

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2016/963 VAN DE COMMISSIE**van 16 juni 2016****tot wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 met betrekking tot de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie****(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, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie ⁽²⁾ is de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 bedoelde 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 (het EASA) de Commissie in kennis gesteld van informatie die van belang is voor de actualisering van die lijst. Er is ook relevante informatie meegedeeld door derde landen en internationale organisaties. Op basis van die informatie moet de lijst worden geactualiseerd.
- (3) De Commissie heeft alle betrokken luchtvaartmaatschappijen, hetzij rechtstreeks, hetzij 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 lijst.
- (4) De Commissie heeft de betrokken luchtvaartmaatschappijen de gelegenheid geboden om de door de lidstaten ingediende documenten te raadplegen, om schriftelijke opmerkingen in te dienen en om een mondelinge uiteenzetting te geven aan de Commissie en aan het bij Verordening (EEG) nr. 3922/1991 van de Raad ⁽³⁾ opgerichte Comité inzake veiligheid van de luchtvaart.
- (5) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft van de Commissie nieuwe informatie ontvangen over het gezamenlijk overleg dat in het kader van Verordening (EG) nr. 2111/2005 en Verordening (EG) nr. 473/2006 van de Commissie ⁽⁴⁾ aan de gang is met de bevoegde autoriteiten en luchtvaartmaatschappijen van Angola, Botswana, Georgië, de Republiek Guinea, India, Indonesië, Iran, Kazachstan, Madagaskar, Mozambique, Sudan, Taiwan, Thailand en Zambia. De Commissie heeft aan dat comité ook informatie verstrekt over de situatie in Afghanistan, Irak, de Kirgizië, Libanon, Nepal, Pakistan, Oekraïne en Zimbabwe en over het technische overleg met de Russische Federatie.
- (6) Het EASA heeft aan de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart de resultaten voorgesteld van de analyse van de auditverslagen die de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) in het kader van haar Universal Safety Oversight Audit Programme heeft uitgevoerd. In deze context werden de lidstaten verzocht prioriteit te geven aan platforminspecties van luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn in landen waarvoor de ICAO Significant Safety Concerns (SSC) heeft vastgesteld of waarvoor het EASA heeft geconcludeerd dat het

⁽¹⁾ PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15.

⁽²⁾ Bij Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 is de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad bedoelde communautaire lijst opgesteld van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap (PB L 84 van 23.3.2006, blz. 14).

⁽³⁾ 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 (PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4).

⁽⁴⁾ Verordening (EG) nr. 473/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 tot vaststelling van uitvoeringsregels voor de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad bedoelde communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap (PB L 84 van 23.3.2006, blz. 8).

systeem voor toezicht op de veiligheid belangrijke tekortkomingen vertoont. In aanvulling op het overleg van de Commissie in het kader van Verordening (EG) nr. 2111/2005 maakt dergelijke prioritering bij platforminspecties het mogelijk om nadere informatie te verkrijgen over de veiligheidsprestaties van de in die landen geregistreerde luchtvaartmaatschappijen.

- (7) Het EASA heeft de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart op ook de hoogte gebracht van de resultaten van de analyse van platforminspecties die zijn uitgevoerd in het kader van het SAFA-programma (Safety Assessment of Foreign Aircraft programme), overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie ⁽¹⁾.
- (8) Het EASA heeft de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart voorts informatie verstrekt over de technischebijstandsprojecten die het heeft uitgevoerd in landen waartegen maatregelen zijn genomen of die onder toezicht staan op grond van Verordening (EG) nr. 2111/2005. Het EASA heeft informatie verstrekt over de plannen en verzoeken om verdere technische bijstand en samenwerking, teneinde de administratieve en technische capaciteiten van burgerluchtvaartautoriteiten te verbeteren, zodat hulp kan worden geboden bij het oplossen van alle gevallen van niet-naleving van toepasselijke internationale normen voor de burgerluchtvaart. De lidstaten werden verzocht om op bilaterale basis antwoord te geven op die verzoeken, in overleg met de Commissie en het EASA. Bij deze gelegenheid heeft de Commissie benadrukt dat het nuttig is aan de internationale luchtvaartgemeenschap informatie te verstrekken, met name via de SCAN-databank van de ICAO (Safety Collaborative Assistance Network), over technische bijstand die de Unie en haar lidstaten verlenen om de veiligheid van de luchtvaart in de wereld te verbeteren.
- (9) Eurocontrol heeft de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart geactualiseerde informatie verstrekt over de status van de SAFA-waarschuwingfunctie en de actuele statistieken voor waarschuwingsberichten voor luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Unie

- (10) Verschillende lidstaten hebben de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart in kennis gesteld van de handhavingsmaatregelen die zij hebben genomen naar aanleiding van een door het EASA gemaakte analyse van de resultaten van platforminspecties van luchtvaartuigen van luchtvaartmaatschappijen uit de Unie, van door het EASA uitgevoerde normalisatie-inspecties, of van specifieke inspecties en audits door nationale luchtvaartautoriteiten. Noorwegen heeft de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart in kennis gesteld van de maatregelen die het heeft genomen ten aanzien van de luchtvaartmaatschappij *Airwing A/S*.
- (11) De lidstaten hebben herhaald dat zij desgevallend bereid zijn maatregelen te treffen als uit relevante veiligheidsinformatie blijkt dat er acute veiligheidsrisico's bestaan door de niet-naleving van de passende veiligheidsnormen door luchtvaartmaatschappijen uit de Unie.

Luchtvaartmaatschappijen uit Angola

- (12) Bij Verordening (EG) nr. 474/2006 heeft de in Angola gecertificeerde luchtvaartmaatschappij *TAAG Angola Airlines* toestemming gekregen om vluchten in de Unie uit te voeren met vier luchtvaartuigen van het type Boeing 737-700 met registratiekentekens D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH en D2-TBJ, drie luchtvaartuigen van het type Boeing 777-200 met registratiekentekens D2-TED, D2-TEE en D2-TEF en drie luchtvaartuigen van het type Boeing 777-300 met registratiekentekens D2-TEG, D2-TEH en D2-TEI.
- (13) *TAAG Angola Airlines* heeft op 25 april 2016 via de bevoegde autoriteit van Angola, het *Instituto Nacional da Aviação Civil* (de INAVIC), een verzoek ingediend om een nieuw luchtvaartuig van het type Boeing 777-300, met registratiekenteken D2-TEJ, en een nieuw luchtvaartuig van het type Boeing 737-700 met registratiekenteken D2-TBK, toe te voegen aan bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006.
- (14) In de context van de vergunning voor exploitanten uit derde landen op grond van Verordening (EU) nr. 452/2014 van de Commissie ⁽²⁾ onderhoudt *TAAG Angola Airlines* sinds november 2014 een permanente dialoog met het EASA en heeft het feitelijke en gedetailleerde gegevens verstrekt over haar vloot en activiteiten. Dit proces heeft geleid tot een TCO-audit ter plaatse, die heeft plaatsgevonden van 1 tot en met 3 februari 2016.

⁽¹⁾ Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1).

⁽²⁾ Verordening (EU) nr. 452/2014 van de Commissie van 29 april 2014 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering door exploitanten uit derde landen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 133 van 6.5.2014, blz. 12).

Het auditteam heeft enkele bevindingen van niveau 2 en één opmerking krachtens deel TCO geformuleerd. TAAG Angola Airlines heeft een correctief actieplan ingediend bij het EASA, dat werd aanvaard, en de bevindingen worden opgelost.

- (15) De permanente dialoog die op gang is gebracht met TAAG Angola Airlines, de gedetailleerde en nauwkeurige gegevens die TAAG Angola Airlines over haar vloot en activiteiten heeft verstrekt en het positieve resultaat van de TCO-audit ter plaatse, wijzen er allemaal op dat TAAG Angola Airlines in staat is zijn luchtvaartuigen Boeing 737-700, Boeing 777-200 en Boeing 777-300 conform de internationale veiligheidsnormen te exploiteren. Daarom acht de Commissie het passend, naast de inwilliging van het verzoek van TAAG Angola Airlines, om het huidige exploitatieverbod gedeeltelijk te versoepelen door TAAG Angola Airlines toe te staan vluchten naar de Unie uit te voeren met al zijn luchtvaartuigen van de types Boeing 737-700, Boeing 777-200, en Boeing 777-300.
- (16) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, wordt dan ook geoordeeld dat de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan in de Unie een exploitatieverbod is opgelegd, moet worden gewijzigd teneinde alle luchtvaartuigen van de types Boeing 737-700, 777-200 en 777-300 van TAAG Angola Airlines op te nemen in bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006 als luchtvaartuigen waarmee naar de Unie mag worden gevlogen.
- (17) De lidstaten dienen de effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen door TAAG Angola Airlines te blijven controleren door bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van deze luchtvaartmaatschappij, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.

