

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2018/1866 VAN DE COMMISSIE**van 28 november 2018****tot wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 wat betreft de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod of exploitatiebeperkingen zijn 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 ⁽²⁾ van de Commissie is de lijst vastgesteld van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.
- (2) Krachtens artikel 4, lid 3, van Verordening (EG) nr. 2111/2005 ⁽³⁾ hebben een aantal lidstaten en het Agentschap van de Europese Unie 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. Derde landen en internationale organisaties hebben eveneens relevante informatie verstrekt. Op grond 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 lijsten in de bijlagen A en B bij Verordening (EG) nr. 474/2006.
- (4) De Commissie heeft de betrokken luchtvaartmaatschappijen de gelegenheid geboden om de door 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. 2111/2005 opgerichte Comité inzake veiligheid van de luchtvaart.
- (5) De Commissie heeft het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart in kennis gesteld van informatie over het gezamenlijk overleg dat in het kader van Verordening (EG) nr. 2111/2005 en Verordening (EG) nr. 473/2006 ⁽⁴⁾ van de Commissie aan de gang is met de bevoegde autoriteiten en luchtvaartmaatschappijen van Angola, Belarus, Benin, Gambia, Indonesië, Mauritanië, Mexico, Moldavië, Nepal, Rusland, Thailand, Venezuela en Zambia. De Commissie heeft ook het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart ook in kennis gesteld van informatie over de luchtvaartveiligheidssituatie in Afghanistan, Gabon, Kazachstan, Libië en Mozambique.
- (6) 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), overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012 ⁽⁵⁾ van de Commissie.

⁽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 (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005, PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15.

⁽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.

⁽⁵⁾ 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.

- (7) 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 derde landen waartegen een exploitatieverbod is uitgevaardigd op grond van Verordening (EG) nr. 474/2006. Het EASA heeft informatie verstrekt over de plannen en verzoeken om verdere technische bijstand en samenwerking, teneinde de administratieve en technische capaciteiten van burgerluchtvaartautoriteiten in derde landen te verbeteren, zodat hulp kan worden geboden bij het verhelpen van gevallen van niet-naleving van toepasselijke internationale veiligheidsnormen 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 herhaald dat het nuttig is aan de internationale luchtvaartgemeenschap informatie te verstrekken, met name via de SCAN-databank van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (Safety Collaborative Assistance Network), over technische bijstand die de Unie en de lidstaten aan derde landen verlenen om de veiligheid van de luchtvaart in de wereld te verbeteren.
- (8) Eurocontrol heeft de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart geactualiseerde informatie verstrekt over de status van de SAFA- en TCO (Third Country Operators)-waarschuwingsfunctie en heeft actuele statistieken ter beschikking gesteld over waarschuwingberichten voor luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Unie

- (9) 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 uitgevoerde 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. Bulgarije en Malta hebben de Commissie en het Comité voor de veiligheid van de luchtvaart informatie verstrekt over acties die zij hebben ondernomen met betrekking tot de in respectievelijk Bulgarije en Malta gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen.
- (10) De lidstaten hebben herhaald dat zij desgevallend bereid zijn maatregelen te treffen als uit relevante veiligheidsinformatie blijkt dat de niet-naleving van de relevante veiligheidsnormen door luchtvaartmaatschappijen uit de Unie acute veiligheidsrisico's zou doen ontstaan.

Luchtvaartmaatschappijen uit Angola

- (11) Bij schrijven van 30 april 2018 heeft de Commissie een lijst van documenten en uit te voeren acties gevraagd aan de bevoegde autoriteit van Angola („*Instituto Nacional da Aviação Civil, INAVIC*”).
- (12) INAVIC heeft alle gevraagde documenten tijdig ingediend. Het EASA heeft de door INAVIC ingediende documenten geanalyseerd en geconcludeerd dat deze duidelijk gepresenteerd en goed gestructureerd waren. Bovendien waren de door INAVIC verstrekte afschriften van Air Operator Certificates (AOC's) en vluchtuitvoeringsspecificaties in overeenstemming met het ICAO-model. INAVIC heeft een goed overzicht gegeven van de acties die zijn ondernomen om follow-up te geven aan de bevindingen die tijdens het toezicht op de veiligheid van Angolese luchtvaartmaatschappijen gedaan zijn op de domeinen vluchtuitvoering (OPS) en luchtwaardigheid (AIR).
- (13) Sinds 2015 zijn de procedures en regels van INAVIC geactualiseerd, met name op de domeinen AIR, OPS en luchtvaartgeneeskunde. Bovendien heeft INAVIC, overeenkomstig de relevante internationale veiligheidsnormen, actief updates over haar corrigerend actieplan (CAP) verstrekt aan de ICAO.
- (14) Om een meer gedetailleerd en op bewijzen gestoeld inzicht te krijgen in toezichtsactiviteiten, heeft de Commissie INAVIC gevraagd om de verslagen van inspecties/audits voor de verlenging van AOC's in te dienen, met inbegrip van een gedetailleerde beschrijving van de bevindingen en de follow-upacties die zijn toegepast op de luchtvaartmaatschappijen *Sonair*, *Air JET* en *Heli Malongo*.
- (15) Die verslagen zijn bezorgd aan het EASA, dat concludeerde dat de daarin vervatte gegevens relevant en van goede kwaliteit waren. De verslagen toonden ook aan dat de betrokken luchtvaartmaatschappijen passende corrigerende acties hadden ondernomen, op basis van de bevindingen van INAVIC.
- (16) INAVIC heeft de Commissie meegedeeld dat het twee nieuwe luchtvaartmaatschappijen heeft gecertificeerd, namelijk *Bestflya Aircraft Management* en *SJL*. INAVIC heeft de Commissie ook meegedeeld dat zeven luchtvaartmaatschappijen, namelijk *Air Nave*, *Air26*, *Angola Air Services*, *Diexim*, *Fly540*, *Gira Globo* en *Mavewa* geen geldig AOC meer hebben.

