

VERORDENING (EG) Nr. 331/2008 VAN DE COMMISSIE

van 11 april 2008

tot 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⁾ vermelde 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 hebben sommige lidstaten aan 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

verstreckte 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 Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, dat is opgericht 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⁾.

- (5) De autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht op de betrokken luchtvaartmaatschappijen zijn door de Commissie en, in specifieke gevallen, door sommige lidstaten geraadpleegd.
- (6) Verordening (EG) nr. 474/2006 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.

Luchtvaartmaatschappijen met een door Oekraïne afgegeven vergunning*Albatross Avia Ltd*

- (7) Frankrijk heeft de Commissie meegedeeld dat het een onmiddellijk en volledig exploitatieverbod heeft opgelegd aan de luchtvaartmaatschappij met Oekraïense vergunning Albatross Avia Ltd, omdat deze maatschappij eigenlijk dezelfde is als de Oekraïense maatschappij Volare, waaraan al een exploitatieverbod was opgelegd ⁽⁴⁾. Frankrijk heeft de Commissie ook verzocht om de communautaire lijst bij te werken overeenkomstig artikel 4, lid 2, van Verordening (EG) nr. 2111/2005 en artikel 6 van Verordening (EG) nr. 473/2006.
- (8) De maatschappij heeft geen bewijsmateriaal voorgelegd dat de bezorgdheid Frankrijk kon wegnemen.
- (9) Na overleg met de Commissie en bepaalde lidstaten hebben de bevoegde autoriteiten van Oekraïne de Commissie in kennis gesteld van hun beslissing om het Air Operator Certificate (AOC) van deze luchtvaartmaatschappij in te trekken. Het is dan ook niet nodig om, op basis van de gemeenschappelijke criteria, verdere actie te ondernemen tegen Albatross Avia Ltd.

⁽¹⁾ PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15.

⁽²⁾ PB L 84 van 23.3.2006, blz. 14. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1400/2007 (PB L 311 van 29.11.2007, blz. 12).

⁽³⁾ PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4. Verordening gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1).

⁽⁴⁾ Verordening nr. 787/2007 van de Commissie van 4 juli 2007 (PB L 175 van 5.7.2007, blz. 10).

- (10) De Commissie is echter bezorgd over het feit dat de bevoegde autoriteiten van Oekraïne een AOC hebben afgegeven aan een onderneming die eigenlijk dezelfde is als een luchtvaartmaatschappij waaraan al een exploitatieverbod was opgelegd. Als een dergelijke situatie zich nogmaals voordoet, kan dit worden beschouwd als bewijs van het feit dat deze autoriteiten niet voldoen aan de in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 uiteengezette gemeenschappelijke criteria.

