

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2016/2214 VAN DE COMMISSIE**van 8 december 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 Afghanistan, Benin, India, Indonesië, Iran, Kazachstan, Kirgizië, Libië, Mozambique en Thailand. De Commissie heeft ook informatie aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart verstrekt over de situatie in Kameroen, de Democratische Republiek Congo, de Dominicaanse Republiek, Irak, Libanon, Nepal, de Filipijnen en Sudan, 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 (de 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 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.

⁽¹⁾ PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15.

⁽²⁾ Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 tot opstelling van 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. 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).

- (7) Het EASA heeft de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart ook op 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 projecten voor technische bijstand 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-waarschuwingsfunctie 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. Griekenland 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 *Olympus Airways*.
- (11) De lidstaten hebben herhaald dat zij desgevallend bereid zijn maatregelen te treffen als uit relevante veiligheidsinformatie blijkt dat er acute veiligheidsrisico's bestaan ten gevolge van de niet-naleving van de passende veiligheidsnormen door luchtvaartmaatschappijen uit de Unie.

Luchtvaartmaatschappijen uit Afghanistan

- (12) Bij schrijven van 10 januari 2016 heeft de burgerluchtvaartautoriteit van de Islamitische Republiek Afghanistan (de ACAA) de Commissie in kennis gesteld van de voortgang die zij geboekt heeft met de tenuitvoerlegging van de Afghaanse luchtvaartwet, de Afghaanse burgerluchtvaartregelgeving, de organisatie van de ACAA, met inbegrip van het personeel en de opleiding van inspecteurs, de procedure voor de certificering van luchtvaartmaatschappijen, de resultaten van het veiligheidstoezicht op de in Afghanistan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen voor de jaren 2014 en 2015, de gerapporteerde veiligheidsvoorvallen en informatie over de onderzoeken van recente ongevallen.
- (13) Uit deze informatie blijkt dat er een basissysteem voor veiligheidstoezicht is opgezet in Afghanistan, maar dat de tenuitvoerlegging van alle internationale normen inzake veiligheid van de burgerluchtvaart verder moet worden ontwikkeld. De informatie die de ACAA heeft verstrekt over de activiteiten op het gebied van veiligheidstoezicht is oppervlakkig. De ACAA heeft aangetoond dat bevindingen zijn gedaan en opmerkingen zijn gemaakt tijdens audits, maar heeft geen bewijzen voorgelegd van oplossingen voor die bevindingen, zoals een analyse van de onderliggende oorzaken en passende follow-up door de desbetreffende luchtvaartmaatschappijen.
- (14) De ACAA heeft aangegeven dat de luchtvaartmaatschappij *Pamir Airlines* geen Air Operator Certificate meer heeft en dat de luchtvaartmaatschappijen *Afghan JET International Airlines* (AOC 008) en *East Horizon Airlines* (AOC 1013) zijn gecertificeerd door de ACAA. De ACAA heeft echter niet aangetoond dat het veiligheidstoezicht op die twee luchtvaartmaatschappijen overeenkomstig de internationale veiligheidsnormen plaatsvindt.
- (15) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, wordt dan ook geoordeeld dat de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie moet worden gewijzigd teneinde de luchtvaartmaatschappij *Pamir Airlines* te schrappen uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 en de luchtvaartmaatschappijen *Afghan JET International Airlines* en *East Horizon Airlines* op te nemen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(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).

Luchtvaartmaatschappijen uit Benin

- (16) Bij schrijven van 20 juli 2016 heeft de Agence Nationale de l'Aviation Civile van Benin (ANAC Benin) de Commissie ervan in kennis gesteld dat het Air Operator Certificate van de luchtvaartmaatschappijen *Aero Benin*, *Benin Golf Air*, *Cotair*, *Royal Air Limited*, *Trans Air Benin*, *Alafia JET*, *Benin Littoral Airways* en *Africa Airways* was ingetrokken.
- (17) Bij schrijven van 18 november 2016 heeft de ANAC Benin aan de Commissie meegedeeld dat een nieuwe luchtvaartmaatschappij, namelijk *Air Taxi Benin* (AOC nr. BEN 004 ATB-5), is gecertificeerd sinds de laatste update die aan de Commissie was verstrekt. De ANAC Benin heeft echter niet aangetoond dat het veiligheids-toezicht op die luchtvaartmaatschappij overeenkomstig de internationale veiligheidsnormen plaatsvindt.
- (18) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, wordt dan ook geoordeeld dat de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie moet worden gewijzigd teneinde *Air Taxi Benin* op te nemen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 en *Aero Benin*, *Benin Golf Air*, *Cotair*, *Royal Air Limited*, *Trans Air Benin*, *Alafia JET*, *Benin Littoral Airways* en *Africa Airways* te schrappen uit die bijlage.

