

VERORDENING (EG) Nr. 1144/2009 VAN DE COMMISSIE

van 26 november 2009

houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 tot opstelling van de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap

(Voor de EER relevante tekst)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG⁽¹⁾, en met name op artikel 4,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 is de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005⁽²⁾ bedoelde communautaire lijst opgesteld van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap.
- (2) Overeenkomstig artikel 4, lid 3, van Verordening (EG) nr. 2111/2005 heeft een aantal lidstaten de Commissie informatie verstrekt die relevant is voor de bijwerking van de communautaire lijst. Ook derde landen hebben relevante informatie meegedeeld. De communautaire lijst moet op basis daarvan worden bijgewerkt.
- (3) De Commissie heeft alle betrokken luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks of, wanneer dit praktisch niet mogelijk was, via de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht op die maatschappijen, in kennis gesteld van de essentiële feiten en overwegingen die aan de basis liggen van haar beslissing om aan deze luchtvaartmaatschappijen een exploitatieverbod op te leggen in de Gemeenschap of om de voorwaarden te wijzigen van een exploitatieverbod voor een luchtvaartmaatschappij op de communautaire lijst.
- (4) De Commissie heeft de betrokken luchtvaartmaatschappijen de gelegenheid gegeven om de door de lidstaten overgemaakte documenten te raadplegen, om schriftelijke opmerkingen in te dienen en om binnen tien werkdagen een mondelinge uiteenzetting te geven aan de Commissie

en aan het bij Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart⁽³⁾ ingestelde Comité inzake veiligheid van de luchtvaart.

- (5) De autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de uitoefening van het regelgevend toezicht op de betrokken luchtvaartmaatschappijen zijn door de Commissie en, in specifieke gevallen, door een aantal lidstaten geraadpleegd.
- (6) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft uiteenzettingen bijgewoond van het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) en de Commissie over de projecten voor technische bijstand in landen waarop Verordening (EG) nr. 2111/2005 betrekking heeft. Het comité is in kennis gesteld van de verzoeken om verdere technische bijstand en samenwerking, ten einde de administratieve en technische capaciteit van burgerluchtvaartautoriteiten te verbeteren zodat alle gevallen van niet-naleving van toepasselijke internationale normen kunnen worden opgelost.
- (7) Het comité is ook in kennis gesteld van handhavingsacties van het EASA en lidstaten om de blijvende luchtwaardigheid en het onderhoud te garanderen van luchtvaartuigen die in de Europese Gemeenschap zijn geregistreerd en worden geëxploiteerd door luchtvaartmaatschappijen die door de burgerluchtvaartautoriteiten van derde landen zijn gecertificeerd.
- (8) Verordening (EG) nr. 474/2006 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.

Communautaire luchtvaartmaatschappijen

- (9) Sommige lidstaten hebben bepaalde handhavingsmaatregelen genomen op basis van de resultaten van SAFA-platforminspecties van luchtvaartuigen van bepaalde communautaire luchtvaartmaatschappijen en op basis van door hun nationale luchtvaartautoriteiten uitgevoerde inspecties en audits van specifieke punten. Zij hebben de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart in kennis gesteld van deze maatregelen: de bevoegde autoriteiten van Litouwen hebben het Air Operator Certificate (AOC) van de luchtvaartmaatschappij FLYLAL Lithuanian Airlines ingetrokken en de bevoegde autoriteiten van Spanje hebben op 30 oktober 2009 de procedure opgestart om het AOC van de luchtvaartmaatschappij Euro Continental op te schorten.

⁽¹⁾ PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15.⁽²⁾ PB L 84 van 23.3.2006, blz. 14.⁽³⁾ PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4.

Albanian Airlines MAK

- (10) Controles hebben ernstige veiligheidstekortkomingen bij het in Albanië gecertificeerde Albanian Airlines MAK aan het licht gebracht. Deze tekortkomingen zijn door Frankrijk, Duitsland, Italië en andere ECAC-lidstaten vastgesteld tijdens platforminspecties in het kader van het SAFA-programma⁽¹⁾. De tekortkomingen hebben vooral betrekking op luchtvaartuigen van het type MD82.
- (11) Albanian Airlines MAK heeft adequaat en tijdig gereageerd op het verzoek van de burgerluchtvaartautoriteiten van Frankrijk, Duitsland en Italië om corrigerende maatregelen te nemen teneinde deze veiligheidstekortkomingen te verhelpen.
- (12) De bevoegde autoriteiten van Albanië (DGCA) hebben echter bevestigd dat de tijdens de SAFA-inspecties vastgestelde tekortkomingen eigenlijk wijzen op systematische tekortkomingen in de activiteiten en het kwaliteitsstelsel van Albanian Airlines MAK. De DGCA hebben grondig onderzocht of de luchtvaartmaatschappij in kwestie de toepasselijke veiligheidsnormen naleeft, en hebben vervolgens exploitatiebeperkingen opgelegd en de maatschappij verplicht structurele wijzigingen door te voeren. De DGCA hebben het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart meegedeeld dat de vloot van Albanian Airlines Mak is teruggebracht van 3 tot 2 luchtvaartuigen omdat het luchtvaartuig van het type MD-82 met registratiekenteken ZA-ASA uit het AOC van deze maatschappij en uit het register is geschrapt op 1 oktober 2009. Bovendien hebben de DGCA op 23 oktober de activiteiten van deze luchtvaartmaatschappij beperkt tot het niveau en de bestemmingen die op die dag van toepassing waren en hebben zij de maatschappij verzocht onmiddellijk haar management te wijzigen en haar systemen voor kwaliteits- en veiligheidsbeheer te versterken.
- (13) De DGCA hebben op 11 november een uiteenzetting gegeven aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, dat bevestigde dat deze corrigerende maatregelen ten uitvoer zijn gelegd en worden geacht de vastgestelde veiligheidproblemen effectief te verhelpen.
- (14) De bevoegde autoriteiten van Albanië hebben aangetoond dat zij maatregelen hebben genomen om het veiligheidstoezicht op Albanian Airlines MAK te garanderen.
- (15) De bevoegde autoriteiten van Albanië worden verzocht de tenuitvoerlegging van het in overweging (32) van Verordening (EG) nr. 787/2007⁽²⁾ vermelde actieplan te versnellen, en worden herinnerd aan de verbintenissen die zij in overweging (33) van die verordening zijn aangegaan om geen AOC's meer af te geven zolang het herstructureringsprogramma niet volledig ten uitvoer is gelegd. Gezien het voorgaande wordt Albanië verzocht de capaciteitsopbouw van de DGCA te versnellen om te garanderen dat permanent en op duurzame wijze toezicht wordt uitgeoefend op in Albanië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig de toepasselijke veiligheidsnormen.

(1) DGAC/F-2009-541, -798, LBA/D-2008-805, LBA/D-2009-8, -921, ENAC-IT-2008-602, -750, -648, ENAC-IT-2009-126, -198, -359, -374, -451, -597, -686, -730, DGCATR-2008-519, -347, DGCATR-2009-445, -559.

(2) PB L 175 van 5.7.2007, blz. 12.

- (16) Het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart zal begin 2010 een normaliseringsinspectie van Albanië uitvoeren om na te gaan of de toepasselijke veiligheidseisen worden toegepast door de bevoegde autoriteiten en de ondernemingen die onder hun toezicht staan.

Egypt Air

- (17) Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 619/2009⁽³⁾ en ingevolge de presentatie van het actieplan met corrigerende maatregelen in juni 2009 hebben de bevoegde autoriteiten van Egypte vier maandelijkse verslagen voor juli, augustus, september en oktober 2009 ingediend om aan te tonen hoever de tenuitvoerlegging van dit plan is gevorderd, zoals geverifieerd door deze autoriteiten. In aanvulling op deze verslagen, waarin vooral aandacht wordt besteed aan platforminspecties van luchtvaartuigen van Egypt Air, werden de bevoegde autoriteiten van Egypte verzocht om de verslagen van de door hen uitgevoerde audits van het onderhoud, de blijvende luchtwaardigheid en de vluchtactiviteiten van deze luchtvaartmaatschappij in te dienen. De bevoegde autoriteiten van Egypte hebben op 10 november het verslag ingediend van de basisinspectie van Egypt Air uit oktober 2009, op basis waarvan het AOC van de luchtvaartmaatschappij is vernieuwd. De auditverslagen met betrekking tot blijvende luchtwaardigheid en vlucht- en grondactiviteiten zijn niet ingediend. Uit de ingediende documenten blijkt dat de luchtvaartmaatschappij aanzienlijke vooruitgang heeft geboekt, maar dat verdere verbeteringen worden verwacht op het gebied van onderhoud, engineering en exploitatie.
- (18) De bevoegde autoriteiten van Egypte hebben ook informatie verschaft over de sluiting van bevindingen die tijdens platforminspecties van luchtvaartuigen van Egypt Air in 2008 en 2009 zijn gedaan. Zij hebben dit gedaan door de relevante correspondentie te versturen naar bepaalde lidstaten waar tussen 1 januari 2008 en 30 september 2009 platforminspecties van luchtvaartuigen van Egypt Air zijn uitgevoerd. De procedure voor het sluiten van deze bevindingen is aan de gang en wordt regelmatig geverifieerd.
- (19) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart erkent dat de luchtvaartmaatschappij inspanningen heeft geleverd om de acties te voltooien die nodig zijn om de veiligheidsproblemen te verhelpen en dat zowel de maatschappij als de bevoegde autoriteiten van Egypte zich zeer bereidwillig hebben opgesteld. Gezien het toepassingsgebied en de omvang van het actieplan met corrigerende maatregelen en de behoefte aan duurzame oplossingen voor de eerder vastgestelde veiligheidstekortkomingen, worden de bevoegde autoriteiten van Egypte echter verzocht om maandelijks verslagen te blijven indienen over de controle op de tenuitvoerlegging van het actieplan en de sluiting van de tijdens de SAFA-inspecties vastgestelde bevindingen, samen met eventuele andere verslagen van door hen uitgevoerde audits van Egypt Air.