Luchtvaartmaatschappijen uit Botswana

- (18) De burgerluchtvaartautoriteit (CAAB) van Botswana heeft de Commissie bij brief van 23 december 2015 informatie verstrekt over de voortgang bij het oplossen van de SSC's en de andere bevindingen van de ICAO. Volgens de resultaten van de gecoördineerde valideringsmissie van de ICAO is de effectieve tenuitvoerlegging van internationale veiligheidsnormen verbeterd tot 71 %. Op basis van dit resultaat heeft de ICAO op 31 december 2015 bevestigd dat beide SSC's waren opgelost. De CAAB heeft aanvullende informatie verstrekt over het veiligheidstoezicht op de in Botswana gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen.
- (19) De betere toepassing van de internationale veiligheidsnormen en de beschikbare veiligheidsinformatie wijzen op een sterke ontwikkeling van de CAAB en geven aan dat er in verband met de veiligheid van in Botswana gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen geen sprake meer is van negatieve tendensen die de luchtvaartveiligheid in het gedrang brengen.
- (20) Daarom wordt, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om luchtvaartmaatschappijen uit Botswana op te nemen in de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.

Luchtvaartmaatschappijen uit Georgië

- (21) De ICAO heeft in april 2016 een evaluatie gemaakt van de door de burgerluchtvaartautoriteit van Georgië (de GCAA) getroffen correctieve acties om een antwoord te bieden op de SSC in verband met het certificeringsproces voor de afgifte van air operator certificates. Deze SSC is aan het licht gekomen tijdens de gecoördineerde valideringsmissie van oktober 2013. Op basis van die evaluatie heeft de ICAO geconcludeerd dat de door de GCAA genomen correctieve maatregelen toereikend waren om de SSC op te lossen.
- (22) De betere toepassing van de internationale veiligheidsnormen en de beschikbare veiligheidsinformatie wijzen op de sterke vastberadenheid van de GCAA om veiligheidstekortkomingen weg te werken en geven aan dat er met betrekking tot in Georgië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen geen sprake meer is van negatieve tendensen die de luchtvaartveiligheid in het gedrang brengen.
- (23) Daarom wordt, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om luchtvaartmaatschappijen uit Georgië op te nemen in de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Republiek Guinea

- (24) Zoals overeengekomen tijdens het technisch overleg met de Commissie in januari 2013 in Brussel, hebben de bevoegde autoriteiten van de Republiek Guinea (*Direction nationale de l'aviation civile* (DNAC)) regelmatig informatie aan de Commissie verstrekt over de lopende uitvoering van het correctieve actieplan, dat in december 2012 door de ICAO is goedgekeurd, en over alle daarmee verband houdende activiteiten.
- (25) Het jongste voortgangsverslag dat de DNAC heeft ingediend en dat de Commissie op 3 mei 2016 heeft ontvangen, bevat een beschrijving van de recentste activiteiten en ontwikkelingen inzake de tenuitvoerlegging van het correctieve actieplan. Op dit moment ligt de focus op de opleiding van inspecteurs op het gebied van exploitatie, luchtwaardigheid, de afgifte van vergunningen aan personeelsleden en luchtvaartterreinen, op de voortzetting van het certificeringsproces en op het toezichtsprogramma. De volledige ICAO-conforme certificering (in vijf fasen) van de luchtvaartmaatschappij *Konair Guinée* is afgerond en de luchtvaartmaatschappij heeft op 17 september 2015 haar Air Operator Certificate (AOC) gekregen (AOC nr. 03/DNAC/2015). Voor drie andere maatschappijen, namelijk *Sahel Aviation Service Guinée*, *Fly Nimba Airlines* en *Ijet Aviation* gaat het certificeringsproces verder. Volgens de DNAC is er een bewakingsprogramma opgesteld en uitgevoerd.
- (26) Er is een gecoördineerde valideringsmissie van de ICAO gepland van 23 tot en met 29 november 2016.
- (27) Gezien de geleidelijke tenuitvoerlegging van het correctieve actieplan, overeenkomstig hetgeen in december 2012 door de ICAO is goedgekeurd, en de beschikbare veiligheidsinformatie, is het op dit ogenblik niet gerechtvaardigd een exploitatieverbod of exploitatiebeperkingen op te leggen aan luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in de Republiek Guinea. De Commissie zal de situatie echter van nabij blijven volgen, rekening houdend met de resultaten van de gecoördineerde valideringsmissie van de ICAO van november 2016.
- (28) Daarom wordt, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om luchtvaartmaatschappijen uit Republiek Guinea op te nemen in de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.
- (29) Als uit relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat ten gevolge van het niet-naleven van internationale veiligheidsnormen acute veiligheidsrisico's ontstaan, kan de Commissie genoodzaakt zijn actie te ondernemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit India

- (30) Op 3 mei 2016 heeft technisch overleg plaatsgevonden tussen de Commissie, het EASA, een lidstaat, vertegenwoordigers van het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van India (DGCA) en de luchtvaartmaatschappij *Air India*, die in India is gecertificeerd. Dit technisch overleg werd heeft plaatsgevonden nadat het Indische DGCA zich bereid had getoond om technisch overleg te plegen met de Commissie over de certificerings- en toezichtsplichtingen van het DGCA ten aanzien van de door het DGCA gecertificeerde Indische luchtvaartmaatschappijen.
- (31) Tijdens dit overleg, heeft het Indische DGCA zijn analyse verstrekt van de prestaties van Indische luchtvaartmaatschappijen, waaronder *Air India*, in het kader van het SAFA-programma. Het DGCA heeft meegedeeld dat het een speciale eenheid voor platforminspecties heeft opgezet om ondersteuning te bieden bij het SAFA-management. Het DGCA heeft voor het eerste kwartaal van 2016 ook gegevens verstrekt over de platforminspecties die het zelf heeft uitgevoerd. Daarnaast heeft het nadere gegevens verstrekt over het toezicht dat het op bepaalde Indische luchtvaartmaatschappijen uitoefent. De ingediende gegevens bevatten een overzicht van de in de loop van 2015 uitgevoerde toezichtsactiviteiten. Voorts heeft het DGCA toelichting verschaft over de stand van zaken van de lopende duurzaamheidsinitiatieven, waaronder de aanwerving en opleiding van gekwalificeerd personeel, de ontwikkeling van databankbeheer, aangevuld met een stand van zaken inzake hercertificering.
- (32) *Air India* heeft nadere informatie verstrekt over zijn veiligheids- en kwaliteitsbeheersysteem. *Air India* heeft voor 2015 ook gegevens over de vluchtveiligheid verstrekt en toelichting gegeven over haar beleid inzake de verspreiding van informatie over vluchtveiligheid en haar SAFA-managementprogramma. De door *Air India* meegedeelde SAFA-gegevens bevatten een eigen diepgaande analyse van de SAFA-activiteiten waaraan het is onderworpen. In dit verband heeft *Air India* een overzicht verstrekt van haar interne processen en procedures, met nadere gegevens over oorzakenanalyse en de risicobeperkende maatregelen die de maatschappij naar aanleiding daarvan heeft genomen. Bovendien heeft *Air India* gemeld dat het regelmatig overleg pleegt met het Indische DGCA, onder meer over haar SAFA-managementsmaatregelen.

- (33) Bij brieven van 24 mei 2016 heeft de Commissie een aantal aspecten opnieuw onder de aandacht gebracht van het Indische DGCA, met name dat het nauwlettend moet blijven toezien op de SAFA-prestaties van luchtvaartmaatschappijen uit India. De Commissie heeft *Air India* ook meegedeeld dat zij kennis had genomen van de SAFA-managementsmaatregelen die *Air India* heeft genomen en erop gewezen dat die maatregelen in het kader van het SAFA-programma tot duurzame en consistente verbeteringen moeten leiden. Voorts heeft de Commissie zowel het DGCA als *Air India* eraan herinnerd dat het EASA op grond van Verordening (EU) nr. 452/2014 van de Commissie (deel TCO) verantwoordelijk is voor veiligheidsbeoordelingen van exploitanten uit derde landen en dat de prestaties in het kader van het SAFA-programma één van de belangrijkste elementen is waar het EASA bij die beoordelingen rekening mee houdt.
- (34) De Commissie neemt akte van de informatie die door het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van India en *Air India* is ingediend. Op basis van alle beschikbare informatie, waaronder de gegevens die tijdens het technisch overleg van 3 mei 2016 werden meegedeeld door het DGCA en *Air India*, en de eerste resultaten van de recente audit van *Air India* door het EASA in het kader van Verordening (EU) nr. 452/2014 van de Commissie, wordt geoordeeld dat het op dit moment niet gerechtvaardigd is een exploitatieverbod of exploitatiebeperkingen op te leggen aan in India gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen. Verder technisch overleg blijft echter nodig om te waarborgen dat veiligheidsproblemen op permanente basis kunnen worden aangepakt.
- (35) Daarom wordt, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om luchtvaartmaatschappijen uit India op te nemen in de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.
- (36) De Commissie is voornemens haar officieel overleg met het Indische DGCA voort te zetten, overeenkomstig artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006.
- (37) De lidstaten zullen de effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen blijven controleren door bij platforminspecties overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012 prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van Indische luchtvaartmaatschappijen.

