepalissa. CAAN ei kuitenkaan toimittanut tietoja julkaistuissa onnettomuustutkintaraporteissa esitettyjen suositusten jatkotoimista.

(29) CAAN toimitti 7 päivänä 2017 4 päivän ja 11 päivän heinäkuuta 2017 välisenä aikana suoritetun ICAOn koordinoidun validointikäynnin loppuraportin, joka osoittaa ilmailun kansainvälisten turvallisuusvaatimusten tosiasiallisen täytäntöönpanon asteen nousseen 66 prosenttiin. Raportista käy kuitenkin ilmi myös, että parannukset ovat tarpeen pätevän teknisen henkilöstön ja turvallisuusongelmien ratkaisun osalta. ICAO ei arvioinut ohjaamomiehistön lupakirjoja myöntävää henkilöstöä, vaikka se oli yksi unionin tarkastuskäynnillä helmikuussa 2014 esiin nousseista ongelma-alueista.

(30) Tällä hetkellä käytettävissä olevien tietojen perusteella näyttää siltä, että CAANin ilmailun kansainvälisten turvallisuusvaatimusten täytäntöönpanossa saavuttamasta tietystä edistyksestä huolimatta Nepalin ilmailun turvallisuusvalvontajärjestelmä on edelleen puutteellinen. Tästä on osoituksena myös se, ettei edes viime vuosina tapahtuneiden kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien jälkeen ole ryhdytty vaikuttaviin toimiin niiden toistumisen estämiseksi.

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

Nigeriasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(32) Komissio jatkaa Nigeriassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien tiivistä seurantaa EASAn tuella. Komissio korosti 15 päivänä toukokuuta ja 20 päivänä kesäkuuta 2017 lähettämissään kirjeissä Nigerian siviili-ilmailuviranomaisen (Civil Aviation Authority of Nigeria, jäljempänä 'NCAA') tarvetta seurata tiiviisti kaikkia Nigeriassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien EASAlle tekemiä kolmannen maan lentotoiminnan harjoittajan ('TCO') hyväksyntää koskevia hakemuksia.

(33) NCAA ilmoitti kirjeellään 30 päivänä toukokuuta 2017 komissiolle aikomuksestaan suorittaa kattava tarkastus Nigeriaan rekisteröidyn lentoliikenteen harjoittajan Med-View Airlinen toimintaan sekä muihin Nigerian lentoliikenteen harjoittajiin liittyvistä NCAA:n toimista.

(34) Komissio korosti kirjeessään 10 päivänä lokakuuta 2017, etteivät kyseiset toimet ole sovellettavien vaatimusten osalta ja Nigerian ilmailun odotetun kasvun vuoksi riittäviä. Se ilmoitti NCAAlle, että asetuksen (EY) N:o 473/2006 3 artiklan 2 kohdan mukaiset kuulemiset on käynnistetty.

(35) Komission ja EASAn edustajat tapasivat NCAA:n johtotason edustajia 30 päivänä lokakuuta 2017 teknistä kuulemista varten. Tapaamisen tarkoituksena oli, että NCAA selittää Med-View Airlinen ja muiden Nigeriassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien osalta suorittamiaan korjaavia ja ehkäiseviä toimenpiteitä. NCAA:n tapaamisessa tekemän esittelyn tukena oli näyttöä siitä, että Nigerian viranomaisten vastuulla sovellettavien kansainvälisten sääntöjen mukaisesti olevien lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvonnassa on saavutettu tiettyä parannusta.

(36) NCAA kertoi komissiolle ja EASAlle tapaamisessa toimista, joihin on ryhdytty turvallisuusvalvontajärjestelmää koskevien ICAOn vaatimusten noudattamiseksi. NCAA antoi tietoja myös Med-View Airlinen ja muiden Nigeriassa rekisteröityjen lentoliikenteen harjoittajien, joita ovat Arik Air, Air Peace ja Kabo Air, tarkastuksesta sekä NCAA:n henkilöstömääristä, tarkastajien koulutuksesta ja pätevyydestä sekä turvallisuusvalvontaohjelmasta. NCAA on laatinut lentotoiminnan ja lentokelpoisuuden valvontaohjelman, jolla varmistetaan sääntöjen jatkuva noudattaminen, ja panee sitä parhaillaan täytäntöön. Nigeria toteuttaa parhaillaan valtion turvallisuusohjelmaa, joka on määrä saattaa kokonaisuudessaan täytäntöön vuoden 2018 loppuun mennessä.