Luchtvaartmaatschappijen uit India

- (19) Op 8 november 2016 heeft technisch overleg plaatsgevonden tussen de Commissie, het EASA, een lidstaat, vertegenwoordigers van het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van India (het Indische DGCA) en de in India gecertificeerde luchtvaartmaatschappij *Air India*. Dat overleg vond plaats in het kader van de eerdere overeenkomst met het Indische DGCA, die overeenkomstig artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006 is gesloten, waarin werd overeengekomen regelmatig technisch overleg te houden met de Commissie teneinde de verplichtingen van het Indische DGCA met betrekking tot de certificering van luchtvaartmaatschappijen en het toezicht op gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te bespreken.
- (20) Tijdens dat overleg heeft het Indische DGCA informatie verstrekt die een analyse bevatte van zijn platforminspectie met betrekking tot de prestaties van de Indische luchtvaartmaatschappijen, waaronder *Air India*, in het kader van het SAFA-programma. Het Indische DGCA heeft met name nadere informatie verstrekt over haar interactie met *Air India* en andere in India gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, in het kader van haar certificerings- en toezichtsverplichtingen. In deze context heeft het Indische DGCA een overzicht verstrekt van haar toezichtsactiviteiten, met inbegrip van een samenvatting van de gegevens voor 2015 en 2016. Het Indische DGCA heeft ook een update verstrekt over haar programma voor de ontwikkeling van databankbeheer.
- (21) *Air India* heeft geactualiseerde informatie verstrekt over haar SAFA-beheersprogramma, waaronder specifieke informatie over de wijze waarop zij informatie over wederkerende SAFA-tendensen beheert. Wat haar systeem voor veiligheid en kwaliteitsbeheer betreft, heeft *Air India* verslag uitgebracht over haar interne vergader- en organisatiestructuur, over de wijze waarop vluchtveiligheidsinformatie wordt verspreid en over haar samenwerking met interne en externe belanghebbenden.
- (22) Tijdens dat overleg heeft de Commissie een aantal elementen herhaald die betrekking hebben op de certificerings- en toezichtsverplichtingen van het Indische DGCA. De Commissie houdt vooral rekening met de transparante wijze waarop het Indische DGCA veiligheidsgerelateerde informatie heeft verstrekt, maar wijst erop dat er nog steeds behoefte is aan een proactieve aanpak om de interne certificerings- en toezichtsprocedures van het DGCA verder te ontwikkelen, met inbegrip van de traceerbaarheid en de monitoring van het veiligheidstoezicht en de follow-up van bevindingen.
- (23) Wat *Air India* betreft, neemt de Commissie nota van het feit dat deze luchtvaartmaatschappij op transparante wijze gedetailleerde informatie heeft verstrekt, maar herhaalt zij dat de luchtvaartmaatschappij prioriteit moet blijven geven aan duurzame verbeteringen in het kader van het SAFA-programma.
- (24) De Commissie neemt nota van de informatie die het Indische DGCA en *Air India* hebben verstrekt. Op basis van alle informatie die op dit ogenblik beschikbaar is, met inbegrip van de bijzonderheden die verstrekt zijn door het Indische DGCA en *Air India* tijdens het technisch overleg van 8 november 2016 en het feit dat het EASA, krachtens Verordening (EU) nr. 452/2014 ⁽¹⁾ een vergunning van exploitant uit een derde land heeft afgegeven aan diverse in India gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, waaronder *Air India*, zijn er in deze fase geen redenen om een exploitatieverbod of exploitatiebeperkingen op te leggen aan luchtvaartmaatschappijen die in India zijn gecertificeerd.

⁽¹⁾ 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).

- (25) 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.
- (26) De Commissie is voornemens haar officieel overleg met het Indische DGCA voort te zetten, overeenkomstig de bepalingen van artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006, met name teneinde de veiligheidsmaatregelen die door het Indische DGCA en in India gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, waaronder *Air India*, ten uitvoer worden gelegd, te blijven bespreken.
- (27) 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.
- (28) 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 Indonesië

- (29) Het overleg met het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van Indonesië (DGCA Indonesië) wordt voortgezet teneinde toezicht te houden op de voortgang die het DGCA Indonesië boekt in haar inspanningen om het systeem voor toezicht op de veiligheid van de luchtvaart in Indonesië in overeenstemming te brengen met de internationale veiligheidsnormen. In die context heeft het DGCA Indonesië bij schrijven van 15 november 2016 aanvullende informatie verstrekt aan de Commissie.
- (30) Die brief had onder meer betrekking op de beslissing die de Federal Aviation Administration (FAA) van de Verenigde Staten op 15 augustus 2016 heeft genomen om de status van Indonesië te verhogen naar categorie 1 van de International Aviation Safety Assessment van de FAA. Het DGCA Indonesië verwacht dat de ICAO in 2017 een Coordinated Validation Mission zal uitvoeren om de voortgang te beoordelen. De Commissie heeft de door het DGCA Indonesië verstrekte informatie onderzocht; daaruit blijkt dat de effectieve tenuitvoerlegging van de internationale veiligheidsnormen zich nog steeds op een laag niveau bevindt en dat het DGCA Indonesië moet blijven werken aan de tenuitvoerlegging van corrigerende maatregelen.
- (31) In de bovengenoemde brief heeft het DGCA Indonesië de Commissie er ook van in kennis gesteld dat vier nieuwe luchtvaartmaatschappijen zijn gecertificeerd sinds de laatste update van het DGCA Indonesië aan de Commissie, namelijk: AOC nr. 135-037, afgegeven aan *Tri M.G. Intra Asia Airlines* op 11 november 2015; AOC nr. 135-054, afgegeven aan AMA op 29 december 2015; AOC nr. 135-057, afgegeven aan *Indo Star Aviation* op 29 juni 2016; en AOC nr. 135-058, afgegeven aan *Spirit Aviation Sentosa* op 7 maart 2016. Het DGCA Indonesië heeft echter niet aangetoond dat het veiligheidstoezicht op die luchtvaartmaatschappijen overeenkomstig de internationale veiligheidsnormen plaatsvindt.
- (32) 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 de luchtvaartmaatschappijen *Tri M.G. Intra Asia Airlines*, *AMA*, *Indo Star Aviation* en *Spirit Aviation Sentosa* op te nemen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.
- (33) 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.

