

UITVOERINGSVERORDENING (EU) Nr. 1197/2011 VAN DE COMMISSIE

van 21 november 2011

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 EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien 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 reizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG ⁽¹⁾, en met name artikel 4 ⁽²⁾,

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 bedoelde communautaire lijst opgesteld van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.
- (2) Overeenkomstig artikel 4, lid 3, van Verordening (EG) nr. 2111/2005 hebben een aantal lidstaten en het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (hierna "het EASA" genoemd) de Commissie in kennis gesteld van informatie die van belang is voor de actualisering van de communautaire lijst. Ook derde landen hebben relevante informatie meegedeeld. De communautaire lijst moet op basis daarvan worden geactualiseerd.
- (3) De Commissie heeft alle betrokken luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks of, wanneer dit in de praktijk niet mogelijk was, via de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving door 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 Unie 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 door de lidstaten verstrekte 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. 3922/1991 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart opgerichte Comité inzake veiligheid van de luchtvaart ⁽³⁾.

- (5) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft geluisterd naar uiteenzettingen van het EASA over de resultaten van de analyse van auditverslagen die door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie zijn opgesteld in het kader van het uitgebreide USOAP-programma, en van projecten voor technische bijstand die zijn uitgevoerd in landen die onder Verordening (EG) nr. 2111/2005 vallen. Het Comité is in kennis gesteld van de verzoeken om verdere technische bijstand en samenwerking, teneinde de administratieve en technische capaciteiten van burgerluchtvaartautoriteiten te verbeteren, zodat alle gevallen van niet-naleving van toepasselijke internationale normen kunnen worden opgelost.
- (6) Verordening (EG) nr. 474/2006 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (7) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart,

Luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie

- (8) Sommige lidstaten hebben bepaalde handhavingsmaatregelen genomen op basis van een analyse van de resultaten van door het EASA uitgevoerde SAFA-platforminspecties van luchtvaartuigen van bepaalde EU-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 de volgende maatregelen: Cyprus heeft op 5 augustus 2011 besloten om het AOC van de luchtvaartmaatschappij Eurocypria Airlines in te trekken; Italië heeft meegedeeld dat de vervoersvergunningen van de luchtvaartmaatschappijen Livingston and ItaliAirlines geschorst blijven; Frankrijk heeft op 6 oktober 2010 besloten het AOC van Blue Line in te trekken. Griekenland heeft op 21 oktober 2010 besloten het AOC van First Airways in te trekken, op 20 juli 2011 dat van Athens Airways, op 2 september 2011 dat van Air Go Airlines en op 9 september 2011 dat van Argo Airways, en de geldigheid van de licentie van de luchtvaartmaatschappij Hellenic Imperial Airways te beperken tot vijf maanden, tot

⁽¹⁾ PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15.

⁽²⁾ PB L 143 van 30.4.2004, blz. 76.

⁽³⁾ PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4.

2 februari 2012, ingevolge het intensievere toezicht op de exploitatie en het onderhoud van deze maatschappij; het Verenigd Koninkrijk heeft bevestigd dat het verscherpte toezicht op de luchtvaartmaatschappijen Jet2.com, Oasis and Titan Airways geen verdere veiligheidsproblemen aan het licht heeft gebracht; Nederland heeft op 28 september besloten het AOC van Solid-air te schorsen en op 4 november 2011 dat van Amsterdam Airlines; Duitsland heeft op 29 juni 2011 besloten het AOC van ACH Hamburg GmbH in te trekken. In afwachting van de verwachte versterking van het personeel van de LBA in 2012, blijft de LBA bij het toezicht prioriteit verlenen aan luchtvaartmaatschappijen die een groter risico vormen; Portugal heeft meegedeeld dat het AOC van de luchtvaartmaatschappij Luzair op 19 september 2011 is verstreken en dat het bezig is met de hercertificering van die maatschappij; voorts heeft het meegedeeld dat het verscherpte toezicht op de luchtvaartmaatschappij White Airways geen veiligheidsproblemen aan het licht heeft gebracht en dat de luchtvaartmaatschappij opnieuw onder normaal toezicht staat; ten slotte heeft Zweden op 16 september 2011 besloten het AOC van de luchtvaartmaatschappij Flyg Centrum AB te schorsen; de luchtvaartmaatschappijen Nova Air en AirSweden Aviation AB hebben correctieve actieplannen ingediend die door de bevoegde autoriteiten van Zweden worden onderzocht; ondertussen blijven deze luchtvaartmaatschappijen onder verscherpt toezicht staan.

Luchtvaartmaatschappijen uit Spanje

- (9) Na de vaststelling van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2011 van de Commissie van 19 april 2011⁽¹⁾ is uit twee regelmatige analyses van SAFA-inspectiegegevens door het EASA gebleken dat een groot aantal in Spanje gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen tijdens SAFA-inspecties meer dan één belangrijke bevinding per inspectie lieten optekenen. De Commissie heeft daarom het formele overleg met de bevoegde autoriteiten van Spanje (AESA), dat op 14 maart 2011 van start is gegaan, voortgezet.
- (10) Tijdens een vergadering op 19 oktober 2011 heeft AESA de Commissie op de hoogte gebracht van de acties die tot op heden zijn ondernomen om de vastgestelde veiligheidsproblemen met Spaanse luchtvaartmaatschappijen op duurzame wijze op te lossen. AESA heeft de Commissie met name meegedeeld dat het AOC van de luchtvaartmaatschappij Flightline is vernieuwd omdat deze maatschappij corrigerende maatregelen heeft genomen, zij het met de beperking dat de luchtvaartuigen van het type Metro III niet meer mogen worden gebruikt. In het geval van de luchtvaartmaatschappij Zorex S.A. heeft AESA in mei 2011 de procedure tot schorsing ingeleid en voorlopige maatregelen genomen om te voorkomen dat deze maatschappij nog activiteiten uitoefent. Deze maatregelen zijn opgeheven nadat de maatschappij corrigerende maatregelen had genomen. Naar aanleiding van nieuwe aanwijzingen dat de maatschappij de veiligheidsproblemen onvoldoende heeft aangepakt, is op 7 oktober 2011 een nieuwe schorsingsprocedure opgestart. AESA had al problemen met de veiligheidsprestaties van de

luchtvaartmaatschappij Alba Star vastgesteld en heeft het toezicht op deze maatschappij verscherpt. Op basis van haar eigen audits en inspecties heeft AESA vastgesteld dat de andere Spaanse luchtvaartmaatschappijen die slechte resultaten lieten optekenen tijdens SAFA-inspecties, geen onmiddellijk veiligheidsrisico vormen en onder verscherpt toezicht blijven staan.

- (11) AESA heeft ook meegedeeld dat de AOC's van Baleares Link Express en Eurocontinental op 27 juni 2011 zijn ingetrokken.
- (12) Tijdens de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft AESA het comité in kennis gesteld van de verdere acties die zijn ondernomen. AESA heeft meegedeeld dat het AOC van Zorex S.A. op 7 november 2011 is geschorst, dat op 24 oktober 2011 specifieke inspecties van de luchtvaartmaatschappij Alba Star zijn uitgevoerd, die geen significante tekortkomingen aan het licht hebben gebracht, en dat geen bevindingen zijn vastgesteld tijdens de laatste twee SAFA-inspecties. Voorts zijn op 20 en 24 oktober en 3 en 4 november 2011 een reeks inspecties uitgevoerd van de luchtvaartmaatschappij IMD Airways S.L., die geen significante bevindingen hebben opgeleverd.
- (13) Gezien de maatregelen die AESA heeft genomen om de vastgestelde tekortkomingen bij Spaanse luchtvaartmaatschappijen te verhelpen, wordt momenteel geoordeeld dat de activiteiten van deze luchtvaartmaatschappijen door AESA voldoende worden gecontroleerd om ernstige veiligheidsrisico's te voorkomen en dat verdere actie derhalve niet nodig is. Ondertussen blijft de Commissie, in samenwerking met het EASA, toezicht houden op de veiligheidsprestaties van Spaanse luchtvaartmaatschappijen.