(37) Tällä hetkellä käytettävissä olevat tiedot, joihin sisältyvät 30 päivänä lokakuuta 2017 järjestetyssä tapaamisessa saadut tiedot, osoittavat, että Nigerian ilmailun turvallisuusvalvontaa parannetaan. On selvää, että tällainen parantaminen on olennaisen tärkeää. On erityisen tärkeää, että NCAA on tietoinen sen valvonnan alaisuudessa olevien lentoliikenteen harjoittajien suunnittelemista toimista sekä sen turvallisuusvalvontaohjelman tosiasiallisesta täytäntöönpanosta, täytäntöönpanon yhteydessä tehtyjen havaintojen hallinta mukaan lukien. Komissio pyysi 1 päivänä marraskuuta 2017 asiasta lisätietoja. Komissio pyysi NCAA:ta myös hillitsemään Nigerian lentoliikenteen harjoittajia hakemasta EASAlta TCO-hyväksyntiä, kunnes NCAA voi täysin luottaa siihen, että kyseiset lentoliikenteen harjoittajat noudattavat sovellettavia ilmailun kansainvälisiä turvallisuusvaatimuksia.

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

(39) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka aiheutuvat ilmailun kansainvälisten turvallisuusvaatimusten noudattamatta jättämisestä, komission voi olla pakko ryhtyä lisätoimiin asetuksen (EY) N:o 2111/2005 perusteella.

Venäjältä tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(40) Komissio, EASA ja jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset seuraavat edelleenkin tiiviisti Venäjällä lentotoimintaluvan saaneiden ja unionissa liikennöivien lentoliikenteen harjoittajien turvallisuustasoa muun muassa kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti tiettyihin venäläisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaisesti.

(41) Komission, EASAn ja yhden jäsenvaltion edustajat tapasivat 20 päivänä lokakuuta 2017 Venäjän federaation lentoliikenneviraston, jäljempänä 'FATA', edustajia. Kokouksen tarkoituksena oli tarkastella Venäjällä lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuustasoa 6 päivän lokakuuta 2016 ja 5 päivän lokakuuta 2017 välisenä aikana tehtyjen asematasotarkastusten raporttien pohjalta ja kartoittaa tapauksia, joissa FATAn valvontaa voisi tehostaa.

(42) Komissio tarkasteli kokouksessa yksityiskohtaisemmin neljän Venäjällä lentotoimintaluvan saaneen lentoliikenteen harjoittajan SAFA-asematasotarkastusten tuloksia. Vaikka turvallisuusongelmia ei todettu, FATA kertoi komissiolle omista turvallisuusvalvontatoimistaan kyseisten lentoliikenteen harjoittajien suhteen.

(43) Nyt saatavilla olevien tietojen, myös FATAn teknisissä neuvotteluissa 20 päivänä lokakuuta 2017 antamien tietojen perusteella katsotaan, ettei FATAlta puutu kykyä eikä halua käsitellä Venäjällä lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuuspuutteita. Tällä perusteella komissio päätteli, ettei komission ja lentoturvallisuuskomitean tarvinnut kuulla Venäjän ilmailuviranomaisia eikä Venäjällä lentotoimintaluvan saaneita lentoliikenteen harjoittajia.

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

(45) Jäsenvaltioiden on jatkossakin asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaisesti ensisijaisesti asematasotarkastuksia tekemällä tarkastettava, että Venäjältä tulevat lentoliikenteen harjoittajat tosiasiallisesti noudattavat ilmailun kansainvälisiä turvallisuusvaatimuksia.

(46) Jos nämä tarkastukset viittaavat välittömään turvallisuusriskiin, joka aiheutuu kansainvälisten turvallisuusvaatimuksien noudattamatta jättämisestä, komission voi olla pakko toteuttaa Venäjältä tuleviin lentoliikenteen harjoittajiin toimia asetuksen (EY) N:o 2111/2005 perusteella.

Saint Vincent ja Grenadiineilta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(47) Saint Vincent ja Grenadiineilla lentotoimintaluvan saanut lentoliikenteen harjoittaja Mustique Airways haki 2 päivänä helmikuuta 2017 uudelleen EASAlta TCO-hyväksyntää. Tätä uutta hakemusta aikaisemmin oli tehty TCO-hakemus, jonka EASA oli hylännyt turvallisuusseikkojen perusteella. EASA arvioi uuden hakemuksen komission asetuksen (EU) N:o 452/2014 ([1]) vaatimusten mukaisesti.

(48) EASA piti hyväksyttävänä korjaavia toimia koskevaa suunnitelmaa, jolla puututaan Mustique Airwaysin aikaisemman TCO-hyväksyntähakemuksen yhteydessä havaittuihin ongelmiin, ja päätti jatkaa hakemuksen arviointia, kunnes kaikki havainnot on käsitelty. EASA tiedotti 11 päivänä syyskuuta 2017 komissiolle käsitelleensä kaikki kyseiset havainnot ja voivansa sen perusteella myöntää hyväksynnän, jos lentoliikenteen harjoittaja poistettaisiin lentoturvallisuusluettelosta.