Ukraine Cargo Airways

- (11) Bij Ukraine Cargo Airways, een luchtvaartmaatschappij met Oekraïense vergunning, zijn ernstige tekortkomingen op het gebied van de veiligheid vastgesteld, die betrekking hebben op alle types luchtvaartuigen. Deze tekortkomingen zijn vastgesteld door Oostenrijk, Hongarije, Frankrijk, Duitsland, Italië, Letland, Luxemburg, Roemenië, Polen, Spanje en Nederland⁽¹⁾ tijdens platforminspecties in het kader van het SAFA-programma.
- (12) Oostenrijk heeft de Commissie meegedeeld dat het, op grond van de gemeenschappelijke criteria, een onmiddellijk exploitatieverbod heeft opgelegd aan het luchtvaartuig van het type AN-12 van Ukraine Cargo Airways waarmee tot nu toe vluchten naar Oostenrijk werden uitgevoerd, zoals bepaald in artikel 6, lid 1, van Verordening (EG) nr. 2111/2005, en heeft de Commissie verzocht de communautaire lijst bij te werken overeenkomstig artikel 4, lid 2, van Verordening (EG) nr. 2111/2005 en artikel 6 van Verordening (EG) nr. 473/2006.
- (13) Oostenrijk heeft deze maatregel om de volgende redenen genomen: a) inspectieverslagen die in het kader van het SAFA-programma zijn uitgevoerd en reeds aan de luchtvaartmaatschappij in kwestie zijn meegedeeld, waaruit blijkt dat zich geverifieerde ernstige veiligheidstekortkomingen voordoen die nog steeds niet door de luchtvaartmaatschappij zijn verholpen; b) onvermogen vanwege de luchtvaartmaatschappij om deze veiligheidstekortkomingen te verhelpen, zoals blijkt uit de ongeschikte en onvoldoende corrigerende maatregelen die als reactie op de vastgestelde ernstige veiligheidstekortkomingen zijn genomen; c) onvermogen en onwil van de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de betrokken luchtvaartmaatschappij om de vastgestelde veiligheidstekortkomingen te verhelpen, zoals blijkt uit het gebrek aan samenwerking met de bevoegde autoriteiten van Oostenrijk die de platforminspecties hebben uitgevoerd en het onvermogen om de relevante veiligheidsnormen te handhaven.
- (14) De door Oostenrijk en andere lidstaten vastgestelde veiligheidstekortkomingen aan de luchtvaartuigen van type AN-12, AN-26 en IL-76 hadden betrekking op dezelfde gebieden. Bovendien bleven deze tekortkomingen zich voordoen tijdens de in beschouwing genomen periode. Er zijn tekenen die erop wijzen dat deze tekortkomingen een systematisch karakter vertonen.
- (15) Tijdens overleg met de Commissie en sommige lidstaten heeft Ukraine Cargo Airways een plan met corrigerende maatregelen voorgelegd dat volgens de luchtvaartmaatschappij een oplossing biedt voor alle veiligheidstekortkomingen op het gebied van onderhoud, techniek en exploitatie die zijn vastgesteld bij de drie types luchtvaartuigen waarmee de maatschappij naar de Gemeenschap vliegt. De luchtvaartmaatschappij kon tijdens het overleg echter niet aantonen dat de voorgestelde corrigerende maatregelen adequaat waren. De maatschappij kon met name niet aantonen dat de voorgestelde maatregelen op exploitatiegebied afdoende waren en kon niet verklaren dat tijdens inspecties van de luchtvaartuigen die door de maatschappij werden gebruikt om naar de Gemeenschap te vliegen nog steeds dezelfde tekortkomingen werden vastgesteld als vóór het opleggen van het exploitatieverbod door Oostenrijk, ondanks het feit dat diverse voorgestelde maatregelen met betrekking tot de exploitatie van alle door de maatschappij gebruikte types luchtvaartuigen reeds waren uitgevoerd.
- (16) Tijdens het overleg hebben de autoriteiten van Oekraïne informatie verstrekt over hun beslissing om het AOC van de maatschappij in kwestie te beperken door de luchtvaartuigen van het type AN-12 met registratiemerktekens UR-UCK, UR-UDD en UR-UCN, waarmee Ukraine Cargo Airways vluchten naar Oostenrijk en andere lidstaten uitvoerde, aan de grond te houden en verplicht te laten onderhouden, en door het gebruik van het luchtvaartuig van het type IL-76 met registratiemerktekens UR-UCA, UR-UCC, UR-UCD, UR-UCH, UR-UCO, UR-UCQ, UR-UCT, UR-UCU, UR-UCW en UR-UCX te verbieden tot en met 19 november 2008. De luchtvaartmaatschappij heeft met sommige van deze luchtvaartuigen (UR-UCA, UR-UCO en UR-UCU) vluchten naar de Gemeenschap uitgevoerd. De autoriteiten hebben ook bevestigd dat ze het corrigerende actieplan van de maatschappij hebben goedgekeurd en zich ertoe hebben verbonden de uitvoering van de corrigerende maatregelen door Ukraine Cargo Airways te controleren alvorens de maatschappij toestemming te verlenen om opnieuw met luchtvaartuigen van het type AN-12 naar de Gemeenschap te vliegen.
- (17) De Commissie neemt nota van de maatregelen die de bevoegde autoriteiten van Oekraïne hebben genomen met betrekking tot de luchtvaartuigen van het type AN-12 en IL-76. Zij is echter van mening dat de tenuitvoerlegging van de corrigerende maatregelen geen oplossing biedt voor het systematische karakter van de vastgestelde tekortkomingen bij alle types luchtvaartuigen waarmee de maatschappij tot nu toe naar de Gemeenschap vloog. De Commissie is bovendien van mening dat de platforminspecties⁽²⁾ die na het overleg met de luchtvaartmaatschappij en de autoriteiten en nadat de maatschappij, onder toezicht van de autoriteiten, begonnen was met de toepassing van de corrigerende maatregelen, zijn uitgevoerd op luchtvaartuigen van het type AN-26, hebben aangetoond dat de corrigerende maatregelen geen passende oplossing vormen voor de vastgestelde veiligheidstekortkomingen van dit type luchtvaartuigen en alle andere types waarmee de maatschappij naar de Gemeenschap vliegt.

⁽¹⁾ SAFA-verslagen: ACG-2007-36; ACG-2007-43; ACG-2007-56; ACG-2007-150; ACG-2007-205; ACG-2008-42; DGCATR-2007-374; LBA/D-2008-95; LBA/D-2008-117; LBA/D-2008-121; CAO-2007-57; LBA/D-2007-292; MOTLUX-2008-2; CAALAT-2007-14; DGAC-E-2006-801; LBA/D-2007-29; LBA/D-2008-114; LBA/D-2008-120; CAA-NL-2007-137; ENAC-IT-2006-389; LBA/D-2006-684; RCAARO-2006-46; RCAARO-2007-118; ENAC-IT-2007-322; ENAC-IT-2007-432; RCAARO-2006-38; RCAARO-2007-58.

⁽²⁾ LBA/D-2008-117, LBA/D-2008-121, MOTLUX-2008-2, BUL-2008-3, LBA/D-2008-114, LBA/D-2008-120.