Luchtvaartmaatschappijen uit Albanië

- (14) De ICAO heeft in december 2009 een uitgebreide veiligheidsaudit van Albanië uitgevoerd in het kader van haar Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP). Deze audit heeft een groot aantal belangrijke tekortkomingen aan het licht gebracht, hetgeen aantoonde dat de bevoegde autoriteiten van Albanië onvoldoende in staat zijn om hun taken inzake toezicht op de veiligheid van de luchtvaart uit te voeren. Op het ogenblik van de afdruk van het eindverslag van deze audit werd meer dan 59% van de ICAO-normen niet effectief nageleefd. Op bepaalde kritieke gebieden, zoals het oplossen van veiligheidsproblemen, werd meer dan 80% van de ICAO-normen niet doeltreffend toegepast. Bovendien hebben de bevoegde autoriteiten van Albanië geen passende correctieve actieplannen voorgesteld, zoals blijkt uit het feit dat meer dan 90% van de corrigerende acties die deze autoriteiten in augustus 2010 bij de ICAO hebben ingediend op het gebied van wetgeving, organisatie, afgifte van vergunningen, vluchtuitvoering, luchtwaardigheid en onderzoek van ongevallen/incidenten, als onaanvaardbaar werden beschouwd door de ICAO. De bevoegde autoriteiten van Albanië hebben ook geen verslag uitgebracht over de tenuitvoerlegging van de bovenvermelde correctieve actieplannen.

⁽¹⁾ PB L 104 van 20.4.2011, blz. 10.

- (15) Het EASA heeft in januari 2010 een uitgebreide normaliseringsinspectie van Albanië uitgevoerd. Het eindverslag van deze inspectie heeft op alle geauditeerde gebieden aanzienlijke tekortkomingen aan het licht gebracht die onmiddellijk moeten worden verholpen. Het EASA heeft echter meegedeeld dat de bevoegde autoriteiten van Albanië (ACAA) een uitgebreid actieplan hebben ingediend, dat aanvaardbaar is bevonden; het EASA heeft op 29 april 2010 ingestemd met dit plan en met een reeks corrigerende acties die stapsgewijs ten uitvoer moeten worden gelegd tegen eind 2011, waaronder ook onmiddellijke acties om de veiligheidstekortkomingen te verhelpen. Nadat ACAA in maart ⁽¹⁾ en juni 2010 ⁽²⁾ door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart was gehoord, zijn de bevoegde autoriteiten van Albanië aangespoord om de nodige maatregelen te nemen om de met het EASA overeengekomen actieplannen effectief en tijdig te blijven uitvoeren en prioriteit te geven aan het verhelpen van tekortkomingen die tot veiligheidsrisico's kunnen leiden als ze niet tijdig worden gecorrigeerd. Er is met name op gewezen dat het van het grootste belang is de capaciteitsopbouw van de autoriteit te versnellen, te zorgen voor veiligheidstoezicht op alle in Albanië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig de toepasselijke veiligheidsregels, en indien nodig handhavingsmaatregelen te nemen.
- (16) Het EASA heeft het overleg met de bevoegde autoriteiten van Albanië voortgezet om toezicht te houden op de correctieve actieplannen die deze autoriteiten hebben ingediend om de ernstige tekortkomingen die het EASA tijdens de uitgebreide normaliseringsinspectie van Albanië in januari 2010 heeft vastgesteld, recht te zetten. Daartoe heeft het EASA in juli 2011 follow-upinspecties op het gebied van luchtwaardigheid en vluchtuitvoering uitgevoerd. Uit de eindverslagen van deze inspecties, die respectievelijk op 10 augustus en 2 september 2011 naar ACAA zijn gestuurd, blijkt niet alleen dat de overeengekomen correctieve actieplannen niet tijdig zijn uitgevoerd, maar ook dat nieuwe tekortkomingen zijn gerapporteerd. Wat luchtwaardigheid betreft, concludeert het EASA dat drie gevallen van niet-naleving die tijdens de inspectie van januari 2010 zijn vastgesteld, niet voldoende zijn aangepakt door de bevoegde autoriteiten van Albanië en dat drie andere gevallen niet zijn gesloten, in tegenstelling tot eerdere verklaringen van de bevoegde autoriteiten van Albanië ⁽³⁾. Het EASA was van oordeel dat vier van deze bevindingen gevolgen hebben voor de veiligheid. ACAA is dus niet in staat geweest om zijn verantwoordelijkheid op te nemen met betrekking tot het toezicht op de luchtwaardigheid omdat het daarvoor geen gekwalificeerd personeel in dienst heeft genomen en omdat de contracten die eerder met extern personeel waren gesloten om deze situatie te compenseren, sinds januari 2011 zijn afgelopen. Op het ogenblik van de inspectie was er dan ook geen toezicht op de geldende luchtvaartwetgeving in Albanië, noch op de houders van certificaten. Wat vluchtuitvoering betreft, concludeert het EASA dat vier gevallen van niet-naleving die tijdens de inspectie van januari 2010 zijn vastgesteld, niet voldoende zijn aangepakt door de bevoegde autoriteiten van Albanië en dat twee andere gevallen niet zijn gesloten, in tegenstelling tot eerdere verklaringen van de bevoegde autoriteiten van Albanië ⁽⁴⁾. Het EASA was van oordeel dat vijf van deze bevindingen gevolgen hebben voor de veiligheid. De bevoegde autoriteiten van Albanië zijn dus niet in staat geweest om effectief hun verantwoordelijkheid op te nemen met betrekking tot het toezicht op de vluchtactiviteiten omdat het daarvoor geen gekwalificeerd personeel in dienst heeft genomen en omdat de contracten die eerder met extern personeel waren gesloten om deze situatie te compenseren, zijn stopgezet. De toepassing van de geldende wetgeving inzake vluchtactiviteiten in Albanië en het toezicht op de houders van certificaten is dus niet robuust genoeg en veel veiligheidskritieke elementen worden niet gecontroleerd.
- (17) De bevoegde autoriteiten van Italië, die in september 2010 waren begonnen met een uitgebreid twinningproject met de bevoegde autoriteiten van Albanië, hebben meegedeeld dat deze laatste, door een gebrek aan bevoegd personeel, tot dusver weinig gebruik hebben gemaakt van de aangeboden bijstand om hun technische en administratieve capaciteit op te bouwen.
- (18) Gezien het voorgaande heeft de Commissie het overleg met ACAA actief voortgezet en gevraagd om uiterlijk op 11 oktober 2011 informatie te verstrekken over het veiligheidstoezicht op luchtvaartmaatschappijen die in Albanië zijn gecertificeerd. Op 21 oktober 2011 is, met de steun van het EASA, verder overleg gepleegd met de bevoegde autoriteiten van Frankrijk en Italië. ACAA is ook uitgenodigd op het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, en is op 9 november 2011 gehoord. ACAA heeft geen aanvullende informatie verstrekt over de acties die zijn ondernomen om de door de ICAO gemelde tekortkomingen te verhelpen en heeft niet aangetoond dat alle door het EASA tijdens haar normaliseringsinspecties vastgestelde tekortkomingen tijdig zijn verholpen of dat met betrekking tot deze tekortkomingen correctieve acties zijn ondernomen die aanvaardbaar zijn voor het EASA. Het EASA heeft bevestigd dat slechts een beperkt aantal acties als aanvaardbaar werden beschouwd, en dan nog alleen op het gebied van vluchtuitvoering. De bevoegde autoriteiten van Albanië hebben bevestigd dat ze niet over gekwalificeerde inspecteurs beschikken en voor de uitvoering van hun toezichtsverantwoordelijkheden nog steeds uitsluitend afhankelijk zijn van drie externe consultants die als contractant deeltijds en slechts tot december 2011 voor hen werken. ACAA heeft niet aangetoond dat het toezicht permanent plaatsvindt en dat er geen belangenconflicten zijn tussen de contractanten. ACAA heeft ook geen toelichting gegeven bij de reikwijdte van de toezichtsactiviteiten die worden uitgevoerd op het gebied van luchtwaardigheid, en erkende dat het veiligheidstoezicht in 2010/2011

⁽¹⁾ Overwegingen (55) tot en met (58) van Verordening (EG) nr. 273/2010 van 30 maart 2010, PB L 84 van 31.3.2010, blz. 30.

⁽²⁾ Overwegingen (24) tot en met (30) van Verordening (EG) nr. 590/2010 van 5 juli 2010, PB L 170 van 6.7.2010, blz. 9.

⁽³⁾ EASA-normaliseringsinspectie AIR.AL.06.2011, 6 openstaande gevallen van niet-naleving, met referenties: AL#10418(d), 10419(d), 10423(c), 10426(c), 10427(d), 10428(d).

⁽⁴⁾ EASA-normaliseringsinspectie OPS.AL.06.2011, 4 openstaande gevallen van niet-naleving, referentie F3(d) voor opleidingsprogramma's, F4(d) voor de onderhoudshandleiding, F7(c) voor de SSP, F9(d) voor permanent toezicht.