(49) Komissio kutsui tämän tiedon valossa Mustique Airwaysin kuulemiseen, jotta se voisi esitellä toteutetut korjaavat toimet ja antaa tietoja toimenpiteistä, joihin se on ryhtynyt estääkseen EASAn TCO-hyväksyntää koskevassa arvioinnissa yksilöimien turvallisuuspuutteiden toistumisen. Mustique Airways esitteli komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle tällaiset korjaavat toimet 14 päivänä marraskuuta 2017. Niihin kuuluu merkittäviä muutoksia turvallisuuden hallintajärjestelmän organisoinnissa ja toteuttamisessa, jonka tukena ovat uusi verkkopohjainen väline ja uusi turvallisuuspolitiikka. Toimien avulla Mustique Airways voi ratkaista puutteiden perussyyt ja estää niiden toistumisen.

([1]) Komission asetus (EU) N:o 452/2014, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2014, kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittajien lentotoimintaan liittyvien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen vahvistamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 133, 6.5.2014, s. 12).

(50) Mustique Airways toimitti kuulemisessa tietoja myös useista toimenpiteistä, joilla se aikoo luoda organisaatioonsa ilmailun turvallisuuskulttuurin. Tällaisia toimenpiteitä ovat muun muassa säännölliset turvallisuuskokoukset sekä johdon että henkilöstön tasolla, jotta Mustique Airways voi lisätä tietoisuutta turvallisuuskysymyksistä henkilöstön keskuudessa ja parantaa raportointia turvallisuuteen liittyvistä tapahtumista.

(51) Kun otetaan huomioon kaikki tällä hetkellä käytettävissä olevat tiedot, EASAn tekemä arviointi ja kuulemisessa saadut tiedot mukaan lukien, on katsottava, että Mustique Airways on ratkaissut todetut turvallisuusongelmat ja että Mustique Airways on kykenevä käsittelemään mahdollisia tulevia turvallisuusongelmia.

(52) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, että luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava lentoliikenteen harjoittajan Mustique Airways poistamiseksi asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A.

(53) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava asianmukaisten turvallisuusnormien tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti Saint Vincent ja Grenadiineilla lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaisesti.

(54) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka aiheutuvat ilmailun kansainvälisten turvallisuusvaatimusten noudattamatta jättämisestä, komission voi olla pakko ryhtyä lisätoimiin asetuksen (EY) N:o 2111/2005 perusteella.

Thaimaasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(55) ICAO suoritti 20 päivän ja 27 päivän syyskuuta 2017 välisenä aikana koordinoidun validointikäynnin (ICAO Coordinated Validation Mission) Thaimaahan tarkastellakseen arviointikysymyksiä, jotka olivat merkittävän turvallisuusongelman perustana Thaimaassa. Thaimaan siviili-ilmailuviranomaisen (Civil Aviation Authority of Thailand, jäljempänä 'CAAT') toteuttamien korjaavien toimien katsottiin olevan riittävät ratkaisemaan merkittävän turvallisuusongelman, ja ilmailun kansainvälisten turvallisuusvaatimusten tosiasiallisen täytäntöönpanon aste nousi noin 41 prosenttiin. Lisätyö on kuitenkin käynnissä täytäntöönpanoasteen nostamiseksi, ja CAAT vastaanottaa vuonna 2018 ICAOn koordinoidun validointikäynnin, joka kattaa kaikki siviili-ilmailun turvallisuusvalvonnan näkökohdat.

(56) CAAT kutsuttiin 13 päivänä marraskuuta 2017 kuulemiseen, jossa se antoi komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle ajantasaisia tietoja Thaimaan ilmailun turvallisuustilanteen parantamiseksi toteutetuista korjaavista toimista.

(57) CAAT antoi kuulemisessa tietoja siviili-ilmailualan koosta ja toimista Thaimaassa ja ICAOn koordinoidun validointikäynnin tuloksista, mukaan lukien tieto siitä, että merkittävä turvallisuusongelma oli ratkaistu. CAAT raportoi myös edenneensä kestävyyssuunnitelman täytäntöönpanossa, johon sisältyvät lähitulevaisuudessa strategisen suunnitelman laadinta, lainsäädännön ja säännöstön ajantasaistaminen, viranomaisen organisaatioon ja henkilöstöön liittyviä kysymyksiä, viranomaistoimintojen rahoitus sekä IT-järjestelmät, joita CAAT käyttää toimintojensa tukena. Se toimitti tietoja myös Thaimaassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien valvontatoimistaan. Komissio kannusti CAATia jatkamaan työtään Thaimaan ilmailun turvallisuusparannusten kestävyyden varmistamiseksi.

(58) Käytettävissä olleista tiedoista kävi ilmi, että Thaimaan turvallisuusvalvontajärjestelmä on parantunut. CAAT on esittänyt erityisesti näyttöä siitä, että asiassa on edistytty viimeksi kuluneen puolen vuoden aikana. Thaimaassa lentotoimintaluvan saaneista lentoliikenteen harjoittajista nykyisin saatavilla olevat tiedot eivät tue toimintakiellon tai tiettyjen rajoitusten asettamista näille lentoliikenteen harjoittajille.