Luchtvaartmaatschappijen uit Iran

- (34) Tussen 8 oktober 2014 en 16 december 2015 heeft het EASA vijf keer schriftelijk contact gehad met de burgerluchtvaartorganisatie van de Islamitische Republiek Iran (CAO-IRI) betreffende veiligheidsproblemen die aan het licht zijn gekomen tijdens platforminspecties van de luchtvaartmaatschappij *Iran Aseman Airlines* in het kader van het SAFA-programma. De SAFA-gegevens wijzen op een groot aantal terugkerende bevindingen die gevolgen hebben voor de veiligheidsprestaties van *Iran Aseman Airlines*.
- (35) Op 15 oktober 2014 heeft *Iran Aseman Airlines* een TCO-vergunning aangevraagd bij het EASA. Het EASA heeft die aanvraag beoordeeld overeenkomstig de eisen van Verordening (EU) nr. 452/2014 van de Commissie.

- (36) Tijdens de TCO-veiligheidsbeoordeling van *Iran Aseman Airlines* heeft het EASA zijn fundamentele bezorgdheid geuit omdat *Iran Aseman Airlines* niet kon aantonen dat het de toepasselijk eisen naleefde. Het EASA kwam dan ook tot de conclusie dat een verdere evaluatie niet zou leiden tot de afgifte van een TCO-vergunning aan *Iran Aseman Airlines* en dat deze luchtvaartmaatschappij niet voldeed aan de toepasselijke eisen van Verordening (EU) nr. 452/2014 van de Commissie. Het EASA heeft daarom op 3 augustus 2016 de aanvraag voor een TCO-vergunning geweigerd om veiligheidsredenen.
- (37) Op 8 november 2016 heeft de Commissie informatie van de CAO-IRI gevraagd over de maatregelen die zijn genomen na de afwijzing van de TCO-aanvraag van *Iran Aseman Airlines*. Aangezien de veiligheidsproblemen niet waren opgelost, kregen zowel de CAO-IRI als *Iran Aseman Airlines* de gelegenheid om tijdens de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van 22 november 2016 toelichting te verstrekken aan de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.
- (38) Tijdens die vergadering heeft de CAO-IRI aan de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart informatie verstrekt over de ontwikkeling van haar organisatie, de tenuitvoerlegging van nieuwe regels, de activiteiten op het gebied van veiligheidstoezicht en handhaving die zijn genomen naar aanleiding van de bevindingen bij Iraanse luchtvaartmaatschappijen in het algemeen en *Iran Aseman Airlines* in het bijzonder. Zij heeft ook informatie verstrekt over de activiteiten die zij heeft uitgevoerd om de veiligheid te bevorderen.
- (39) *Iran Aseman Airlines* heeft aan de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart informatie verstrekt over de corrigerende maatregelen die zijn genomen sinds de TCO-veiligheidsbeoordeling, onder meer op het gebied van opleiding en kwalificaties van bemanningen, dienst- en vliegtuigbeperkingen, controle op luchtwaardigheid en onderhoud, het veiligheids- en kwaliteitsbeheerssysteem, de opleiding van personeel en het verhelpen van SAFA-bevindingen. De verstrekte informatie over verbetering op deze domeinen was echter niet gedetailleerd genoeg, met name wat de luchtwaardigheid van *Iran Aseman Airlines* betreft en de werking van haar veiligheids- en kwaliteitsbeheerssysteem.
- (40) Uit de informatie die tot op heden beschikbaar is op basis van SAFA-inspectiebevindingen en de TCO-veiligheidsbeoordeling, in combinatie met de informatie die door *Iran Aseman Airlines* is gepresenteerd, blijkt dat er geverifieerde bewijzen zijn van ernstige veiligheidstekortkomingen door *Iran Aseman Airlines* en dat *Iran Aseman Airlines* niet in staat is die tekortkomingen te verhelpen, zoals onder meer blijkt uit het niet-passende en ontoereikende corrigerende actieplan dat is gepresenteerd naar aanleiding van de bevindingen die tijdens de TCO-veiligheidsbeoordeling zijn gedaan.
- (41) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, wordt dan ook geoordeeld dat de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie moet worden gewijzigd teneinde de luchtvaartmaatschappij *Iran Aseman Airlines* op te nemen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.
- (42) 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.
- (43) 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