(3) PB L 182 van 15.7.2009, blz. 4.

(20) Als het actieplan met corrigerende maatregelen volledig is uitgevoerd, moeten de bevoegde autoriteiten van Egypte een eindaudit uitvoeren en de resultaten daarvan, samen met eventuele aanbevelingen, meedelen aan de Commissie. De Commissie behoudt zich het recht voor om de tenuitvoerlegging van de corrigerende maatregelen door de luchtvaartmaatschappij te controleren door middel van een bezoek van het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, bijgestaan door lidstaten. Ondertussen blijven de lidstaten erop toezien dat het aantal inspecties van Egypt Air wordt opgedreven zodat de situatie van deze maatschappij opnieuw kan worden beoordeeld tijdens de volgende bijeenkomst van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart.

Yemenia Yemen Airways

- (21) Overeenkomstig Verordeningen (EG) nr. 715/2008 en 1131/2008 ⁽¹⁾ zijn de lidstaten aan de hand van regelmatige platformcontroles van luchtvaartuigen van Yemenia die op communautaire luchthavens zijn geland, blijven controleren of deze maatschappij aan de relevante veiligheidsnormen voldoet. In 2009 hebben Frankrijk, Duitsland, Italië en het Verenigd Koninkrijk meegedeeld dat zij dergelijke inspecties hebben uitgevoerd. De Commissie heeft documenten ontvangen waaruit blijkt dat de luchtvaartmaatschappij passend en tijdig heeft gereageerd om de bevindingen die tijdens deze inspecties aan het licht zijn gekomen, te verhelpen.
- (22) Ingevolge de vaststelling van Verordening (EG) nr. 619/2009 heeft de Commissie van de bevoegde autoriteiten van de Republiek Jemen en van de luchtvaartmaatschappij Yemenia Yemen Airways aanvullende informatie ontvangen over de tenuitvoerlegging van het actieplan met corrigerende maatregelen op het gebied van onderhoud en exploitatie.
- (23) De bevoegde autoriteiten van de Republiek Jemen hebben de Commissie meegedeeld dat zij de onderhoudsfaciliteiten van Yemenia hebben gecontroleerd ingevolge de opschorting van de onderhoudsgoedkeuring EASA.145.0177, teneinde na te gaan of Yemenia aan de Jemenitische norm YCAR-145 voldoet. De bevoegde autoriteiten van de Republiek Jemen hebben op 15 september 2009 een herzien actieplan met corrigerende maatregelen van Yemenia overgemaakt, gebaseerd op een door de Civil Aviation and Meteorology Authority (CAMA) overeenkomstig de nationale voorschriften (YCAR-145) uitgevoerde audit van de onderhoudsorganisatie van Yemenia; op 20 september 2009 heeft de CAMA een follow-upaudit uitgevoerd, waarvan eveneens verslag is uitgebracht. Uit beide documenten blijkt dat alle bevindingen zijn gesloten. Bovendien heeft CAMA tijdens de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van 10 november 2009 afzonderlijke documenten ter staving van de sluiting van de bevindingen ingediend.
- (24) Voorts is het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart ervan in kennis gesteld dat de tenuitvoerlegging van corrigerende maatregelen door Yemenia, teneinde opnieuw

een Europese onderhoudsgoedkeuring te krijgen, in deze fase positief is beoordeeld door het EASA en de bevoegde autoriteiten van Frankrijk.

- (25) De inspanningen die door Yemenia zijn geleverd om de tijdens diverse audits vastgestelde veiligheidstekortkomingen te verhelpen, worden erkend. Voorts wordt nota genomen van het feit dat Yemenia het actieplan met corrigerende maatregelen op onderhoudsgebied, waarover verslag is uitgebracht in de beoordelingen die de CAMA op dit gebied heeft uitgevoerd, volledig is uitgevoerd. Het EASA en de lidstaten zullen zo snel mogelijk een bezoek ter plaatse organiseren om de veiligheidssituatie van Yemenia te controleren, na te gaan of de internationale veiligheidsnormen worden nageleefd en te beoordelen of de CAMA in staat is het toezicht op de veiligheid van de burgerluchtvaart in Jemen te garanderen.
- (26) De lidstaten zullen systematisch nagaan of Yemenia effectief voldoet aan de relevante veiligheidsnormen door, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 351/2008, bij de platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van deze maatschappij. Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart zal deze zaak tijdens zijn volgende zitting opnieuw beoordelen.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Democratische Republiek Congo

- (27) De Democratische Republiek Congo heeft de Commissie meegedeeld dat de exploitatievergunningen van de volgende luchtvaartmaatschappijen zijn ingetrokken: Virunga Air Charter, Air Navette, Air Beni, Air Boyoma, Butembo Airlines, Sun Air services, Rwakabika Bushi Express, Aigle Aviation, Kivu Air, Comair, Free Airlines, Great Lake Business Company, Air Infini, Bel Glob Airlines, Safari Logistics, Tembo Air Services, Katanga Airways, Cargo Bull, Africa One, Malila Airlift, Transport Aérien Congolais (TRACO), El Sam Airlift, Thom's Airways, Piva Airlines, Espace Aviation Service. Deze luchtvaartmaatschappijen hebben hun activiteiten op 30 juli 2009 stopgezet.
- (28) Bovendien hebben de bevoegde autoriteiten van de Democratische Republiek Congo meegedeeld dat zij de exploitatievergunningen hebben ingetrokken van luchtvaartmaatschappijen waarvan de Commissie nog niet op de hoogte was gebracht dat ze over een exploitatievergunning beschikten: Air Fox, Trans Kasai Air, Wetrifa, Adala Airways, Executive Aviation, Flight Express, Katana Airways, Showa Air Cargo, Gloria Airways, Soft Trans Air, Lomami Aviation, Pegassus Aviation, African Trading and Transport, Brooks Trading. Deze luchtvaartmaatschappijen hebben hun activiteiten op 30 juli 2009 stopgezet.
- (29) Gezien het voorgaande wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat de bovengenoemde, in de Democratische Republiek Congo geregistreerde luchtvaartmaatschappijen uit bijlage A moeten worden geschrapt.

⁽¹⁾ PB L 197 van 25.7.2008, blz. 39 en PB L 306 van 15.11.2008, blz. 49.

Luchtvaartmaatschappijen uit Djibouti

- (30) Uit verificaties is gebleken dat de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de in Djibouti geregistreerde luchtvaartmaatschappijen niet in staat zijn de veiligheidstekortkomingen te verhelpen; dit is aan het licht gekomen tijdens de audit van Djibouti die in maart 2008 door de ICAO is uitgevoerd in het kader van haar Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP). Deze audit heeft een groot aantal belangrijke tekortkomingen aan het licht gebracht, waaruit blijkt dat de burgerluchtvaartautoriteiten van Djibouti onvoldoende in staat zijn om hun taken inzake toezicht op de veiligheid van de luchtvaart uit te voeren. Op het ogenblik dat de ICAO-audit werd uitgevoerd, werd meer dan 96 % van de ICAO-normen niet nageleefd.
- (31) Er zijn aanwijzingen dat de bevoegde autoriteiten van Djibouti onvoldoende in staat zijn om door de ICAO vastgestelde gevallen van niet-naleving efficiënt te verhelpen; in haar eindverslag van februari 2009 is de ICAO namelijk van oordeel dat een aanzienlijk gedeelte van de door deze autoriteiten voorgestelde of uitgevoerde corrigerende maatregelen eigenlijk geen betrekking hebben op de vastgestelde tekortkomingen. Met name op het gebied van de exploitatie van luchtvaartuigen werd meer dan tweederde van de door Djibouti voorgestelde maatregelen niet volledig aanvaardbaar geacht door de ICAO.
- (32) Bovendien heeft de ICAO alle landen die partij zijn bij het Verdrag van Chicago gewaarschuwd dat Djibouti geen betrouwbaar systeem heeft opgezet voor toezicht op de luchtvaartmaatschappijen waaraan de bevoegde autoriteiten van dat land een Air Operator Certificate (AOC) hebben afgegeven, noch een aanvaardbaar actieplan om deze problemen te verhelpen.
- (33) Gezien het voorgaande heeft de Commissie overleg gepleegd met de bevoegde autoriteiten van Djibouti, haar ernstige bezorgdheid uitgesproken over de veiligheid van de activiteiten van de in dat land geregistreerde luchtvaartmaatschappijen en om nadere informatie verzocht over de maatregelen die de bevoegde autoriteiten van Djibouti hebben genomen als reactie op de ICAO-bevindingen en de vaststellingen met betrekking tot de aanvaardbaarheid van de corrigerende maatregelen.
- (34) De bevoegde autoriteiten van Djibouti (DACM) hebben de Commissie meegedeeld dat de tenuitvoerlegging van het actieplan dat tot doel heeft de door de ICAO vastgestelde problemen op te lossen, vertraging heeft opgelopen en dat tot nu toe slechts een beperkt aantal bevindingen als gesloten wordt beschouwd. De DACM hebben geen bijzonderheden verstrekt over de genomen maatregelen, noch bewijzen ingediend van de sluiting van de desbetreffende bevindingen. De DACM hebben niet gereageerd op de opmerkingen van de ICAO inzake de relevantie van 34 maatregelen die door de ICAO als onvoldoende worden beschouwd om de vastgestelde problemen op te lossen.
- (35) De DACM hebben bevestigd dat in 2002 en 2007 twee dodelijke ongevallen hebben plaatsgevonden met luchtvaartuigen het type Let 410 en Antonov 26. Zij hebben echter geen informatie verstrekt over het onderzoek naar

deze ongevallen, noch over maatregelen om de oorzaken van deze ongevallen te weg te nemen.