(59) Jotta tilannetta voidaan seurata tiiviisti, neuvotteluja Thaimaan viranomaisten kanssa on jatkettava asetuksen (EY) N:o 473/2006 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

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

(61) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava asianmukaisten turvallisuusvaatimusten tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti Thaimaassa lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaisesti.

(62) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka aiheutuvat ilmailun kansainvälisten turvallisuusvaatimusten noudattamatta jättämisestä, komission voi olla pakko ryhtyä lisätoimiin asetuksen (EY) N:o 2111/2005 perusteella.

Ukrainasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(63) Ukrainassa rekisteröity lentoliikenteen harjoittaja International Joint-Stock Aviation Company ”URGA” haki uudelleen 19 päivänä huhtikuuta 2017 EASAlta TCO-hyväksyntää. EASA hylkäsi ensimmäisen TCO-hyväksyntää koskevan hakemuksen turvallisuuskysymysten vuoksi ja arvioi tätä uutta hakemusta asetuksen (EU) N:o 452/2014 vaatimusten mukaisesti.

(64) EASA järjesti tarkastuskäynnin 28 ja 29 päivänä kesäkuuta 2017 International Joint-Stock Aviation Company ”URGAn” pääkonttoriin. Tarkastuksessa käsiteltiin loppuun ensimmäisen hakemuksen yhteydessä yksilöidyt havainnot mutta havaittiin myös viisi uutta seikkaa, jotka liittyvät erityisesti lentokelpoisuuteen. International Joint-Stock Aviation Company ”URGA” toimitti tämän jälkeen EASAlle korjaavia toimia koskevan suunnitelman, jolla puututaan uusiin havaintoihin. EASA piti mainittua korjaavia toimia koskevaa suunnitelmaa kaikilta osin tyydyttävänä ja saattoi kaikkien havaintojen käsittelyn loppuun 4 päivänä lokakuuta 2017. EASA tiedotti tästä komissiolle ja ilmoitti voivansa sen perusteella myöntää hyväksynnän, jos lentoliikenteen harjoittaja poistettaisiin lentoturvallisuusluettelosta.

(65) International Joint-Stock Aviation Company ”URGA” kutsuttiin tältä pohjalta komission ja lentoturvallisuuskomitean kuulemiseen, joka järjestettiin 13 päivänä marraskuuta 2017. Lentoliikenteen harjoittaja antoi yksityiskohtaisia tietoja EASAn kesäkuussa 2017 tekemän tarkastuskäynnin aikana tehtyihin havaintoihin puuttumiseksi laaditun korjaavia toimia koskevan suunnitelman täytäntöönpanosta. Yritys selitti myös, että sen organisaatioon ja menettelytapoihin on tehty merkittäviä muutoksia, joilla vahvistetaan sen valmiuksia noudattaa ilmailun kansainvälisiä turvallisuusvaatimuksia. Näiden toimenpiteiden kestävyyden varmistamiseksi ja toimintojensa toimivan valvonnan mahdollistamiseksi International Joint-Stock Aviation Company ”URGA” uudisti myös sisäisen laatujärjestelmänsä rakenteen.

(66) Kun otetaan huomioon kaikki tällä hetkellä käytettävissä olevat tiedot, EASAn tekemä arviointi ja kuulemisessa saadut tiedot mukaan lukien, olisi katsottava, että International Joint-Stock Aviation Company ”URGA” on ratkaissut yksilöidyt turvallisuusongelmat ja että International Joint-Stock Aviation Company ”URGA” on kykenevä käsittelemään mahdollisia tulevia turvallisuusongelmia.

(67) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 liitteessä vahvistettujen yhteisten perusteiden mukaisesti katsotaan sen vuoksi, että luetteloa niistä lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa, olisi muutettava lentoliikenteen harjoittajan International Joint-Stock Aviation Company ”URGA” poistamiseksi asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteestä A.

(68) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava asianmukaisten turvallisuusvaatimusten tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti Ukrainassa lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaisesti.

(69) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka aiheutuvat ilmailun kansainvälisten turvallisuusvaatimusten noudattamatta jättämisestä, komission voi olla pakko ryhtyä lisätoimiin asetuksen (EY) N:o 2111/2005 perusteella.

Venezuelasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(70) Venezuelassa lentotoimintaluvan saanut lentoliikenteen harjoittaja Avior Airlines haki 6 päivänä maaliskuuta 2017 EASAlta TCO-hyväksyntää. EASA arvioi hakemuksen komission asetuksen (EU) N:o 452/2014 vaatimusten mukaisesti.

(71) Avior Airlinesin TCO-turvallisuusarviointia tehdessään EASA nosti esiin huolen siitä, ettei Avior Airlines osoita noudattavansa sovellettavia vaatimuksia. EASA tuli siihen tulokseen, ettei arvioinnin jatkaminen johtaisi TCO-hyväksynnän myöntämiseen Avior Airlinesille eikä kyseinen lentoliikenteen harjoittaja täytä sovellettavia asetuksen (EU) N:o 452/2014 vaatimuksia. Sen vuoksi EASA hylkäsi 4 päivänä lokakuuta 2017 Avior Airlinesin TCO-hakemuksen turvallisuussyistä.