- (17) Op basis van de informatie die op dit ogenblik beschikbaar is, concludeert de Commissie dat INAVIC vooruitgang geboekt met betrekking tot de tenuitvoerlegging van de internationale veiligheidsnormen. Alvorens een beslissing kan worden genomen over een eventuele opheffingen van het verbod op luchtvaartmaatschappijen uit Angola, moet die vooruitgang echter worden gecontroleerd tijdens een bezoek van de Unie aan INAVIC en aan geselecteerde Angolese luchtvaartmaatschappijen.
- (18) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, is de Commissie in dit stadium dan ook van oordeel dat de nieuwe luchtvaartmaatschappijen *Bestflya Aircraft Management* en *SJL* moeten worden opgenomen in de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie. De luchtvaartmaatschappijen *Air Nave*, *Air26*, *Angola Air Services*, *Diexim*, *Fly540*, *Gira Globo* en *Mavewa* moeten worden geschrapt uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 omdat ze geen geldig AOC meer hebben.

Luchtvaartmaatschappijen uit Belarus

- (19) Naar aanleiding van veiligheidstekortkomingen die het EASA heeft vastgesteld in het kader van het proces voor de afgifte van een TCO-vergunning, heeft de Commissie op 17 september 2018 overleg opgestart met het luchtvaartdepartement van Belarus („AD-BLR”), overeenkomstig artikel 3, lid 2, van Verordening nr. 473/2006.
- (20) Op 8 november 2018 hebben de Commissie, het EASA en vertegenwoordigers van AD-BLR een technische vergadering gehouden. Tijdens die vergadering heeft de Commissie benadrukt dat het belangrijk is dat zij regelmatig en correct wordt geïnformeerd over de activiteiten op het gebied van veiligheidstoezicht. AD-BLR heeft de corrigerende maatregelen geschetst die het heeft genomen om de veiligheidstekortkomingen te verhelpen die het EASA heeft vastgesteld in het kader van het proces voor de afgifte van een TCO-vergunning en de monitoringactiviteiten. Hoewel die informatie al bij het begin van het overleg werd gevraagd, heeft AD-BLR onvoldoende informatie verstrekt over de planning en de resultaten van de toezichtsactiviteiten. Gezien de problemen die bepaalde in Belarus gecertificeerde aanvragers hebben ondervonden bij het doorlopen van het proces voor de afgifte van een TCO-vergunning — met name wegens veiligheidstekortkomingen — heeft de Commissie nogmaals benadrukt dat het belangrijk is dat AD-BLR voldoet aan de relevante internationale veiligheidsnormen wanneer het zich kwijt van zijn verantwoordelijkheden op veiligheidsgebied.
- (21) Gezien de veiligheidstekortkomingen heeft de Commissie AD-BLR uitgenodigd voor een hoorzitting overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EG) nr. 2111/2005. Tijdens deze hoorzitting, die plaats had op 13 november 2018, heeft AD-BLR de Commissie en het Comité voor de veiligheid van de luchtvaart algemene informatie verstrekt over de luchtvaartsector in Belarus, over het personeel dat beschikbaar is voor de toezichtsactiviteiten en over de wijze waarop Belarus ongevallen onderzoekt. AD-BLR heeft ook informatie verstrekt over de status van de toezichtsactiviteiten in Belarus, en heeft daarbij verwezen naar de relevante kritieke elementen van de ICAO. AD-BLR heeft nogmaals opgeroepen tot nauwe samenwerking met de EU en heeft meegedeeld dat het begonnen is met de tenuitvoerlegging van bepaalde EU-verordening, met name die op het gebied van luchtwaardigheid en vluchtuitvoering. Omdat AD-BLR er vertrouwen in heeft dat zijn activiteiten volledig in overeenstemming met de internationale veiligheidsnormen worden uitgevoerd, heeft het de EU uitgenodigd een beoordelingsbezoek aan Belarus te brengen om een beter inzicht te krijgen in het systeem voor toezicht op de veiligheid.
- (22) De Commissie is van mening dat het, door het gebrek aan gedocumenteerde informatie en de moeilijke uitwisseling van informatie sinds het begin van het officiële overleg, moeilijk is om te beoordelen hoe AD-BLR zich van zijn verplichtingen kwijt. De Commissie is dan ook van mening dat het noodzakelijk is een beoordelingsbezoek ter plaatse te brengen vóór de volgende vergadering van het comité voor de veiligheid van de luchtvaart.
- (23) Bovendien is de Commissie van mening dat de resultaten van SAFA-platforminspecties van *BELAVIA*, de enige in Belarus gecertificeerde maatschappij die geregelde passagiersvluchten uitvoert, op dit ogenblik niet wijzen op specifieke veiligheidsproblemen met deze maatschappij. Wat betreft de luchtvaartmaatschappijen die vrachtactiviteiten uitvoeren, heeft het EASA al handhavingsmaatregelen genomen tegen *JSC Aircompany Grodno* en *Transavia-export Airlines*.
- (24) Hoewel het duidelijk is dat de diverse vastgestelde tekortkomingen moeten worden verholpen, zijn deze niet van die aard dat ze de opname van luchtvaartmaatschappijen uit Belarus in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 rechtvaardigen.
- (25) Op basis van de informatie die op dit ogenblik beschikbaar is, oordeelt de Commissie, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, dat er op dit ogenblik geen redenen zijn om luchtvaartmaatschappijen uit Belarus op te nemen in de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.
- (26) De lidstaten zullen blijven controleren of Belarus de relevante internationale veiligheidsnormen naleeft door overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012 bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in Belarus.