- (36) De DACM hebben de Commissie meegedeeld dat zij het AOC van Djibouti Airlines op 30 juli 2009 hebben ingetrokken en dat de luchtvaartmaatschappij haar activiteiten met ingang van die datum heeft stopgezet. Zij hebben ook meegedeeld dat zij het AOC van Daallo Airlines op 15 september hebben ingetrokken. Daallo Airlines heeft echter nog steeds een exploitatievergunning en gebruikt luchtvaartuigen van het type DC9 die in de Comoren zijn geregistreerd, luchtvaartuigen van het type Antonov 24 die in Armenië zijn geregistreerd en luchtvaartuigen van het type Ilyushin 18 die in Kazachstan zijn geregistreerd. De identiteit van de echte exploitanten van deze luchtvaartuigen werd niet meegedeeld. De bevoegde autoriteiten van Djibouti hebben niet aangetoond dat ze in staat zijn hun taken op het gebied van toezicht op de in Djibouti geregistreerde luchtvaartmaatschappijen effectief uit te oefenen.
- (37) Op basis van de gemeenschappelijke criteria is de Commissie dan ook van oordeel dat alle in Djibouti gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen in bijlage A moeten worden opgenomen.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Republiek Congo

- (38) De ICAO heeft in november 2008 een USOAP-audit uitgevoerd in de Republiek Congo. De volgende bevinding gaf aanleiding tot een ernstige veiligheidswaarschuwing: „Het ANAC (Nationaal Agentschap voor de Burgerluchtvaart) heeft een aantal Air Operator Certificates (AOC) afgegeven zonder eerst een procedure voor de certificering van het permanente toezicht op luchtvaartmaatschappijen vast te stellen. Deze AOC's zijn dus afgegeven zonder dat het ANAC is nagegaan of de maatschappijen voldoen aan de normen van bijlage 6 bij het Verdrag van Chicago of aan de bepalingen van ICAO Doc 8335. Bovendien zijn er maatschappijen actief met een voorlopige exploitatievergunning en zonder AOC”. Deze ernstige veiligheidswaarschuwing is nog steeds van kracht.
- (39) Tijdens deze ICAO-audit zijn 63 bevindingen gedaan waaruit blijkt dat de effectieve toepassing van internationale veiligheidsnormen te wensen overlaat. De Republiek Congo heeft daarop een actieplan met corrigerende maatregelen ingediend. Meer dan een derde van de voorgestelde corrigerende maatregelen zijn echter niet aanvaard door de ICAO.
- (40) Op 26 augustus 2009 heeft op de luchthaven van Brazzaville een ongeval plaatsgevonden met een vrachtvliegtuig dat werd geëxploiteerd door de in de Republiek Congo gecertificeerde maatschappij Aero Fret Business; bij dat ongeval kwamen alle zes inzittenden om het leven. Als land waarin het ongeval heeft plaatsgevonden, is de Republiek Congo verantwoordelijk voor het veiligheidsonderzoek dat krachtens de bepalingen van bijlage 13 bij het Verdrag van Chicago moet worden uitgevoerd om na te gaan wat de oorzaak van het ongeval was en herhaling te voorkomen. De ICAO-audit heeft ook 11 tekortkomingen op het vlak van ongevallenonderzoek in de Republiek Congo aan het licht gebracht; de voorgestelde corrigerende maatregelen voor 6 van deze tekortkomingen werden ontoereikend geacht.

- (41) De bevoegde autoriteiten van de Republiek Congo hebben de Commissie tijdens twee vergaderingen in Brussel meegedeeld dat zij voornemens waren de drie maatschappijen met de hulp van ICAO-deskundigen opnieuw te certificeren. Zij hebben ook hun besluiten van 15 oktober 2009 overgemaakt waarbij zij de maatschappijen Aero-Service, Equafight Services, Société Nouvelle Air Congo en Trans Air Congo voor een periode van een jaar een Air Operator's Certificate hebben verleend. Op dezelfde datum hebben de bevoegde autoriteiten van de Republiek Congo de maatschappijen Aero fret Business, Canadian Airways, Congo Airways (WAC), Emeraude, Equajet, Heli-Union Congo, Mani Air Fret, Mistral Aviation en Protocole Aviation meegedeeld dat hun AOC's zijn ingetrokken in afwachting van het onderzoek van de documenten die nodig zijn om een nieuw AOC te krijgen. Bovendien zijn de Air Operator's Certificates van de volgende maatschappijen ingetrokken: Air Cargo International, BIP Congo, Brazza Airways, Clesh Aviation, Finalair, Heavy Lift Congo, Ligne Aérienne Colombe, Locoair Craft, Maouene, Natalco Airlines en United Express Service. Deze autoriteiten hebben echter niet aangetoond dat het certificeringsproces dat wordt gevolgd voor de afgifte van AOC's voldoet aan de relevante ICAO-normen, noch dat het toezicht op de luchtvaartmaatschappijen waaraan zij AOC's hebben afgegeven, wordt uitgevoerd overeenkomstig deze normen.
- (42) De bevoegde autoriteiten van de Republiek Congo hebben bij het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart documenten ingediend betreffende maatregelen die zijn genomen om de oorzaken van de ernstige veiligheidswaarschuwing van de ICAO en andere in het USOAP-auditverslag van de ICAO vermelde gevallen van niet-naleving te verhelpen. De Commissie neemt nota van alle maatregelen die de bevoegde autoriteiten van de Republiek Congo tot op heden hebben genomen en spoort deze autoriteiten aan hun inspanningen om duurzame corrigerende maatregelen ten uitvoer te leggen, verder op te drijven. In samenwerking met de ICAO zal de Commissie van nabij toezicht houden op de ontwikkelingen op burgerluchtvaartgebied in de Republiek Congo; zij is ook bereid technische bijstand te leveren om de administratieve en technische capaciteit van de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht in dit land te versterken.
- (43) De bevoegde autoriteiten van de Republiek Congo hebben echter onvoldoende aangetoond in staat te zijn de relevante veiligheidsnormen toe te passen. Gezien het bovenstaande, en in afwachting van een duurzame oplossing voor de gevallen van niet-naleving van internationale normen, zoals de ernstige veiligheidswaarschuwing, wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat een exploitatieverbod moet worden opgelegd aan alle in de Republiek Congo gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen en dat deze maatschappijen derhalve moeten worden opgenomen in bijlage A.
- Luchtvaartmaatschappijen uit Sao Tomé en Principe**
- (44) Controles hebben ernstige veiligheidstekortkomingen bij het in Sao Tomé en Principe gecertificeerde Executive Jet Services aan het licht gebracht. Deze tekortkomingen zijn door België en Frankrijk vastgesteld tijdens platforminspecties in het kader van het SAFA-programma ⁽¹⁾. Executive Jet Services heeft niet adequaat gereageerd en niet aangetoond dat deze tekortkomingen succesvol en op duurzame wijze zijn verholpen.
- (45) Controles hebben ernstige veiligheidstekortkomingen bij het in Sao Tomé en Principe gecertificeerde STP Airways aan het licht gebracht. Deze tekortkomingen zijn door Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk vastgesteld tijdens platforminspecties in het kader van het SAFA-programma ⁽²⁾. STP Airways heeft adequaat en tijdig gereageerd op de vraag van de Franse burgerluchtvaartautoriteiten over de veiligheid van zijn activiteiten.
- (46) Er zijn aanwijzingen dat sommige luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Europese Gemeenschap een gedeelte van hun activiteiten hebben verhuisd naar Sao Tomé en Principe.
- (47) Er zijn met name geverifieerde aanwijzingen dat de luchtvaartmaatschappij Hewa Bora Airways, die gecertificeerd is in de Democratische Republiek Congo en waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap, nog steeds het luchtvaartuig van het type Boeing 767 met serienummer 23178 gebruikt in het kader van een lease-backovereenkomst; dit luchtvaartuig is echter geschrapt uit het register van de Democratische Republiek Congo en ingeschreven in het register van Sao Tomé en Principe met registratiekenteken S9-TOP ⁽³⁾.
- (48) De luchtvaartmaatschappij Africa's Connection maakt gebruik van het luchtvaartuig van het type Dornier 228 met serienummer 8068, dat geregistreerd is in Sao Tomé en Principe onder registratiekenteken S9-RAS; dit luchtvaartuig was vroeger geregistreerd in Gabon en werd geëxploiteerd door de in Gabon gecertificeerde maatschappij SCD Aviation, waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap.
- (49) Bovendien zijn er geverifieerde aanwijzingen dat de in Sao Tomé gecertificeerde luchtvaartmaatschappij British Gulf International dezelfde is als de vroeger in Kirgizië gecertificeerde maatschappij British Gulf International, waaraan in oktober 2006 een exploitatieverbod is opgelegd ⁽⁴⁾. British Gulf International gebruikt ook nog steeds het luchtvaartuig van het type Antonov 12 met serienummer 401901. Een door British Gulf International geëxploiteerd luchtvaartuig van dit type heeft op 13 november 2008 een ongeval gehad in Al Habniaya (Irak), met het totale verlies van het luchtvaartuig en zes doden tot gevolg.
- (50) Gezien deze situatie heeft de Commissie overleg gepleegd met de bevoegde autoriteiten van Sao Tomé and Principe en haar ernstige bezorgdheid uitgedrukt over de veiligheid van de activiteiten van Executive Jet Services en STP Airways, en over de verhuizing naar het register van Sao Tomé van luchtvaartuigen die worden gebruikt door maatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap; zij heeft de bevoegde autoriteiten gevraagd toe te lichten welke maatregelen zij hebben genomen om deze problemen op te lossen.

⁽¹⁾ BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113.

⁽²⁾ CAA-UK-2009-126, DGAC/F-2009-137, DGAC/F-2009-257, DGAC/F-2009-779, DGAC/F-2009-1776.

⁽³⁾ BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113.

⁽⁴⁾ PB L 283 van 14.10.2006, blz. 28.