- (18) Op 1 april 2008 heeft de luchtvaartmaatschappij documenten ingediend met betrekking tot een herzien actieplan met corrigerende maatregelen waarin de maatregelen zijn opgenomen waar de bevoegde autoriteiten van Oekraïne naar aanleiding van een audit van het bedrijf om hadden gevraagd. De luchtvaartmaatschappij heeft ook de gelegenheid gekregen om dit plan op 2 april voor te stellen aan de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart; zij is er echter niet in geslaagd aan te tonen dat de voorgestelde herziene maatregelen inzake operationele discipline afdoende zijn en kon niet uitleggen hoe deze maatregelen zouden leiden tot een duurzame oplossing voor alle voorheen vastgestelde veiligheidstekortkomingen. De documenten moesten dan ook verder worden onderzocht om na te gaan of een afdoende oplossing wordt geboden voor de vastgestelde veiligheidstekortkomingen.
- (19) Zolang dit onderzoek niet is afgerond is de Commissie van oordeel dat de luchtvaartmaatschappij, bij gebrek aan corrigerende maatregelen waardoor onmiddellijk kan worden gegarandeerd dat de systematische veiligheidstekortkomingen zich niet opnieuw zullen voordoen, niet meer naar de Gemeenschap mag vliegen tot is vastgesteld dat adequate maatregelen zijn genomen om te garanderen dat alle activiteiten van luchtvaartuigen van Ukraine Cargo Airways aan de relevante veiligheidsnormen voldoen.
- (20) Op basis van de in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 vastgestelde gemeenschappelijke criteria wordt besloten dat Ukraine Cargo Airways niet voldoet aan de relevante veiligheidsnormen. Deze luchtvaartmaatschappij moet worden opgenomen in bijlage A, d.w.z. dat ze een volledig exploitatieverbod krijgt opgelegd.

Algemeen veiligheidstoezicht

- (21) De Commissie is van oordeel dat de bevoegde autoriteiten van Oekraïne hun algemeen veiligheidstoezicht, en met name de toepassing en handhaving van de relevante veiligheidsnormen, moeten versterken om te garanderen dat de luchtvaartmaatschappijen die onder hun regelgevend toezicht staan duurzame corrigerende maatregelen nemen. De bevoegde autoriteiten van Oekraïne moeten dringend een oplossing zoeken voor het groeiende aantal luchtvaartmaatschappijen die uitzonderlijke maatregelen krijgen opgelegd door lidstaten en vervolgens in bijlage A worden opgenomen. De autoriteiten worden verzocht om een plan met maatregelen voor te stellen om de uitoefening te verbeteren van het veiligheidstoezicht op exploitanten die onder hun regelgevende controle staan en op in de Oekraïne geregistreerde luchtvaartuigen die gebruikt worden om naar de Gemeenschap te vliegen. De Commissie zal nauwlettend toezicht houden op de tenuitvoerlegging van deze maatregelen, inclusief die welke in overwegingen 15 en 18 zijn vermeld, teneinde op de volgende vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart passende ontwerpmaatregelen in te dienen.

Cubana de Aviación SA

- (22) Er zijn geverifieerde aanwijzingen dat Cubana de Aviación niet voldoet aan specifieke veiligheidsnormen die in

het Verdrag van Chicago zijn vastgesteld. Het Verenigd Koninkrijk heeft deze tekortkomingen vastgesteld tijdens een platforminspectie in het kader van het SAFA-programma ⁽¹⁾.

- (23) Het Verenigd Koninkrijk heeft de Commissie meegedeeld dat het, op grond van de gemeenschappelijke criteria, een onmiddellijk exploitatieverbod heeft opgelegd aan de luchtvaartuigen van het type Ilyushin IL-62 met registratiemerktekens CU-T1283 en CU-T1284 van Cubana de Aviación, in het kader van artikel 6, lid 1, van Verordening (EG) nr. 2111/2005. Deze luchtvaartuigen zijn niet uitgerust met EGPWS (Enhanced Ground Proximity Warning System), een instrument dat overeenkomstig bijlage 6 bij het Verdrag van Chicago vereist is om naar de Gemeenschap te mogen vliegen.
- (24) Na overleg met de Commissie en sommige lidstaten hebben de bevoegde autoriteiten van de Republiek Cuba besloten het AOC van Cubana de Aviación te beperken door de maatschappij te verbieden nog vluchten naar de Gemeenschap uit te voeren met de luchtvaartuigen van het type IL-62 zolang deze niet zijn uitgerust met EGPWS. De autoriteiten zullen er ook op toezien dat tegen 15 juni 2008 EGPWS wordt geïnstalleerd op alle luchtvaartuigen waarmee de maatschappij in kwestie naar de Gemeenschap vliegt. Ten slotte hebben de bevoegde autoriteiten van de Republiek Cuba zich ertoe verbonden te verifiëren of Cubana de Aviación tegen die datum alle vastgestelde veiligheidsproblemen, inclusief de installatie van EGPWS, efficiënt heeft opgelost; de autoriteiten moeten de resultaten van die verificatie aan de Commissie mededelen alvorens de luchtvaartmaatschappij opnieuw naar de Gemeenschap mag vliegen met luchtvaartuigen van het type IL-62.
- (25) Op basis van de in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 vastgestelde gemeenschappelijke criteria en gezien de maatregelen die de bevoegde autoriteiten van de Republiek Cuba hebben genomen, wordt besloten dat verdere maatregelen niet nodig zijn. De Commissie zal op de volgende vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart verslag uitbrengen aan de lidstaten over de tenuitvoerlegging van de corrigerende maatregelen. Als de tenuitvoerlegging van deze maatregelen ontoereikend is, zal de Commissie passende ontwerpmaatregelen voorleggen aan het Comité.

Islands Development Company

- (26) Er zijn geverifieerde aanwijzingen dat het luchtvaartuig van het type Beech 1900 met registratiekenteken S7-IDC van de luchtvaartmaatschappij Islands Development Company, met vergunning in de Seychellen, niet is uitgerust met EGPWS (Enhanced Ground Proximity Warning System), een instrument dat overeenkomstig bijlage 6 bij het Verdrag van Chicago vereist is om naar de Gemeenschap te mogen vliegen. Bovendien konden de gecertificeerde documenten die volgens het Verdrag van Chicago aan boord moeten worden bewaard, niet worden voorgelegd. Frankrijk heeft deze tekortkomingen vastgesteld tijdens een platforminspectie in het kader van het SAFA-programma ⁽²⁾.