- (44) Sinds juli 2009 geldt voor alle in Kazachstan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, met uitzondering van één, namelijk *Air Astana*, een volledig exploitatieverbod, met name omdat de autoriteit die belast is met het veiligheidstoezicht op de in Kazachstan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, het comité burgerluchtvaart van Kazachstan (CAC), niet in staat is om de geldende internationale veiligheidsnormen toe te passen en te handhaven. *Air Astana* is in december 2015 geschrapt uit bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006 en mag op dit ogenblik naar de Unie vliegen.
- (45) In april 2016 heeft de ICAO een Coordinated Validation Mission (ICVM) uitgevoerd in Kazachstan. Tijdens dat bezoek heeft de ICAO vastgesteld dat de effectieve tenuitvoerlegging van de internationale veiligheidsnormen is verbeterd tot 74 %. Op 20 april 2016 heeft de ICAO het nog openstaande SCC betreffende de certificering van luchtvaartmaatschappijen ingetrokken.
- (46) Van 19 tot 23 september 2016 heeft de Unie een veiligheidsbeoordeling ter plaatse uitgevoerd in Kazachstan, waaraan deskundigen van de Commissie, het EASA en de lidstaten hebben deelgenomen. Tijdens die beoordeling

heeft het CAC aangetoond dat het de voorbije jaren aanzienlijke vooruitgang heeft geboekt. Het CAC besteedde vooral aandacht aan de tenuitvoerlegging van de ICAO Standards And Recommended Practices. Het CAC hanteert een traditionele, op naleving gebaseerde benadering van luchtvaartveiligheid en is recentelijk gestart met de tenuitvoerlegging van moderne technieken voor het beheer van de luchtvaartveiligheid, waaronder een nationaal veiligheidsprogramma. Het CAC heeft ook inspanningen geleverd om extra inspecteurs in dienst te nemen en op te leiden om toezicht te houden op de luchtvaartsector in Kazachstan. Het uitvoerend team van het CAC heeft veel ervaring en het personeel van het CAC is over het algemeen zeer deskundig. Het systeem voor veiligheidstoezicht van het CAC is gebaseerd op de controle van de naleving van de in Kazachstan toepasselijke regels, hoewel het gebruik maakt van een nogal starre benadering met controlelijsten.

- (47) Uit vaststellingen blijkt dat de algemene uitvoering van de aan het CAC toegewezen taken in overeenstemming is met de ICAO-normen, dat het CAC over een audit- en surveillancplan beschikt om veiligheidstoezicht te houden op de in Kazachstan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, dat het dat plan ten uitvoer legt en dat het platforminspecties uitvoert.
- (48) Tijdens het bezoek van de Unie ter plaatse werd een bezoek gebracht aan twee luchtvaartmaatschappijen die als relevante steekproef gelden van de in Kazachstan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen. Het ging om de twee grootste luchtvaartmaatschappijen die op het ogenblik van het bezoek nog steeds waren opgenomen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006. Het doel van het bezoek was na te gaan in welke mate deze luchtvaartmaatschappijen voldoen aan de internationale veiligheidsnormen. Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 werd tijdens het bezoek ook nagegaan in welke mate deze luchtvaartmaatschappijen bereid en in staat zijn de veiligheidstekortkomingen te verhelpen. De belangrijkste conclusie van het bezoek aan deze luchtvaartmaatschappijen is dat zij voldoende bereid en in staat zijn om de veiligheidstekortkomingen te verhelpen.
- (49) Op 23 november 2016 heeft het CAC de maatregelen die in Kazachstan zijn genomen om de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren, voorgesteld aan de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. De belangrijkste maatregelen zijn de wijziging van de burgerluchtvaartwetgeving en de ondersteunende regels, verbeteringen van de structuur en het personeelsbestand van het CAC, een verhoging van het aantal inspecteurs en de actualisering van het systeem voor het beheer van de kwalificaties en opleiding van de inspecteurs, met inbegrip van aanvullende initiële en herhalingsopleidingen en opleidingen op de arbeidsplaats voor inspecteurs. Voorts heeft het CAC uitgelegd dat het aanvullende procedures en controlelijsten en een programma voor veiligheidstoezicht heeft opgesteld, activiteiten met betrekking tot veiligheidstoezicht heeft uitgevoerd en een mechanisme ten uitvoer heeft gelegd om veiligheidsproblemen op te lossen. De verbeteringen van het systeem voor veiligheidstoezicht werden geïllustreerd door de handhavingsacties die het CAC in 2015 en 2016 heeft genomen.
- (50) Het CAC heeft tijdens zijn presentatie ook een overzicht gegeven van zijn actieplan om een oplossing te vinden voor de opmerkingen die tijdens het bezoek van de Unie ter plaatse zijn gemaakt. De corrigerende acties omvatten onder meer de actualisering van verscheidene procedures en controlelijsten om het veiligheidstoezicht te verbeteren, de tenuitvoerlegging van een elektronische databank ter ondersteuning van het surveillancproces, de invoering van een vrijwillig systeem voor de rapportering van incidenten, de opstelling van een nieuw opleidingsprogramma voor 2017 en aanvullende opleidingsactiviteiten om meer inspecteurs op te leiden voor platforminspecties van luchtvaartuigen met gevaarlijke goederen.
- (51) Op 23 november 2016 heeft de luchtvaartmaatschappij *Aircompany SCAT*, die als relevant voorbeeld kan dienen voor de andere luchtvaartmaatschappijen, aan de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart een uiteenzetting gegeven over zijn ontwikkeling, met inbegrip van zijn geschiedenis, netwerk, vloot en toekomstperspectieven en plannen. *Aircompany SCAT* heeft ook informatie verstrekt over de organisatie van haar onderhoud en opleiding. Zij heeft nadere informatie verstrekt over haar systeem voor veiligheidsbeheer en over de inspecties en audits die zij heeft ondergaan. *Aircompany SCAT* heeft aangetoond dat zij is geregistreerd bij het International Air Transport Association (IATA) Operational Safety Audit Program (IOSA) en dat de onderhoudsorganisatie houder is van een Maintenance Organisation Approval Certificate van het EASA.
- (52) Op basis van alle beschikbare informatie, met inbegrip van de resultaten van het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse en de informatie die tijdens de hoorzitting van 23 november 2016 is verstrekt, wordt geoordeeld dat het CAC aanhoudende vooruitgang heeft geboekt gedurende een ononderbroken periode. Voorts wordt erkend dat het CAC zich bereid heeft getoond om de dialoog met de Commissie te blijven aangaan en dat het CAC op transparante wijze heeft toegegeven dat zij inspanningen moet blijven leveren om zijn surveillanceverplichtingen beter na te komen en oplossingen te vinden voor veiligheidsproblemen. De Commissie is ook van oordeel dat het CAC in staat is om zich te kwijten van zijn verantwoordelijkheden met betrekking tot het toezicht op de in Kazachstan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen. Tijdens de hoorzitting heeft het CAC zich ertoe verbonden het veiligheidsoverleg met de Commissie voort te zetten, onder meer via extra vergaderingen, als en wanneer de Commissie dat nodig acht.
- (53) De informatie die op 23 november 2016 is verstrekt door *Aircompany SCAT*, de luchtvaartmaatschappij die als relevant voorbeeld voor de andere luchtvaartmaatschappijen werd uitgenodigd op de hoorzitting, wordt toereikend geacht. Deze luchtvaartmaatschappij heeft met name specifieke informatie verstrekt over het veiligheidssysteem dat zij heeft opgezet.