- (51) De bevoegde autoriteiten van Sao Tomé (INAC) hebben de Commissie meegedeeld dat zij, in het kader van de hercertificering van Executive Jet Services, op 26 oktober 2009 hebben besloten de activiteiten van het door deze maatschappij geëxploiteerde luchtvaartuig van het type Boeing 767 met serienummer 23178 en registratiekenteken S9-TOP op te schorten.
- (52) De luchtvaartmaatschappij Executive Jet Services heeft verzocht een uitzetting te mogen geven aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart en heeft verslag uitgebracht over de maatregelen die zij heeft genomen om de in het kader van het SAFA-programma vastgestelde tekortkomingen te verhelpen.
- (53) INAC heeft de Commissie meegedeeld dat zij, in het kader van de hercertificering van STP Airways, hebben besloten de activiteiten van twee luchtvaartuigen van het type Boeing 767 met serienummers 25411 (onbekend registratiekenteken) en 26208 (registratiekenteken S9-DBY) met ingang van 26 oktober op te schorten; deze luchtvaartuigen zijn vervolgens uit het register geschrapt. INAC heeft meegedeeld dat STP Airways wel houder is van een geldig AOC, maar dat momenteel geen luchtvaartuigen op dit AOC zijn vermeld.
- (54) De luchtvaartmaatschappij STP Airways heeft verzocht een uitzetting te mogen geven aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart en heeft verslag uitgebracht over de maatregelen die zij heeft genomen om de in het kader van het SAFA-programma vastgestelde tekortkomingen te verhelpen. De maatschappij heeft bevestigd geen luchtvaartuigen meer te exploiteren en voornemens te zijn de opschorting van haar AOC te vragen.
- (55) INAC heeft meegedeeld dat zij 13 AOC's hebben afgegeven, waarvan 3 zijn opgeschort of ingetrokken. INAC heeft echter geen bewijzen voorgelegd van de opschorting of intrekking van de AOC's van de luchtvaartmaatschappijen Sky Wind, Styron Trading en Jet Line.
- (56) Uit de door INAC ingediende documenten blijkt dat meer dan de helft van de luchtvaartmaatschappijen met door deze autoriteiten afgegeven geldige AOC's, hun hoofdvestiging buiten Sao Tomé en Principe hebben. Met name de hoofdvestiging van British Gulf International Company Ltd, Global Aviation Operation, Goliaf Air, Transafrik International Ltd, Transcargo en Transliz Aviation is niet in Sao Tomé en Principe gelegen, zoals blijkt uit hun antwoord op een vraag van de Commissie en uit de adressen op hun respectieve AOC's.
- (57) INAC heeft niet aangetoond dat het zijn verplichtingen inzake veiligheidstoezicht op de in Sao Tomé en Principe gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen is nagekomen overeenkomstig de internationale veiligheidseisen, aangezien een aanzienlijk deel van deze maatschappijen niet op regelmatige basis actief zijn in Sao Tomé en INAC heeft aangegeven dat het zich gedeeltelijk baseert op het toezicht van de bevoegde autoriteiten van de landen waarin de activiteiten werkelijk worden uitgevoerd. INAC heeft echter geen passende overeenkomsten gesloten met deze autoriteiten.
- (58) Bovendien heeft een analyse van de door de bevoegde autoriteiten van Sao Tomé en Principe afgegeven AOC's aanzienlijke onverenigbaarheden aan het licht gebracht met betrekking tot de goedkeuring van de blijvende luchtwaardigheid van de geëxploiteerde vloten, de goedkeuring voor het vervoer van gevaarlijke goederen en de toestemming voor activiteiten bij slecht zicht, die tijdens het overleg niet konden worden verklaard.
- (59) Er zijn aanwijzingen dat in Sao Tomé en Principe gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen vaak bij ongevallen zijn betrokken. INAC heeft bevestigd dat vier dodelijke ongevallen hebben plaatsgevonden met luchtvaartuigen van het type Antonov 12, Ilyushin 76 en DHC 6 die werden geëxploiteerd door in Sao Tomé en Principe geregistreerde luchtvaartmaatschappijen. In reactie op deze situatie heeft INAC aangegeven dat het op 21 februari 2009 heeft besloten alle activiteiten met luchtvaartuigen van het type Antonov 12 die in Sao Tomé en Principe zijn geregistreerd, op te schorten. INAC heeft echter bevestigd dat luchtvaartuigen van dit type nog steeds worden geëxploiteerd door de in Sao Tomé en Principe gecertificeerde maatschappijen British Gulf International, Transliz Aviation en Goliaf Air.
- (60) Er zijn aanwijzingen dat de bevoegde autoriteiten van Sao Tomé en Principe onvoldoende bereid zijn de internationale veiligheidsnormen na te leven, zoals blijkt uit het feit dat Sao Tomé en Principe de ICAO-audit in het kader van het Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) blijft uitstellen. De in mei 2007 en vervolgens in april 2008 geplande ICAO-audit heeft tot op heden nog steeds niet kunnen plaatsvinden.
- (61) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt dan ook geoordeeld dat alle in Sao Tomé en Principe gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen niet aan de relevante veiligheidsnormen voldoen en derhalve in bijlage A moeten worden opgenomen.

Luchtvaartmaatschappijen uit Oekraïne

Ukraine Cargo Airways

- (62) De bevoegde autoriteiten van Oekraïne hebben de Commissie op 22 september in kennis gesteld van hun besluit nr. 574 van 17 augustus 2009 waarbij de activiteiten uit hoofde van AOC nr. 145 van 20 november 2008, waarvan Ukraine Cargo Airways houder is, met ingang van de datum van het besluit zijn stopgezet. Tijdens hun uitzetting aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart op 11 november 2009 hebben de bevoegde autoriteiten van Oekraïne bevestigd dat „het bedrijf Ukraine Cargo Airways niet tot de in Oekraïne geregistreerde luchtvaartmaatschappijen behoort”.

- (63) Op basis van de gemeenschappelijke criteria moet Ukraine Cargo Airways derhalve uit bijlage A worden geschrapt.
- Volare*
- (64) De bevoegde autoriteiten van Oekraïne hebben de Commissie op 31 juli 2009 in kennis gesteld van hun besluit nr. 357 van 25 mei 2009 om het AOC van de Oekraïense luchtvaartmaatschappij Volare met onmiddellijke ingang in te trekken.
- (65) Op basis van de gemeenschappelijke criteria moet de maatschappij Volare derhalve uit bijlage A worden geschrapt.
- Motor Sich*
- (66) Ingevolge de vaststelling van Verordening nr. 619/2009 heeft een team van EG-deskundigen, onder leiding van het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, op 27 oktober 2009 een bezoek gebracht aan de Oekraïense luchtvaartmaatschappij Motor Sich (MSI) om na te gaan hoever het gesteld is met de tenuitvoerlegging van corrigerende maatregelen en om te controleren of eerder vastgestelde veiligheidstekortkomingen op duurzame wijze zijn verholpen.
- (67) In het verslag van het bezoek van het team is vermeld dat MSI heeft aangetoond dat zij de fundamentele redenen van de tijdens SAFA-inspecties vastgestelde bevindingen hebben geanalyseerd. De analyse van de fundamentele redenen en de daarop gebaseerde actieplannen met corrigerende maatregelen lijken een passende oplossing te vormen voor de vastgestelde bevindingen. Tijdens het bezoek heeft MSI verklaard dat de eerder tijdens SAFA-inspecties vastgestelde problemen met hun vloot allemaal zijn opgelost, inclusief het probleem met de Enhanced Ground Proximity Warning Systems (EGPWS), de veiligheidsuitrusting van de cockpitstoelen en de netten om de vracht op zijn plaats te houden. MSI verklaarde ook dat berekeningsschema's voor de opstijgprestaties waren opgesteld voor alle types gebruikte luchtvaartuigen en startbanen. Het team onder leiding van het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart is, na fysieke inspectie en/of onderzoek van documenten, tevreden over: a) de vernieuwing van de veiligheidsuitrusting van de cockpitstoelen in luchtvaartuigen van de types AN-12, AN-72 en YAK-40; b) de uitrusting van de cockpit van AN-12 met zuurstofmaskers die snel kunnen worden opgezet (op het ogenblik van het bezoek was de installatie van deze maskers in het luchtvaartuig UR-11316 aan de gang; deze installatie is geëvalueerd door het team); c) de installatie van EGPWS in de luchtvaartuigen van de types AN-12 en AN-140; d) opstijgprestatieschema's voor alle startbanen die momenteel worden gebruikt door luchtvaartuigen van de types AN-12 en YAK-40. Tijdens hun uiteenzetting aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart hebben de bevoegde autoriteiten van Oekraïne bevestigd dat de luchtvaartmaatschappij over de nodige capaciteiten beschikt om het kwaliteitsbeheersysteem toe te passen, en hebben zij zich ertoe verbonden de Commissie in kennis te stellen van de resultaten van de verificatie die op dit gebied zal worden uitgevoerd.
- (68) Wat vluchtactiviteiten betreft, heeft het team tijdens het bezoek monsters genomen van de minimumuitrustingslijsten (Minimum Equipment List, MEL), de vluchthandleidingen, de schema's met vluchttijdbeperkingen, de documenten en procedures betreffende de controle op de activiteiten en de vluchtdispatch, en ingevulde en teruggestuurde mappen met vluchtdocumenten. Er werden geen afwijkingen van de ICAO-normen vastgesteld. Tijdens dit bezoek heeft MSI ook aangetoond aan het team dat het analyses van geregistreerde vluchtgegevens uitvoert voor alle vluchten met alle geëxploiteerde luchtvaartuigen.
- (69) De luchtvaartmaatschappij heeft verzocht te worden gehoord door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart en heeft tijdens zijn uiteenzetting op 11 november 2009 schriftelijke informatie ingediend ter ondersteuning van de corrigerende maatregelen die ten uitvoer worden gelegd om de eerder vastgestelde veiligheidstekortkomingen te verhelpen.
- (70) Ingevolge de uiteenzettingen die de bevoegde autoriteiten van Oekraïne en de betrokken luchtvaartmaatschappij op 11 november 2009 hebben gegeven, heeft het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart de luchtvaartinstanties van Oekraïne gevraagd de volgende documenten in te dienen teneinde te kunnen bepalen of Motor Sich in deze fase uit de zwarte lijst kan worden geschrapt: a) de verificatieaudit van het kwaliteitsbeheersysteem van de luchtvaartmaatschappij; b) bevestiging dat alle luchtvaartuigen waarmee Motor Sich internationale vluchten uitvoert, zijn uitgerust overeenkomstig de ICAO-normen, met name: i) veiligheidsuitrusting op de cockpitstoelen in luchtvaartuigen van de types AN-12, AN-72 en YAK-40; ii) zuurstofmaskers die snel kunnen worden opgezet in de cockpit van AN-12; iii) EGPWS in de luchtvaartuigen van de types AN-12 en AN-140; c) bevestiging dat in de exploitatiehandleiding van de maatschappij opstijgprestatiegegevens zijn opgenomen voor alle startbanen die momenteel worden gebruikt door luchtvaartuigen van de types AN-12 en YAK-40 van Motor Sich; d) bewijzen dat Motor Sich de 38 bevindingen die de luchtvaartinstanties van Oekraïne tijdens hun toezichtsactiviteiten in de loop van 2009 hebben vastgesteld, hebben verholpen. De bevoegde autoriteiten van Oekraïne hebben deze informatie op 16 november ingediend.
- (71) Na ontvangst van de gevraagde informatie van de bevoegde autoriteiten van Oekraïne, wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat Motor Sich uit bijlage A moet worden geschrapt.
- UMAir*
- (72) Ingevolge de vaststelling van Verordening nr. 619/2009 heeft een team van EG-deskundigen op 28 oktober 2009 een bezoek gebracht aan de Oekraïense luchtvaartmaatschappij UMAir om na te gaan hoever het gesteld is met de tenuitvoerlegging van corrigerende maatregelen en om te controleren of eerder vastgestelde veiligheidstekortkomingen op duurzame wijze zijn verholpen.