- gedurende verscheidene maanden is verstoord door problemen met de contracten van de bovenvermelde deskundigen.
- (19) De bevoegde autoriteiten van Albanië verklaarden echter dat de basiswetgeving voor de oprichting van ACAA op 10 november 2011 is gewijzigd, teneinde voor meer een grotere financiële onafhankelijkheid en betere arbeidsomstandigheden voor het personeel te zorgen, en dat een internationale aanbesteding voor technische bijstand gedurende vijf jaar wordt georganiseerd, waarbij het de bedoeling is begin 2012 de contracten te ondertekenen. Zij erkennen dat het gebruik van externe contractanten niet betekent dat de autoriteit geen behoefte meer heeft aan voltijdse gekwalificeerde inspecteurs voor het uitvoeren van de veiligheidstoezichtsfunctie, en hebben zich ertoe verbonden zo snel mogelijk dergelijke inspecteurs in dienst te nemen.
- (20) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft de in Albanië gecertificeerde luchtvaartmaatschappij Albanian Airlines uitgenodigd en op 9 november 2011 gehoord, in aanwezigheid van ACAA. Op 17 juni 2011 is een derde luchtvaartuig van het type BAE-146 met registratiekenteken ZA-MAN aan het AOC van deze maatschappij toegevoegd, evenwel dat werd aangetoond dat de bevoegde autoriteiten van Albanië voorafgaande verificaties hebben uitgevoerd alvorens het luchtwaardigheidscertificaat af te geven en dit luchtvaartuig aan het AOC toe te voegen. De bevoegde autoriteiten hebben het AOC op 27 juli 2011 verlengd, maar hebben niet aangetoond dat voorafgaande verificaties zijn uitgevoerd op het gebied van luchtwaardigheid; ook op het gebied van vluchtuitvoering zijn slechts beperkte voorafgaande verificaties uitgevoerd. Hoewel Albanian Airlines een functionerend kwaliteitsbeheersysteem heeft opgezet, werd niet aangetoond dat alle tekortkomingen die ACAA en het EASA in 2011 hebben vastgesteld, tijdig zijn verholpen, met name de tekortkomingen inzake de exploitatiehandleiding en de opleiding van het cockpit- en cabinepersoneel. ACAA heeft op 10 november schriftelijke bewijzen ingediend van de onmiddellijk intrekking van het AOC van de luchtvaartmaatschappij Albanian Airlines. Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft nota genomen van deze beslissing van de bevoegde autoriteiten van Albanië.
- (21) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft de in Albanië gecertificeerde luchtvaartmaatschappij Belle Air uitgenodigd en op 9 november 2011 gehoord, in aanwezigheid van ACAA. Belle Air heeft meegedeeld dat slechts één van de vijf geëxploiteerde luchtvaartuigen, namelijk een Boeing DC-9-82, in Albanië is geregistreerd en dat de andere luchtvaartuigen, van het type Airbus A318/319/320/321 en ATR72, in Frankrijk zijn geregistreerd met registratiekentekens F-ORAA, F-ORAD, F-ORAE, F-ORAG. Belle Air heeft aangetoond dat de in Frankrijk geregistreerde luchtvaartuigen worden beheerd door een organisatie voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid, die door de bevoegde autoriteiten van Frankrijk is goedgekeurd. Deze autoriteiten hebben bevestigd dat de desbetreffende luchtvaartuigen luchtwaardig zijn en dat de bemanning onder hun veiligheidstoezicht staat. Belle Air heeft ook aangetoond dat het over interne controlemechanismen beschikt, met name via systemen voor het beheer van de veiligheid en kwaliteit. ACAA heeft op 10 november 2011 schriftelijk aangetoond dat het luchtwaardigheidscertificaat van het luchtvaartuig met registratiekenteken ZA-ARD, dat tot die datum door Belle Air werd geëxploiteerd, onmiddellijk is ingetrokken en dat het luchtvaartuig aan de grond wordt gehouden tot het certificeringsproces is voltooid. Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft nota genomen van deze beslissing van de bevoegde autoriteiten van Albanië.
- (22) De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart erkennen de inspanningen die zijn geleverd om het burgerluchtvaartsysteem in Albanië te hervormen, en met name de vaststelling van een nieuw wetgevingskader dat in de lijn ligt van de internationale en Europese veiligheidsnormen, de inspanningen om de veiligheids tekortkomingen aan te pakken die door de ICAO en het EASA zijn gerapporteerd of tijdens het overleg zijn vastgesteld, de handhavingsacties die door ACAA zijn vastgesteld en de verbintenis om onverwijld en op permanente basis gekwalificeerde inspecteurs in dienst te nemen.
- (23) ACAA heeft ook formeel om bijstand verzocht van de bevoegde autoriteiten van Italië, in het kader van een bestaande samenwerkingsregeling tussen deze autoriteiten, teneinde de administratieve en technische capaciteit van ACAA met betrekking tot veiligheidstoezicht, met name op het gebied van vluchtuitvoering, te versterken. De bevoegde autoriteiten van Italië hebben het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart meegedeeld dat zij bereid zijn dit programma onmiddellijk op te stellen, zodat ACAA effectief toezicht kan houden op de luchtvaartmaatschappijen die onder hun regelgevend toezicht staan tot ze over het nodige gekwalificeerde personeel beschikken om dit onafhankelijk te doen.
- (24) In het licht van deze ontwikkelingen wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat in deze fase geen verdere maatregelen nodig zijn. De lidstaten zullen de naleving van de relevante veiligheidsnormen echter controleren door bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van deze in Albanië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig Verordening nr. 351/2008.
- (25) De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart sporen Albanië aan om duidelijke vooruitgang te boeken bij het opbouwen van de technische en administratieve capaciteit van ACAA en nodigen ACAA uit om volledig en transparant mee te werken met de ICAO en het EASA teneinde aan te tonen dat het snelle en substantiële vooruitgang boekt bij de tenuitvoerlegging van passende correctieve actieplannen om alle vastgestelde tekortkomingen te verhelpen. De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart zullen de situatie te zijner tijd opnieuw beoordelen.

TAAG Angolan Airlines

- (26) Bij Verordening (EG) nr. 273/2010 ⁽¹⁾ krijgt de in Angola gecertificeerde luchtvaartmaatschappij TAAG Angolan Airlines toestemming om in de EU alleen te vliegen met vier luchtvaartuigen van het type Boeing 737-700

⁽¹⁾ Verordening (EG) nr. 273/2010 van de Commissie van 30 maart 2010, PB L 84 van 31.3.2010, blz. 25. Zie met name punten (59) tot en met (68).

met registratiekentekens D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH en D2-TBJ en met drie luchtvaartuigen van het type Boeing 777-200 met registratiekentekens D2-TED, D2-TEE, D2-TEF. TAAG heeft meegedeeld dat, in het kader van de vernieuwing van haar vloot, de luchtvaartuigen van het type Boeing B747 volledig werden uitgefaseerd en in juni/juli 2011 werden vervangen door twee luchtvaartuigen van het type Boeing 777-300 met registratiekentekens D2-TEG en D2-TEH; TAAG heeft toestemming gevraagd om ook naar de EU te mogen vliegen met deze luchtvaartuigen.

- (27) TAAG Angolan Airlines heeft schriftelijke informatie ingediend en is op 9 november 2011 gehoord door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. TAAG heeft aangetoond dat het in staat is veilige, beveiligde en stipte vluchten uit te voeren met luchtvaartuigen van het type Boeing B777-200 en 777-300.
- (28) De bevoegde autoriteiten van Angola (INAVIC) hebben ten overstaan van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart bevestigd en aangetoond dat goedkeuring van de vloot van TAAG met luchtvaartuigen van het type B777-300. INAVIC heeft ook verklaard dat permanent toezicht wordt uitgeoefend op deze luchtvaartmaatschappij en dat in de loop van dit toezicht geen veiligheidsproblemen zijn vastgesteld. Het lopende onderzoek van de bevoegde autoriteiten naar het incident dat in december 2010 plaatsvond boven Lissabon en Lunad heeft geen tekortkomingen aan het licht gebracht in de vluchtuitvoering of het onderhoud van TAAG en heeft ook niet geleid tot specifieke aanbevelingen voor het bedrijf.
- (29) De bevoegde autoriteiten van Portugal hebben meegedeeld dat tijdens de platforminspecties van door TAAG geëxploiteerde luchtvaartuigen in Portugal geen veiligheidsproblemen zijn vastgesteld.
- (30) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt geoordeeld dat TAAG toestemming moet krijgen om naar de EU te vliegen met twee extra luchtvaartuigen van het type Boeing B777-300ER met registratiekentekens D2-TEG en D2-TEH, die moeten worden toegevoegd aan bijlage B. Door prioriteit te geven aan platforminspecties van luchtvaartuigen van deze luchtvaartmaatschappij, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 351/2008, wordt nog steeds gecontroleerd of de vluchten van deze luchtvaartmaatschappij naar de Europese Unie voldoen aan de relevante veiligheidsnormen.