- (54) Op basis van de resultaten van het bezoek van de Unie aan Kazachstan, dat bezoeken aan het CAC en twee luchtvaartmaatschappijen omvatte, de presentatie van het CAC en de luchtvaartmaatschappij *Aircompany SCAT*, zijn er voldoende bewijzen dat het CAC en de in Kazachstan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen de toepasselijke veiligheidsnormen en aanbevolen praktijken naleven.
- (55) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, wordt dan ook geoordeeld dat de EU-lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie moet worden gewijzigd teneinde alle in de Republiek Kazachstan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te schrappen uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.
- (56) De lidstaten zullen echter blijven nagaan of alle in Kazachstan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen voldoen aan de relevante veiligheidsnormen door overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012 bij platforminspecties prioriteit te geven aan deze luchtvaartmaatschappijen.
- (57) 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 Kirgizië

- (58) Van 25 januari tot 5 februari 2016 is een audit van het Kirgizische burgerluchtvaartstelsel uitgevoerd in het kader van het ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme. Op basis van de resultaten van die audit heeft de ICAO een SSC vastgesteld op het gebied van personeelsvergunningen en -opleiding, met name wat de afgifte van bevoegdheidsbewijzen en bevoegdverklaringen aan piloten in Kirgizië betreft. Op 30 juni 2016 heeft de ICAO aangekondigd dat Kirgizië corrigerende maatregelen had genomen en dat het SSC inzake personeelsvergunningen was ingetrokken. Het SSC inzake certificering voor de afgifte van Air Operator Certificates, dat de ICAO op 16 juli 2015 heeft vastgesteld, blijft echter van kracht.
- (59) Op 8 juli 2016 heeft overleg plaatsgevonden tussen de Commissie en vertegenwoordigers van het burgerluchtvaartagentschap van Kirgizië. Tijdens dit overleg hebben deze vertegenwoordigers verklaard dat Kirgizië met de Commissie wenste samen te werken en technische updates wilde verstrekken over de vooruitgang bij de naleving van zijn internationale verplichtingen op het gebied van de luchtvaartveiligheid.
- (60) De Commissie is verheugd over de bereidheid tot samenwerking van Kirgizië, maar op basis van de beperkte informatie die het burgerluchtvaartagentschap van Kirgizië heeft verstrekt, is zij van oordeel dat er op dit ogenblik nog onvoldoende vooruitgang is geboekt bij de tenuitvoerlegging van internationale veiligheidsnormen met betrekking tot de certificerings- en toezichtsverplichtingen van het burgerluchtvaartagentschap van Kirgizië.
- (61) 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 communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen voor wat luchtvaartmaatschappijen uit Kirgizië betreft.

Luchtvaartmaatschappijen uit Libië

- (62) Op 27 juli 2016 heeft technisch overleg plaatsgevonden tussen de Commissie en de Libische burgerluchtvaartautoriteit (de LYCAA) over, met name, het huidige exploitatieverbod dat krachtens Verordening (EG) nr. 2111/2005 is opgelegd aan alle luchtvaartmaatschappijen uit Libië.
- (63) Tijdens dat overleg heeft de LYCAA gedetailleerde informatie verstrekt over zijn plannen voor de verdere ontwikkeling van zijn certificerings- en toezichtsverplichtingen ten aanzien van Libische luchtvaartmaatschappijen. De LYCAA heeft meegedeeld dat zij, binnen de beperkingen van een uitdagende operationele omgeving, zich ertoe verbindt haar internationale verplichtingen inzake luchtvaartveiligheid na te komen.
- (64) De Commissie is verheugd over de inspanningen die de leiding van de LYCAA levert en het feit dat de LYCAA voornemens is om met de Commissie samen te werken door updates te verstrekken over de status van haar certificerings- en toezichtsverplichtingen.