(73) Tijdens het bezoek werd een bijgewerkt actieplan met corrigerende maatregelen aan het team gepresenteerd, waaruit bleek dat hun kwaliteitsbeheerder de door de maatschappij ten uitvoer gelegde corrigerende maatregelen opnieuw had beoordeeld. Uit verificatie van de status van bevindingen die tijdens een bezoek aan deze luchtvaartmaatschappij op 28 mei 2009 zijn gedaan door een team van EG-deskundigen blijkt dat sinds dit bezoek weliswaar aanzienlijke inspanningen zijn geleverd om vastgestelde problemen op te lossen, maar dat bepaalde bevindingen op het gebied van de veiligheid van vluchten (vluchtgegevensregistratie in luchtvaartuigen van het type DC-9), blijvende luchtwaardigheid, onderhoud en engineering (voor luchtvaartuigen van het type DC-9 en MD-80 wordt nog geen programma voor de monitoring van de staat van de motoren gebruikt) nog niet als gesloten kunnen worden beschouwd. Met betrekking tot vluchtexploitatie is ook een nieuwe bevinding gedaan ten gevolge van een vastgestelde tegenstrijdigheid in de goedgekeurde minimumuitrustingslijst van het luchtvaartuig van het type DC-9.

(74) Tijdens de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van 11 november 2009 heeft de maatschappij UMAir verklaard dat zij gevraagd heeft haar AOC zodanig te beperken dat vluchten naar de Gemeenschap met luchtvaartuigen van het type DC-9 worden uitgesloten. De bevoegde autoriteiten van Oekraïne hebben op 11 november 2009 een nieuw AOC afgegeven, waarbij vluchten naar de EU met dit type luchtvaartuigen zijn uitgesloten.

(75) Het comité heeft nota genomen van de verbeteringen die UMAir heeft gerealiseerd sinds het bezoek van de EG-deskundigen in mei 2009 en van de beperkingen van het AOC van deze luchtvaartmaatschappij. Gezien de aanzienlijke inspanningen die de luchtvaartmaatschappij heeft geleverd om te garanderen dat de veiligheid van haar activiteiten in overeenstemming is met de internationale normen, moet zij toestemming krijgen om opnieuw vluchten naar de Gemeenschap uit te voeren met een gedeelte van haar vloot.

(76) Op basis van de gemeenschappelijke criteria moet UMAir dan ook van bijlage A naar bijlage B worden overgeheveld, en krijgt het dus de toestemming om opnieuw vluchten naar de Gemeenschap uit te voeren met het luchtvaartuig van het type MD-83 met registratiekenteken UR-CFF.

Algemeen veiligheidstoezicht op luchtvaartmaatschappijen uit Oekraïne

(77) Zoals bepaald in Verordening nr. 619/2009 is de Commissie van nabij toezicht blijven houden op de tenuitvoerlegging van de diverse maatregelen die tijdens de bijeenkomst van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van 1 juli 2009 door de bevoegde autoriteiten van Oekraïne zijn gepresenteerd. Hiertoe hebben EG-deskundigen van 26 tot 29 oktober een bezoek gebracht aan de nationale luchtvaartadministratie van Oekraïne. Het doel van dit bezoek was na te gaan hoever het gesteld was met de tenuitvoerlegging van de corrigerende maatregelen die waren voorgesteld om de bevindingen te kunnen sluiten in het verslag van het bezoek van de EG-deskundigen van 25 tot 29 mei 2009 en in het actieplan

met corrigerende maatregelen dat de nationale luchtvaartadministratie van Oekraïne op 23 juni heeft gepresenteerd om het veiligheidstoezicht te verbeteren van de luchtvaartmaatschappijen die onder haar regelgevend toezicht staan.

(78) Uit het verslag van het bezoek blijkt dat 14 van de 33 bevindingen die tijdens het bezoek in mei 2009 aan de orde waren gesteld, als gesloten kunnen worden beschouwd op basis van de bewijsstukken die de bevoegde autoriteiten van Oekraïne tijdens het bezoek hebben voorgelegd. 19 bevindingen staan nog steeds open.

(79) Er wordt nota genomen van de verbeteringen die de bevoegde autoriteiten sinds het bezoek in mei 2009 hebben gerealiseerd, en met name de versterking van het toezicht op Oekraïense luchtvaartmaatschappijen en de schrapping van een aanzienlijk aantal luchtvaartuigen uit het Oekraïense register (in 2008 is het aantal luchtvaartuigen teruggebracht van 1 600 tot 800). De autoriteiten worden verzocht hun inspanningen om hun veiligheidstoezicht te versterken, verder op te drijven.

Ariana Afghan Airlines

(80) Op basis van de documenten die Ariana Afghan Airlines bij de Commissie heeft ingediend, heeft de Commissie vastgesteld dat deze maatschappij een managementwijziging heeft ondergaan, externe deskundigen in dienst heeft genomen om bijstand te verlenen bij de herziening van haar beleid, procedures en handleidingen, twee luchtvaartuigen van het type Airbus A310 heeft gekocht en bijstand krijgt van Turkish Technic bij het uitvoeren van haar activiteiten. De Commissie heeft ook nota genomen van het voornemen van de maatschappij om een audit door de Internationale Luchtvaartassociatie (IATA) te laten uitvoeren.

(81) Het Afghaanse ministerie van vervoer en burgerluchtvaart heeft in een brief uiteengezet welke vooruitgang zowel het ministerie zelf als Ariana hebben geboekt bij de naleving van internationale normen. Het ministerie heeft bevestigd dat Ariana Afghan Airlines aanzienlijke wijzigingen heeft ondergaan wat betreft uitrusting van luchtvaartuigen, beheer en documenten, maar eveneens dat het nog een audit van deze maatschappij moet uitvoeren, hoewel deze volgens de planning eind 2009 voltooid had moeten zijn. Het ministerie verkeert dus nog niet in de positie om te bevestigen dat Ariana Afghan Airlines voldoet aan de ICAO-normen en beschikt over een effectief systeem voor veiligheidsbeheer. Hoewel het ministerie heeft verklaard dat dit jaar diverse toezichtsactiviteiten (bijv. vlucht- en basisinspecties) hebben plaatsgevonden, hebben zijn geen bewijzen van de resultaten van die inspecties voorgelegd.

(82) De Commissie neemt nota van de vooruitgang die Ariana Afghan Airlines heeft geboekt bij de naleving van de internationale veiligheidsnormen. In afwachting van aanvullende bewijzen waaruit blijkt dat de luchtvaartmaatschappij de fundamentele oorzaken van eerder vastgestelde veiligheidstekortkomingen heeft aangepakt, wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat deze luchtvaartmaatschappij in bijlage A moet blijven.

Luchtvaartmaatschappijen uit Angola*TAAG Angolan Airlines*

- (83) Sinds juli 2009 mag TAAG Angolan Airlines alleen vluchten naar Portugal exploiteren met de luchtvaartuigen van het type Boeing 777-200 met registratiekentekens D2-TED, D2-TEE en D2-TEF, onder de voorwaarden van overwegingen (58) en (59) van Verordening (EG) nr. 619/2009⁽¹⁾.
- (84) De Commissie heeft de bevoegde autoriteiten van Angola (INAVIC) verzocht informatie te verstrekken over het toezicht op de luchtvaartmaatschappij TAAG Angolan Airlines, met name wat het verstrengde toezicht op de vluchten naar Portugal en de resultaten daarvan betreft.
- (85) INAVIC heeft de Commissie meegedeeld dat het het permanente toezicht op TAAG Angolan Airlines heeft verstrengd, met name via platforminspecties, en dat de resultaten daarvan niet wijzen op veiligheidstekortkomingen of herhaalde tekortkomingen.
- (86) TAAG Angolan Airlines heeft verzocht door de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart te worden gehoord en heeft op 10 november 2009 een presentatie gegeven teneinde informatie te verstrekken over de voortgang van zijn actieplan en over de veiligheidsprestaties van zijn vluchten naar Lissabon. Er werd op gewezen dat meer dan 100 vluchten met luchtvaartuigen van het type Boeing 777 naar Lissabon zijn uitgevoerd, zonder veiligheidsproblemen, en dat TAAG op 23 oktober 2009 door INAVIC is gecertificeerd om ETOPS 120 min-activiteiten uit te voeren met de Boeing 777. De maatschappij heeft ook gevraagd dat de bepalingen die van toepassing zijn op haar B777-vloot ook zouden worden toegepast op haar vloot B737-700's.
- (87) De bevoegde autoriteiten van Portugal hebben bevestigd dat de resultaten van de platforminspecties van TAAG Angolan Airlines die zij sinds het hernemen van de vluchten naar Lissabon hebben uitgevoerd, geen veiligheidstekortkomingen of herhaalde problemen aan het licht hebben gebracht.
- (88) Daarom wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat TAAG in bijlage B moet blijven, op voorwaarde dat de maatschappij niet meer dan tien vluchten per week met de luchtvaartuigen van het type Boeing B-777 met registratiekentekens D2-TED, D2-TEE en D2-TEF of met luchtvaartuigen van het type Boeing B-737-700 met registratiekentekens D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH en D2-TBJ uitvoert van Luanda naar Lissabon. Deze vluchten mogen alleen worden uitgevoerd nadat de Angolese autoriteiten vóór elke vlucht vanuit Angola en de Portugese autoriteiten vóór elke vlucht vanuit Portugal een platforminspectie van het luchtvaartuig hebben uitgevoerd. Dit is een tijdelijke maatregel en de Commissie zal de situatie opnieuw bekijken op basis van alle beschikbare informatie, en met name op basis van een beoordeling door de bevoegde autoriteiten van Portugal.