Al Wafeer Air

- (31) De door het EASA uitgevoerde analyse van de resultaten van SAFA-platforminspecties⁽¹⁾ van luchtvaartuigen waarmee de in Saudi-Arabië gecertificeerde maatschappij Al Wafeer Air naar de EU vliegt, heeft ernstige en herhaalde gevallen van niet-naleving van de internationale veiligheidsnormen aan het licht gebracht. Daarop heeft de Commissie op 5 augustus 2011 formeel overleg met de bevoegde autoriteiten van Saudi-Arabië opgestart. Deze autoriteiten hebben op 14 september meegedeeld dat het AOC van Al Wafeer Air is geschorst en hebben

gegarandeerd dat de activiteiten pas mogen worden hervat wanneer de in de loop van het SAFA-programma vastgestelde tekortkomingen zijn rechtgezet. De Commissie zal verder overleg blijven plegen met de bevoegde autoriteiten van Saudi-Arabië om dit geval te volgen.

Pakistan International Airways

- (32) De Commissie heeft op 8 september 2011 overleg opgestart met de bevoegde autoriteiten van Pakistan om een oplossing te zoeken voor de bevindingen op het gebied van luchtwaardigheid die zijn vastgesteld tijdens talrijke platforminspecties⁽²⁾ van luchtvaartuigen waarmee Pakistan International Airways (PIA) sinds september 2010 naar de Unie vliegt. Dit overleg is opgestart naar aanleiding van een analyse van deze SAFA-inspecties door het EASA, en met name een door de bevoegde autoriteiten van Frankrijk uitgevoerde SAFA-inspectie⁽³⁾ van een luchtvaartuig van het type Airbus A310 met registratiekenteken AP-BGO, die ertoe geleid heeft dat het luchtvaartuig leeg naar Pakistan moest worden overgevlogen voor onderhouds- en herstelwerkzaamheden.
- (33) In hun antwoord van 17 september 2011 hebben de bevoegde autoriteiten van Pakistan (PCAA) informatie verstrekt over acties die zij hebben ondernomen om de vastgestelde gevallen van niet-naleving te verhelpen. Het antwoord bevatte nadere informatie over een correctief actieplan, opgesteld door PIA, waarin 15 specifieke acties zijn uiteengezet die de luchtvaartmaatschappij voornemens is te ondernemen; de meeste van deze acties moesten uiterlijk op 30 oktober 2011 zijn voltooid.
- (34) Op 31 oktober 2011 heeft PCAA de Commissie geactualiseerde informatie verstrekt over de vooruitgang die PIA heeft geboekt bij de voltooiing van haar correctief actieplan, en over de acties die PCAA heeft uitgevoerd. Acht van de vijftien acties in het correctief actieplan van PIA waren voltooid en de resterende acties zullen uiterlijk op 15 december 2011 worden voltooid. PCAA heeft een plan met dertien punten ingediend ter verbetering van de veiligheidscultuur van PIA en de luchtwaardigheid van hun luchtvaartuigen, en met acties om systematische verbeteringen bij de luchtvaartmaatschappij tot stand te brengen.
- (35) De lidstaten moedigen de Commissie aan om overleg te blijven plegen met de bevoegde autoriteiten van Pakistan en met de luchtvaartmaatschappij, teneinde te garanderen dat de corrigerende en herstelmaatregelen duurzaam zijn op lange termijn. De lidstaten zullen daartoe blijven

⁽¹⁾ DGAC/F-2010-2383, DGAC/F-2010-2540, DGAC/F-2010-2298, CAA-UK-2010-0993.

⁽²⁾ AESA-E-2010-632, AESA-E-2011-361, AESA-E-2011-361, AESA-E-2011-455, AESA-E-2011-581, AESA-E-2011-701, CAA-N-2010-102, CAA-N-2010-119, CAA-N-2010-120, CAA-N-2011-5, CAA-N-2011-24, CAA-N-2011-38, CAA-UK-2010-918, CAA-UK-2010-958, CAA-UK-2010-1083, CAA-UK-2011-114, CAA-UK-2011-185, CAA-UK-2011-187, CAA-UK-2011-326, CAA-UK-2011-398, CAA-UK-2011-664, CAA-UK-2011-751, CAADK-2010-62, DGAC/F-2010-2034, DGAC/F-2010-2214, DGAC/F-2010-2518, DGAC/F-2010-2639, DGAC/F-2011-376, DGAC/F-2011-608, DGAC/F-2011-878, DGAC/F-2011-1138, DGAC/F-2011-1370, DGAC/F-2011-1560, DGAC/F-2011-1777, DGAC/F-2011-1811, DGAC/F-2011-2084, ENAC-IT-2011-219, ENAC-IT-2011-569, LBA/D-2010-1573, LBA/D-2011-534, LBA/D-2011-721, LBA/D-2011-1003.

⁽³⁾ DGAC/F-2011-1811.

nagaan of effectief voldaan is aan de relevante veiligheidsnormen door, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 351/2008, bij de platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van deze maatschappij, zodat de effectiviteit van de herstelmaatregelen van PIA al dan niet kan worden bevestigd. Als echter uit de inspectie blijkt dat de maatregelen van PIA geen oplossing vormen voor de vastgestelde veiligheidsproblemen, kan de Commissie niet anders dan ingrijpen om eventuele veiligheidsrisico's te voorkomen.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Russische Federatie

- (36) Omdat uit twee opeenvolgende regelmatige analyses van SAFA-inspectiegegevens door het EASA gebleken is dat diverse in de Russische Federatie gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen nog steeds meer dan één belangrijke bevinding per inspectie laten optekenen en omdat in 2011 dodelijke ongevallen hebben plaatsgevonden met luchtvaartuigen van sommige van deze maatschappijen, heeft de Commissie op 12 en 13 oktober 2011, in de marge van de luchtvaarttop EU-Rusland in Sint-Petersburg, overleg gepleegd met de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie (FATA).
- (37) Op 27 oktober is verder overleg gepleegd met deze autoriteiten om gedetailleerde informatie te krijgen over de veiligheidsprestaties van luchtvaartmaatschappijen die naar de Unie vliegen en over de veiligheid van de activiteiten van bepaalde types luchtvaartuigen van Russische luchtvaartmaatschappijen die in 2010 en 2011 betrokken waren bij dodelijke ongevallen in de Russische Federatie. Tijdens dit overleg zijn twee door deze autoriteiten gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, VIM AVIA (VIM AIRLINES) en TATARSTAN AIRLINES, gehoord door de Commissie, het EASA, Eurocontrol en een lidstaat.
- (38) FATA heeft tijdens dit overleg meegedeeld dat diverse maatregelen zijn genomen met betrekking tot bepaalde types luchtvaartuigen (Tupolev TU-134, TU-154B-2 en TU-154M) die door sommige Russische luchtvaartmaatschappijen worden geëxploiteerd, onder meer wat de permanente luchtwaardigheid, de verplichte luchtwaardigheidsinformatie van de in het luchtvaartuig geïnstalleerde apparatuur en de procedures voor vluchtuitvoering betreft. FATA heeft de Commissie ook meegedeeld dat bepaalde apparatuur die verplicht is voor internationale vluchten (GPWS/TAWS) vanaf 1 januari 2012 ook verplicht wordt gesteld voor binnenlandse vluchten in de Russische Federatie.
- (39) Tijdens de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van 8 november 2011 heeft FATA meegedeeld dat de volgende handhavingsmaatregelen zijn getroffen tegen luchtvaartmaatschappijen die onder hun regelgevend toezicht staan:
- (a) Het AOC van de volgende 12 luchtvaartmaatschappijen die commercieel luchtvervoer naar de Unie exploiteren, is ingetrokken:
- 2nd Aviation Unit Sverdlovsk (ICAO-code UKU), ingetrokken op 2.3.2011; MOSKVA (ICAO-code MOA), ingetrokken op 23.3.2011; AVIAL NB (ICAO-code NVI), ingetrokken op 15.7.2011; AVIAENERGO (ICAO-code ERG), ingetrokken op 18.7.2011; CONTINENT (ICAO-code CNE), ingetrokken op 2.8.2011, in verband met verklaringen van de betrokken exploitanten;
 - RUSAIR (ICAO-code CGI), ingetrokken op 13.7.2011 op basis van feiten naar aanleiding van het ongeval met het luchtvaartuig van het type TU-134 van die luchtvaartmaatschappij op 20.6.2011;
 - YAK SERVICE (ICAO-code AKY), ingetrokken op 23.9.2011 op basis van het ongeval met het luchtvaartuig van het type YAK-42 van die luchtvaartmaatschappij op 7 september 2011 en naar aanleiding van de resultaten van een door de FATA uitgevoerde inspectie van de luchtvaartmaatschappij op 22.9.2011;
 - AEROSTARZ (ICAO-code ASE), ingetrokken op 28.10.2011; AVIANOVA (ICAO-code VNV), ingetrokken op 10.10.2011; KAVMINVODYAVIA (ICAO-code MVD), ingetrokken op 27.9.2011, naar aanleiding van de resultaten van inspecties van deze luchtvaartmaatschappijen door FATA op 20.10.2011, 4.10.2011 en 27.9.2011;
 - SKY EXPRESS (ICAO-code SXR), ingetrokken op 31.10.2011 naar aanleiding van industriële indicatoren, de financiële situatie van de luchtvaartmaatschappij en de resultaten van een door FATA uitgevoerde inspectie van de luchtvaartmaatschappij op 6.10.2011;
 - AERORENT (ICAO-code NRO), ingetrokken op 7.11.2011 naar aanleiding van de niet-naleving van certificeringseisen en de resultaten van een door FATA uitgevoerde inspectie op 27.9.2011;
- (b) FATA heeft op 2 november 2011 de opdracht gegeven exploitatiebeperkingen op te leggen aan de volgende 6 luchtvaartmaatschappijen die commercieel luchtvervoer naar de Unie exploiteren. Naar aanleiding daarvan is hun AOC gewijzigd:
- AVIASTAR-TU, UTAIR-CARGO, TATARSTAN AIRLINES, DAGHESTAN, YAKUTIA en VIM AVIA (VIM AIRLINES).
- (40) Wat betreft de prestaties van bepaalde maatschappijen (Yakutia en Tatarstan Airlines) die sinds 2007 permanent onder toezicht staan en in april 2008 door de Commissie en leden van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart zijn gehoord, heeft de Commissie de aandacht van FATA gevestigd op de resultaten van de door het EASA uitgevoerde analyse van de SAFA-platforminspecties, waaruit blijkt dat bepaalde zwakke punten op het gebied