- (27) Als uit relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat de niet-naleving van internationale veiligheidsnormen veiligheidsrisico's dreigt te veroorzaken, kan de Commissie genoodzaakt zijn verdere maatregelen te nemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Benin

- (28) In mei 2017 heeft de Commissie alle luchtvaartmaatschappijen onder de bevoegdheid van Benin geschrapt uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 ⁽¹⁾.
- (29) Bij schrijven van 14 september 2018 heeft de Commissie de *Agence Nationale de l'Aviation Civile du Bénin* („ANAC Benin”) verzocht om een lijst van documenten in te dienen met betrekking tot de structuur, het toezichtssysteem, de activiteiten, met inbegrip van een lijst van AOC-houders en geregistreerde luchtvaartuigen, en de handhavingsmaatregelen van de autoriteit.
- (30) ANAC Benin heeft de gevraagde informatie op 15 oktober 2018 verstrekt, met inbegrip van bijzonderheden betreffende haar interne organisatie, personeelskwalificaties, opleidingsbeleid, toezichtsproces, systeem voor de melding van voorvallen en het proces voor de afgifte en validering van vergunningen.
- (31) Uit de ingediende documenten bleek ook dat er twee luchtvaartmaatschappijen gecertificeerd zijn door ANAC Benin, namelijk *Air Taxi Bénin* en *ASAB*.
- (32) De Commissie spoort ANAC Benin aan om regelmatig verslag uit te brengen over de aanhoudende verbeteringen bij de tenuitvoerlegging van de internationale veiligheidsnormen en over alle nieuwe informatie die daarmee verband houdt, met name met betrekking tot de certificering van nieuwe luchtvaartmaatschappijen.
- (33) Daarom oordeelt de Commissie, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, dat er op dit ogenblik geen redenen zijn om luchtvaartmaatschappijen uit Benin op te nemen in de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.