Algemeen veiligheidstoezicht op luchtvaartmaatschappijen uit Angola

- (89) INAVIC heeft aanzienlijke vooruitgang gemeld bij het oplossen van de bevindingen die nog open stonden na de laatste veiligheidsbeoordeling van 8 tot 11 juni 2009. Het heeft met name de specifieke exploitatieregels overeenkomstig de ICAO-eisen geactualiseerd en is gekwalificeerd personeel in dienst blijven nemen, met name vluchtexploitatie-inspecteurs die gekwalificeerd zijn voor luchtvaartuigen van het type Boeing 737-700, waardoor de toezichtsactiviteiten in totaal met 30 % zijn gestegen.
- (90) INAVIC heeft vooruitgang gemeld bij de hercertificering van Angolese luchtvaartmaatschappijen, die zij verwacht tegen eind 2010 af te ronden; behalve TAAG Angolan Airlines is echter nog geen enkele maatschappij opnieuw gecertificeerd.
- (91) De Commissie spoort INAVIC aan om de hercertificering van de Angolese luchtvaartmaatschappijen met vastberadenheid en aandacht voor de in dit kader geïdentificeerde veiligheidsrisico's voort te zetten. In afwachting van de hercertificering van Aerojet, Air26, Air Gemini, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira Globo, Heliang, Helimalongo, Mavewa, Pha, Rui & Conceicao, Sal, Servisair en Sonair, in volledige overeenstemming met de nieuwe Angolese regels inzake veiligheid van de luchtvaart, wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat deze 18 luchtvaartmaatschappijen in bijlage A moeten blijven.

Luchtvaartmaatschappijen uit Kazachstan*Berkut State Aircompany*

- (92) Berkut State Aircompany heeft de Commissie meegedeeld dat het een luchtvaartuig van het type IL-76 en een luchtvaartuig van het type AN-12 uit zijn vloot heeft verwijderd en dat het in augustus 2009 heeft besloten alleen nog overheidsvluchten uit te voeren.
- (93) De bevoegde autoriteiten van Kazachstan hebben deze situatie bevestigd en bewijzen voorgelegd dat zij op 30 oktober 2009 een „exploitatiecertificaat” hebben afgegeven aan Berkut State Aircompany waarbij commerciële vluchten zijn uitgesloten.
- (94) Gezien het voorgaande wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat Berkut State Aircompany uit bijlage A moet worden geschrapt.

Prime Aviation

- (95) De in Kazachstan gecertificeerde maatschappij Prime Aviation heeft gevraagd door de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart te worden gehoord en heeft op 11 november 2009 een uiteenzetting gegeven. De maatschappij heeft verklaard dat haar commerciële vloot beperkt is tot een luchtvaartuig van het type Challenger 604 met registratiekenteken P4-CHV, dat buiten Kazachstan (in Aruba) is geregistreerd.

⁽¹⁾ PB L 182 van 15.7.2009, blz. 8.

(96) De bevoegde autoriteiten van Aruba zijn verantwoordelijk voor het toezicht op het luchtvaartuig van het type Challenger 604 met registratiekenteken P4-CHV, in overeenstemming met de bepalingen van bijlagen 1 en 8 bij het Verdrag van Chicago, en van bijlage 6 wat de blijvende luchtwaardigheid aangaat. Zij hebben in maart 2009 een audit van de maatschappij Prime Aviation uitgevoerd, die talrijke tekortkomingen aan het licht heeft gebracht. De documenten die door de luchtvaartmaatschappij bij het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart zijn ingediend, bevatten geen bewijzen dat alle corrigerende maatregelen volledig zijn uitgevoerd. Wat de eisen van ICAO-bijlage 6 betreft, heeft deze audit geen bewijzen opgeleverd dat het toezicht op de activiteiten effectief wordt uitgevoerd. Er werden met name geen bewijzen voorgelegd dat de minimumuitrustingslijst op passende wijze is goedgekeurd en ook de voorwaarden voor het uitstellen van herstellingen van defecten moeten worden verduidelijkt.

(97) Gezien het voorgaande wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat deze maatschappij in bijlage A moet blijven.

Algemeen veiligheidstoezicht op in Kazachstan geregistreerde maatschappijen

(98) De bevoegde autoriteiten van Kazachstan hebben gevraagd door de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart te worden gehoord en hebben op 11 november 2009 een uiteenzetting gegeven teneinde verslag uit te brengen over de verbeteringen van hun veiligheidstoezicht.

(99) Zij hebben het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart in kennis gesteld van de maatregelen die zij hebben genomen om de oorzaken van de twee ernstige veiligheidswaarschuwingen weg te nemen, welke op 30 oktober 2009 bij de ICAO zijn ingediend. Deze maatregelen worden geleidelijk ten uitvoer gelegd, teneinde de acties met betrekking tot luchtvaartuigen die worden ingezet voor commercieel luchtvervoer tegen oktober 2010 te voltooien.

(100) De bevoegde autoriteiten van Kazachstan hebben ook meegedeeld dat zij een reeks handavingsmaatregelen hebben opgestart die geleid hebben tot de opschorting of intrekking van verscheidene Air Operator's Certificates. Ze hebben met name de AOC's van de maatschappijen Pankh Center Kazakhstan, Air Flamingo, Arkhabay, Air Company Atyrau Aue Joly en Turgay Avia opgeschort. Ze hebben ook de luchtwaardigheidscertificaten van 66 luchtvaartuigen van het type Antonov 2 opgeschort, 13 luchtvaartuigen uit het register van Kazachstan geschrapt, waarvan 10 van het type Ilyushin 76, een van het type Ilyushin 62, een van het type Antonov 28 en een van het type Antonov 2.

(101) De bevoegde autoriteiten van Kazachstan hebben ook informatie en bewijzen voorgelegd dat het AOC van de volgende tien in Kazachstan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen is ingetrokken: Irbis, Aerotur, MAK Air, Excellent Glide, Tulpar Avia Service, Takhmid Air, Starline KZ, Olimp Air, EOL Air (ingetrokken op 1 april

2009), en Sayat Air (ingetrokken op 19 augustus 2009). Op basis van de gemeenschappelijke criteria moeten deze maatschappijen dan ook uit bijlage A worden geschrapt.

(102) Alle in Kazachstan geregistreerde luchtvaartmaatschappijen, behalve Air Astana, moeten op basis van de gemeenschappelijke criteria in bijlage A blijven.

(103) Er wordt nota genomen van het feit dat Kazachstan begonnen is met ambitieuze hervormingen van zijn luchtvaartsector, met name om de veiligheid te verbeteren. De Commissie is verheugd over de aan de gang zijnde herziening van de luchtvaartwetgeving en over de oprichting van het Flight Assessment Centre; dit zal zorgen voor een betere regeling van de burgerluchtvaart in Kazachstan en leiden tot sterk verbeterde naleving van de internationale veiligheidsnormen. De bevoegde autoriteiten van Kazachstan worden verzocht volledig met de ICAO mee te werken om te garanderen dat de voorgestelde actieplannen aanvaardbaar zijn voor de ICAO en tijdig ten uitvoer worden gelegd.

Luchtvaartmaatschappijen uit Kirgizië

(104) De bevoegde autoriteiten van Kirgizië hebben op 11 november 2009 een uiteenzetting gegeven en verslag uitgebracht over hun vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van het actieplan dat zij hebben opgesteld om de vastgestelde veiligheidsproblemen op te lossen. Ze hebben met name aangegeven dat de wetgeving inzake veiligheid van de luchtvaart is herzien, dat een onafhankelijk agentschap voor de veiligheid van de burgerluchtvaart wordt opgericht en dat de voorwaarden om als luchtvaartmaatschappij te worden gecertificeerd, zijn verstrengd. Ze hebben ook verklaard dat een aanzienlijk gedeelte van de AOC's is ingetrokken en dat de meeste luchtvaartuigen uit het register zijn geschrapt.

(105) De bevoegde autoriteiten van Kirgizië hebben meegedeeld dat zij een nieuw AOC hebben afgegeven aan de luchtvaartmaatschappij Asian Air. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt geoordeeld dat Asian Air moet worden opgenomen in bijlage A.

(106) De Commissie erkent dat Kirgizië begonnen is met een ambitieuze hervorming van zijn luchtvaartsector, met name om de veiligheid te verbeteren. Daarbij wordt het belang benadrukt van de audit die de ICAO in april 2009 heeft uitgevoerd in het kader van haar Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP). De bevoegde autoriteiten van Kirgizië worden verzocht volledig met de ICAO mee te werken om te garanderen dat de voorgestelde actieplannen aanvaardbaar zijn voor de ICAO en tijdig ten uitvoer worden gelegd.