van luchtwaardigheid en vluchtuitvoering niet effectief zijn verholpen door eerdere corrigerende en herstelmaatregelen. FATA heeft meegedeeld dat het de regionale autoriteiten die bevoegd zijn voor het toezicht op deze luchtvaartmaatschappijen heeft verzocht de resultaten van de SAFA-inspecties te onderzoeken en erop toe te zien dat deze luchtvaartmaatschappijen passende corrigerende maatregelen nemen om eventuele vastgestelde tekortkomingen te verhelpen.

- (41) Beide luchtvaartmaatschappijen zijn op 8 november 2011 door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart gehoord en hebben een uiteenzetting gegeven waaruit blijkt dat zij de tijdens eerdere SAFA-platforminspecties gedane bevindingen hebben rechtgezet. Beide luchtvaartmaatschappijen hebben verklaard dat zij hun vluchten naar de Unie hebben stopgezet naar aanleiding van de beslissing van FATA op 2 november 2011.
- (42) Wat de luchtvaartmaatschappij VIM AVIA (VIM AIRLINES) betreft, heeft de Commissie de aandacht van FATA gevestigd op twee punten die twijfels deden rijzen over de effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen door deze maatschappij, namelijk de correspondentie die de bevoegde autoriteiten van Frankrijk aan FATA hebben gericht na een inspectie op een Franse luchthaven⁽¹⁾, die talrijke belangrijke en ernstige bevindingen aan het licht heeft gebracht welke de veiligheid van de vluchtuitvoering in het gedrang brengen en ertoe geleid hebben dat de Franse autoriteiten het luchtvaartuig aan de grond hebben gehouden en beperkingen hebben opgelegd voor de terugvlucht (ferryvlucht), en het feit dat het EASA haar onderhoudsgoedkeuring van die maatschappij (EASA 145.0410) op 24 mei 2011 heeft ingetrokken, nadat deze goedkeuring al op 24 september 2010 was geschorst omdat VIM AVIA (VIM AIRLINES) de bevindingen niet overeenkomstig de relevante wetgeving had rechtgezet⁽²⁾. De niet verholpen bevindingen die geleid hebben tot de intrekking van de onderhoudsgoedkeuring bevestigden de tekortkomingen op het gebied van luchtwaardigheid die tijdens diverse SAFA-inspecties op EU-luchthavens waren vastgesteld⁽³⁾, met name onbekende defecten en schade, bekende defecten en schade die niet werden beoordeeld of gemonitord en schade of defecten die buiten de aanvaardbare onderhoudsgrenzen vielen.
- (43) Tijdens haar uiteenzetting in het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft de luchtvaartmaatschappij VIM AVIA (VIM AIRLINES) niet aangetoond dat zij beschikt

over een goed werkend veiligheidsbeheersysteem dat garandeert zij in staat is risico's op passende wijze te identificeren, te beoordelen, te beheren en te controleren, teneinde de veiligheid van de activiteiten te garanderen. VIM AVIA (VIM AIRLINES) heeft verklaard dat het zijn vluchten naar de Unie heeft stopgezet naar aanleiding van de beslissing van FATA op 2 november 2011.

- (44) Uit informatie die door Eurocontrol is ingediend, heeft het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart geleerd dat drie deze maatschappijen - VIM AVIA (VIM AIRLINES), YAKUTIA en TATARSTAN AIRLINES - ook na 2 november 2011 nog diverse vluchten naar de EU hebben geëxploiteerd. Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart vernam ook dat één luchtvaartmaatschappij - AERO RENT - waarvan het AOC was ingetrokken door FATA, commerciële vluchten vanuit de EU had uitgevoerd na de datum waarop het besluit tot intrekking was genomen.
- (45) Gezien deze informatie was de Commissie verplicht dringend verduidelijking te vragen van FATA, teneinde garanties te krijgen dat de diverse handhavingsmaatregelen (het intrekken van AOC's en het opleggen van exploitatiebeperkingen) ten aanzien van Russische luchtvaartmaatschappijen ook effectief werden nageleefd.
- (46) Na de ingediende informatie te hebben onderzocht en te hebben geluisterd naar de presentaties van VIM AVIA (VIM AIRLINES) in het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, hebben de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart hun twijfels uitgedrukt over de herneming van de vluchten van deze luchtvaartmaatschappij naar de Europese Unie, tenzij ze de nodige gedocumenteerde informatie ontvangen waaruit blijkt dat de maatschappij corrigerende herstelmaatregelen heeft uitgevoerd om de vaststellingen die tijdens SAFA-inspecties en tijdens het permanente toezicht van FATA zijn gedaan, op duurzame wijze te verhelpen.
- (47) De Commissie heeft FATA op 10 november 2011 informatie gevraagd teneinde tegen 14 november 2011 garanties te krijgen dat effectieve beperkingen zijn opgelegd aan de vluchten van de desbetreffende luchtvaartmaatschappijen naar de Unie, zolang deze maatschappijen niet hebben aangetoond dat ze alle tijdens SAFA-inspecties en tijdens de permanente toezichtsactiviteiten van FATA vastgestelde tekortkomingen op duurzame wijze hebben verholpen. FATA heeft op 14 november gedocumenteerde bewijzen ingediend waaruit blijkt dat de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij VIM AVIA (VIM AIRLINES) beperkt blijven tot 1 april 2012 en dat de activiteiten van de vijf andere Russische luchtvaartmaatschappijen beperkt blijven tot ze aan FATA hebben aangetoond dat ze alle tijdens SAFA-platforminspecties vastgestelde problemen effectief hebben opgelost. FATA heeft ook bevestigd dat het de nodige stappen onderneemt om te garanderen dat alle luchtvaartmaatschappijen waaraan exploitatiebeperkingen zijn opgelegd, deze beslissingen van FATA effectief naleven.

(1) DGAC/F-2011-2145.

(2) Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie, PB L 315 van 28.11.2003, blz. 1.

(3) SDAT-2011-0058; ENAC-IT-2011-0027; ENAC-IT-2011-0180; SCCA-2010-0002; GDCA-2010-0028; AESA-E-2010-0922; CAAHUN-2011-0023; ENAC-IT-2011-0510; AESA-E-2010-0690; ENAC-IT-2010-0649; LBA/D-2011-0594; CAA-NL-2011-0143; DGAC/F-2011-2145; ENAC-IT-2010-0796; CAA-NL-2011-0141; SCCA-2011-0009; CAA-N-2011-0013; ENAC-IT-2011-0020; ENAC-IT-2011-0103; GDCA-2011-0029; SAFA-BUL-2011-0064; SAFA-DGAC/F-2011-0445; SAFA-BUL-2011-0015; HCAAGR-2011-0039; ENAC-IT-2011-0092; LBA/D-2010-1312; BUL-2010-0105; SCCA-2010-0008; CAA-SR-2011-0044; HCAAGR-2010-0397; DGAC/F-2010-2689; HCAAGR-2010-0414.