(72) Komissio pyysi 10 päivänä lokakuuta 2017 Venezuelan siviili-ilmailuviranomaiselta, jäljempänä 'INAC', tietoja toimenpiteistä, joita se oli toteuttanut EASAn hylättyä lentoliikenteen harjoittajan Avior Airlines TCO-hakemuksen. Kirje käynnisti Venezuelassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien toiminnan lakisääteisestä valvonnasta vastaavien viranomaisten asetuksen (EY) N:o 473/2006 3 artiklan 2 kohdan mukaisen kuulemisen. Koska EASAn lentoliikenteen harjoittajasta Avior Airlines tekemästä TCO-turvallisuusarvioinnista tuloksena olevia turvallisuuskysymyksiä ei ole ratkaistu, sekä INACille että Avior Airlinesille annettiin tilaisuus esittää näkökantojaan komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle asetuksen (EY) N:o 2111/2005 7 artiklan mukaisesti.

(73) INAC toimitti 13 päivänä marraskuuta 2017 komissiolle tietoja Venezuelassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien valvonnasta viime vuosina sekä kuvauksen lentoliikenteen harjoittajan Avior Airlines valvonnasta.

(74) Komissio ja lentoturvallisuuskomitea saivat INACilta 14 päivänä marraskuuta 2017 järjestetyssä kuulemisessa tietoja INACin rakenteesta, toiminnoista, toimivallasta ja resursseista, vaaratilanteiden ja onnettomuuksien määristä ilmailussa, ilmailun kansainvälisten turvallisuusvaatimusten tosiasiallisesta täytäntöönpanoasteesta, INACin asemasta FAA:n kansainvälisen ilmailun turvallisuusarviointiohjelmassa sekä sen valvonnan alaisuudessa olevien organisaatioiden lukumäärästä ja tyypistä. INAC selitti myös valvontaprosessiaan ja esitti Avior Airlinesin turvallisuusvalvontaa koskevista toimista viime vuosina saadut tulokset. Se ilmoitti lisänneensä Avior Airlinesiin kohdistuvien tarkastusten lukumäärää, koska kyseinen lentoliikenteen harjoittaja oli lisännyt lentokalustonsa määrää. Lisäyksestä oli seurauksena, että Avior Airlinesin osalta yksilöitiin huomattava määrä turvallisuuspuutteita, joita havaittiin erityisesti henkilöstön koulutuksessa, muutosjohtamisessa ja asiakirjavalvontajärjestelmässä.

(75) INAC kertoi, ettei se ollut tietoinen Venezuelassa lentotoimintalupansa saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin kohdistuneiden jäsenvaltioiden asematasotarkastusten yhteydessä tehdyistä havainnoista, ja ilmaisi aikomuksensa tehdä yhteistyötä EASAn kanssa, jotta se voisi varmistaa näiden havaintojen asianmukaisen seurannan.

(76) Saadut tiedot osoittavat, että INACin olisi edelleen kehitettävä tarkastusvalmiuksiaan vastuullaan olevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.

(77) Kuulemisen aikana Avior Airlines tiedotti komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle korjaavista toimenpiteistä, joita oli toteutettu niiden vakavien ongelmien ratkaisemiseksi, joita EASA oli yksilöinyt TCO-hyväksyntää koskevan arvioinnin yhteydessä. Tällaisia olivat esimerkiksi lentokelpoisuuden ja huoltotoiminnan valvonta, lentokelpoisuusmääräysten täytäntöönpano ja seuranta sekä turvallisuuden ja laadun hallintajärjestelmä. Avior Airlines ei kuitenkaan ollut selvästikään täysin tietoinen EASAn esittämistä ja jäsenvaltioiden asematasotarkastuksissaan yksilöimistä turvallisuusongelmista eikä ollut ymmärtänyt niiden vakavuutta. Avior Airlines ei myöskään ollut tehnyt kunnollista perussyyanalyysia eikä korjaavia toimia koskevaa suunnitelmaa ehkäistäkseen samanlaisten tai samankaltaisten vaatimustenvastaisuuksien toistumisen.

(78) Tällä hetkellä saatavilla olevat tiedot, jotka perustuvat EASAn TCO-hyväksyntää koskevaan arviointiin, jäsenvaltioiden suorittamiin asematasotarkastuksiin sekä INACin ja Avior Airlinesin antamiin tietoihin, osoittavat, että Avior Airlinesilla on todistetusti vakavia turvallisuuspuutteita. Tiedoista käy ilmi myös se, ettei Avior Airlines kykene korjaamaan näitä turvallisuuspuutteita. Tästä ovat osoituksena muun muassa epäasianmukainen ja puutteellinen korjaavia toimia koskeva suunnitelma, jonka Avior Airlines esitti vastauksena EASAn yksilöimiin havaintoihin, sekä riittämätön reagointi jäsenvaltioiden suorittamissa asematasotarkastuksissa esiin tulleisiin ongelmiin.