(107) Voorts werd besloten dat het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart begin 2010 een inspectie van Kirgizië zal uitvoeren om na te gaan of de toepasselijke veiligheidseisen worden toegepast door de bevoegde autoriteiten en de ondernemingen die onder hun toezicht staan. De inspectie zal worden uitgevoerd zodra met de ICAO overeenstemming is bereikt over het actieplan en dit plan ten uitvoer is gelegd.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Russische Federatie

- (108) Op basis van geverifieerde bewijzen⁽¹⁾ van ernstige veiligheidstekortkomingen bij de exploitatie van vluchten van de door de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie gecertificeerde luchtvaartmaatschappij YAK Service, heeft de Commissie op 15 juli 2009 een formeel onderzoek van die maatschappij opgestart. De bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie hebben de Commissie op 4 augustus 2009 meegedeeld dat hun inspecties deze bevindingen bevestigden en dat zij daarom de activiteiten van deze luchtvaartmaatschappij met de luchtvaartuigen van het type YAK-42 en YAK-40 bij besluit van 24 juli 2009 hebben beperkt.
- (109) De bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie hebben de Commissie op 6 oktober 2009 meegedeeld dat zij de exploitatiebeperkingen op de luchtvaartuigen van deze maatschappij hebben opgeheven omdat de maatschappij corrigerende maatregelen heeft genomen. Op 30 oktober is de luchtvaartmaatschappij, bijgestaan door de luchtvaartautoriteit, gehoord door de Commissie en een lidstaat.
- (110) De bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie hebben op 11 november een uiteenzetting gegeven aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, waar zij toelichting hebben gegeven bij de diverse toezichtsactiviteiten en handhavingsacties die zijn hebben uitgevoerd om te garanderen dat de luchtvaartmaatschappij de vastgestelde veiligheidstekortkomingen op duurzame wijze zou verhelpen. Ze hebben bovendien verklaard dat regelmatig platformcontroles zullen worden uitgevoerd van de door YAK Service geëxploiteerde luchtvaartuigen om te garanderen dat deze beantwoorden aan de internationale normen. Op basis van deze informatie zijn de Commissie en de leden van het Comité voor de veiligheid van de luchtvaart van oordeel dat de eerder vastgestelde veiligheidstekortkomingen van YAK Service zijn verholpen onder verantwoordelijkheid van de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie.
- (111) Gezien de informatie die deze autoriteiten hebben ingediend, wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat in deze fase geen verdere maatregelen hoeven te worden genomen. De lidstaten zullen systematisch nagaan of YAK Service effectief voldoet aan de relevante veiligheidsnormen door, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 351/2008, bij de platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van deze maatschappij.
- (112) Bij schrijven van 9 november 2009 hebben de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie de Commissie in kennis gesteld van het besluit dat hun certificeringscomité op 6 november 2009 heeft genomen om de exploitatiebeperkingen die eerder waren opgelegd aan de luchtvaartmaatschappij Aeroflot Nord op te heffen.
- (113) De bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie hebben de Commissie op 9 november 2009 meegedeeld dat ze hun besluit van 25 april 2008, waarbij ze 13 Russische luchtvaartmaatschappijen hebben verboden om vluchten naar de Gemeenschap uit te voeren met bepaalde luchtvaartuigen op hun AOC, hebben gewijzigd. Deze luchtvaartuigen waren niet uitgerust om internationale vluchten volgens de ICAO-normen uit te voeren (niet uitgerust met TAWS/E-GPWS) en hun luchtwaardigheidscertificaat was verstreken en was niet vernieuwd.
- (114) Volgens het nieuwe besluit mogen geen vluchten naar, in of uit de Gemeenschap worden uitgevoerd met de volgende luchtvaartuigen:
- a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.
 - b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 en RA-85682.
 - c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 en RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 en RA-88300; Yak-40K: RA-21505 en RA-98109; Yak-42D: RA-42437; alle (22) helikopters Kamov Ka-26 (registratiekentekens onbekend); alle (49) helikopters Mi-8 (registratiekentekens onbekend); alle (11) helikopters Mi-171 (registratiekentekens onbekend); alle (8) helikopters Mi-2 (registratiekentekens onbekend); alle (1) helikopters EC-120B: RA-04116.
 - d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85494 en RA-85457.
 - e) Krasnoyarsky Airlines: het luchtvaartuig van het type TU-154M RA-85683 dat voorheen was ingeschreven op het AOC van Krasnoyarsky Airlines, dat eerder dit jaar werd ingetrokken, wordt momenteel geëxploiteerd door een andere in de Russische Federatie gecertificeerde luchtvaartmaatschappij.
 - f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538, en RA-42541.
 - g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; alle TU-134 (registratiekentekens onbekend); alle Antonov An-24 (registratiekentekens onbekend); alle An-2 (registratiekentekens onbekend); alle helikopters Mi-2 (registratiekentekens onbekend); alle helikopters Mi-8 (registratiekentekens onbekend).
 - h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 en RA-85690.

⁽¹⁾ FOCA-2008-320, ACG-2009-82, ACG-2009-150, CAA-N-2008-98, CAALAT-2009-11, ACG-2008-300, CAA-NL-2008-72, HCAAGR-2008-53, LBA/D-2008-482, ACG-2009-176, DGAC/F-2008-545, DGAC/F-2008-2646, DGAC/F-2009-372, ENAC-IT-2009-226.

- i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; alle Tupolev TU-134A inclusief: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 en RA-65973; alle Antonov AN-24RV inclusief: RA-46625 en RA-47818; de luchtvaartuigen van het type AN24RV met registratiekentekens RA-46625 en RA-47818 worden momenteel geëxploiteerd door een andere Russische maatschappij.
- j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 en RA-85508.
- k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; alle (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, en RA-65977; de luchtvaartuigen RA-65143 en RA-65916 worden geëxploiteerd door een andere Russische maatschappij; alle (1) TU-134B: RA-65726 worden geëxploiteerd door een andere Russische maatschappij; alle (10) Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA 88210, RA-88227, RA-88244 en RA-88280; alle helikopters Mil-26: (registratiekentekens onbekend); alle helikopters Mil-10: (registratiekentekens onbekend); alle helikopters Mil-8 (registratiekentekens onbekend); alle helikopters AS-355 (registratiekentekens onbekend); alle helikopters BO-105 (registratiekentekens onbekend); de luchtvaartuigen van het type AN-24B (RA-46267 en RA-47289 en de luchtvaartuigen van het type AN-24RV (RA-46509, RA-46519 en RA-47800) worden geëxploiteerd door een andere Russische maatschappij.
- l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: , RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 en RA-65979; TU-214: RA-64504, RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-

75454 en RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, en RA-88200; het luchtvaartuig RA-65555 wordt geëxploiteerd door een andere Russische maatschappij.

Algemene opmerkingen over de overige in de bijlagen A en B opgenomen luchtvaartmaatschappijen

- (115) Ondanks specifieke verzoeken van de Commissie is zij niet in kennis gesteld van bewijzen dat de overige luchtvaartmaatschappijen die in de communautaire lijst van 13 juli 2009 zijn vermeld en de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht op die luchtvaartmaatschappijen, passende corrigerende maatregelen volledig ten uitvoer hebben gelegd. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt geoordeeld dat het exploitatieverbod (bijlage A) of de exploitatiebeperkingen (bijlage B) die aan deze luchtvaartmaatschappijen zijn opgelegd, moeten worden gehandhaafd.
- (116) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EG) nr. 474/2006 wordt als volgt gewijzigd:

1. Bijlage A wordt vervangen door bijlage A bij deze verordening.
2. Bijlage B wordt vervangen door bijlage B bij deze verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 26 november 2009.

Voor de Commissie
Jacques BARROT
Vicevoorzitter

BIJLAGE A

LIJST VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN WAARAAN EEN VOLLEDIG EXPLOITATIEVERBOD IS OPGELEGD IN DE GEMEENSCHAP ⁽¹⁾

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op haar AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
AIR KORYO	GACA-AOC/KOR-01	KOR	Democratische Volksrepubliek Korea
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Republiek Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Koninkrijk Cambodja
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Onbekend	VRB	Republiek Rwanda
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht in Angola, behalve TAAG Angola Airlines			Republiek Angola
AEROJET	015	Onbekend	Republiek Angola
AIR26	004	DCD	Republiek Angola
AIR GEMINI	002	GLL	Republiek Angola
AIR GICANGO	009	Onbekend	Republiek Angola
AIR JET	003	MBC	Republiek Angola
AIR NAVE	017	Onbekend	Republiek Angola
ALADA	005	RAD	Republiek Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Onbekend	Republiek Angola
DIEXIM	007	Onbekend	Republiek Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republiek Angola
HELIANG	010	Onbekend	Republiek Angola
HELIMALONGO	011	Onbekend	Republiek Angola
MAVEWA	016	Onbekend	Republiek Angola
PHA	019	Onbekend	Republiek Angola
RUI & CONCEICAO	012	Onbekend	Republiek Angola
SAL	013	Onbekend	Republiek Angola
SERVISAIR	018	Onbekend	Republiek Angola
SONAIR	014	SOR	Republiek Angola

⁽¹⁾ De in bijlage A vermelde luchtvaartmaatschappijen kunnen toestemming krijgen om verkeersrechten uit te oefenen door luchtvaartuigen met bemanning te huren („wet lease”) van luchtvaartmaatschappijen waaraan geen exploitatieverbod is opgelegd, voor zover de geldende veiligheidsvoorschriften worden nageleefd.