⁽¹⁾ CAA-UK-2008-8.

⁽²⁾ DGAC/F-2008-152.

- (27) Frankrijk heeft de Commissie meegedeeld dat het, op grond van de gemeenschappelijke criteria, een onmiddellijk exploitatieverbod heeft opgelegd aan het bovenvermelde luchtvaartuig van de desbetreffende luchtvaartmaatschappij, zoals bepaald in artikel 6, lid 1, van Verordening (EG) nr. 2111/2005, en heeft de Commissie verzocht de communautaire lijst bij te werken overeenkomstig artikel 4, lid 2, van Verordening (EG) nr. 2111/2005 en artikel 6 van Verordening (EG) nr. 473/2006.
- (28) In hun brief van 11 maart 2008 hebben de burgerluchtvaartautoriteiten van de Seychellen bevestigd dat de maatschappij Island Development Company, met vergunning in de Seychellen, de nodige maatregelen heeft genomen om EGPWS te installeren in haar luchtvaartuig van het type Beech 1900 met registratiemerkteken S7-IDC. De EGPWS is besteld en geïnstalleerd op 26 maart 2008. Tijdens een vergadering met de Commissie op 31 maart 2008 heeft de luchtvaartmaatschappij een gecertificeerde bevestiging van deze installatie overgelegd. Bovendien hebben de bevoegde autoriteiten van de Seychellen bevestigd dat sinds 27 februari 2008 gecertificeerde kopieën van de voorgeschreven documenten aan boord worden bewaard.
- (29) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt geoordeeld dat Islands Development Company alle vereiste maatregelen heeft genomen om aan de relevante veiligheidseisen te voldoen en derhalve niet in bijlage A hoeft te worden opgenomen.
- Hewa Bora Airways*
- (30) Hewa Bora Airways vliegt niet langer, onder toezicht van de bevoegde autoriteiten van België, naar de Gemeenschap met het luchtvaartuig van het type Boeing B767-266ER, met constructienr. 23 178 en registratiemerkteken 9Q-CJD, dat is opgenomen in bijlage B. Aangezien de voorlopige regeling voor platforminspecties en controles van dit luchtvaartuig niet meer kan worden gegarandeerd, moet de exploitatie van dit luchtvaartuig worden verboden.
- (31) Derhalve moet een volledig exploitatieverbod worden opgelegd aan deze luchtvaartmaatschappij en moet ze van bijlage B naar bijlage A worden verplaatst.
- TAAG Angola Airlines*
- (32) Op uitnodiging van de bevoegde autoriteiten van Angola en de luchtvaartmaatschappij TAAG Angola Airlines heeft een team van deskundigen van de Commissie en de lidstaten van 18 tot en met 22 februari 2008 een inspectiebezoek gebracht aan Angola. Tijdens dit bezoek heeft de luchtvaartmaatschappij in kwestie een bijgewerkt overzicht van haar actieplan met corrigerende en preventieve maatregelen voorgelegd, dat tot doel heeft haar activiteiten weer in overeenstemming te brengen met de ICAO-normen. Uit het verslag van het inspectieteam blijkt dat TAAG Angola Airlines vooruitgang heeft geboekt bij de tenuitvoerlegging van zijn actieplan en dat meer dan vijftig procent van de daarin vermelde maatregelen als uitgevoerd kunnen worden beschouwd. Met name de vastgestelde tekortkomingen op het gebied van vlucht- en grondactiviteiten zijn grotendeels verholpen. De luchtvaartmaatschappij werd verzocht haar inspanningen voort te zetten tot het actieplan volledig is uitgevoerd. Bovendien heeft het team vastgesteld dat de luchtvaartmaatschappij de eerste stap op weg naar een volledig nieuwe certificering door de bevoegde autoriteiten van Angola heeft gezet.
- (33) Het team heeft echter belangrijke blijvende tekortkomingen vastgesteld op het gebied van permanente luchtwaardigheid en onderhoud; deze tekortkomingen zijn aan TAAG Angola Airlines en de bevoegde autoriteiten van Angola meegedeeld en moeten adequaat worden verholpen alvorens het exploitatieverbod op deze luchtvaartmaatschappij kan worden gewijzigd.
- (34) Het team heeft ook het door de bevoegde autoriteiten van Angola (INAVIC) voorgestelde actieplan met corrigerende maatregelen beoordeeld; dit plan heeft tot doel de uitoefening van het veiligheidstoezicht op TAAG Angola Airlines en alle andere luchtvaartmaatschappijen die onder het regelgevend toezicht van deze autoriteiten staan, te verbeteren. Het team is nagegaan in welke mate INAVIC voldoet aan de toepasselijke ICAO-normen en heeft zich daarvoor ook gebaseerd op de resultaten van de in november 2007 uitgevoerde ICAO USOAP-audit. Uit het verslag van het team blijkt dat op 16 januari 2008 een nieuw besluit inzake de burgerluchtvaart is gepubliceerd en dat INAVIC voortgang boekt op weg naar de oprichting van een onafhankelijke en goed gestructureerde burgerluchtvaartautoriteit. Het team heeft er echter op gewezen dat de nieuwe bepalingen van het besluit inzake de burgerluchtvaart en de daarmee verband houdende specifieke exploitatieregels nog niet ten uitvoer zijn gelegd en dat momenteel alle luchtvaartmaatschappijen van Angola beschikken over Air Operator Certificates die niet voldoen aan bijlage 6 bij het Verdrag van Chicago. INAVIC werd verzocht om verder te gaan met de herstructurering van zijn organisatie, om zijn capaciteit zo snel mogelijk te vergroten, om de hercertificering van de luchtvaartmaatschappijen vastberaden voort te zetten teneinde aan te tonen dat ze voldoen aan de Angolese regelgeving en de toepasselijke ICAO-normen, en om de resultaten ten gepaste tijde mee te delen aan de Commissie.
- (35) De Commissie erkent dat TAAG Angola Airlines en INAVIC inspanningen hebben geleverd om alle maatregelen uit te voeren die nodig zijn om aan de relevante veiligheidsnormen te voldoen. De Commissie is evenwel van mening dat het nog te vroeg is om TAAG Angola Airlines van de lijst te schrappen omdat bepaalde ernstige veiligheidstekortkomingen nog niet door de luchtvaartmaatschappij en de bevoegde autoriteiten zijn verholpen. Bovendien zijn de bevoegde autoriteiten nog niet klaar met de hercertificering van TAAG Angola Airlines en de andere luchtvaartmaatschappijen. De Commissie wijst erop dat de bevoegde autoriteiten van Angola veel meer menselijke en financiële middelen moeten inzetten om de hercertificering binnen de aangegeven termijn te kunnen voltooien.