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

(80) Jäsenvaltioiden on jatkossakin tarkastettava asianmukaisten turvallisuusvaatimusten tosiasiallinen noudattaminen kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti Venezuelassa lentotoimintaluvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaisesti.

(81) Jos turvallisuustiedoista käy ilmi välittömiä turvallisuusriskejä, jotka aiheutuvat ilmailun kansainvälisten turvallisuusvaatimusten noudattamatta jättämisestä, komission voi olla pakko ryhtyä lisätoimiin asetuksen (EY) N:o 2111/2005 perusteella.

(82) Tämän vuoksi asetusta (EY) N:o 474/2006 olisi muutettava.

(83) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat lentoturvallisuuskomitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetus (EY) N:o 474/2006 seuraavasti:

1) Korvataan liite A tämän asetuksen liitteessä I olevalla tekstillä;

2) korvataan liite B tämän asetuksen liitteessä II olevalla tekstillä.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan seuraavana päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 30 päivänä marraskuuta 2017.

Komission puolesta,
puheenjohtajan nimissä
Violeta BULC
Komission jäsen

LIITE I

"LIITE A

LUETTELO TOIMINTAKIELLOSSA UNIONISSA OLEVISTA LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJISTA, TIETYIN POIKKEUKSIN [1]

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iranin islamilainen tasavalta
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10–12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Afganistanin viranomaisilta, mukaan lukien:			**Afganistanin islamilainen tasavalta**
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	AOC 008	AJA	Afganistanin islamilainen tasavalta
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistanin islamilainen tasavalta
EAST HORIZON AIRLINES	AOC 1013	EHN	Afganistanin islamilainen tasavalta
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistanin islamilainen tasavalta
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Afganistanin islamilainen tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Angolan viranomaisilta, lukuun ottamatta liitteeseen B sisältyvää *TAAG Angola Airlines*, mukaan lukien:			**Angolan tasavalta**
AEROJET	AO 008–01/11	TEJ	Angolan tasavalta
AIR GICANGO	009	Tuntematon	Angolan tasavalta
AIR JET	AO 006–01/11-MBC	MBC	Angolan tasavalta
AIR NAVE	017	Tuntematon	Angolan tasavalta
AIR26	AO 003–01/11-DCD	DCD	Angolan tasavalta
ANGOLA AIR SERVICES	006	Tuntematon	Angolan tasavalta

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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
DIEXIM	007	Tuntematon	Angolan tasavalta
FLY540	AO 004–01 FLYA	Tuntematon	Angolan tasavalta
GIRA GLOBO	008	GGL	Angolan tasavalta
HELIANG	010	Tuntematon	Angolan tasavalta
HELIMALONGO	AO 005–01/11	Tuntematon	Angolan tasavalta
MAVEWA	016	Tuntematon	Angolan tasavalta
SONAIR	AO 002–01/10-SOR	SOR	Angolan tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kongon tasavallan viranomaisilta, mukaan lukien:			**Kongon tasavalta**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Kongon tasavalta
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Tuntematon	Kongon tasavalta
EMERAUDE	RAC06-008	Tuntematon	Kongon tasavalta
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06–003	EKA	Kongon tasavalta
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongon tasavalta
EQUATORIAL CONGO AIRLINES SA.	RAC 06–014	Tuntematon	Kongon tasavalta
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Tuntematon	Kongon tasavalta
TRANS AIR CONGO	RAC 06–001	TSG	Kongon tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintalupansa niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kongon demokraattisen tasavallan viranomaisilta, mukaan lukien:			**Kongon demokraattinen tasavalta**
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0112/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/ 0053/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 0056/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 00625/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ 2012	BUL	Kongon demokraattinen tasavalta
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/ 0028/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0064/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 0050/2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/ 2015	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/ 071/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ 2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 011/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0059/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	KGO	Kongon demokraattinen tasavalta
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/ 2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 009/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/ 2015	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/ 2012	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0084/2010	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 073/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ 0247/2011	Tuntematon	Kongon demokraattinen tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Djiboutin viranomaisilta, mukaan lukien:			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Tuntematon	DAO	Djibouti
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Päiväntasaajan Guinean viranomaisilta, mukaan lukien:			**Päiväntasaajan Guinea**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Päiväntasaajan Guinea