Luchtvaartmaatschappijen uit Indonesië

- (38) In april 2016 heeft de Unie in Indonesië een beoordelingsbezoek ter plaatse georganiseerd, waaraan werd deelgenomen door deskundigen van de Commissie, het EASA en de lidstaten. Het beoordelingsbezoek vond plaats in de kantoren van het Indonesische directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart (DGCA) en bij een aantal in Indonesië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, namelijk *Citilink*, *Lion Air*, *Batik Air*, *Indonesia Air Asia* en *Aviastar Mandiri* (gecertificeerd onder CASR-135, pendel- en charterdiensten).
- (39) De deskundigen hebben geconstateerd dat de initiële certificering van luchtvaartmaatschappijen via de geëigende procedure in vijf stappen is verlopen en dat er voldoende coördinatie is met andere afdelingen binnen het DGCA. De certificeringsaudits worden gedocumenteerd en van de bevindingen wordt een follow-up door de luchtvaartmaatschappijen verlangd, inclusief corrigerende maatregelen en een analyse van de onderliggende oorzaken.
- (40) De deskundigen hebben vastgesteld dat de toezichtsactiviteiten, zowel audits als inspecties, op jaarbasis zijn gepland en dat de toezichtsactiviteiten in het algemeen volgens plan worden uitgevoerd. Zij hebben vastgesteld dat onlangs een aanzienlijk aantal inspecteurs op het gebied van vluchtuitvoering en cabineveiligheid zijn aangeworven en nog opleiding moeten krijgen over inspectiemethodes en specifieke regels. Voorts blijft er behoefte aan de standaardisering van de werkmethodes van de inspecteurs op het gebied van rapportering, de communicatie van bevindingen, de aanvaarding van correctieve maatregelen, waaronder de analyse van de onderliggende oorzaken en aan een overeenkomst over de termijnen voor de follow-up van bevindingen.
- (41) Het Indonesische DGCA heeft aangetoond dat er handhavingsmaatregelen werden genomen. Het AOC van *Aviastar Mandiri* (gecertificeerd onder CASR-121, binnenlandse, nationale en aanvullende vluchtuitvoeringen, AOC nr. 21-043) werd ingetrokken vanwege een inbreuk op het voorschrift inzake het minimumaantal luchtvaartuigen in de vloot.
- (42) *Citilink* heeft tijdens het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie bewijsmateriaal overgelegd waaruit blijkt dat het in staat is toe te zien op de naleving van de nationale en internationale veiligheidsnormen. *Citilink* heeft aangetoond dat het over een goed ontwikkeld systeem voor veiligheids- en kwaliteitsbeheer beschikt, een sterke organisatie inzake permanente luchtwaardigheid heeft opgezet en een proactief veiligheidsbeleid voert.

- (43) De *Lion Group* omvat zes luchtvaartmaatschappijen die in drie verschillende landen zijn gecertificeerd en hanteert een integrale aanpak van haar activiteiten en het veiligheids- en kwaliteitsbeheer. Binnen de *Lion Group* zijn *Lion Air* en *Batik Air* zijn twee in Indonesië gecertificeerde AOC-houders. *Lion Air* en *Batik Air* hebben de deskundigen ervan kunnen overtuigen dat zij beide over goed functionerende systemen voor veiligheidsbeheer en kwaliteitsborging beschikken. Het topmanagement van beide maatschappijen en het management van de *Lion Group* hebben een goed inzicht in deze systemen en gebruiken ze om risico's op te sporen en passende maatregelen te nemen om de grootste risico tot een aanvaardbaar niveau te herleiden. De deskundigen hebben geconstateerd dat *Batik Air* en *Lion Air* professionele bemanningen en gekwalificeerd personeel inzetten en over systemen voor het beheer van de verschillende activiteiten beschikken. Het management van zowel de groep als de individuele luchtvaartmaatschappijen handelt op basis van de veiligheidsinformatie en -analyses die het ontvangt. Het management verstrekt informatie en correctieve maatregelen via elektronische en andere interne communicatiekanalen.
- (44) Het Indonesische DGCA en de luchtvaartmaatschappijen *Citilink*, *Lion Air* en *Batik Air* werden op 31 mei 2016 gehoord door de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. Het DGCA heeft zijn huidige organisatiestructuur voorgesteld, met inbegrip van het personeel van haar directoraat luchtwaardigheid en vluchtuitvoering en de beschikbare middelen voor veiligheidstoezicht en de opleiding van inspecteurs. Het DGCA heeft nadere informatie verstrekt over de maatregelen die het het voorbije jaar heeft genomen: actualisering van de veiligheidsregels voor de burgerluchtvaart, actualisering van de personeelsrichtsnoeren voor inspecteurs, verbetering van het systeem voor het beheer van veiligheidsinformatie en start van de ontwikkeling van het veiligheidsprogramma van de staat. Het DGCA heeft in zijn presentatie een overzicht gegeven van de correctieve acties naar aanleiding van de opmerkingen van de deskundigen tijdens het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie.
- (45) *Citilink* heeft het correctief actieplan voorgesteld dat het heeft ontwikkeld op basis van de opmerkingen naar aanleiding van het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie. Dat actieplan omvat corrigerende en preventieve maatregelen en is gebaseerd op een analyse van de oorzaken die aan deze opmerkingen ten grondslag liggen. Voorts werd een overzicht gegeven van de belangrijkste ontwikkelingen sinds november 2015, waaronder de betere toepassing van het programma voor analyse van vluchtgegevens, extra middelen voor veiligheid en kwaliteit en de lopende ontwikkeling van software voor veiligheidsrapportage.
- (46) In de presentatie van *Lion Air* en *Batik Air* werd de strategie voor de zes maatschappijen uit de *Lion Group* toegelicht. Op basis van marktontwikkelingen ligt de focus van de groep nu op groei in markten buiten Indonesië. *Lion Air* en *Batik Air* hebben beide een presentatie gegeven over het correctieve actieplan dat ze hebben ontwikkeld op basis van de opmerkingen naar aanleiding van het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie. Het plan bevat correctieve acties op basis van een analyse van de oorzaken die aan die opmerkingen ten grondslag liggen. Voorts heeft *Batik Air* uitleg verschaft over haar onderzoek naar het recente geval van „runway incursion” waarbij een van haar toestellen was betrokken, en toegelicht welke veiligheidsacties het onmiddellijk na dat ongeval heeft genomen.
- (47) Tijdens de hoorzitting heeft het Indonesische DGCA de Commissie meegedeeld dat de ICAO de jongste zes maanden de correctieve acties die het DGCA heeft ondernomen op afstand heeft gevalideerd. Het eindresultaat van die validering is nog niet beschikbaar. Het DGCA heeft ook uitgelegd dat het in overleg met de Federale Luchtvaartadministratie (FAA) aan de verbetering van zijn veiligheidstoezicht werkt. De FAA heeft in februari 2016 een *International Aviation Safety Assessment* uitgevoerd. Die beoordeling heeft op haar beurt geleid tot zeven bevindingen en een follow-up bezoek in mei 2016. Volgens het Indonesische DGCA werden alle tekortkomingen weggewerkt, hoewel de FAA het DGCA gevraagd heeft maandelijks verslag uit te brengen over de voortgang bij de opleiding van inspecteurs.
- (48) Op basis van alle beschikbare informatie, waaronder de resultaten van het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse en de tijdens de hoorzitting verstrekte informatie, is de Commissie van oordeel dat het DGCA sinds 2014 vooruitgang heeft geboekt. Het Indonesische DGCA moet echter nog verdere vooruitgang boeken op het gebied van, onder meer, haar systeem voor veiligheidstoezicht, de opleiding van inspecteurs en de standaardisering van hun werkmethoden.
- (49) De Commissie heeft geconstateerd dat *Citilink*, *Lion Air* en *Batik Air* alle drie in staat zijn specifieke informatie te verstrekken over het veilig verloop van hun respectievelijke activiteiten. De Commissie is van oordeel dat de naleving van de geldende Indonesische regelgeving en de internationale veiligheidsnormen door de drie luchtvaartmaatschappijen door voldoende elementen wordt gestaafd.
- (50) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, wordt dan ook geoordeeld dat de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie moet worden gewijzigd teneinde *Aviastar Mandiri* (AOC-nr. 121-043), *Citilink*, *Lion Air* en *Batik Air* te schrappen uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

- (51) De lidstaten moeten de effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen blijven controleren door bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van in Indonesië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.
- (52) Als uit relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat ten gevolge van het niet-naleven van internationale veiligheidsnormen acute veiligheidsrisico's ontstaan, kan de Commissie genooddzaakt zijn verdere actie te ondernemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Iran