- (36) De Commissie is van mening dat de naleving van de verplichte ICAO-normen en aanbevolen praktijken, met name wat de uitoefening van het toezicht betreft, door de bevoegde autoriteiten van Angola, ook afhankelijk is van de financiële middelen die deze autoriteiten ter beschikking hebben. De Commissie wacht op de voortgangsverslagen van TAAG Angola Airlines en INAVIC, die ten gepaste tijde moeten worden ingediend.

Mahan Air

- (37) De Commissie en sommige lidstaten hebben op 14 december 2007 en 12 maart 2008 met Mahan Air en de bevoegde autoriteiten van de Islamitische Republiek Iran overleg gepleegd over de verificatie door deze autoriteiten van de progressieve toepassing van de corrigerende maatregelen van deze maatschappij. Tijdens het overleg van 14 december 2007 heeft de Commissie met name gevraagd dat alle documenten betreffende de voortgang van de tenuitvoerlegging van de corrigerende maatregelen door Mahan Air tegen eind februari 2008 bij de Commissie worden ingediend.
- (38) Tijdens de besprekingen van 12 maart 2008 hebben de bevoegde autoriteiten van de Islamitische Republiek Iran verklaard dat zij de luchtvaartmaatschappij Mahan Air hebben geïnspecteerd en dat alle veiligheidstekortkomingen zijn verholpen. Noch de luchtvaartmaatschappij zelf, noch de autoriteiten hebben echter documenten ingediend waaruit blijkt dat corrigerende maatregelen zijn uitgevoerd die een duurzame oplossing bieden en garanderen dat het in september en november 2007 voorgestelde actieplan met corrigerende maatregelen daadwerkelijk wordt nageleefd.
- (39) De bevoegde autoriteiten van de Islamitische Republiek Iran hebben op 26 maart 2008, na een audit van Mahan Air, een gedetailleerd voortgangsverslag en materiaal betreffende de tenuitvoerlegging van corrigerende maatregelen door deze luchtvaartmaatschappij bij de Commissie ingediend. De Commissie is voornemens de ingediende documenten te onderzoeken teneinde na te gaan of de voorheen vastgestelde veiligheidstekortkomingen afdoende zijn verholpen.
- (40) Zolang dit onderzoek niet is afgerond, is de Commissie van mening dat er onvoldoende bewijzen zijn dat de luchtvaartmaatschappij de nodige corrigerende maatregelen heeft uitgevoerd om de tekortkomingen die tot de opname in de communautaire lijst hebben geleid, te verhelpen.
- (41) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt geoordeeld dat nog niet geverifieerd is of Mahan Air alle vereiste maatregelen heeft genomen om aan de relevante veiligheidseisen te voldoen en dat de maatschappij derhalve nog niet uit bijlage A kan worden geschrapt. De Commissie blijft samenwerken met de bevoegde autoriteiten van de Islamitische Republiek Iran om toezicht te houden op de tenuitvoerlegging van corrigerende maatregelen door Mahan Air en om te garanderen dat deze maatregelen tot duurzame oplossingen op lange termijn leiden. De Commissie is dan ook van plan in de komende maanden een bezoek te brengen aan Iran.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Russische Federatie