- (65) De Commissie merkt echter op dat de uitdagende operationele omgeving in Libië en de gevolgen daarvan voor het vermogen van de LYCAA om zich van zijn verplichtingen inzake veiligheidstoezicht te kwijten, belangrijke punten van bezorgdheid blijven omdat ze verhinderen de veiligheidsrisico's die geleid hebben tot de opname van alle Libische luchtvaartmaatschappijen op de lijst van de Unie, binnen de perken te houden. Op basis van alle beschikbare informatie wordt geoordeeld dat Libië op dit ogenblik zijn internationale verplichtingen inzake veiligheid van de luchtvaart niet kan nakomen.
- (66) 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 wat luchtvaartmaatschappijen uit Libië betreft.

Luchtvaartmaatschappijen uit Mozambique

- (67) In de voorbije periode zijn de Commissie en het EASA technische bijstand blijven verlenen aan de bevoegde autoriteiten van Mozambique. Op 10 november 2016 hebben de burgerluchtvaartautoriteiten van Mozambique, het Instituto de Aviação Civil de Moçambique (IACM), de Commissie ervan in kennis gesteld dat zij recentelijk een aanzienlijk aantal acties hebben ondernomen om hun regelgeving, infrastructuur, organisatie en toezichtscapaciteiten op het gebied van vliegnormen en luchtvaarterreinen te verbeteren. Bovendien hebben de IACM bevestigd dat zij personeel in dienst hebben genomen en dat herhalingsopleidingen zijn verstrekt op alle technische domeinen.
- (68) De capaciteit van de IACM om toezicht te houden op de burgerluchtvaartautoriteiten in Mozambique voldoen in dit stadium echter nog niet volledig aan de internationale veiligheidsnormen. Er zijn dan ook onvoldoende bewijzen om een aanpassing van het exploitatieverbod voor alle in Mozambique gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te wijzigen.
- (69) De verbeteringen volstaan niet om een aanpassing van het huidige exploitatieverbod te rechtvaardigen, maar de situatie is voor de Unie voldoende beloftevol om in de komende maanden een extra beoordelingsbezoek ter plaatse te brengen.
- (70) Volgens de lijst die de IACM op 16 november 2016 heeft verstrekt, zijn twee nieuwe luchtvaartmaatschappijen gecertificeerd in Mozambique, namelijk *Archipelago Charters Lda* (AOC MOZ-25), dat zich bezighoudt met commerciële helikoptervluchten, en *Solenta Aviation Mozambique SA* (AOC MOZ-23), actief in de commerciële luchtvaart met vleugelvliegtuigen. De IACM hebben de Commissie ook meegedeeld dat het Air Operator Certificate van de luchtvaartmaatschappij SAM — *Solenta Aviation Mozambique SA* (AOC MOZ-10), dat actief was op het gebied van zakenluchtvaart met vleugelvliegtuigen, was ingetrokken.
- (71) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, wordt dan ook geoordeeld dat de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie moet worden gewijzigd teneinde de luchtvaartmaatschappijen *Archipelago Charters Lda* en *Solenta Aviation Mozambique SA* op te nemen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 en de luchtvaartmaatschappij SAM — *Solenta Aviation Mozambique SA* te schrappen uit die bijlage.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Russische Federatie

- (72) De Commissie, het EASA en de bevoegde autoriteiten van 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
- (73) Op 28 oktober 2016 heeft een ontmoeting plaatsgehadt 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 18 oktober 2015 en 17 oktober 2016 en na te gaan welke gevallen bijzondere aandacht verdienen.
- (74) Tijdens de vergadering heeft de Commissie de SAFA-resultaten van zes luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in de Russische Federatie nauwkeuriger bekeken. Het FATA heeft de Commissie ervan in kennis gesteld dat het handhavingsmaatregelen heeft genomen tegen een van die luchtvaartmaatschappijen, door een verbod op te leggen om naar de Unie te vliegen.

- (75) 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.
- (76) 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.
- (77) 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.
- (78) 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 Thailand