- (53) De luchtvaartmaatschappij *Iran Air*, die gecertificeerd is door de burgerluchtvaartorganisatie van de Islamitische Republiek Iran (CAO-IRI), is in maart 2010 opgenomen in bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006. Na een bezoek ter plaatse heeft de Unie de operationele beperkingen op de vloot van *Iran Air* in juli 2010 nader omschreven.
- (54) In mei 2016 heeft de Unie een nieuw beoordelingsbezoek ter plaatse in Iran georganiseerd, waaraan werd deelgenomen door deskundigen van de Commissie, het EASA en de lidstaten. Het beoordelingsbezoek vond plaats in de kantoren van de Burgerluchtvaartorganisatie van de Islamitische Republiek Iran en in de kantoren en installaties van *Iran Air*.
- (55) De deskundigen hebben vastgesteld dat CAO-IRI goed gestructureerd is en als toezichthoudende autoriteit alle aspecten van de burgerluchtvaart bestrijkt. De deskundigen hebben ook vastgesteld dat Iran een omvattend toezichtssysteem heeft opgezet, dat regelmatig wordt bijgewerkt. Op basis van de bevindingen tijdens het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie hebben de deskundigen geconcludeerd dat er bij CAO-IRI geen sprake is van onvermogen en onwil om veiligheidstekortkomingen te verhelpen.
- (56) De deskundigen hebben geconstateerd dat *Iran Air* de in juli 2010, tijdens het vorige beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie, geconstateerde tekortkomingen heeft aangepakt. Het beheer van de blijvende luchtwaardigheid van de vloot Airbus A320 is verbeterd en staat nu op hetzelfde niveau als voor de vloot Airbus A300 en A310. De deskundigen hebben vastgesteld dat het veiligheidsbeheersysteem van *Iran Air* in de loop der jaren is verbeterd, hoewel er nog ruimte is voor verdere vooruitgang, vooral wat betreft de effectieve toepassing van de beschreven procedures en de invoering van veiligheids- en kwaliteitsmanagement op bedrijfsniveau. Op het gebied van luchtwaardigheid hebben de deskundigen een aantal op- en aanmerkingen gemaakt, die *Iran Air* kunnen helpen om de veiligheid en kwaliteit van zijn activiteiten nog te verbeteren.
- (57) Op 1 juni 2016 werden CAO-IRI en *Iran Air* gehoord door de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. CAO-IRI heeft een presentatie gegeven over de luchtvaartactiviteiten in Iran, haar organisatiestructuur en de Iraanse regelgeving op het gebied van luchtvaartveiligheid. Voorts heeft CAO-IRI informatie verstrekt over het ICAO-auditverslag en de naar aanleiding daarvan genomen correctieve maatregelen, zoals wijzigingen van de regelgeving om te waarborgen dat CAO-IRI over de nodige middelen en onafhankelijkheid beschikt om haar taken op het gebied van veiligheidstoezicht uit te oefenen. De positieve ontwikkelingen die tijdens het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie werden geconstateerd, werden door deze presentatie bevestigd.
- (58) *Iran Air* heeft een algemeen overzicht gegeven van het bedrijf, met informatie over zijn vloot, de beschikbare middelen en faciliteiten en heeft verklaard dat het over de capaciteit beschikt om haar vloot te vernieuwen en uit te breiden. Voorts heeft *Iran Air* een overzicht gegeven van de correctieve maatregelen die het heeft genomen op basis van de opmerkingen naar aanleiding van het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie in juli 2010, waaronder verbeteringen aan het luchtwaardigheidsbeheer van de vloot Airbus A320 en verbeteringen van het veiligheids- en kwaliteitsbeheer. *Iran Air* heeft het correctief actieplan voorgesteld dat op basis van de opmerkingen tijdens het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie in mei 2016 het heeft ontwikkeld. De belangrijkste elementen van dat plan zijn de verbetering van het programma voor de analyse van vluchtgegevens en de invoering van betere software ter ondersteuning van het veiligheidsbeheersysteem.
- (59) Een belangrijk deel van de presentatie ging over de plannen van *Iran Air* om haar vloot te vernieuwen en uit te breiden. *Iran Air* heeft plannen om haar vloot uit te breiden met één bestaand type en met één nieuw type luchtvaartuig. Volgens haar presentatie is met een speciaal team een omvattend change-managementproject opgezet om alle risico's die gepaard gaan met de invoering van een nieuw type luchtvaartuig proactief te detecteren, te beheren en te beperken. Voor alle externe en interne wijzigingen van de activiteiten die gepaard gaan met de invoering van een nieuwe type luchtvaartuig en die de veiligheid in het gedrang kunnen brengen, worden de standaardprocedures gevolgd en gedocumenteerd.

- (60) Voor de bestaande toestellen van de types Fokker F100 en Boeing B747 van *Iran Air*, werd echter geen relevante informatie verstrekt over de verbetering van het luchtwaardigheidsbeheer van die toestellen.
- (61) Op basis van alle beschikbare informatie, waaronder de resultaten van het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie in mei 2016 en van de hoorzitting, is de Commissie van oordeel dat *Iran Air* duurzame vooruitgang heeft geboekt met betrekking tot het luchtwaardigheidsbeheer van haar vloot Airbus A320 en dat *Iran Air* heeft aangetoond dat het in staat is nieuwe types luchtvaartuigen op te nemen in haar vloot.
- (62) Tevens wordt erkend dat het CAO-IRI en Iran niet aan de wil ontbreekt om op permanente basis samen te werken met de Commissie. De Commissie is van oordeel dat CAO-IRI in het algemeen over de capaciteit beschikt om haar taken uit te voeren met betrekking tot het toezicht op luchtvaartmaatschappijen die in Iran zijn gecertificeerd. Wat *Iran Air* betreft, is de Commissie van oordeel dat er voldoende bewijzen zijn dat de maatschappij de geldende internationale veiligheidsnormen en aanbevolen praktijken naleeft. Het beheer van de vloten Fokker F100 en Boeing B747 moet echter nog worden verbeterd. Op basis hiervan oordeelt de Commissie dat de bestaande exploitatiebeperkingen voor *Iran Air* kunnen worden opgeheven en alleen moeten worden gehandhaafd voor de luchtvaartuigen van *Iran Air* van de types Fokker F100 en Boeing B747.
- (63) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, wordt dan ook geoordeeld dat de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie zodanig moet worden gewijzigd dat de aan *Iran Air* opgelegde exploitatiebeperkingen uitsluitend van toepassing zijn op de luchtvaartuigen van het type Fokker F100 en Boeing B747 in bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006.
- (64) De lidstaten moeten de effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen blijven controleren door bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van in Iran gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.
- (65) Als uit relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat ten gevolge van het niet-naleven van internationale veiligheidsnormen acute veiligheidsrisico's ontstaan, kan de Commissie genoodzaakt zijn verdere actie te ondernemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Kazachstan

- (66) Sinds juli 2009 geldt voor alle, behalve één, in Kazachstan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, een volledig exploitatieverbod, voornamelijk vanwege het onvermogen van de autoriteit die belast is met het veiligheidstoezicht op de in Kazachstan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, het comité burgerluchtvaart van Kazachstan (CAC), om de geldende internationale veiligheidsnormen toe te passen en te handhaven. De luchtvaartmaatschappij *Air Astana*, gecertificeerd in Kazachstan, is in december 2015 geschrapt uit bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006 en mag naar de Unie vliegen.
- (67) In april 2016 heeft in Kazachstan een door de ICAO gecoördineerde valideringsmissie plaatsgevonden. Het CAC heeft de Commissie meegedeeld dat de effectieve tenuitvoerlegging van internationale veiligheidsnormen als eerste resultaat is toegenomen van 64 % tot 74 %. Op basis van de voorlopige resultaten van de gecoördineerde valideringsmissie van de ICAO, heeft de ICAO op 20 april 2016 geoordeeld dat het CAC de SSC had weggewerkt. Het eindverslag van de gecoördineerde valideringsmissie van de ICAO zal in juli 2016 beschikbaar zijn.
- (68) Op basis van de informatie waarover de Commissie op dit moment beschikt, werd geconcludeerd dat Kazachstan opnieuw vooruitgang heeft geboekt met de hervorming van de regelgeving op het gebied van de burgerluchtvaart. Er is echter nog geen nauwkeurige informatie beschikbaar over de resultaten van de gecoördineerde valideringsmissie van de ICAO van april 2016. Alvorens een besluit over een wijziging van de beperkingen voor in Kazachstan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen kan worden genomen, moeten de verbeteringen van het systeem voor toezicht op de veiligheid van de burgerluchtvaart door het CAC ter plaatse worden geverifieerd.
- (69) Daarom wordt, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen voor luchtvaartmaatschappijen uit Kazachstan.