- (42) Zoals bepaald in Verordening (EG) nr. 1400/2007 en gebaseerd op een besluit van de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie van 26 november 2007, mogen bepaalde luchtvaartmaatschappijen waaraan deze autoriteiten een vergunning hebben afgegeven alleen met specifieke toestellen naar de Gemeenschap vliegen. Het gaat om de volgende luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartuigen: Krasnoyarsk Airlines: Boeing B-737 (EI-DNH/DNS/DNT/CBQ/CLZ/CLW), B-757 (EI-DUA/DUD/DUC/DUE), B-767 (EI-DMP/DMH), Tupolev Tu-214 (RA-65508), Tu-154M (RA-85720); Ural Airlines: Airbus A-320 (VP-BQY/BQZ), Tu-154M (RA-85807/85814/85833/85844); Gazpromavia: Falcon-900 (RA-09000/09001/09006/09008); Atlant-Soyuz: Boeing B-737 (VP-BBL/BBM), Tu-154M (RA-85709/85740); UTAir: ATR-42 (VP-BCB/BCF/BP/BPK), Gulfstream IV (RA-10201/10202), Tu-154M (RA-85805/85808); Kavininvodyavia: Tu-204 (RA-64022/64016), Tu-154M (RA-85715/85826/85746); Kuban Airlines: Yak-42 (RA-42386/42367/42375); Air Company Yakutia: Tu-154M (RA-85700/85794) en B-757-200 (VP-BFI); Airlines 400: Tu-204 (RA-64018/64020). Bovendien mogen bepaalde luchtvaartmaatschappijen volgens dat besluit niet naar de Gemeenschap vliegen met specifieke luchtvaartuigen; het gaat om de volgende luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartuigen: Orenburg Airlines: Tu-154 (RA-85768) en B-737-400 (VP-BGQ); Air Company Tatarstan: Tu-154 (RA 85101 en RA-85109); Air Company Sibir B-737-400 (VP-BTA); en Rossija: Tu-154 (RA-85753 en RA-85835).
- (43) De bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie hebben de Commissie op 26 maart 2008 meegedeeld dat zij voornemens zijn hun besluit van 26 november 2007 betreffende de exploitatiebeperkingen die zijn opgelegd aan bepaalde luchtvaartmaatschappijen waaraan in de Russische Federatie een vergunning is afgegeven, te wijzigen; alle exploitatiebeperkingen voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen zouden met ingang van 25 april 2008 worden opgeheven.
- (44) De Commissie heeft de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie op 27 maart verzocht bij de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart betrouwbare informatie in te dienen over de verbetering van het systeem voor intern toezicht op de veiligheid van de betrokken luchtvaartmaatschappijen, die geleid heeft tot het geplande besluit tot opheffing van de exploitatiebeperkingen voor die maatschappijen. De bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie hebben zich ertoe verbonden deze informatie uiterlijk op 9 april 2008 in te dienen en, vóór de inwerkingtreding van hun besluit, samen met alle betrokken luchtvaartmaatschappijen, aan de Commissie en de lidstaten een uiteenzetting te geven over de veiligheidssituatie van deze maatschappijen. Als deze informatie later bij de Commissie wordt ingediend, zullen de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie, zoals zij op 2 april 2008 in het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart hebben beloofd, de inwerkingtreding van hun besluit in overleg met de Commissie uitstellen.

- (45) De Commissie neemt nota van het geplande besluit van de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie en is voornemens het materiaal dat deze autoriteiten beloofd hebben in te dienen, te onderzoeken in het licht van de actieplannen met corrigerende maatregelen die de betrokken maatschappijen eerder bij de Commissie hebben ingediend. De Commissie is voornemens om, vóór de inwerkingtreding van het bovenvermelde gepland besluit, met de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie overleg te plegen over de resultaten van dit onderzoek.
- (46) Ondertussen blijven de bepalingen van het besluit van de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie van 26 november 2007 van kracht; de bovenvermelde luchtvaartmaatschappijen mogen dus alleen naar de Gemeenschap vliegen op de in dat besluit en in overwegingen 34 tot en met 36 van Verordening (EG) nr. 1400/2007 vastgestelde voorwaarden.
- (47) De Commissie is voornemens toezicht te houden op de prestaties van de bovenvermelde luchtvaartmaatschappijen en hun veiligheidssituatie te onderzoeken in het licht van de resultaten van het bovenvermelde proces, teneinde — indien nodig — passende maatregelen te nemen om te garanderen dat alle relevante veiligheidsnormen worden nageleefd in de Gemeenschap, rekening houdende met het bepaalde in artikel 7 van Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Kirgizische Republiek

- (48) De autoriteiten van de Kirgizische Republiek hebben bij de Commissie bewijzen ingediend dat het Air Operator Certificate van Galaxy Air om veiligheidsredenen is ingetrokken. Aangezien deze in de Kirgizische Republiek geregistreerde maatschappij dientengevolge haar activiteiten heeft stopgezet, moet zij uit bijlage A worden geschrapt.

Luchtvaartmaatschappijen uit Equatoriaal-Guinea

- (49) De Commissie heeft informatie ontvangen dat de luchtvaartmaatschappij Ceiba Intercontinental commerciële vluchten uitvoert met een AOC dat door de bevoegde autoriteiten van Equatoriaal-Guinea is afgegeven, en heeft de autoriteiten van dit land verzocht alle relevante informatie over deze maatschappij over te leggen. De bevoegde autoriteiten van Equatoriaal-Guinea hebben niet gereageerd op het verzoek van de Commissie.
- (50) Op basis van de in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 vastgestelde gemeenschappelijke criteria moet een exploitatieverbod worden opgelegd aan Ceiba International en moet deze maatschappij worden opgenomen in bijlage A.
- (51) De in Equatoriaal-Guinea geregistreerde luchtvaartmaatschappij Cronos Airlines heeft documenten ingediend waarin de Commissie wordt verzocht deze maatschappij te schrappen uit bijlage A omdat de geëxploiteerde luchtvaartuigen met bemanning op ACMI-basis („aircraft,

crew, maintenance, insurance”) worden gehuurd van een in de Republiek Zuid-Afrika geregistreerde luchtvaartmaatschappij.