- (79) Op 13 september 2016 heeft technisch overleg plaatsgevonden tussen de Commissie, het EASA en de burgerluchtvaartautoriteit van Thailand (CAAT). Tijdens dit overleg heeft de CAAT de Commissie actuele informatie verstrekt over de tenuitvoerlegging van het corrigerende actieplan dat de CAAT had opgesteld om de bevindingen en het SSC die na de audit van januari 2015 door de ICAO waren vastgesteld, te verhelpen. De CAAT heeft met name informatie verstrekt over de verbeteringen die sinds mei 2016 hebben plaatsgevonden met betrekking tot de financieringsregeling, de ontwikkeling van de organisatie, met inbegrip van het aantal beschikbare inspecteurs, de nieuw aangestelde managers, de invoering van een systeem voor informatiebeheer, de verbetering van de primaire luchtvaartwetgeving, de actualisering van de exploitatieregels en interne handboeken, de opleiding van inspecteurs en een nieuwe start van de activiteiten inzake veiligheidstoezicht in Thailand.
- (80) De CAAT werkt momenteel aan de hercertificering van de in Thailand gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, volgens een gestructureerde benadering in vijf fasen. Dit project ging van start op 12 september 2016 en voor de 25 luchtvaartmaatschappijen die internationaal actief zijn, is de voltooiing van het project gepland voor september 2017. Volgens de CAAT zijn voldoende inspecteurs en ondersteuning door technische dienstverleners beschikbaar om het project uit te voeren. In dit opzicht is het belangrijk op te merken dat de CAAT nog steeds geen aanvragen voor Air Operator Certificates aanvaardt van nieuwe luchtvaartmaatschappijen, en dat de bestaande luchtvaartmaatschappijen hun activiteiten slechts in beperkte mate mogen uitbreiden. Dit houdt de werklast van het certificeringsproces beheersbaar en garandeert dat er geen nieuwe veiligheidsrisico's ontstaan.
- (81) Op basis van de informatie die tijdens de vergadering werd verstrekt, werd duidelijk dat de CAAT nog steeds achterop hinkt wat dagelijks toezicht en bewaking van de luchtvaartactiviteiten betreft, hoewel zij had aangegeven hier een prioriteit van te maken. De inspectieactiviteiten hebben voornamelijk betrekking op luchtwaardigheid, niet op vluchtuitvoeringen. Volgens de CAAT zullen het dagelijks toezicht en de bewaking van luchtvaartactiviteiten geleidelijk verbeteren wanneer nieuwe inspecteurs in dienst worden genomen en worden opgeleid, en wanneer het automatische monitoringsysteem volledig ten uitvoer is gelegd.
- (82) Op 14 november 2016 heeft de CAAT aanvullende informatie verstrekt over de voortgang bij de tenuitvoerlegging van de corrigerende maatregelen en over de recente toezichts- en surveillance activiteiten. Uit die informatie blijkt dat de CAAT operationele inspecties uitvoert, dat bevindingen worden gedaan en dat de desbetreffende luchtvaartmaatschappijen over een procedure beschikken om te reageren op deze bevindingen en corrigerende maatregelen te nemen, die op hun beurt moeten worden aanvaard door de CAAT.
- (83) De Thaise regering en de CAAT geven blijk van een sterke wil om het systeem voor veiligheidstoezicht in Thailand te verbeteren en de CAAT heeft bewijsmateriaal verstrekt waaruit blijkt dat zij de voorbije zes maanden vooruitgang heeft 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.

- (84) 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.
- (85) 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.
- (86) 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.
- (87) Verordening (EG) nr. 474/2006 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (88) 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, 8 december 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 |
|--|---|---|---|
| (1) | (2) | (3) | (4) |
| BLUE WING AIRLINES | SRBWA-01/2002 | BWI | Suriname |
| IRAN ASEMAN AIRLINES | FS-102 | IRC | Islamitische Republiek Iran |
| 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 |
| AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES | AOC 008 | AJA | Islamitische Republiek Afghanistan |
| ARIANA AFGHAN AIRLINES | AOC 009 | AFG | Islamitische Republiek Afghanistan |
| EAST Horizon AIRLINES | AOC 1013 | EHN | Islamitische Republiek Afghanistan |
| KAM AIR | AOC 001 | KMF | 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 |

⁽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.

| (1) | (2) | (3) | (4) |
|--|------------------|----------|------------------------|
| AIR26 | AO 003-01/11-DCD | DCD | 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 |
| HELLANG | 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 |
| AIR TAXI BENIN | BEN 004 ATB-5 | Onbekend | 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 |
| EMERAUDE | RAC06-008 | Onbekend | Republiek Congo |
| EQUAFLIGHT SERVICES | RAC 06-003 | EKA | Republiek Congo |
| EQUAJET | RAC06-007 | EKJ | Republiek Congo |
| EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A. | RAC 06-014 | Onbekend | Republiek Congo |
| MISTRAL AVIATION | RAC06-011 | Onbekend | Republiek Congo |
| TRANS AIR CONGO | RAC 06-001 | TSG | Republiek Congo |

| (1) | (2) | (3) | (4) |
|--|--------------------------------|----------|--|
| 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) |
| 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) |

| (1) | (2) | (3) | (4) |
|---|-------------------------------|----------|--|
| 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 autoritei- ten van Djibouti welke verantwoor- delijk zijn voor toezicht op de nale- ving van de regelgeving, inclusief | | | Djibouti |
| DAALLO AIRLINES | Onbekend | DAO | Djibouti |
| Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoritei- ten 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 |
| TANGO AIRWAYS | Onbekend | Onbekend | Equatoriaal Guinea |
| Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoritei- ten van Eritrea welke verantwoor- delijk zijn voor toezicht op de nale- ving 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 autoritei- ten 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 ge- plaatst | | | Republiek Gabon |
| AFRIC AVIATION | 010/MTAC/ANAC-G/ DSA | EKG | Republiek Gabon |

| (1) | (2) | (3) | (4) |
|--|-------------------------|----------|----------------------------|
| 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 DIRGANTARA | 135-012 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| AMA | 135-054 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| ANGKASA SUPER SERVICE | 135-050 | LBZ | Republiek Indonesië |
| 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 |
| 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 |