Luchtvaartmaatschappijen uit Madagaskar

- (70) De luchtvaartmaatschappij *Air Madagascar*, gecertificeerd in Madagaskar, is onderworpen aan exploitatiebeperkingen en is opgenomen in bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006. Er is overleg gepleegd met de bevoegde autoriteiten van Madagaskar, *Aviation civile de Madagascar* (ACM), en met *Air Madagascar* teneinde actuele informatie te krijgen over de vooruitgang die geboekt is bij de tenuitvoerlegging van de corrigerende maatregelen.
- (71) Op 2 oktober 2015 heeft technisch overleg plaatsgevonden tussen deskundigen van de Commissie, het EASA, een hoge vertegenwoordigers van ACM en *Air Madagascar*. Tijdens die vergadering hebben ACM en *Air Madagascar* informatie verstrekt over de vooruitgang die zij beide hebben geboekt met betrekking tot hun respectieve correctieve en preventieve actieplannen die zij hebben uitgevoerd om de in de overwegingen 66 tot en met 74 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2011 van de Commissie ⁽¹⁾ vermelde veiligheidstekortkomingen weg te werken. Overwegende dat de veiligheidstekortkomingen zijn verholpen, hebben ACM en *Air Madagascar* gevraagd de exploitatiebeperkingen voor *Air Madagascar* te herzien.
- (72) Dat verzoek is in november 2015 besproken. Rekening houdend met de vooruitgang die ACM en *Air Madagascar* hebben geboekt, heeft de Commissie geconcludeerd dat de daadwerkelijke tenuitvoerlegging van de internationale veiligheidsnormen ter plaatse moest worden geverifieerd alvorens het huidige gedeeltelijke verbod voor *Air Madagascar* kon worden aangepast.
- (73) In maart 2016 hebben deskundigen van het EASA, vergezeld van een deskundige waarnemer van een lidstaat, een audit van *Air Madagascar* uitgevoerd in het kader van haar aanvraag voor een vergunning voor exploitanten uit derde landen bij het EASA op grond van Verordening (EU) nr. 452/2014 van de Commissie.
- (74) In het kader van dit beoordelingsbezoek hebben de deskundigen van het EASA en de deskundige waarnemer ook de ACM bezocht. Tijdens het bezoek heeft de ACM het team van deskundigen bewijzen verstrekt van de effectiviteit van haar correctief en preventief actieplan dat is opgezet nadat aan *Air Madagascar* exploitatiebeperkingen waren opgelegd. De ACM heeft ook aangetoond dat het in staat is zijn verplichtingen uit hoofde van de ICAO-normen met betrekking tot certificering en toezichtsactiviteiten na te komen. ACM heeft aangetoond dat het, sinds het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie in februari 2014, de certificering van negen luchtvaartmaatschappijen tot een goed einde heeft gebracht, de hernieuwing van het Air Operator Certificate van één luchtvaartmaatschappij heeft geweigerd en bezig is met de certificering van één nieuwe luchtvaartmaatschappij. De door het team van deskundigen geëvalueerde certificeringsdossiers waren goed opgebouwd en gestructureerd overeenkomstig de certificeringsprocedure van de ICAO. Voor vier exploitanten werd het toezichtsprogramma herzien en het team van deskundigen heeft geconstateerd dat ACM overgeschakeld is van een traditioneel nalevingsgericht toezichtsprogramma naar toezichtsplanning op basis van risico's. Het team van deskundigen heeft tevens akte genomen van het feit dat 90 % van de voor de periode 2014-2015 geplande activiteiten op het gebied van exploitatie, permanente luchtwaardigheid en vergunningen, daadwerkelijk zijn uitgevoerd.
- (75) De audit van *Air Madagascar* heeft aangetoond dat de door de luchtvaartmaatschappij ontwikkelde en uitgevoerde preventieve en correctieve acties effectief zijn. *Air Madagascar* heeft met name aangetoond dat de Airbus A340-vloot op dezelfde manier wordt beheerd als al haar andere vloten en dat de A340-vloot ook volledig is opgenomen in haar systemen voor kwaliteits- en veiligheidsbeheer. Relevante monsters van de activiteiten van *Air Madagascar* hebben geen aanwijzingen opgeleverd dat er sprake is van veiligheidskritieke afwijkingen van de internationale veiligheidsnormen.
- (76) Tijdens het bezoek ter plaatse in maart 2016, met betrekking tot de gemeenschappelijke criteria in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, hebben ACM en *Air Madagascar* aangetoond dat zij bereid en in staat zijn om de resterende tekortkomingen aan te pakken. Bovendien is aangetoond dat de ACM over de capaciteit beschikt om de relevante internationale veiligheidsnormen, waaronder de door de ACM uitgevaardigde regels inzake luchtvaartveiligheid, ten uitvoer te leggen en, indien nodig, te handhaven.
- (77) Op basis van alle op dit moment beschikbare informatie, waaronder de resultaten van de audit van maart 2016, is de Commissie van mening dat ACM en *Air Madagascar* duurzame vooruitgang hebben geboekt gedurende een ononderbroken periode. Tevens wordt erkend dat het ACM en *Air Madagascar* niet aan de wil ontbreekt om op permanente basis samen te werken met de Commissie. De Commissie is van oordeel dat ACM opgewassen is

⁽¹⁾ Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2011 van de Commissie van 19 april 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 (PB L 104 van 20.4.2011, blz. 10).

tegen haar taak op het gebied van toezicht op de in Madagaskar gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen en dat er voldoende bewijzen zijn dat *Air Madagascar* de geldende internationale veiligheidsnormen en aanbevolen praktijken naleeft.

- (78) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, wordt dan ook geoordeeld dat de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie moet worden gewijzigd teneinde *Air Madagascar*, gecertificeerd in Madagaskar, te schrappen uit bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006.
- (79) De lidstaten zullen de effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen door *Air Madagascar* blijven controleren door bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van deze luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012. Als uit de resultaten van die inspecties of relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat ten gevolge van het niet-naleven van internationale veiligheidsnormen acute veiligheidsrisico's ontstaan, kan de Commissie genooddakt zijn verdere actie te ondernemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Mozambique

- (80) In het kader van het project voor technische bijstand, dat is opgezet naar aanleiding van het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie in april 2015, wordt op verschillende gebieden nog steeds ondersteuning geboden aan de bevoegde burgerluchtvaartautoriteiten van Mozambique, het *Instituto de Aviação Civil de Moçambique* (IACM). De wet tot oprichting van het IACM, met uitgebreide bevoegdheden en autonomie, is op 30 maart 2016 met een zelden geziene unanimiteit door het Parlement goedgekeurd en wacht op afkondiging door het staatshoofd. Een aantal juridische en specifieke technische verordeningen zijn grondig herzien en bevinden zich momenteel in verschillende stadia van ontwikkeling of goedkeuring. De opleiding van technisch personeel op het gebied van luchtwaardigheid, exploitatie, personeelsvergunningen, luchthavens, luchtverkeersbeheer, beheer van luchtvaartinrichtingen en beveiliging van de luchtvaart wordt voortgezet. Er heeft ook een nieuwe aanwervingsronde voor technisch personeel op het gebied van exploitatie, luchtwaardigheid en luchtvaartbeveiliging plaatsgevonden. Op basis van een samenwerkingsovereenkomst met Portugal zijn medische beoordelaars opgeleid. Er wordt verder gewerkt om alle openstaande bevindingen van de Universal Safety Oversight Audit van de ICAO systematisch op te lossen, teneinde de graad van effectieve tenuitvoerlegging aanzienlijk te verbeteren. De regelmatige contacten met alle bestaande exploitanten worden voortgezet en er hebben reeds verschillende besprekingen plaatsgevonden over verbeteringen van hun activiteiten. Er is een overzicht opgesteld van alle interne procedures en processen van het IACM die grondig moeten worden herzien en de werkzaamheden om belangrijke verbeteringen in te voeren gaan verder.
- (81) De luchtvaartmaatschappij *Linhas Aéreas de Moçambique* (LAM), gecertificeerd in Mozambique, heeft op 29 november 2013 een ongeval gehad in Namibië. Het eindverslag van het ongeval is op 30 maart 2016 officieel gepubliceerd door het directoraat voor het onderzoek van luchtvaartongevallen van het ministerie van vervoer en werkzaamheden van de Republiek Namibië. De conclusie luidde dat de crash het gevolg was van een opzettelijke daad van de gezagvoerder. In het verslag staan vijf aanbevelingen aan de ICAO en één aan de IACM om tijdens alle fasen van de vlucht de aanwezigheid van twee bemanningsleden in de cockpit toe te staan. Het IACM heeft de aanbeveling ten uitvoer gelegd middels richtlijn DOS-02/16 van mei 2016.
- (82) Het IACM is in dit stadium echter nog niet helemaal in staat om erop toe te zien dat de burgerluchtvaartactiviteiten in Mozambique volledig aan de internationale veiligheidsnormen voldoen. Er zijn dan ook onvoldoende aanwijzingen om een besluit tot aanpassing van het exploitatieverbod voor alle in Mozambique gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te rechtvaardigen.
- (83) Hoewel de verbeteringen niet toereikend zijn om een aanpassing van het huidige verbod te rechtvaardigen, zijn de perspectieven wel voldoende gunstig om een extra beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie in de komende maanden te rechtvaardigen.
- (84) Volgens een lijst die op 13 mei 2016 door het IACM is verstrekt, zijn in Mozambique twee nieuwe luchtvaartmaatschappijen gecertificeerd: *CHC Helicópteros Lda* (AOC MOZ-22) en *Inter Airways Lda* (AOC MOZ-24). Het IACM kon echter niet bewijzen dat het veiligheidstoezicht op die luchtvaartmaatschappijen plaatsvindt overeenkomstig de internationale veiligheidsnormen. Via dezelfde lijst, heeft het IACM de Commissie meegedeeld dat de AOC's van de luchtvaartmaatschappijen *Kaya Airlines Lda* (AOC MOZ-09) en *Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* (AOC MOZ-16) zijn ingetrokken.
- (85) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, wordt dan ook geoordeeld dat de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie moet worden aangepast om de luchtvaartmaatschappijen *CHC Helicópteros Lda* en *Inter Airways Lda* op te nemen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 en om de maatschappijen *Kaya Airlines Lda* en *Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* uit die bijlage te schrappen.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Russische Federatie