- (48) Gezien de door FATA ingediende documenten wordt, in overeenstemming met de gemeenschappelijke criteria, geoordeeld dat in deze fase geen verdere maatregelen tegen VIM AVIA (VIM AIRLINES) nodig zijn. De Commissie zal de prestaties van deze luchtvaartmaatschappij opnieuw beoordelen in het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van maart 2012.
- (49) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft de wens uitgedrukt om de constructieve dialoog met FATA over alle veiligheidskwesties voort te zetten. De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart houden nauwgezet toezicht op de prestaties van de luchtvaartmaatschappijen waarvan de activiteiten in de Unie beperkt zijn door FATA, teneinde te garanderen dat ze hun activiteiten pas hervatten als ze hebben aangetoond dat alle bevindingen die tijdens platforminspecties in de EU zijn gedaan, effectief zijn verholpen. De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart blijven ernaar streven om alle veiligheidsgerelateerde gevallen van niet naleving die tijdens SAFA-platforminspecties zijn vastgesteld, op duurzame wijze op te lossen via verder technisch overleg met FATA. De lidstaten zullen ondertussen blijven controleren of de Russische luchtvaartmaatschappijen effectief voldoen aan de relevante veiligheidsnormen door, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 351/2008, bij het uitvoeren van platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van deze maatschappij, en de Commissie zal van nabij toezicht houden op de maatregelen die door deze maatschappijen worden genomen.

Jordan Aviation

- (50) Op basis van een analyse van de resultaten van sinds 2010 uitgevoerde SAFA-inspecties van bepaalde in het Hasjemitisch Koninkrijk Jordanië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, heeft de Commissie op 1 september 2011 overleg opgestart met de burgerluchtvaartautoriteiten van het Hasjemitisch Koninkrijk Jordanië (CARC) om garanties te krijgen dat de tijdens deze SAFA-inspecties vastgestelde veiligheidstekortkomingen op duurzame wijze zijn verholpen en, indien dit nog niet is gebeurd, dat passende maatregelen zijn genomen om de vastgestelde veiligheidsrisico's in te perken.
- (51) In zijn antwoord van 19 september 2011 heeft CARC geen duidelijke bewijzen geleverd dat de betrokken luchtvaartmaatschappijen effectief correctieve en preventieve maatregelen ten uitvoer hebben gelegd. Het gebrek aan informatie over de analyse van de grondredenen voor de veiligheidstekortkomingen, samen met de steeds slechtere resultaten die verscheidene in het Hasjemitisch Koninkrijk Jordanië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen laten optekenen tijdens SAFA-inspecties, hebben vragen doen rijzen over het vermogen van de bevoegde autoriteiten van dat land om op passende wijze permanent toezicht te houden op de door hen gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen.
- (52) Op 6 oktober 2011 heeft de Commissie Jordanië om nadere informatie gevraagd en op 21 oktober 2011 heeft zij CARC uitgenodigd om een vergadering in Brussel om

de bovenvermelde problemen toe te lichten. Tijdens deze vergadering heeft CARC een reeks maatregelen geschetst die het in september 2011 heeft genomen om zijn toezicht op de in Jordanië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te versterken en te garanderen dat Jordanië bij het toezicht op zijn luchtvaartmaatschappijen rekening houdt met de resultaten van de in het kader van het SAFA-programma uitgevoerde platforminspecties, zodat de tijdens deze inspecties vastgestelde veiligheidsstekortkomingen op duurzame wijze kunnen worden verholpen. Tijdens deze vergadering zijn de problemen met de veiligheidsprestaties van de luchtvaartmaatschappij Jordan Aviation echter niet voldoende verduidelijkt.

- (53) In het geval van Jordan Aviation wordt in de SAFA-verslagen gewezen op significante tekortkomingen in het beheer van de luchtwaardigheid en de exploitatie van de luchtvaartuigen van het type Boeing B-767. Tijdens een SAFA-inspectie in Frankrijk van de B767 met registratiekenteken JY-JAG ⁽¹⁾ zijn ernstige tekortkomingen inzake luchtwaardigheid vastgesteld, waardoor het luchtvaartuig leeg moest worden teruggevlogen voor onderhoud en reparatie. Het aantal bevindingen tijdens elke SAFA-inspectie en het feit dat de tekortkomingen zich sinds 2010 herhaaldelijk hebben voorgedaan, wijzen op een ernstig veiligheidsrisico. Daarom werden CARC en de luchtvaartmaatschappij Jordan Aviation verzocht een uitzetting te geven aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart in november 2011.
- (54) Tijdens de hoorzitting van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van 9 november 2011 erkenden CARC en Jordan Aviation de voordelen van het overleg met de Commissie, bijgestaan door het EASA en de lidstaten. Dit overleg heeft beide organisaties ertoe aangezet een correctief actieplan op te stellen dat tot doel heeft de tijdens SAFA-inspecties vastgestelde tekortkomingen te verhelpen en de zwakke punten in hun interne processen te verbeteren. Het Comité erkende de inspanningen die zijn geleverd om duurzame oplossingen te vinden voor de veiligheidstekortkomingen en nam nota van de verbintenis van CARC en Jordan Aviation om het tijdens de hoorzitting gepresenteerde plan volledig ten uitvoer te leggen.
- (55) Het comité was verheugd over de bemoedigende maatregelen van Jordan Aviation, maar drukte toch zijn bezorgdheid uit over het vermogen van deze luchtvaartmaatschappij om de veiligheidsrisico's met betrekking tot de commerciële exploitatie van de luchtvaartuigen van het type Boeing B-767 te beperken. Rekening houdende met de talrijke en herhaalde veiligheidstekortkomingen die zijn vastgesteld tijdens platforminspecties van luchtvaartuigen van het type Boeing B-767 die door Jordan Aviation worden geëxploiteerd, aangezien deze luchtvaartmaatschappij tot op heden onvoldoende in staat is gebleken om een passend correctief en preventief actieplan ten uitvoer te leggen en aangezien CARC onvoldoende veiligheidstoezicht houdt, wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat Jordan Aviation in bijlage B moet worden opgenomen en dat alle activiteiten met luchtvaartuigen van het type Boeing

⁽¹⁾ DGAC/F-2011-269.

B-767 moeten worden verboden. De luchtvaartmaatschappij mag wel naar de Unie vliegen met de andere types luchtvaartuigen die op haar AOC zijn vermeld, overeenkomstig bijlage B.

- (56) De lidstaten sporen de Commissie aan om overleg te blijven plegen met de bevoegde autoriteiten van het Hasjemitisch Koninkrijk Jordanië teneinde te garanderen dat de internationale veiligheidsnormen effectief worden gehandhaafd door deze autoriteiten en dat alle corrigerende en preventieve maatregelen die door alle betrokken luchtvaartmaatschappijen ten uitvoer worden gelegd, duurzaam zijn op lange termijn. Ondertussen zullen de lidstaten de effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen blijven controleren door, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 351/2008, bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van deze maatschappij.
- (57) De Commissie is bereid de inspanningen van CARC en Jordan Aviation te ondersteunen via een beoordelingsbezoek, samen met de lidstaten en het EASA, teneinde de veiligheidsprestaties van Jordan Aviation te verifiëren en na te gaan welke vooruitgang CARC heeft geboekt bij het toezicht op de in het Hasjemitisch Koninkrijk Jordanië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen.

Rollins Air

- (58) De Commissie heeft formeel overleg opgestart met het bedrijf Rollins Air, dat gecertificeerd is door de bevoegde autoriteiten van Honduras, nadat zij van de bevoegde autoriteiten van Frankrijk informatie had ontvangen over hun besluit om deze maatschappij geen verkeersrechten te verlenen zolang geen oplossing was gevonden voor de veiligheidstekortkomingen die waren vastgesteld tijdens de beoordeling van de technische vragenlijst die door Rollins Air was ingediend om toestemming tot landing te krijgen (uitgave van een zogenaamd SAFA-standaardverslag).
- (59) Het bedrijf werd verzocht om de volgende punten te verduidelijken tijdens een uiteenzetting aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart op 8 november 2011: a) bewijzen dat het een programma voor de analyse van vluchtgegevens heeft geïmplementeerd dat in overeenstemming is met de voorschriften van de ICAO; b) bewijzen dat Frankrijk, inclusief de overzeese gebieden, deel uitmaakte van het gebied waarin volgens de bevoegde autoriteiten activiteiten mochten worden uitgevoerd met het luchtvaartuig van het type L1011-500 met registratiekenteken HR-AVN; c) bewijzen dat de piloten voor de geplande vluchten in de voorbije 12 maanden geslaagd zijn voor de nodige bekwaamheidstesten, en d) bewijzen dat beide door de luchtvaartmaatschappij voorgestelde bemanningsleden de door de ICAO aanvaarde leeftijdsgrenzen hebben overschreven.
- (60) Noch Rollins Air, noch de bevoegde autoriteiten van Honduras (DGAC) waren aanwezig in het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. DGAC had de diplomatieke vertegenwoordiging van Honduras bij het Koninkrijk België gemachtigd om het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart op 9 november 2011 in kennis te stellen van hun officieel standpunt, namelijk dat DGAC een

procedure had opgestart om de registratie van het luchtvaartuig HR-AVN te schrappen uit het nationale register van Honduras en dat Rollins Air het bovenvermelde luchtvaartuig niet meer mocht exploiteren. Rollins Air exploiteert echter meerdere luchtvaartuigen van dit type, en met betrekking tot deze andere luchtvaartuigen werd geen nadere informatie verstrekt.