| (1) | (2) | (3) | (4) |
|-----------------------------|---------|----------|---------------------|
| ERSA EASTERN AVIATION | 135-047 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| GATARI AIR SERVICE | 135-018 | GHS | Republiek Indonesië |
| HEVILIFT AVIATION | 135-042 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| INDONESIA AIR ASIA EXTRA | 121-054 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| INDONESIA AIR TRANSPORT | 121-034 | IDA | Republiek Indonesië |
| INDO STAR AVIATION | 135-057 | Onbekend | 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 AVIATION | 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 |
| MARTA BUANA ABADI | 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 |

| (1) | (2) | (3) | (4) |
|--|---------|----------|---------------------|
| SPIRIT AVIATION SENTOSA | 135-058 | Onbekend | 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 |
| TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES | 135-037 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| TRIGANA AIR SERVICE | 121-006 | TGN | Republiek Indonesië |
| 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 Kirgizië welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, waaronder | | | Kirgizië |
| AIR BISHKEK (voorheen EASTOK AVIA) | 15 | EAA | Kirgizië |
| AIR MANAS | 17 | MBB | Kirgizië |
| AVIA TRAFFIC COMPANY | 23 | AVJ | Kirgizië |
| CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS) | 13 | CBK | Kirgizië |
| HELI SKY | 47 | HAC | Kirgizië |
| AIR KYRGYZSTAN | 03 | LYN | Kirgizië |
| MANAS AIRWAYS | 42 | BAM | Kirgizië |
| S GROUP INTERNATIONAL (voorheen S GROUP AVIATION) | 45 | IND | Kirgizië |
| SKY BISHKEK | 43 | BIS | Kirgizië |

| (1) | (2) | (3) | (4) |
|--|--------|----------|-----------------------------|
| SKY KG AIRLINES | 41 | KGK | Kirgizië |
| SKY WAY AIR | 39 | SAB | Kirgizië |
| TEZ JET | 46 | TEZ | Kirgizië |
| VALOR AIR | 07 | VAC | Kirgizië |
| Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Liberia die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving | | | Liberia |
| Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Libië die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving, waaronder | | | Libië |
| AFRIQYAH AIRWAYS | 007/01 | AAW | Libië |
| AIR LIBYA | 004/01 | TLR | Libië |
| BURAQ 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 |
| ARCHIPELAGO CHARTERS LDA | MOZ-25 | Onbekend | Republiek Mozambique |
| AMBASSADOR LDA | MOZ-21 | Onbekend | Republiek Mozambique |
| CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA | MOZ-07 | TTA | 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 |

| (1) | (2) | (3) | (4) |
|---|-----------|----------|------------------------|
| 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 |
| 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 |
| SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE SA | MOZ-23 | 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 |

| (1) | (2) | (3) | (4) |
|--|-------------|----------|-----------------------------|
| 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 |
| 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 |

| (1) | (2) | (3) | (4) |
|----------------------------|-----|----------|-----------------|
| <i>BLUE BIRD AVIATION</i> | 11 | BLB | Republiek Sudan |
| <i>ELDINDER AVIATION</i> | 8 | DND | Republiek Sudan |
| <i>GREEN FLAG AVIATION</i> | 17 | Onbekend | Republiek Sudan |
| <i>HELEJETIC AIR</i> | 57 | HJT | Republiek Sudan |
| <i>KATA AIR TRANSPORT</i> | 9 | KTV | Republiek Sudan |
| <i>KUSH AVIATION CO.</i> | 60 | KUH | Republiek Sudan |
| <i>NOVA AIRWAYS</i> | 46 | NOV | Republiek Sudan |
| <i>SUDAN AIRWAYS CO.</i> | 1 | SUD | Republiek Sudan |
| <i>SUN AIR</i> | 51 | SNR | Republiek Sudan |
| <i>TARCO AIR</i> | 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, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend) | Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) | ICAO-nummer van de luchtvaartmaatschappij | Land van de exploitant | Type luchtvaartuig waaraan beperkingen worden opgelegd | Registratie-merkteken(s) en, voor zover beschikbaar, constructie-serie-nummers van luchtvaartuigen waaraan beperkingen zijn opgelegd | Land van registratie |
|---|---|---|------------------------|---|--|--|
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) |
| TAAG ANGOLA AIRLINES | 001 | DTA | Republiek Angola | De volledige vloot, met uitzondering van: luchtvaartuigen van het type Boeing B737-700, Boeing B777-200, Boeing B777-300 en B777-300ER. | De volledige vloot, met uitzondering van: luchtvaartuigen van de vloot Boeing B737-700, als vermeld op het AOC; luchtvaartuigen van de vloot Boeing B777-200, als vermeld op het AOC; luchtvaartuigen van de vloot Boeing B777-300, als vermeld op het AOC, en luchtvaartuigen van de vloot Boeing B777-300ER, zoals 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: 2 luchtvaartuigen van het type Falcon 50 en 2 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: 1 luchtvaartuig van het type Challenger CL-601, 1 van het type HS-125-800. | De volledige vloot, met uitzondering van: TR-AAG, ZS-AFG. | Republiek Gabon; Republiek Zuid-Afrika |

⁽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.

| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) |
|-----------|--------------------|-----|---|---|---|--|
| IRAN AIR | FS100 | IRA | Islamitische Republiek Iran | Alle lucht-vaartuigen 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 | Democratisch- e Volksrepubliek Korea | De volledige vloot, met uitzondering van: 2 luchtvaartui- gen 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.”