Luchtvaartmaatschappijen uit Gambia

- (34) Luchtvaartmaatschappijen uit Gambia zijn nog nooit opgenomen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006. Bij schrijven van 24 augustus 2018 heeft de Commissie de burgerluchtvaartautoriteit van Gambia (CAAG) verzocht om documenten in te dienen met betrekking tot de structuur, het toezichtssysteem en de toezichtsactiviteiten, met inbegrip van een lijst van AOC-houders en geregistreerde luchtvaartuigen, en de handhavingsmaatregelen van de autoriteit. CAAG heeft de verzochte informatie op 28 september 2018 ingediend.
- (35) CAAG heeft de Commissie meegedeeld dat er momenteel geen AOC-houders zijn in het land en dat 18 luchtvaartuigen zijn ingeschreven in het register van luchtvaartuigen. Een aantal van die luchtvaartuigen zijn opgeslagen, andere zijn niet meer operationeel.
- (36) CAAG heeft bevestigd dat de luchtvaartmaatschappij *Sonnig International Private Jets Gambia — SIPJ(G)* sinds augustus 2017 geen geldig Gambiaans AOC meer heeft.
- (37) In die brief heeft CAAG ook meegedeeld dat de ICAO van 16 tot en met 26 juli 2018 ter plaatse een ICAO Safety Oversight Audit heeft uitgevoerd in het kader van het ICAO USOAP-CMA Programma. CAAG heeft zich ertoe verbonden de Commissie in kennis te stellen van het verslag van deze audit, zodra het beschikbaar is. Uit de auditresultaten van 2005 blijkt dat de algemene effectieve tenuitvoerlegging 78,46 % bedroeg.
- (38) Op basis van die informatie is de Commissie van oordeel dat er momenteel geen aanwijzingen zijn dat CAAG niet in staat zou zijn om zijn internationale verplichtingen met betrekking tot veiligheidstoezicht na te komen.
- (39) Daarom oordeelt de Commissie, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, dat er op dit ogenblik geen redenen zijn om luchtvaartmaatschappijen uit Gambia op te nemen in de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.

⁽¹⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2017/830 van de Commissie van 15 mei 2017 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 met betrekking tot de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod of exploitatiebeperkingen zijn opgelegd in de Unie, PB L 124 van 17.5.2017, blz. 3, punten (12) tot en met (19).

Luchtvaartmaatschappijen uit Indonesië

- (40) In juni 2018 zijn alle luchtvaartmaatschappijen uit Indonesië geschrapt uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 ⁽¹⁾. Om verder toezicht te kunnen houden op de veiligheid in Indonesië, hebben de Commissie en het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van Indonesië (DGCA Indonesië) hun overleg voortgezet overeenkomstig artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006. De Commissie houdt toezicht op de vooruitgang die DGCA Indonesië boekt bij het in overeenstemming brengen van het Indonesische systeem voor toezicht op de veiligheid met de internationale veiligheidsnormen. Bij schrijven van 26 september 2018 heeft DGCA Indonesië de Commissie aanvullende informatie verstrekt en een update gegeven met betrekking tot de Indonesische activiteiten op het gebied van veiligheidstoezicht in de periode van mei 2018 tot augustus 2018 informatie en met betrekking tot het overeengekomen corrigerende actieplan.
- (41) Die informatie omvatte onder meer een lijst van de in Indonesië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, de geregistreerde luchtvaartuigen, de activiteiten op het gebied van veiligheidstoezicht, een lijst van de handhavingsmaatregelen die door DGCA Indonesië zijn genomen, een geactualiseerde status van het corrigerende actieplan dat is opgesteld naar aanleiding van het bezoek van de Unie in maart 2018, en updates van de tenuitvoerlegging van het volledige PBN-actieplan (Performance Based Navigation) en van de technische bijstand die verstrekt is aan DGCA Indonesië.
- (42) Wat de lijst van luchtvaartmaatschappijen, luchtvaartuigen en toezichtsactiviteiten betreft, heeft DGCA Indonesië in die periode één nieuw AOC Deel-121 en twee nieuwe AOC's Deel-135 afgegeven.
- (43) Wat de handhavingsmaatregelen betreft, heeft DGCA Indonesië twee AOC's geschorst (een AOC Deel-121 en een AOC Deel-135), één valideringscertificaat ingetrokken en één administratieve sanctie opgelegd met betrekking tot een houder van een AOC Deel-135. Naar aanleiding van de problemen die zijn vastgesteld tijdens het beoordelingsbezoek van de EU in maart 2018 heeft DGCA Indonesië bovendien de eerste stappen gezet om het toezicht op medische deel bij de afgifte van vergunningen te versterken, en heeft het twee houders van een vergunning als geaccrediteerde keuringsarts geschorst.
- (44) Voorts is ook rekening gehouden met de aanbeveling inzake de tenuitvoerlegging van prestatiegebaseerde navigatie. Indonesië verwacht tegen eind 2018 op 23 van de 25 internationale luchthavens PBN-procedures toe te passen. Hieraan wordt prioriteit gegeven. Ook op binnenlandse en afgelegen luchthavens wordt vooruitgang geboekt met de tenuitvoerlegging van PBN, zij het niet tegen hetzelfde tempo.
- (45) DGCA Indonesië heeft de Commissie ook informatie verstrekt over de status van de corrigerende maatregelen die zijn genomen naar aanleiding van de gecoördineerde valideringsmissie (ICVM) van de ICAO uit 2017. De ICAO heeft het corrigerende actieplan (CAP) op het gebied van luchtwaardigheid geëvalueerd op 25 juli 2018. Alle corrigerende acties zijn volledig of gedeeltelijk aanvaard door de ICAO.
- (46) Indonesië heeft binnen 24 uur na het dodelijke ongeval van vlucht JT610 van *Lion Air*, op 29 oktober 2018, contact opgenomen met de Commissie en blijft informatie verstrekken, onder meer ook over preventieve maatregelen die na het ongeval zijn genomen ten aanzien van luchtvaartmaatschappijen met hetzelfde type luchtvaartuig in hun vloot (*Garuda*, met één luchtvaartuig, en *Lion Air*, met tien luchtvaartuigen).
- (47) Daarom oordeelt de Commissie, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, dat er op dit ogenblik geen redenen zijn om luchtvaartmaatschappijen uit Indonesië op te nemen in de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.
- (48) De lidstaten zullen blijven controleren of Indonesië de relevante internationale veiligheidsnormen naleeft door overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012 bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in Indonesië.
- (49) Als uit relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat de niet-naleving van internationale veiligheidsnormen veiligheidsrisico's dreigt te veroorzaken, kan de Commissie genoodzaakt zijn verdere maatregelen te nemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Mauritanië