- (52) De Commissie is van oordeel dat de door Cronos Airlines ingediende informatie niet volstaat om de maatschappij uit bijlage A te kunnen schrappen. Alle in bijlage A vermelde luchtvaartmaatschappijen kunnen echter 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.

Luchtvaartmaatschappijen uit Swaziland

- (53) De bevoegde autoriteiten van Swaziland hebben gevraagd de luchtvaartmaatschappijen Royal Swazi Airways Corporation en Scan Air Charter te schrappen uit bijlage A omdat deze maatschappijen geen luchtvaartuigen meer bezitten en dus geen vluchten meer uitvoeren. Ze hebben ook gevraagd de maatschappij Swaziland Airlink te schrappen uit bijlage A omdat deze maatschappij vluchten uitvoert met luchtvaartuigen die gecertificeerd en onderhouden zijn in de Republiek Zuid-Afrika, en waarvan ook de bemanning een licentie heeft van de Republiek Zuid-Afrika. De bevoegde autoriteiten van Swaziland valideren de betrokken certificaten, goedkeuringen en licenties.
- (54) Wat Royal Swazi Airways Corporation en Scan Air Charter betreft, is de Commissie van mening dat een schrapping uit bijlage A niet gerechtvaardigd is omdat er geen bewijzen zijn dat deze maatschappijen niet langer bestaan. De Commissie is ook van oordeel dat de schrapping van Swaziland Airlink uit bijlage A niet gerechtvaardigd is. Alle in bijlage A vermelde luchtvaartmaatschappijen kunnen echter 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.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Republiek Indonesië

- (55) De Commissie heeft op 25 maart 2008 een nieuw actieplan ontvangen dat is opgesteld door de bevoegde autoriteiten van Indonesië; dit plan ging niet vergezeld van documenten die de tenuitvoerlegging ervan staven en die aantonen, en toont aan dat bepaalde mijlpalen niet vóór september 2008 zullen worden gehaald. Uit deze informatie blijkt dat de nationale autoriteiten op dit ogenblik nog niet in staat zijn om het toezicht op alle luchtvaartmaatschappijen waaraan zij een vergunning hebben afgegeven, waaronder Garuda, te garanderen.
- (56) De Commissie zal technische bijstand blijven verlenen aan Indonesië en ook de inspanningen voor de tenuitvoerlegging van de nodige maatregelen die de veiligheid garanderen, blijven ondersteunen.

(57) De Commissie is echter van mening dat deze autoriteiten nog niet hebben aangetoond dat zij de voorgestelde corrigerende maatregelen om te garanderen dat de relevante veiligheidsnormen worden nageleefd, volledig hebben uitgevoerd; daarom kan momenteel geen enkele Indonesische luchtvaartmaatschappij van de communautaire lijst worden geschrapt tenzij zowel de maatschappij in kwestie als de bevoegde nationale autoriteiten kunnen aantonen dat de ICAO-normen worden nageleefd.

Garuda Indonesia Airline

(58) De maatschappij Garuda Indonesia Airline heeft op 10 en 18 maart 2008 een uitgebreid pakket documenten bij de Commissie ingediend, met onder meer de antwoorden van het bedrijf op de opmerkingen die het team van deskundigen van de Commissie en de lidstaten tijdens zijn bezoek van 5 tot en met 9 november 2007 heeft gemaakt. De Commissie heeft deze documenten grondig bestudeerd en heeft aanvullende informatie gevraagd om de beoordeling van de veiligheidssituatie van Garuda te kunnen afronden. De maatschappij heeft zich ertoe verbonden deze informatie zo snel mogelijk in te dienen.

(59) Op 28 maart 2008 heeft de maatschappij ook een formeel verzoek ingediend om mondelinge toelichting te mogen geven tijdens de volgende vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart; de maatschappij heeft deze toelichting verstrekt op 3 april 2008.

(60) De Commissie en de lidstaten hebben er nota van genomen dat de luchtvaartmaatschappij voortgang heeft geboekt bij de uitvoering van de corrigerende maatregelen die genomen zijn om tegemoet te komen aan de opmerkingen die het team in het verslag van zijn missie heeft gemaakt. Zij wijzen er echter ook op dat alleen aan de ICAO-normen kan worden voldaan als de corrigerende maatregelen op een aantal gebieden worden voortgezet en voltooid; het betreft onder meer de uitrusting van de volledige vloot Boeing 737 met EGPWS (Enhanced Ground Proximity Warning System), de toepassing van Flight Data Monitoring voor de volledige vloot van de maatschappij en noodzakelijke verbeteringen op het gebied van de interne controlesystemen van de maatschappij.

(61) In het licht van de opmerkingen in overwegingen 55 tot en met 60 is de Commissie van oordeel dat de luchtvaartmaatschappij Garuda Indonesia Airline nog niet uit bijlage A kan worden geschrapt.

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

(62) Ondanks specifieke verzoeken van de Commissie is zij niet in kennis gesteld van bewijzen dat de overige luchtvaartmaatschappijen die in de communautaire lijst van 28 november 2007 zijn vermeld en de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht op die luchtvaartmaatschappijen, passende remediërende maatregelen volledig hebben uitgevoerd. 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.

(63) 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, 11 april 2008.