- (86) De Commissie, het EASA en de lidstaten hebben de jongste tijd nauwlettend toegezien op de veiligheidsprestaties van luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in de Russische Federatie en vluchten uitvoeren in de Unie, onder meer door bij het uitvoeren van platforminspecties overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012 prioriteit te geven aan bepaalde Russische luchtvaartmaatschappijen
- (87) Op 4 maart 2016 heeft een ontmoeting plaatsgehad tussen de Commissie, bijgestaan door het EASA, en vertegenwoordigers van het Russische federale agentschap voor luchtvervoer (het FATA). Het doel van deze ontmoeting was de veiligheidsprestaties van Russische luchtvaartmaatschappijen te bekijken aan de hand van verslagen van SAFA-platforminspecties voor de periode tussen 21 februari 2015 en 20 februari 2016 en na te gaan welke gevallen bijzondere aandacht verdienen.
- (88) Tijdens dat overleg heeft de Commissie de SAFA-resultaten van vier luchtvaartmaatschappijen uit de Russische Federatie grondiger geëvalueerd. Het FATA heeft de Commissie ervan in kennis gesteld dat het AOC van één van die vier maatschappijen in december 2015 is ingetrokken en haar op de hoogte gebracht van de maatregelen die twee andere van die vier maatschappijen zelf hebben genomen.
- (89) Bovendien heeft het FATA er zich tijdens de vergadering toe verbonden nauwer samen te werken met de vierde maatschappij om ervoor te zorgen dat zij haar SAFA-resultaten verbetert. Aangezien die luchtvaartmaatschappij bij het EASA reeds een vergunning voor een exploitant uit een derde land had aangevraagd op grond van Verordening (EU) nr. 452/2014 van de Commissie, heeft de Commissie de gelegenheid te baat genomen om het verband tussen Verordening (EG) nr. 2011/2005 en Verordening (EU) nr. 452/2014 van de Commissie te verduidelijken. Als gevolg van de verdere besprekingen tussen het FATA en die vierde luchtvaartmaatschappij heeft het FATA de vergunning van die maatschappij om vluchten naar de EU uit te voeren uit haar AOC geschrapt. Daarna heeft die maatschappij besloten haar aanvraag bij het EASA in te trekken.
- (90) Op basis van de beschikbare informatie werd geconcludeerd dat de Russische luchtvaartautoriteiten of luchtvaartmaatschappijen die in de Russische Federatie zijn gecertificeerd, niet voor de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart hoeven te verschijnen. Desondanks werd besloten dat de regelmatige vergaderingen tussen de veiligheidsdeskundigen van de Commissie en de Russische autoriteiten, die minstens één keer voor elke vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart plaatsvinden, moeten worden voortgezet.
- (91) Daarom wordt, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om luchtvaartmaatschappijen uit de Russische Federatie op te nemen in de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.
- (92) De lidstaten zullen echter blijven nagaan of de luchtvaartmaatschappijen uit de Russische Federatie voldoen aan de relevante veiligheidsnormen door overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012 bij platforminspecties prioriteit te geven aan deze luchtvaartmaatschappijen.
- (93) Als uit deze controles blijkt dat er een dreigend veiligheidsrisico bestaat ten gevolge van de niet-naleving van de relevante veiligheidsnormen, kan de Commissie genoodzaakt zijn maatregelen te nemen tegen luchtvaartmaatschappijen uit de Russische Federatie overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Sudan

- (94) De burgerluchtvaartautoriteit van Sudan (SCAA) heeft de jongste tijd regelmatig overleg gepleegd met de Commissie, met name over de beoordeling van in Sudan geregistreerde luchtvaartmaatschappijen. Volgens een bijgewerkte lijst van luchtvaartmaatschappijen uit Sudan, die op 22 december 2015 door de SCAA is meegedeeld, zijn er geen nieuwe luchtvaartmaatschappijen gecertificeerd en werd het AOC van zes luchtvaartmaatschappijen ingetrokken: *Almajal Aviation Service*, *Bentiu Air Transport*, *Dove Airlines*, *Fourty Eight Aviation*, *Marsland Company* en *Mid Airlines*. In diezelfde brief heeft de SCAA de Commissie meegedeeld dat Sudan een handboek voor zijn nationaal veiligheidsprogramma heeft opgesteld en haar in kennis gesteld van reglement 19 voor de burgerluchtvaart — veiligheidsbeheer, waarin normen en regelgevende eisen zijn vastgesteld voor de invoering en het onderhoud van veiligheidsbeheersystemen door dienstverleners.
- (95) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, wordt derhalve geoordeeld dat de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie moet worden gewijzigd teneinde de luchtvaartmaatschappijen *Almajal Aviation Service*, *Bentiu Air Transport*, *Dove Airlines*, *Fourty Eight Aviation*, *Marsland Company* en *Mid Airlines* te schrappen uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

Luchtvaartmaatschappijen uit Taiwan

- (96) De Commissie heeft het overleg met de bevoegde autoriteiten van Taiwan, de Civil Aeronautics Administration (CAA Taiwan), voortgezet. Op 23 mei 2016 heeft overleg plaatsgevonden tussen de Commissie, het EASA, deskundigen van CAA Taiwan en de luchtvaartmaatschappij *TransAsia Airways* (TNA), die in Taiwan is gecertificeerd.
- (97) Tijdens dat overleg heeft CAA Taiwan een overzicht gegeven van de voortgang bij de uitvoering van de maatregelen die na de ongevallen en incidenten met TNA zijn gelanceerd en de resultaten meegedeeld van het toezichtsprogramma voor TNA. CAA Taiwan heeft ook meegedeeld dat alle door externe instanties geformuleerde aanbevelingen, naar aanleiding van hun bezoeken ter plaatse in 2015, werden aanvaard en ten uitvoer zijn gelegd.
- (98) Bovendien heeft CAA Taiwan de Commissie meegedeeld dat het TNA slechts zal toestaan zijn activiteiten uit te breiden nadat het de effectiviteit van de door TNA genomen risicobeperkende maatregelen heeft gevalideerd. Ten slotte hebben CAA Taiwan en TNA ingestemd met verder technisch overleg om de Commissie in staat te stellen de toepassing van de correctieve en preventieve actieplannen te volgen en ervoor te zorgen dat alle veiligheidsaspecten desgevallend kunnen worden besproken.
- (99) Op basis van de informatie waarover de Commissie beschikt, werd geoordeeld dat CAA Taiwan en TNA niet voor de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart hoefden te verschijnen, en dat een exploitatieverbod voor luchtvaartmaatschappijen uit Taiwan niet noodzakelijk is.
- (100) Daarom wordt, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen voor luchtvaartmaatschappijen uit Taiwan.

Luchtvaartmaatschappijen uit Thailand

- (101) Op 2 mei 2016 heeft technisch overleg plaatsgevonden in het kader van de actieve samenwerking met de Thaise burgerluchtvaartautoriteit (CAAT) teneinde de Commissie op de hoogte te brengen van de sinds november 2015 geboekte vooruitgang. Het CAAT heeft actuele informatie verstrekt over de belangrijkste activiteiten om de veiligheidsborging te handhaven, waaronder de intrekking van een AOC, een vliegverbod voor een luchtvaartuig vanwege veiligheidsproblemen, de uitschrijving van een luchtvaartuig vanwege de insolventie van een luchtvaartmaatschappij en de inspectie van vluchten en arbeidstijden. Voorts heeft de CAAT informatie verstrekt over de voortgang bij de hernieuwing van de AOC-certificering met steun van externe instanties, de duurzaamheid en capaciteitsopbouw van de CAAT-organisatie en over haar huidige organisatiestructuur.
- (102) De CAAT heeft meermaals gesteld dat het meer belang hecht aan duurzame correctieve maatregelen dan aan snelle oplossingen. De CAAT heeft uitgelegd dat die aanpak voldoende politieke steun geniet, maar tijd vergt. Na de sluiting van een contract met een externe instantie, gaat de hercertificering van de luchtvaartmaatschappijen binnenkort van start. Het is de bedoeling alle internationale exploitanten de volgende negen maanden opnieuw te certificeren. Dat zal ook de basis vormen voor de oplossing van de SSC van de ICAO.
- (103) Met betrekking tot de capaciteitsopbouw op lange termijn die de CAAT met steun van het EASA in het kader van het Memorandum van Overeenstemming van 2015 wil realiseren, wenst de CAAT op zeven belangrijke departementen een beroep te doen op EASA-deskundigen, die voor de tenuitvoerlegging van internationale veiligheidsnormen als coach van de CAAT-managers zouden fungeren.
- (104) De Thaise regering en de CAAT geven blijk van een sterke wil om het systeem voor veiligheidstoezicht in Thailand te verbeteren en hebben bewijsmateriaal verstrekt waaruit blijkt dat ze het voorbije jaar vooruitgang hebben geboekt. Bovendien ziet de Commissie op basis van de beschikbare veiligheidsinformatie over in Thailand gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen geen reden om een verbod of exploitatiebeperkingen op te leggen. Om van nabij toezicht te houden op de situatie, zal het overleg met de autoriteiten van Thailand worden voortgezet overeenkomstig artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006.
- (105) Daarom wordt, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen voor luchtvaartmaatschappijen uit Thailand.