- (50) In december 2012 heeft de Commissie besloten alle luchtvaartmaatschappijen onder de bevoegdheid van Mauritanië te schrappen uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2018/871 van de Commissie van 14 juni 2018 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 met betrekking tot de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod of exploitatiebeperkingen zijn opgelegd in de Unie, PB L 152 van 15.6.2018, blz. 5, punten (40) tot en met (64).

⁽²⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 1146/2012 van de Commissie van 3 december 2012 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 met betrekking tot de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod of exploitatiebeperkingen zijn opgelegd in de Unie, PB L 333 van 5.12.2012, blz. 7, punten (71) tot en met (81).

- (51) Bij schrijven van 30 augustus 2018 heeft de Commissie de bevoegde autoriteit van Mauritanië *Agence Nationale de l'Aviation Civile* („ANAC Mauritanië”) verzocht om documenten in te dienen met betrekking tot de structuur, het toezichtssysteem, de activiteiten, met inbegrip van een lijst van AOC-houders en geregistreerde luchtvaartuigen, en de handhavingsmaatregelen van de autoriteit.
- (52) Op 10 oktober 2018 heeft ANAC Mauritanië de gevraagde informatie verstrekt, met inbegrip van informatie over de organisatiestructuur en het personeel, de houders van AOC's, de vluchtuitvoeringsspecificaties, de in Mauritanië geregistreerde luchtvaartuigen, de resultaten van activiteiten op het gebied van veiligheidstoezicht, de handhavingsacties en de lijst van incidenten en ongevallen sinds 2016.
- (53) ANAC Mauritanië heeft de Commissie meegedeeld dat er op dat ogenblik twee luchtvaartmaatschappijen gecertificeerd waren in Mauritanië, namelijk de nationale luchtvaartmaatschappij *Mauritania Airlines*, met basis in Nouakchott, en *Class Aviation*, een luchttaximaatschappij.
- (54) De Commissie spoort ANAC Mauritanië aan om regelmatig verslag uit te brengen over de aanhoudende verbeteringen bij de tenuitvoerlegging van de internationale veiligheidsnormen.
- (55) Daarom oordeelt de Commissie, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, dat er op dit ogenblik geen redenen zijn om luchtvaartmaatschappijen uit Mauritanië op te nemen in de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.