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 het Air Operator Certificate (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	Onbekend	KOR	Democratische Volksrepubliek Korea
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Soedan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afghanistan
MAHAN AIR	FS 105	IRM	Islamitische Republiek Iran
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Onbekend	VRB	Rwanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Oekraïne
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Oekraïne
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Oekraïne
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van de Democratische Republiek Congo die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht, waaronder		—	Democratische Republiek Congo
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Democratische Republiek Congo
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	Onbekend	Democratische Republiek Congo
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Onbekend	Democratische Republiek Congo
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Onbekend	Democratische Republiek Congo
AIR TROPQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	Democratische Republiek Congo
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo

⁽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 het Air Operator Certificate (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
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	Democratische Republiek Congo
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Onbekend	Democratische Republiek Congo
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Onbekend	Democratische Republiek Congo
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	Onbekend	Democratische Republiek Congo
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	Onbekend	Democratische Republiek Congo
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	Democratische Republiek Congo
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Onbekend	Democratische Republiek Congo
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Ministeriële handtekening (ordonnantie 78/205)	LCG	Democratische Republiek Congo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Democratische Republiek Congo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	Onbekend	Democratische Republiek Congo
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Onbekend	Democratische Republiek Congo
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	Onbekend	Democratische Republiek Congo

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (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
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Onbekend	Democratische Republiek Congo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Onbekend	Democratische Republiek Congo
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Onbekend	Democratische Republiek Congo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	Democratische Republiek Congo
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Equatoriaal-Guinea welke verantwoordelijk zijn voor regulerend toezicht, inclusief			Equatoriaal-Guinea
CRONOS AIRLINES	Onbekend	Onbekend	Equatoriaal-Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Onbekend	CEL	Equatoriaal-Guinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Equatoriaal-Guinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n.v.t.	Equatoriaal-Guinea
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Equatoriaal-Guinea
GUINEA AIRWAYS	738	n.v.t.	Equatoriaal-Guinea
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Equatoriaal-Guinea
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Indonesië welke verantwoordelijk zijn voor regulerend toezicht, inclusief			Indonesië
ADAM SKY CONNECTION AIRLINES	121-036	DHI	Indonesië
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Onbekend	Indonesië
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonesië
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Onbekend	Indonesië
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Onbekend	Indonesië
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Onbekend	Indonesië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (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
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Onbekend	Indonesië
CARDIG AIR	121-013	Onbekend	Indonesië
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Onbekend	Indonesië
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonesië
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Onbekend	Indonesië
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonesië
EASTINDO	135-038	Onbekend	Indonesië
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	121-019	Onbekend	Indonesië
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Onbekend	Indonesië
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonesië
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonesië
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonesië
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonesië
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Onbekend	Indonesië
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonesië
KURA-KURA AVIATION	135-016	Onbekend	Indonesië
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonesië
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonesië
MANUNGGA AIR SERVICE	121-020	Onbekend	Indonesië
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Onbekend	Indonesië
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indonesië
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonesië
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Onbekend	Indonesië
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonesië
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indonesië
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Onbekend	Indonesië
PURA WISATA BARUNA	135-025	Onbekend	Indonesië
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indonesië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (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
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonesië
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Onbekend	Indonesië
SMAC	135-015	SMC	Indonesië
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonesië
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	121-017	Onbekend	Indonesië
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Onbekend	Indonesië
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indonesië
TRAVIRA UTAMA	135-009	Onbekend	Indonesië
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonesië
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indonesië
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonesië
TRIGANA AIR SERVICE	135-005	TGN	Indonesië
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonesië
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van de Kirgizische Republiek welke verantwoordelijk zijn voor regulerend toezicht, inclusief		—	Kirgizische Republiek
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	Kirgizische Republiek
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizische Republiek
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	Kirgizische Republiek
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizische Republiek
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	Kirgizische Republiek
BOTIR AVIA	10	BTR	Kirgizische Republiek
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgizische Republiek
DAMES	20	DAM	Kirgizische Republiek
EASTOK AVIA	15	Onbekend	Kirgizische Republiek
ESEN AIR	2	ESD	Kirgizische Republiek
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kirgizische Republiek
INTAL AVIA	27	INL	Kirgizische Republiek
ITEK AIR	04	IKA	Kirgizische Republiek

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (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
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgizische Republiek
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgizische Republiek
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	Kirgizische Republiek
MAX AVIA	33	MAI	Kirgizische Republiek
OHS AVIA	09	OSH	Kirgizische Republiek
S GROUP AVIATION	6	Onbekend	Kirgizische Republiek
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Kirgizische Republiek
SKY WAY AIR	21	SAB	Kirgizische Republiek
TENIR AIRLINES	26	TEB	Kirgizische Republiek
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgizische Republiek
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Liberia welke verantwoordelijk zijn voor regulerend toezicht		—	Liberia
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Sierra Leone welke verantwoordelijk zijn voor regulerend toezicht, inclusief	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Onbekend	RUM	Sierra Leone
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Onbekend	BVU	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 geregistreerd zijn door de autoriteiten van Swaziland welke verantwoordelijk zijn voor regulerend toezicht, inclusief	—	—	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

BIJLAGE B

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

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC)	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant	Type luchtvaartuig	Registratiemerken(s) en, voor zover beschikbaar, constructieserienummer(s)	Land van registratie
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

⁽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 veiligheidsnormen worden nageleefd.