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Tuntematon	Päiväntasaajan Guinea
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Eritrean viranomaisilta, mukaan lukien:			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC 005	NAS	Eritrea
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Gabonin tasavallan viranomaisilta, lukuun ottamatta liitteeseen B sisältyviä *Afrijetia* ja *SN2AG:tä*, mukaan lukien:			**Gabonin tasavalta**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Gabonin tasavalta
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gabonin tasavalta
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabonin tasavalta
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gabonin tasavalta
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gabonin tasavalta
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Tuntematon	Gabonin tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Indonesian viranomaisilta, lukuun ottamatta yhtiöitä *Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air ja Batik Air*, mukaan lukien:			**Indonesian tasavalta**
AIR BORN INDONESIA	135–055	Tuntematon	Indonesian tasavalta
AIR PACIFIC UTAMA	135–020	Tuntematon	Indonesian tasavalta
ALDA TRANS PAPUA	135–056	Tuntematon	Indonesian tasavalta
ALFA TRANS DIRGANTARA	135–012	Tuntematon	Indonesian tasavalta
AMA	135–054	Tuntematon	Indonesian tasavalta
ANGKASA SUPER SERVICE	135–050	LBZ	Indonesian tasavalta
ASI PUDJIASTUTI	135–028	SQS	Indonesian tasavalta
AVIASTAR MANDIRI	135–029	VIT	Indonesian tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
DABI AIR NUSANTARA	135–030	Tuntematon	Indonesian tasavalta
DERAYA AIR TAXI	135–013	DRY	Indonesian tasavalta
DERAZONA AIR SERVICE	135–010	DRZ	Indonesian tasavalta
EASTINDO	135–038	ESD	Indonesian tasavalta
ELANG LINTAS INDONESIA	135–052	Tuntematon	Indonesian tasavalta
ELANG NUSANTARA AIR	135–053	Tuntematon	Indonesian tasavalta
ENGGANG AIR SERVICE	135–045	Tuntematon	Indonesian tasavalta
ERSA EASTERN AVIATION	135–047	Tuntematon	Indonesian tasavalta
GATARI AIR SERVICE	135–018	GHS	Indonesian tasavalta
HEVILIFT AVIATION	135–042	Tuntematon	Indonesian tasavalta
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121–054	Tuntematon	Indonesian tasavalta
INDONESIA AIR TRANSPORT	121–034	IDA	Indonesian tasavalta
INDO STAR AVIATION	135–057	Tuntematon	Indonesian tasavalta
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135–019	Tuntematon	Indonesian tasavalta
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121–044	JWD	Indonesian tasavalta
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135–043	JLB	Indonesian tasavalta
KAL STAR AVIATION	121–037	KLS	Indonesian tasavalta
KARTIKA AIRLINES	121–003	KAE	Indonesian tasavalta
KOMALA INDONESIA	135–051	Tuntematon	Indonesian tasavalta
KURA-KURA AVIATION	135–016	KUR	Indonesian tasavalta
MARTA BUANA ABADI	135–049	Tuntematon	Indonesian tasavalta
MATTHEW AIR NUSANTARA	135–048	Tuntematon	Indonesian tasavalta
MIMIKA AIR	135–007	Tuntematon	Indonesian tasavalta
MY INDO AIRLINES	121–042	Tuntematon	Indonesian tasavalta
NAM AIR	121–058	Tuntematon	Indonesian tasavalta
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135–011	Tuntematon	Indonesian tasavalta
NUSANTARA AIR CHARTER	121–022	SJK	Indonesian tasavalta
PEGASUS AIR SERVICES	135–036	Tuntematon	Indonesian tasavalta
PELITA AIR SERVICE	121–008	PAS	Indonesian tasavalta
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135–026	Tuntematon	Indonesian tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
PURA WISATA BARUNA	135–025	Tuntematon	Indonesian tasavalta
RIAU AIRLINES	121–016	RIU	Indonesian tasavalta
SAYAP GARUDA INDAH	135–004	Tuntematon	Indonesian tasavalta
SMAC	135–015	SMC	Indonesian tasavalta
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135–058	Tuntematon	Indonesian tasavalta
SRIWIJAYA AIR	121–035	SJY	Indonesian tasavalta
SURYA AIR	135–046	Tuntematon	Indonesian tasavalta
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121–048	TNU	Indonesian tasavalta
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135–021	TWT	Indonesian tasavalta
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121–038	XAR	Indonesian tasavalta
TRAVIRA UTAMA	135–009	TVV	Indonesian tasavalta
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	121–018	TMG	Indonesian tasavalta
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135–037	Tuntematon	Indonesian tasavalta
TRIGANA AIR SERVICE	121–006	TGN	Indonesian tasavalta
UNINDO	135–040	Tuntematon	Indonesian tasavalta
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135–059	Tuntematon	Indonesian tasavalta
WING ABADI AIRLINES	121–012	WON	Indonesian tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Kirgisian tasavallan viranomaisilta, mukaan lukien:			**Kirgisian tasavalta**
AIR BISHKEK (entinen EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgisian tasavalta
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisian tasavalta
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisian tasavalta
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgisian tasavalta
HELI SKY	47	HAC	Kirgisian tasavalta
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisian tasavalta
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgisian tasavalta
S GROUP INTERNATIONAL (entinen S GROUP AVIATION)	45	IND	Kirgisian tasavalta
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirgisian tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisian tasavalta
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgisian tasavalta
TEZ JET	46	TEZ	Kirgisian tasavalta
VALOR AIR	07	VAC	Kirgisian tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Liberian viranomaisilta			**Liberia**
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Libyan viranomaisilta, mukaan lukien:			**Libya**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libya
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libya
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libya
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libya
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libya
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libya
PETRO AIR	025/08	PEO	Libya
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Nepalin viranomaisilta, mukaan lukien:			**Nepalin tasavalta**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Tuntematon	Nepalin tasavalta
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Tuntematon	Nepalin tasavalta
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepalin tasavalta
FISHTAIL AIR	017/2001	Tuntematon	Nepalin tasavalta
GOMA AIR	064/2010	Tuntematon	Nepalin tasavalta
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Tuntematon	Nepalin tasavalta
MAKALU AIR	057A/2009	Tuntematon	Nepalin tasavalta
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Tuntematon	Nepalin tasavalta
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Tuntematon	Nepalin tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Tuntematon	Nepalin tasavalta
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepalin tasavalta
SAURYA AIRLINES	083/2014	Tuntematon	Nepalin tasavalta
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepalin tasavalta
SIMRIK AIR	034/2000	Tuntematon	Nepalin tasavalta
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepalin tasavalta
SITA AIR	033/2000	Tuntematon	Nepalin tasavalta
TARA AIR	053/2009	Tuntematon	Nepalin tasavalta
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepalin tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta São Tomén ja Príncipen viranomaisilta, mukaan lukien:			**São Tomé ja Príncipe**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé ja Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé ja Príncipe
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Sierra Leonen viranomaisilta, mukaan lukien:			**Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	Tuntematon	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Tuntematon	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Tuntematon	Tuntematon	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Tuntematon	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Tuntematon	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Tuntematon	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Tuntematon	Tuntematon	Sierra Leone
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Sudanin viranomaisilta, mukaan lukien:			**Sudanin tasavalta**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudanin tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai liikenneluvan numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudanin tasavalta
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudanin tasavalta
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudanin tasavalta
GREEN FLAG AVIATION	17	Tuntematon	Sudanin tasavalta
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudanin tasavalta
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudanin tasavalta
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudanin tasavalta
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudanin tasavalta
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudanin tasavalta
SUN AIR	51	SNR	Sudanin tasavalta
TARCO AIR	56	TRQ	Sudanin tasavalta”