- (106) De lidstaten moeten de effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen blijven controleren door bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van in Thailand gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.
- (107) Als uit relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat ten gevolge van het niet-naleven van internationale veiligheidsnormen acute veiligheidsrisico's ontstaan, kan de Commissie genoodzaakt zijn verdere actie te ondernemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Zambia

- (108) In april 2016 heeft in Zambia een beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie in plaatsgevonden. Deskundigen van de Commissie, het EASA en de lidstaten hebben daaraan deelgenomen. Het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie werd uitgevoerd in de kantoren van de Zambiaanse burgerluchtvaartautoriteit (ZCAA) en bij wijze van steekproef bij de luchtvaartmaatschappijen *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* en *Royal Air Charters*, gecertificeerd in Zambia.
- (109) De belangrijkste conclusies van het beoordelingsbezoek ter plaatse aan de ZCAA kunnen als volgt worden samengevat. In het algemeen is de ZCAA al bereid en in staat om veiligheidstekortkomingen aan te pakken en beschikt over de nodige capaciteit om de geldende internationale veiligheidsnormen en de eigen Zambiaanse voorschriften voor de burgerluchtvaart, toe te passen en desgevallend te handhaven. De ZCAA heeft kunnen aantonen dat haar personeel doorgaans over voldoende ervaring en kwalificaties beschikt voor de uitvoering van toezichtsactiviteiten. Anderzijds hebben de deskundigen aangegeven dat de ZCAA er, op het gebied van de standaardisering van haar toezichtsactiviteiten, waaronder de nascholing van inspecteurs, goed zou aan doen voort te bouwen op de reeds geboekte vooruitgang. Tegelijk zou de ZCAA specifieke aandacht kunnen besteden aan de verdere verbetering van haar processen en procedures inzake de controle en toegang tot documenten.
- (110) De belangrijkste conclusie van het beoordelingsbezoek ter plaatse door de Unie voor *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* luidt dat de maatschappij bereid is en in het algemeen in staat is om veiligheidstekortkomingen aan te pakken. Bovendien hebben de deskundigen geoordeeld dat er voldoende elementen zijn die erop wijzen dat *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* in het algemeen in staat is de naleving van de geldende internationale veiligheidsnormen en van de Zambiaanse burgerluchtvaartvoorschriften te waarborgen.
- (111) De belangrijkste conclusie van het beoordelingsbezoek ter plaatse aan *Royal Air Charters* luidt dat de maatschappij bereid is en in staat is om veiligheidstekortkomingen aan te pakken. Bovendien hebben de deskundigen geoordeeld dat er voldoende elementen zijn die erop wijzen dat *Royal Air Charters* in staat is de naleving van de geldende internationale veiligheidsnormen en van de Zambiaanse burgerluchtvaartvoorschriften te waarborgen.
- (112) De ZCAA is op 1 juni 2016 gehoord door de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. Bij die gelegenheid werd ook *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* gehoord.
- (113) De ZCAA heeft haar huidige organisatiestructuur voorgesteld, met inbegrip van de opleiding en kwalificaties van haar inspecteurs. Zij heeft zich ertoe verbonden haar inspectiemiddelen te standaardiseren. Wat de certificerings- en toezichtsactiviteiten betreft, heeft de ZCAA meegedeeld dat zij op dit moment verantwoordelijk is voor het toezicht op slechts tien AOC-houders. De ZCAA heeft informatie verstrekt over hun certificering en een overzicht gegeven van de belangrijkste toezichtsaspecten waaraan zij onderworpen worden. Voorts verbindt de ZCAA zich ertoe om te blijven werken aan de permanente verbetering van haar prestaties, waaronder essentiële inspanningen voor de standaardisering van het toezicht.
- (114) Voorts heeft de ZCAA een samenvatting gegeven van de correctieve maatregelen die zij heeft genomen naar aanleiding van de opmerkingen die in april 2016 tijdens het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie zijn geformuleerd.
- (115) *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* heeft toelichting verschaft over zijn organisatiestructuur, zijn ontwikkelingsplannen en specifieke aspecten in verband met zijn systemen voor veiligheids- en kwaliteitsbeheer, waaronder het proces en nadere gegevens over de verwerking van beoordelingen en veiligheidsverslagen. Voorts heeft het een samenvatting gegeven van de correctieve maatregelen die het heeft genomen naar aanleiding van de opmerkingen die in april 2016 tijdens het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie zijn geformuleerd.

- (116) De Commissie heeft geconstateerd dat *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* tijdens de hoorzitting een toereikende presentatie heeft gegeven en specifieke details kon verstrekken over het veilig verloop van zijn activiteiten.
- (117) Op basis van alle beschikbare informatie, waaronder de resultaten van het bezoek ter plaatse van de Unie en de tijdens de hoorzitting verstrekte informatie, is de Commissie van oordeel dat er voldoende bewijzen zijn dat de toepasselijke internationale veiligheidsnormen en aanbevolen praktijken worden nageleefd door de luchtvaartmaatschappijen die in Zambia gecertificeerd zijn.
- (118) Op basis van alle op dit moment beschikbare informatie, waaronder de resultaten van het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse en de tijdens de hoorzitting verstrekte informatie, is de Commissie van oordeel dat de ZCAA duurzame vooruitgang heeft geboekt. Voorts erkent de Commissie dat het de ZCAA niet aan de wil ontbreekt om op permanente basis met de Commissie samen te werken en dat de ZCAA op transparante wijze erkent dat zij nog meer vooruitgang moet boeken bij de verbetering van haar veiligheidstoezicht en de toezichtsprocedures. De Commissie is van oordeel dat de ZCAA in staat is haar verantwoordelijkheden op te nemen met betrekking tot het toezicht op in Zambia gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen. Tijdens de hoorzitting heeft de ZCAA ermee ingestemd om de veiligheidsdialoog met de Commissie voort te zetten, onder meer via extra vergaderingen of bezoeken, als en wanneer de Commissie dit noodzakelijk acht.
- (119) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, wordt dan ook geoordeeld dat de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie moet worden gewijzigd teneinde alle in Zambia gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te schrappen uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.
- (120) De lidstaten moeten de effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen blijven controleren door overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012 bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van in Zambia gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen.
- (121) Als uit relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat ten gevolge van het niet-naleven van internationale veiligheidsnormen acute veiligheidsrisico's ontstaan, kan de Commissie genoodzaakt zijn verdere actie te ondernemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.
- (122) Verordening (EG) nr. 474/2006 moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (123) 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 de tekst in bijlage I bij deze verordening.
- 2) Bijlage B wordt vervangen door de tekst in bijlage II 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.

Gedaan te Brussel, 16 juni 2016.