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op haar AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht in Benin		—	Republiek Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Onbekend	Republiek Benin
AFRICA AIRWAYS	Onbekend	AFF	Republiek Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTATP-PR/DEA/SCS	Niet van toepassing	Republiek Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Onbekend	Republiek Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republiek Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republiek Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republiek Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republiek Benin
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht in de Republiek Congo			Republiek Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republiek Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republiek Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Onbekend	Republiek Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Onbekend	Republiek Congo
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht in de Democratische Republiek Congo (RDC)		—	Democratische Republiek Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR TROPQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Democratische Republiek Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Democratische Republiek Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Democratische Republiek Congo (RDC)

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op haar AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Democratische Republiek Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Democratische Republiek Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerial signature (ordonnance No. 78/205)	LCG	Democratische Republiek Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Democratische Republiek Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht in Djibouti			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Onbekend	DAO	Djibouti
DJIBOUTI AIRLINES	Onbekend	DJB	Djibouti
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht in Equatoriaal Guinea			Equatoriaal Guinea
CRONOS AIRLINES	Onbekend	Onbekend	Equatoriaal Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Onbekend	CEL	Equatoriaal Guinea

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op haar AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
EGAMS	Onbekend	EGM	Equatoriaal Guinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Equatoriaal Guinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Niet van toepassing	Equatoriaal Guinea
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Equatoriaal Guinea
GUINEA AIRWAYS	738	Niet van toepassing	Equatoriaal Guinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Onbekend	Onbekend	Equatoriaal Guinea
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Equatoriaal Guinea
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht in Indonesië, behalve Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines en Ekspres Transportasi Antarbenua			Republiek Indonesië
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Onbekend	Republiek Indonesië
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Onbekend	Republiek Indonesië
ASCO NUSA AIR	135-022	Onbekend	Republiek Indonesië
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Onbekend	Republiek Indonesië
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Onbekend	Republiek Indonesië
CARDIG AIR	121-013	Onbekend	Republiek Indonesië
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Onbekend	Republiek Indonesië
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republiek Indonesië
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republiek Indonesië
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republiek Indonesië
EASTINDO	135-038	Onbekend	Republiek Indonesië
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republiek Indonesië
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Republiek Indonesië
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republiek Indonesië
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Onbekend	Republiek Indonesië
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Onbekend	Republiek Indonesië
KAL STAR	121-037	KLS	Republiek Indonesië
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republiek Indonesië
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republiek Indonesië
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republiek Indonesië
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Onbekend	Republiek Indonesië
MEGANTARA	121-025	MKE	Republiek Indonesië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op haar AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republiek Indonesië
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Republiek Indonesië
MIMIKA AIR	135-007	Onbekend	Republiek Indonesië
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Onbekend	Republiek Indonesië
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Onbekend	Republiek Indonesië
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Onbekend	Republiek Indonesië
NYAMAN AIR	135-042	Onbekend	Republiek Indonesië
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republiek Indonesië
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Onbekend	Republiek Indonesië
PURA WISATA BARUNA	135-025	Onbekend	Republiek Indonesië
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Republiek Indonesië
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republiek Indonesië
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republiek Indonesië
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Onbekend	Republiek Indonesië
SKY AVIATION	135-044	Onbekend	Republiek Indonesië
SMAC	135-015	SMC	Republiek Indonesië
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republiek Indonesië
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Onbekend	Republiek Indonesië
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Onbekend	Republiek Indonesië
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republiek Indonesië
TRAVIRA UTAMA	135-009	Onbekend	Republiek Indonesië
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republiek Indonesië
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republiek Indonesië
UNINDO	135-040	Onbekend	Republiek Indonesië
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republiek Indonesië
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht in Kazachstan, behalve Air Astana			Republiek Kazachstan
AERO AIR COMPANY	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
AEROPRAKT KZ	Onbekend	APK	Republiek Kazachstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republiek Kazachstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republiek Kazachstan
AIR DIVISION OF EKA	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
AIR FLAMINGO	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op haar AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
AIR TRUST AIRCOMPANY	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Onbekend	AKS	Republiek Kazachstan
ALMATY AVIATION	Onbekend	LMT	Republiek Kazachstan
ARKHABAY	Onbekend	KEK	Republiek Kazachstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republiek Kazachstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Republiek Kazachstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republiek Kazachstan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republiek Kazachstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republiek Kazachstan
AVIA-JAYNAR	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republiek Kazachstan
BERKUT KZ	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Republiek Kazachstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Republiek Kazachstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Republiek Kazachstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republiek Kazachstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Republiek Kazachstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republiek Kazachstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Onbekend	KZE	Republiek Kazachstan
FENIX	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republiek Kazachstan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Republiek Kazachstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republiek Kazachstan
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republiek Kazachstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republiek Kazachstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republiek Kazachstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republiek Kazachstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republiek Kazachstan
KAZAIRWEST	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
KAZAVIA	Onbekend	KKA	Republiek Kazachstan
KAZAVIASPAS	Onbekend	KZS	Republiek Kazachstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republiek Kazachstan

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op haar AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republiek Kazachstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republiek Kazachstan
NAVIGATOR	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Onbekend	KOV	Republiek Kazachstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
PRIME AVIATION			Republiek Kazachstan
SALEM AIRCOMPANY	Onbekend	KKS	Republiek Kazachstan
SAMAL AIR	Onbekend	SAV	Republiek Kazachstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Republiek Kazachstan
SEMEYAVIA	Onbekend	SMK	Republiek Kazachstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republiek Kazachstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republiek Kazachstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Republiek Kazachstan
SKYSERVICE	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
TYAN SHAN	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republiek Kazachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Onbekend	JTU	Republiek Kazachstan
ZHERSU AVIA	Onbekend	RZU	Republiek Kazachstan
ZHEZKAZGANAIR	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht in Kirgizië			Kirgizië
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizië
ASIAN AIR	Onbekend	AAZ	Kirgizië
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizië
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Kirgizië
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgizië
DAMES	20	DAM	Kirgizië
EASTOK AVIA	15	EEA	Kirgizië
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kirgizië
ITEK AIR	04	IKA	Kirgizië
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgizië
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgizië
MAX AVIA	33	MAI	Kirgizië
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgizië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op haar AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Kirgizië
SKY WAY AIR	21	SAB	Kirgizië
TENIR AIRLINES	26	TEB	Kirgizië
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgizië
VALOR AIR	07	VAC	Kirgizië
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht in Liberia		—	Liberia
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht in de Republiek Gabon, behalve Gabon Airlines, Afrijet en SN2AG			Republiek Gabon
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	AGB	Republiek Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Republiek Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	Onbekend	Republiek Gabon
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Onbekend	Republiek Gabon
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Republiek Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Onbekend	Republiek Gabon
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht in Sao Tomé en Príncipe	—	—	Sao Tomé en Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Onbekend	Sao Tomé en Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Sao Tomé en Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Sao Tomé en Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Onbekend	Sao Tomé en Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Sao Tomé en Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Onbekend	Sao Tomé en Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé en Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Sao Tomé en Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Onbekend	Sao Tomé en Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Sao Tomé en Príncipe

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op haar AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht in Sierra Leone	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Onbekend	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Onbekend	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Onbekend	Onbekend	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Onbekend	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Onbekend	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Onbekend	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Onbekend	Onbekend	Sierra Leone
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht in Swaziland	—	—	Swaziland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Onbekend	RFC	Swaziland
JET AFRICA SWAZILAND	Onbekend	OSW	Swaziland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Onbekend	RSN	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, LTD	Onbekend	Onbekend	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Onbekend	SWX	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Onbekend	SZL	Swaziland
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht in Zambia			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

BIJLAGE B

LIJST VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN WAARAAN EXPLOITATIEBEPERKINGEN ZIJN OPGELEGD IN DE GEMEENSCHAP ⁽¹⁾

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op haar AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC)	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant	Type luchtvaartuig	Registratiekenteken(s) en, indien beschikbaar, serienummer(s)	Land waarin het luchtvaartuig is geregistreerd
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		Republiek Gabon	De volledige vloot, met uitzondering van: 2 luchtvaartuigen van het type Falcon 50; 1 luchtvaartuig van het type Falcon 900	De volledige vloot, met uitzondering van: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Republiek Gabon
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazachstan	De volledige vloot, met uitzondering van: 2 luchtvaartuigen van het type B767; 4 luchtvaartuigen van het type B757; 10 luchtvaartuigen van het type A319/320/321; 5 luchtvaartuigen van het type Fokker 50	De volledige vloot, met uitzondering van: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS; P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Koninkrijk der Nederlanden)
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Comoren	De volledige vloot, met uitzondering van: LET 410 UVP	De volledige vloot, met uitzondering van: D6-CAM (851336)	Comoren
GABON AIRLINES ⁽³⁾	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	Republiek Gabon	De volledige vloot, met uitzondering van: 1 luchtvaartuig van het type B-767-200	De volledige vloot, met uitzondering van: TR-LHP	Republiek Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	Republiek Gabon	De volledige vloot, met uitzondering van: 1 luchtvaartuig van het type Challenger; CL601 1 luchtvaartuig van het type HS-125-800	De volledige vloot, met uitzondering van: TR-AAG, ZS-AFG	Republiek Gabon; Republiek Zuid-Afrika
TAAG ANGOLA AIRLINES ⁽⁴⁾	001	DTA	Republiek Angola	De volledige vloot, met uitzondering van: 3 luchtvaartuigen van het type Boeing B-777 en 4 luchtvaartuigen van het type Boeing B-737-700	De volledige vloot, met uitzondering van: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBG, D2-TBJ	Republiek Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Oekraïne	De volledige vloot, met uitzondering van een luchtvaartuig van het type MD-83	De volledige vloot, met uitzondering van: UR-CFF	Oekraïne

⁽¹⁾ Afrijet mag voor zijn huidige activiteiten in de Europese Unie alleen gebruikmaken van de gespecificeerde luchtvaartuigen.

⁽²⁾ Air Astana mag voor zijn huidige activiteiten in de Europese Unie alleen gebruikmaken van de gespecificeerde luchtvaartuigen.

⁽³⁾ Gabon Airlines mag voor zijn huidige activiteiten in de Europese Gemeenschap alleen gebruikmaken van het vermelde specifieke luchtvaartuig.

⁽⁴⁾ TAAG Angola Airlines mag alleen naar Portugal vliegen met het vermelde specifieke luchtvaartuig, onder de voorwaarden die zijn uiteengezet in overwegingen (58) en (59) van deze verordening.

⁽¹⁾ De in bijlage B vermelde luchtvaartmaatschappijen kunnen toestemming krijgen om verkeersrechten uit te oefenen door luchtvaartuigen met bemanning te huren („wet lease”) van luchtvaartmaatschappijen waaraan geen exploitatieverbod is opgelegd, voor zover de geldende veiligheidsvoorschriften worden nageleefd.