Luchtvaartmaatschappijen uit Mexico

- (56) Luchtvaartmaatschappijen uit Mexico zijn nog nooit opgenomen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006. Na het dodelijke ongeval dat op 18 mei 2018 in Cuba plaatsvond met een vlucht van de Mexicaanse luchtvaartmaatschappij *Global Air (Aerolíneas Damojh, SA de C.V.)* heeft de Commissie nadere informatie gevraagd aan de *Dirección General de Aeronáutica Civil* van Mexico („DGAC Mexico”). Volgens DGAC Mexico is het AOC van *Global Air (Aerolíneas Damojh, SA de C.V.)* geschorst, maar werd die schorsing op 29 augustus 2018 weer opgeheven na inspecties door DGAC Mexico. Het ongeval zelf en de korte periode tussen de schorsing van het AOC en de intrekking van die schorsing heeft bezorgdheid doen rijzen over de wijze waarop DGAC Mexico toezicht houdt op de veiligheid. Behalve dat ongeval zijn er nog diverse andere tekenen dat het veiligheidsniveau van de luchtvaart in Mexico is verslechterd, zoals de toename van het aantal ongevallen en ernstige incidenten in de loop van 2018.
- (57) Op 16 oktober 2018 hebben de Commissie, het EASA en DGAC Mexico een technische vergadering gehouden. Tijdens die vergadering heeft DGAC Mexico relevante informatie verstrekt over zijn structuur, activiteiten op het gebied van de afgifte van vergunningen, certificering en toezicht, personeel dat bevoegd is voor het toezicht op de veiligheid, toezichtsprocedures en juridisch kader. DGAC Mexico heeft ook toelichting gegeven bij de redenen voor de snelle intrekking van de schorsing van het AOC van *Global Air (Aerolíneas Damojh, SA de C.V.)*.
- (58) De Commissie stelde vast dat de Mexicaanse luchtvaartsector in 2017 snel is gegroeid, met name wat het aantal geregistreerde luchtvaartuigen, luchtvaartmaatschappijen en routes betreft, en heeft haar bezorgdheid geuit over de capaciteiten van DGAC Mexico om goed toezicht te houden. DGAC Mexico antwoordde dat het over de nodige capaciteiten denkt te beschikken en benadrukte het feit dat een grote maatschappij (*Mexicana de Aviación*) het faillissement heeft aangevraagd en dat nieuwe maatschappijen (bv. *Volaris*, *Aerojet*) dezelfde modellen luchtvaartuigen gebruiken. Volgens DGAC Mexico heeft de toename van het aantal geregistreerde luchtvaartuigen dan ook geen significante invloed op de toezichtcapaciteiten van DGAC Mexico.
- (59) Wat *Global Air (Aerolíneas Damojh, SA de C.V.)*, betreft, heeft DGAC Mexico uitgelegd dat deze maatschappij bij de rechtbank beroep had aangetekend tegen de schorsing van haar AOC en tegen de bijzondere inspectieregeling van DGAC Mexico. Aan het einde van de juridische procedure heeft *Global Air (Aerolíneas Damojh, SA de C.V.)* gevraagd de registratie van zijn luchtvaartuigen en zijn AOC te schrappen. Ten gevolge daarvan heeft *Global Air (Aerolíneas Damojh, SA de C.V.)* geen vergunning meer om in Mexico vluchten uit te voeren met haar luchtvaartuigen.
- (60) Naar aanleiding van deze vergadering en op verzoek van de Commissie heeft DGAC Mexico ook informatie verstrekt over de ongevallen en ernstige incidenten die in de voorbije vijf jaar hebben plaatsgevonden en over het aantal schorsingen, intrekkingen en andere handhavingsmaatregelen die in 2017 en 2018 zijn genomen. DGAC Mexico heeft bij de Commissie ook de bevindingen en corrigerende actieplannen opgesteld die zijn ingediend ten gevolge van de aanvullende inspecties van *Global Air (Aerolíneas Damojh, SA de C.V.)* na het ongeval in Cuba, alsook de bevindingen en corrigerende actieplannen van drie andere Mexicaanse luchtvaartmaatschappijen.

- (61) Op basis van het overleg dat heeft plaatsgevonden en de informatie die is verstrekt, is de Commissie van oordeel dat DGAC Mexico momenteel met voldoende regelmaat toezicht houdt op de veiligheid (bv. de verlenging van de certificaten gebeurt om de twee jaar). Het Mexicaanse rechtskader voor de luchtvaart lijkt volledig en in overeenstemming met de relevante internationale luchtvaartveiligheidsnormen. Uit de resultaten van SAFA-platforminspecties van luchtvaartmaatschappijen uit Mexico blijkt dat er op dit ogenblik geen specifieke veiligheidsproblemen zijn.
- (62) Op basis van de informatie die momenteel beschikbaar is, met inbegrip van de informatie die tijdens en na het technisch overleg van 16 oktober 2018 is verstrekt, is de Commissie van oordeel dat DGAC Mexico op dit ogenblik voldoende in staat en bereid is om veiligheidstekortkomingen aan te pakken.
- (63) Daarom oordeelt de Commissie, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, dat er op dit ogenblik geen redenen zijn om luchtvaartmaatschappijen uit Mexico op te nemen in de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.
- (64) Als uit relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat de niet-naleving van internationale veiligheidsnormen veiligheidsrisico's dreigt te veroorzaken, kan de Commissie genoodzaakt zijn verdere maatregelen te nemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Moldavië