- (61) Het comité heeft ook rekening gehouden met het feit dat de US Federal Aviation Administration Honduras hebben ingedeeld in categorie 2 van het IASA—programma van de VS, hetgeen erop wijst dat bevoegde autoriteiten van Honduras systematisch tekortschieten bij het nakomen van hun certificerings- en toezichtsverplichtingen ten aanzien van de luchtvaartmaatschappijen die onder hun regelgevend toezicht staan.
- (62) Daarom wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat Rollins Air in bijlage A moet worden opgenomen zolang het geen bewijzen heeft ingediend dat de tekortkomingen die zijn vastgesteld in het standaardverslag van de Franse bevoegde autoriteiten, zijn verholpen.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Republiek Congo

- (63) De bevoegde autoriteiten van de Republiek Congo (ANAC) hebben meegedeeld dat zij op 23 september 2011 een nieuw AOC hebben afgegeven aan de luchtvaartmaatschappij Equatorial Congo Airlines S.A., zonder evenwel te hebben aangetoond dat de certificering van en het toezicht op deze maatschappij volledig beantwoorden aan de internationale veiligheidsnormen. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt derhalve geoordeeld dat Equatorial Congo Airlines S.A. moet worden opgenomen in bijlage A.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Democratische Republiek Congo

- (64) Er zijn geverifieerde bewijzen dat de bevoegde autoriteiten van de Democratische Republiek Congo (AAC) een nieuw AOC hebben afgegeven aan de luchtvaartmaatschappij Stellar Airways, zonder te hebben aangetoond dat de certificering van en het toezicht op deze maatschappij volledig beantwoorden aan de toepasselijke internationale veiligheidsnormen. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt derhalve geoordeeld dat Stellar Airways moet worden opgenomen in bijlage A.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Filipijnen

- (65) De Commissie heeft vernomen dat de bevoegde autoriteiten van de Filipijnen (CAAP) nieuwe AOC's hebben afgegeven aan luchtvaartmaatschappijen als Aeromajestic and Interisland Airlines. CAAP heeft niet geantwoord op het verzoek om informatie dat de Commissie op 26 oktober 2011 heeft verstuurd met betrekking tot de geldigheid van de certificaten van deze maatschappijen, en heeft ook niet aangetoond dat zijn certificering en toezicht beantwoorden aan de toepasselijke internationale veiligheidsnormen. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt derhalve geoordeeld dat deze luchtvaartmaatschappijen moeten worden opgenomen in bijlage A.

Algemene bedenkingen over de overige luchtvaartmaatschappijen in de bijlagen A en B

- (66) Ondanks specifieke verzoeken van de Commissie is zij niet in kennis gesteld van bewijzen dat de overige luchtvaartmaatschappijen die in de communautaire lijst van 19 april 2011 zijn vermeld en de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving door die luchtvaartmaatschappijen, passende corrigerende maatregelen volledig ten uitvoer hebben gelegd. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt derhalve geoordeeld dat het exploitatieverbod (bijlage A) of de exploitatiebepalingen (bijlage B) die aan deze luchtvaartmaatschappijen zijn opgelegd, moeten worden gehandhaafd.
- (67) 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 na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

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

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

Gedaan te Brussel, 21 november 2011.

Voor de Commissie,
namens de voorzitter,
Joaquín ALMUNIA
Vicevoorzitter

BIJLAGE A

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

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republiek Ghana
ROLLINS AIR	HR-005	RAV	Honduras
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Onbekend	VRB	Republiek Rwanda
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Afghanistan			Islamitische Republiek Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamitische Republiek Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamitische Republiek Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Onbekend	PIR	Islamitische Republiek Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamitische Republiek Afghanistan
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Angola, met uitzondering van TAAG Angola Airlines, dat in bijlage B is opgenomen, maar inclusief			Republiek Angola
AEROJET	AO 008-01/11	Onbekend	Republiek Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republiek Angola
AIR GICANGO	009	Onbekend	Republiek Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republiek Angola
AIR NAVE	017	Onbekend	Republiek Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Onbekend	Republiek Angola
DIEXIM	007	Onbekend	Republiek Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Onbekend	Republiek Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republiek Angola
HELIANG	010	Onbekend	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 het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Onbekend	Republiek Angola
MAVEWA	016	Onbekend	Republiek Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republiek Angola
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Benin, inclusief			Republiek Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republiek Benin
AFRICA AIRWAYS	Onbekend	AFF	Republiek Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N.v.t.	Republiek Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republiek Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republiek Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-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/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republiek Benin
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in de Republiek Congo, inclusief			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
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Onbekend	Republiek Congo
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in de Democratische Republiek Congo (RDC), inclusief			Democratische Republiek Congo (RDC)

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
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 TROPIQUES	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	ABB	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)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	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)

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
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)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministeriële handtekening (ordonnantie nr. 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)
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/ 787/2011	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 zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Djibouti, inclusief			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Onbekend	DAO	Djibouti

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Equatoriaal Guinea, inclusief			Equatoriaal Guinea
CRONOS AIRLINES	Onbekend	Onbekend	Equatoriaal Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Onbekend	CEL	Equatoriaal Guinea
EGAMS	Onbekend	EGM	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
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Onbekend	Onbekend	Equatoriaal Guinea
UTAGE – UNION DE TRANSPORTE AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Equatoriaal Guinea
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Indonesië, met uitzondering van Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia en Metro Batavia, maar inclusief			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
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 TRANSPORT	135-034	IDA	Republiek Indonesië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
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
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	Onbekend	Republiek Indonesië
MEGANTARA	121-025	MKE	Republiek Indonesië
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	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
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

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
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 het toezicht op de naleving van de regelgeving in Kazachstan, met uitzondering van Air Astana, maar inclusief			Republiek Kazachstan
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	Republiek Kazachstan
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Republiek Kazachstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Republiek Kazachstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Republiek Kazachstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republiek Kazachstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republiek Kazachstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republiek Kazachstan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0435-10	SAP	Republiek Kazachstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Republiek Kazachstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Republiek Kazachstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Republiek Kazachstan
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Republiek Kazachstan
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Republiek Kazachstan
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Republiek Kazachstan
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Republiek Kazachstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republiek Kazachstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Republiek Kazachstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republiek Kazachstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republiek Kazachstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republiek Kazachstan
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	Republiek Kazachstan

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Republiek Kazachstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republiek Kazachstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Republiek Kazachstan
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Republiek Kazachstan
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Republiek Kazachstan
MEGA AIRLINES	AK-0424-10	MGK	Republiek Kazachstan
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Republiek Kazachstan
PRIME AVIATION	AK-0393-09	PKZ	Republiek Kazachstan
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Republiek Kazachstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Republiek Kazachstan
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Republiek Kazachstan
SCAT	AK-0420-10	VSV	Republiek Kazachstan
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Republiek Kazachstan
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Republiek Kazachstan
UST-KAMENOGORSK / AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Republiek Kazachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republiek Kazachstan
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Kirgizië, inclusief			Republiek Kirgizië
AIR MANAS	17	MBB	Republiek Kirgizië
ASIAN AIR	36	AZZ	Republiek Kirgizië
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republiek Kirgizië
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Republiek Kirgizië
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republiek Kirgizië
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republiek Kirgizië
DAMES	20	DAM	Republiek Kirgizië
EASTOK AVIA	15	EEA	Republiek Kirgizië
ITEK AIR	04	IKA	Republiek Kirgizië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republiek Kirgizië
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republiek Kirgizië
KYRGYZSTAN AIRLINE	Onbekend	KGA	Republiek Kirgizië
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republiek Kirgizië
SKY WAY AIR	21	SAB	Republiek Kirgizië
TRAST AERO	05	TSJ	Republiek Kirgizië
VALOR AIR	07	VAC	Republiek Kirgizië
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Liberia			Liberia
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in de Republiek Gabon, met uitzondering van Gabon Airlines, Afrijet en SN2AG, die in bijlage B zijn opgenomen, maar inclusief			Republiek Gabon
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Onbekend	Republiek Gabon
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republiek Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republiek Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republiek Gabon
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republiek Gabon
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republiek Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Onbekend	Republiek Gabon
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in de Republiek Mauritanië, inclusief			Republiek Mauritanië
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Republiek Mauritanië
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in de Republiek Mozambique, inclusief			Republiek Mozambique
MOZAMBIQUE AIRLINES – LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE	MOZ-01/2010	LAM	Republiek Mozambique