LIITE II

"LIITE B

LUETTELO LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJISTA, JOIDEN TOIMINTAA UNIONISSA RAJOITETAAN [1]

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) numero	Kolmikirjaiminen ICAO-tunnus	Ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio	Ilma-alustyyppi, johon sovelletaan rajoituksia	Ilma-aluksen rekisteritunnus/-tunnukset ja, jos saatavilla, sarjanumero/-numerot	Rekisteröintivaltio
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolan tasavalta	Koko kalusto, paitsi: Tyyppien Boeing B737-700, Boeing B777-200, Boeing B777-300 ja Boeing B777-300ER ilma-alukset.	Koko kalusto, paitsi: lentotoimintaluvassa mainitut ilma-alukset Boeing B737 700 -kalustossa; lentotoimintaluvassa mainitut ilma-alukset Boeing B777 200 -kalustossa; lentotoimintaluvassa mainitut ilma-alukset Boeing B777 300 -kalustossa ja lentotoimintaluvassa mainitut ilma-alukset Boeing B777 300ER -kalustossa.	Angolan tasavalta
AIR SERVICE COMORES	06–819/ TA-15/ DGACM	KMD	Komorit	Koko kalusto, paitsi: LET 410 UVP.	Koko kalusto, paitsi: D6-CAM (851336).	Komorit
AFRIJET BUSINESS SERVICE [1]	002/MTAC/ ANAC-G/ DSA	ABS	Gabonin tasavalta	Koko kalusto, paitsi: 2 Falcon 50 -tyypin ilma-alusta, 2 Falcon 900 -tyypin ilma-alusta.	Koko kalusto, paitsi: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Gabonin tasavalta
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ ANAC-G/ DSA	NVS	Gabonin tasavalta	Koko kalusto, paitsi: 1 Challenger CL-601 -tyypin ilma-alus, 1 HS-125-800 -tyypin ilma-alus.	Koko kalusto, paitsi: TR-AAG, ZS-AFG.	Gabonin tasavalta; Etelä-Afrikan tasavalta
IRAN AIR	FS100	IRA	Iranin islamilainen tasavalta	Kaikki Fokker F100- ja Boeing B747 -tyypin ilma-alukset	Lentotoimintaluvassa mainitut Fokker F100 -tyypin ilma-alukset; lentotoimintaluvassa mainitut Boeing B747 -tyypin ilma-alukset	Iranin islamilainen tasavalta
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Korean demokraattinen kansantasavalta	Koko kalusto, paitsi: 2 TU- 204 -tyypin ilma-alusta.	Koko kalusto, paitsi: P-632, P-633.	Korean demokraattinen kansantasavalta

[1] Afrijet saa toistaiseksi unionissa toimiessaan käyttää ainoastaan mainittuja poikkeusluvan saaneita ilma-aluksia."

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