- (65) Bij schrijven van 17 september 2018 heeft de Commissie de burgerluchtvaartautoriteit van Moldavië (CAAM) op de hoogte gebracht van bepaalde veiligheidsproblemen in verband met de door CAAM gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen. Tegelijk heeft de Commissie aan CAAM gemeld dat overleg zal worden opgestart krachtens artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006.
- (66) Op 12 oktober 2018 heeft CAAM de Commissie informatie verstrekt over de toezichtsactiviteiten die in de voorbije drie jaren zijn uitgevoerd met betrekking tot in Moldavië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, en over het toezicht op de luchtvaartmaatschappij *Air Moldova*.
- (67) Uit de op dit ogenblik beschikbare informatie, met inbegrip van de beoordeling van de TCO-aanvraag door het EASA, de door de lidstaten in het kader van het SAFA-programma uitgevoerde platforminspecties en de door CAAM verstrekte informatie, concludeert de Commissie dat CAAM zijn capaciteit om de onder zijn certificerings- en toezichtsverantwoordelijkheden vallende luchtvaartmaatschappijen te inspecteren, verder moet ontwikkelen.
- (68) Op 29 oktober 2018 hebben de Commissie, het EASA, CAAM en vertegenwoordigers van *Air Moldova* een technische vergadering gehouden. Tijdens die vergadering heeft CAAM informatie verstrekt over zijn toezichtsactiviteiten, met inbegrip van haar plannen met betrekking tot de indiening van opleiding van technisch personeel en haar strategische aanpak om de toezichtscapaciteiten te verbeteren. *Air Moldova* heeft informatie verstrekt over de wijze waarop het omgaat met de naar aanleiding van bepaalde SAFA-bevindingen ontstane bezorgdheid die wijst op een vermeend gebrek aan veiligheidscultuur in het bedrijf.
- (69) Gezien de vastgestelde veiligheidstekortkomingen heeft de Commissie CAAM en de luchtvaartmaatschappijen *Air Moldova* en *Aerotrascargo* uitgenodigd om voor het Comité voor de veiligheid van de luchtvaart te verschijnen, overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EG) nr. 2111/2005. De hoorzitting vond plaats op 13 november 2018. CAAM heeft een presentatie gegeven van haar organisatiestructuur, inclusief bijzonderheden over haar personeel, en heeft informatie verstrekt over het rechtskader voor de burgerluchtvaart in Moldavië en de toekomstige ontwikkelingen daarvan, met inbegrip van de tenuitvoerlegging van de „Overeenkomst betreffende een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten en de Republiek Moldavië”⁽¹⁾. Volgens informatie die CAAM heeft verstrekt, zijn in 2018 veertien rechtshandelingen van de EU omgezet in Moldavische nationale wetgeving, en is de omzetting van nog eens 19 handelingen gepland in 2019.
- (70) Tijdens de hoorzitting heeft CAAM zich ertoe verbonden de Commissie blijvend op de hoogte houden van haar toezichtsactiviteiten en van de acties die zij onderneemt om de veiligheid van de burgerluchtvaart in Moldavië te verbeteren. CAAM heeft bevestigd dat zij een beoordelingsbezoek van de Unie aan Moldavië op prijs zou stellen en zou ondersteunen.
- (71) Tijdens de hoorzitting heeft *Air Moldova* een uiteenzetting gegeven van de structuur en werking van zijn systemen voor kwaliteitsbeheer en veiligheidsbeheer. Zij heeft de Commissie en het Comité voor de veiligheid van de luchtvaart ook informatie verstrekt over de processen die zij heeft vastgesteld om de veiligheid van haar vluchtuivoeringen te garanderen, met inbegrip van gevarenidentificatie, monitoring van vluchtgegevens en risicobeoordeling en -beperking. *Air Moldova* heeft uitleg gegeven bij haar onderzoek naar het ernstige incident met een van haar luchtvaartuigen tijdens de landing op Rome Fiumicino in 2017 en bij de veiligheidsmaatregelen die zij onmiddellijk na het incident heeft genomen.

(1) PBL 292 van 20.10.2012, blz. 3.

- (72) Tijdens de hoorzitting heeft *Aerotrascargo* informatie verstrekt over haar systeem voor veiligheidsbeheer, haar proces voor de analyse van vluchtgegevens en haar veiligheidsprestatie-indicatoren. Deze maatschappij heeft met name specifieke bijzonderheden verstrekt over haar veiligheidsprestaties en veiligheidsborging.
- (73) De Commissie is voornemens om, met bijstand van het EASA en steun van de lidstaten, een bezoek van de Unie aan Moldavië uit te voeren om na te gaan of de certificering van en het toezicht op luchtvaartmaatschappijen door CAAM plaatsvindt overeenkomstig de relevante internationale veiligheidsnormen. Tijdens dit bezoek ter plaatse zal de nadruk liggen op CAAM en op geselecteerde Moldavische luchtvaartmaatschappijen.
- (74) Hoewel het duidelijk is dat de diverse vastgestelde tekortkomingen moeten worden verholpen, zijn deze nog niet van die aard dat ze de opname van luchtvaartmaatschappijen uit Moldavië in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 rechtvaardigen.
- (75) Op basis van de informatie die op dit ogenblik beschikbaar is, oordeelt de Commissie, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, dat er op dit ogenblik geen redenen zijn om luchtvaartmaatschappijen uit Moldavië op te nemen in de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.
- (76) De lidstaten zullen blijven controleren of Moldavië de relevante internationale veiligheidsnormen naleeft door overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012 bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in Moldavië.
- (77) Als uit relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat de niet-naleving van internationale veiligheidsnormen veiligheidsrisico's dreigt te veroorzaken, kan de Commissie genoodzaakt zijn verdere maatregelen te nemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Nepal