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	02 van 2010	MXE	Republiek Mozambique
TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES	03 van 2010	Onbekend	Republiek Mozambique
HELICOPTEROS CAPITAL	Onbekend	Onbekend	Republiek Mozambique
CFA MOZAMBIQUE	Onbekend	Onbekend	Republiek Mozambique
UNIQUE AIR CHARTER	Onbekend	Onbekend	Republiek Mozambique
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Onbekend	Onbekend	Republiek Mozambique
SAFARI AIR	Onbekend	Onbekend	Republiek Mozambique
ETA AIR CHARTER LDA	04 van 2010	Onbekend	Republiek Mozambique
EMILIO AIR CHARTER LDA	05 van 2010	Onbekend	Republiek Mozambique
CFM-TTA SA	07 van 2010	Onbekend	Republiek Mozambique
AERO-SERVICOS SARL	08 van 2010	Onbekend	Republiek Mozambique
VR CROSPRAYERS LDA	06 van 2010	Onbekend	Republiek Mozambique
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in de Filipijnen, inclusief			Republiek der Filipijnen
AEROMAJESTIC	Onbekend	Onbekend	Republiek der Filipijnen
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Onbekend	Republiek der Filipijnen
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republiek der Filipijnen
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Onbekend	Republiek der Filipijnen
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Onbekend	Republiek der Filipijnen
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Onbekend	Republiek der Filipijnen
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Onbekend	Republiek der Filipijnen
AVIATOUR'S FLYN INC.	200910	Onbekend	Republiek der Filipijnen
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Onbekend	Republiek der Filipijnen
BEACON	Onbekend	Onbekend	Republiek der Filipijnen
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Onbekend	Republiek der Filipijnen
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Onbekend	Republiek der Filipijnen
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Republiek der Filipijnen

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Onbekend	Republiek der Filipijnen
CM AERO	4AN2000001	Onbekend	Republiek der Filipijnen
CORPORATE AIR	Onbekend	Onbekend	Republiek der Filipijnen
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Onbekend	Republiek der Filipijnen
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Onbekend	Republiek der Filipijnen
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Onbekend	Republiek der Filipijnen
HUMA CORPORATION	2009014	Onbekend	Republiek der Filipijnen
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Onbekend	Republiek der Filipijnen
INTERISLAND	Onbekend	Onbekend	Republiek der Filipijnen
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republiek der Filipijnen
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Onbekend	Republiek der Filipijnen
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Onbekend	Republiek der Filipijnen
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Onbekend	Republiek der Filipijnen
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Onbekend	Republiek der Filipijnen
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Onbekend	Republiek der Filipijnen
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Onbekend	Republiek der Filipijnen
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Republiek der Filipijnen
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Onbekend	Republiek der Filipijnen
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Onbekend	Republiek der Filipijnen
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Republiek der Filipijnen
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Onbekend	Republiek der Filipijnen
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Onbekend	Republiek der Filipijnen
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Onbekend	Republiek der Filipijnen
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009004	Onbekend	Republiek der Filipijnen
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Onbekend	Republiek der Filipijnen
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	Republiek der Filipijnen

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Onbekend	Republiek der Filipijnen
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Onbekend	Republiek der Filipijnen
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Onbekend	Republiek der Filipijnen
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	Republiek der Filipijnen
WORLD AVIATION, CORP.	Onbekend	Onbekend	Republiek der Filipijnen
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Onbekend	Republiek der Filipijnen
YOKOTA AVIATION, INC.	Onbekend	Onbekend	Republiek der Filipijnen
ZENITH AIR, INC.	2009012	Onbekend	Republiek der Filipijnen
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	RIT	Republiek der Filipijnen
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Sao Tomé en Príncipe, inclusief			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
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Sierra Leone, inclusief			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

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
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 zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Sudan, inclusief			Republiek Sudan
SUDAN AIRWAYS	Onbekend	SUD	Republiek Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republiek Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republiek Sudan
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Republiek Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republiek Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republiek Sudan
ALMAJARA AVIATION	Onbekend	MJA	Republiek Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republiek Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republiek Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republiek Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Unkown	Republiek Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republiek Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republiek Sudan
TARCO AIRLINES	056	Onbekend	Republiek Sudan
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Swaziland, inclusief			Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Onbekend	SZL	Swaziland
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Zambia, inclusief			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

BIJLAGE B

LIJST VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN WAARAAN EXPLOITATIEBEPERKINGEN ZIJN OPEGELEGD IN DE EUROPESE UNIE ⁽¹⁾

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC)	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant	Type luchtvaartuig waaraan beperkingen zijn opgelegd	Registratiemerktken(s) en, voor zover beschikbaar, constructieserienummer(s)	Land van registratie
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Democratische Volksrepubliek Korea	De volledige vloot, behalve: 2 luchtvaartuigen van het type TU-204	De volledige vloot, behalve: P-632, P-633	Democratische Volksrepubliek Korea
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republiek Gabon	De volledige vloot, behalve: 2 luchtvaartuigen van het type Falcon 50, 2 luchtvaartuigen van het type Falcon 900	De volledige vloot, behalve: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republiek Gabon
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazachstan	De volledige vloot, behalve: 2 luchtvaartuigen van het type B-767, 4 luchtvaartuigen van het type B-757, 10 luchtvaartuig van het type A319/320/321, 5 luchtvaartuigen van het type Fokker 50	De volledige vloot, behalve: 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)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republiek Ghana	De volledige vloot, behalve: 2 luchtvaartuigen van het type DC8-63F	De volledige vloot, behalve: 9G-TOP en 9G-RAC	Republiek Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagascar	De volledige vloot, behalve: 2 luchtvaartuigen van het type Boeing B-737-300, 2 luchtvaartuigen van het type ATR 72-500, 1 luchtvaartuig van het type ATR 42-500, 1 luchtvaartuig van het type ATR 42-320 en 3 luchtvaartuigen van het type DHC 6-300	De volledige vloot, behalve: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republiek Madagascar
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoren	De volledige vloot, behalve: LET 410 UVP	De volledige vloot, behalve: 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 veiligheidsvoorschriften worden nageleefd.

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC)	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant	Type luchtvaartuig waaraan beperkingen zijn opgelegd	Registratiemerktken(s) en, voor zover beschikbaar, constructieserienummer(s)	Land van registratie
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Republiek Gabon	De volledige vloot, behalve: 1 luchtvaartuig van het type Boeing B-767-200	De volledige vloot, behalve: TR-LHP	Republiek Gabon
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Islamitische Republiek Iran	De volledige vloot, behalve: 14 luchtvaartuigen van het type A-300, 8 luchtvaartuigen van het type A-310, 1 luchtvaartuig B-737	De volledige vloot, behalve: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Islamitische Republiek Iran
JORDAN AVIATION	C002	JAV	Hasjemitisch Koninkrijk Jordanië	De volledige vloot, behalve: 8 luchtvaartuigen van het type Boeing B-737, 2 luchtvaartuigen van het type Airbus A-310, 1 luchtvaartuig van het type Airbus A-320	De volledige vloot, behalve: JY-JAB JY-JAD JY-JAN JY-JAO JY-JAX JY-JAY JY-JAP JY-JAQ JY-JAV JY-JAH JY-JAC	Hasjemitisch Koninkrijk Jordanië
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republiek Gabon	De volledige vloot, behalve: 1 luchtvaartuig van het type Challenger CL-601, 1 luchtvaartuig van het type HS-125-800	De volledige vloot, behalve: TR-AAG, ZS-AFG	Republiek Gabon; Republiek Zuid-Afrika

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC)	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant	Type luchtvaartuig waaraan beperkingen zijn opgelegd	Registratiemerken(s) en, voor zover beschikbaar, constructieserienummer(s)	Land van registratie
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republiek Angola	De volledige vloot, behalve: 5 luchtvaartuigen van het type Boeing B-777 en 4 luchtvaartuigen van het type Boeing B-737-700	De volledige vloot, behalve: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republiek Angola

(¹) Afrijet mag alleen de vermelde luchtvaartuigen gebruiken voor zijn huidige activiteiten in de EU.

(²) Air Astana mag alleen de vermelde luchtvaartuigen gebruiken voor zijn huidige activiteiten in de EU.

(³) Gabon Airlines mag alleen de vermelde luchtvaartuigen gebruiken voor zijn huidige activiteiten in de EU.

(⁴) Iran Air mag naar de Europese Unie vliegen met bepaalde luchtvaartuigen, onder de voorwaarden die zijn uiteengezet in overweging (69) van Verordening (EU) nr. 590/2010, PB L 170 van 6.7.2010, blz. 15.