*Voor de Commissie,
namens de voorzitter,
Violeta BULC
Lid van de Commissie*

BIJLAGE I

„BIJLAGE A

LIJST VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN WAARAAN EEN VERBOD IS OPGELEGD OM VLUCHTEN UIT
TE VOEREN IN DE UNIE, MET UITZONDERINGEN ⁽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-nummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Afghanistan welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, waaronder			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 geregistreerd zijn door de autoriteiten van Angola welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, met uitzondering van TAAG Angola Airlines, dat in bijlage B wordt geplaatst			Republiek Angola
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republiek Angola
AIR GICANGO	009	Onbekend	Republiek Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republiek Angola
AIR NAVE	017	Onbekend	Republiek Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republiek Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Onbekend	Republiek Angola
DIEXIM	007	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-nummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
FLY540	AO 004-01 FLYA	Onbekend	Republiek Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republiek Angola
HELIANG	010	Onbekend	Republiek Angola
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 geregistreerd zijn door de autoriteiten van Benin welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, waaronder			Republiek Benin
AERO BENIN	PEA nr. 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republiek Benin
AFRICA AIRWAYS	Onbekend	AFF	Republiek Benin
ALAFIA JET	PEA nr. 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Onbekend	Republiek Benin
BENIN GOLF AIR	PEA nr. 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republiek Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA nr. 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republiek Benin
COTAIR	PEA nr. 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republiek Benin
ROYAL AIR	PEA nr. 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republiek Benin
TRANS AIR BENIN	PEA nr. 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republiek Benin
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van de Republiek Congo welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, waaronder			Republiek Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republiek Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Onbekend	Republiek Congo

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-nummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
EMERAUDE	RAC06-008	Onbekend	Republiek Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC06-003	EKA	Republiek Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republiek Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC06-014	Onbekend	Republiek Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Onbekend	Republiek Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republiek Congo
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van de Democratische Republiek Congo (RDC) welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Democratische Republiek Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	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-nummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Democratische Republiek Congo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Djibouti welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Onbekend	DAO	Djibouti
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Equatoriaal Guinea welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			Equatoriaal Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Equatoriaal Guinea
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Onbekend	Equatoriaal Guinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Onbekend	Equatoriaal Guinea

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-nummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
TANGO AIRWAYS	Onbekend	Onbekend	Equatoriaal Guinea
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Eritrea welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC nr. 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC nr. 005	NAS	Eritrea
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van de Republiek Gabon welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, met uitzondering van Afrijet en SN2AG, die in bijlage B worden geplaatst			Republiek Gabon
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republiek Gabon
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republiek Gabon
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republiek Gabon
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republiek Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republiek Gabon
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Onbekend	Republiek Gabon
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Indonesië welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, met uitzondering van Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air en Batik Air, evenwel met inbegrip van			Republiek Indonesië
AIR BORN INDONESIA	135-055	Onbekend	Republiek Indonesië
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Onbekend	Republiek Indonesië
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Onbekend	Republiek Indonesië
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Onbekend	Republiek Indonesië
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	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-nummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republiek Indonesië
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	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	ESD	Republiek Indonesië
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Onbekend	Republiek Indonesië
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Onbekend	Republiek Indonesië
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Onbekend	Republiek Indonesië
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Onbekend	Republiek Indonesië
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republiek Indonesië
HEAVY LIFT	135-042	Onbekend	Republiek Indonesië
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Onbekend	Republiek Indonesië
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republiek Indonesië
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Onbekend	Republiek Indonesië
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Republiek Indonesië
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republiek Indonesië
KAL STAR	121-037	KLS	Republiek Indonesië
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republiek Indonesië
KOMALA INDONESIA	135-051	Onbekend	Republiek Indonesië
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	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-nummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
MARTABUANA ABADION	135-049	Onbekend	Republiek Indonesië
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Onbekend	Republiek Indonesië
MIMIKA AIR	135-007	Onbekend	Republiek Indonesië
MY INDO AIRLINES	121-042	Onbekend	Republiek Indonesië
NAM AIR	121-058	Onbekend	Republiek Indonesië
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Onbekend	Republiek Indonesië
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Republiek Indonesië
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	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
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Onbekend	Republiek Indonesië
SMAC	135-015	SMC	Republiek Indonesië
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republiek Indonesië
SURYA AIR	135-046	Onbekend	Republiek Indonesië
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republiek Indonesië
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republiek Indonesië
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republiek Indonesië
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Republiek Indonesië
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republiek Indonesië
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	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-nummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
UNINDO	135-040	Onbekend	Republiek Indonesië
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Onbekend	Republiek Indonesië
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republiek Indonesië
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Kazachstan welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, met uitzondering van Air Astana, evenwel met inbegrip van			Republiek Kazachstan
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Republiek Kazachstan
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Republiek Kazachstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Republiek Kazachstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republiek Kazachstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Republiek Kazachstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Republiek Kazachstan
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Republiek Kazachstan
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Republiek Kazachstan
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Republiek Kazachstan
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Republiek Kazachstan
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Republiek Kazachstan
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Republiek Kazachstan
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Republiek Kazachstan
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Republiek Kazachstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	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-nummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Republiek Kazachstan
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Republiek Kazachstan
SCAT	KZ-01/004	VSV	Republiek Kazachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Republiek Kazachstan
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Kirgizië welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, waaronder			Kirgizische Republiek
AIR BISHKEK (voorheen EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgizische Republiek
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizische Republiek
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizische Republiek
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgizische Republiek
HELI SKY	47	HAC	Kirgizische Republiek
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgizische Republiek
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgizische Republiek
S GROUP INTERNATIONAL (voorheen S GROUP AVIATION)	45	IND	Kirgizische Republiek
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirgizische Republiek
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizische Republiek
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgizische Republiek
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizische Republiek
VALOR AIR	07	VAC	Kirgizische Republiek
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Liberia die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving.			Liberia

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-nummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Libië die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving, waaronder			Libië
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libië
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libië
BURQA AIR	002/01	BRQ	Libië
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libië
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libië
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libië
PETRO AIR	025/08	PEO	Libië
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Mozambique welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, waaronder			Republiek Mozambique
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	Onbekend	Republiek Mozambique
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Onbekend	Republiek Mozambique
CHC HELICÓPTEROS LDA	MOZ-22	Onbekend	Republiek Mozambique
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Onbekend	Republiek Mozambique
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Onbekend	Republiek Mozambique
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Onbekend	Republiek Mozambique
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Onbekend	Republiek Mozambique
EVERETT AVIATION LDA	MOZ-18	Onbekend	Republiek Mozambique
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Onbekend	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-nummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA	MOZ-19	Onbekend	Republiek Mozambique
INTER AIRWAYS LDA	MOZ-24	Onbekend	Republiek Mozambique
LAM — LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE LAM S.A.	MOZ-01	LAM	Republiek Mozambique
MAKOND, LDA	MOZ-20	Onbekend	Republiek Mozambique
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Republiek Mozambique
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Onbekend	Republiek Mozambique
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Onbekend	Republiek Mozambique
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Onbekend	Republiek Mozambique
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Nepal welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, waaronder			Republiek Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Onbekend	Republiek Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Onbekend	Republiek Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republiek Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Onbekend	Republiek Nepal
GOMA AIR	064/2010	Onbekend	Republiek Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Onbekend	Republiek Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Onbekend	Republiek Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Onbekend	Republiek Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Onbekend	Republiek Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Onbekend	Republiek Nepal

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-nummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republiek Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Onbekend	Republiek Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republiek Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Onbekend	Republiek Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republiek Nepal
SITA AIR	033/2000	Onbekend	Republiek Nepal
TARA AIR	053/2009	Onbekend	Republiek Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republiek Nepal
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Sao Tomé en Príncipe welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, waaronder			Sao Tomé en Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé en Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé en Príncipe
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Sierra Leone welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, waaronder			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Onbekend	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Onbekend	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Onbekend	Onbekend	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Onbekend	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Onbekend	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Onbekend	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Onbekend	Onbekend	Sierra Leone

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-nummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Sudan welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, waaronder			Republiek Sudan
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Republiek Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Republiek Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republiek Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Republiek Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Onbekend	Republiek Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republiek Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republiek Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Republiek Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Republiek Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Republiek Sudan
SUN AIR	51	SNR	Republiek Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Republiek Sudan"

BIJLAGE II

„BIJLAGE B

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

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, als vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC)	ICAO-nummer luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant	Type luchtvaartuig waaraan beperkingen worden opgelegd	Registratie-merkteken(s) en, voor zover beschikbaar, constructieserienummers van luchtvaartuigen waaraan beperkingen zijn opgelegd	Land van registratie
TAAG AN-GOLA AIRLINES	001	DTA	Republiek Angola	De volledige vloot, met uitzondering van: luchtvaartuigen de types Boeing B737-700, Boeing B777-200 en Boeing B777-300	De volledige vloot, met uitzondering van: luchtvaartuigen van de vloot B737-700, als vermeld op het AOC; luchtvaartuigen van de vloot B777-200, als vermeld op het AOC; luchtvaartuigen van de vloot B777-300, als vermeld op het AOC	Republiek Angola
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
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republiek Gabon	De volledige vloot, met uitzondering van: twee luchtvaartuigen van het type Falcon 50 en twee van het type Falcon 900	De volledige vloot, met uitzondering van: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republiek Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republiek Gabon	De volledige vloot, met uitzondering van: één luchtvaartuig van het type Challenger CL-601, één van het type HS-125-800	De volledige vloot, met uitzondering van: TR-AAG, ZS-AFG	Republiek Gabon; Republiek Zuid-Afrika
IRAN AIR	FS100	IRA	Islamitische Republiek Iran	Alle luchtvaartuigen van het type Fokker F100 en Boeing B747	Toestellen van het type Fokker F100, als vermeld in het AOC; toestellen van het type Boeing B747, als vermeld in het AOC	Islamitische Republiek Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Democratische Volksrepubliek Korea	De volledige vloot, met uitzondering van: twee luchtvaartuigen van het type TU-204	De volledige vloot, met uitzondering van: P-632, P-633	Democratische Volksrepubliek Korea

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

⁽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.