- (78) Bij schrijven van 26 augustus 2018 heeft de burgerluchtvaartautoriteit van Nepal (CAAN) de Commissie in kennis gesteld van de vooruitgang die CAAN geboekt heeft bij de tenuitvoerlegging van de internationale veiligheidsnormen. Volgens de verstrekte informatie heeft CAAN beperkte vooruitgang geboekt bij de tenuitvoerlegging van de internationale veiligheidsnormen. De verstrekte informatie volstaat echter niet om conclusies te trekken over de werkelijke veiligheidssituatie in Nepal.
- (79) Er zijn aanwijzingen dat sinds begin 2018 minstens vier ongevallen met burgerluchtvaartuigen hebben plaatsgevonden in Nepal. Het meest recente ongeval vond op 1 september 2018 plaats op Tribhuvan International Airport, Kathmandu, met een luchtvaartuig van *Yeti Airlines*. De Commissie verzoekt CAAN om werk te maken van de tenuitvoerlegging van de aanbevelingen in de officiële onderzoeksverslagen over de ongevallen en om de onderliggende oorzaken te analyseren en te verhelpen.
- (80) CAAN heeft de Unie verzocht om een bezoek ter plaatse te brengen, maar de Commissie en het Comité voor de veiligheid van de luchtvaart zijn van oordeel dat het daar nog te vroeg voor is omdat het aantal ongevallen in Nepal nog steeds onaanvaardbaar hoog is. Nepal moet eerst het aantal ongevallen terugdringen en afdoende bewijzen daarvan indienen, gedurende een periode van minstens twee jaar.
- (81) Daarom oordeelt de Commissie, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, dat er op dit ogenblik geen redenen zijn om luchtvaartmaatschappijen uit Nepal op te nemen in de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.

Luchtvaartmaatschappijen uit Rusland

- (82) 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 Rusland 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.
- (83) Op 5 oktober hebben vertegenwoordigers van de Commissie, het EASA en een lidstaat een ontmoeting gehad met vertegenwoordigers van het Russische Federale agentschap voor vervoer (FATA) om de veiligheidsprestaties van in Rusland gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te bespreken op basis van platforminspectieverslagen (uitgevoerd in de periode tussen 19 september 2017 en 18 september 2018) en om na te gaan in welke gevallen de toezichtsactiviteiten van FATA moeten worden versterkt.

- (84) Tijdens die vergadering heeft de Commissie de resultaten van SAFA-platforminspecties van vier in Rusland gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen nader geanalyseerd. Er werden geen veiligheidsproblemen vastgesteld, maar omdat er bij sommige luchtvaartmaatschappijen slechts een beperkt aantal inspecties zijn uitgevoerd, heeft FATA de Commissie meegedeeld dat in het volgende trimester extra inspecties van twee van die maatschappijen zullen worden uitgevoerd.
- (85) Op basis van de informatie die momenteel beschikbaar is, met inbegrip van de informatie die tijdens de vergadering van 5 oktober 2018 door FATA is verstrekt, is de Commissie van oordeel dat FATA op dit ogenblik voldoende in staat en bereid is om veiligheidstekortkomingen aan te pakken. Om die redenen concludeerde de Commissie dat de Russische luchtvaartautoriteiten of in Rusland gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen niet voor het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart hoeven te verschijnen.
- (86) Daarom oordeelt de Commissie, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, dat er op dit ogenblik geen redenen zijn om luchtvaartmaatschappijen uit Rusland op te nemen in de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.
- (87) De lidstaten moeten echter blijven nagaan of de luchtvaartmaatschappijen uit de Rusland voldoen aan de relevante internationale veiligheidsnormen door overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012 bij platforminspecties prioriteit te geven aan deze luchtvaartmaatschappijen.
- (88) Als uit deze inspecties blijkt dat de niet-naleving van de internationale veiligheidsnormen veiligheidsrisico's dreigt te veroorzaken, kan de Commissie genoodzaakt zijn een exploitatieverbod op te leggen aan bepaalde luchtvaartmaatschappijen uit Rusland en deze op te nemen in bijlage A of B bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

Luchtvaartmaatschappijen uit Thailand

- (89) Bij schrijven van 17 september 2018 heeft de Commissie aan de burgerluchtvaartautoriteit van Thailand (CAAT) een voortgangsverslag over haar certificerings- en toezichtsactiviteiten gevraagd.
- (90) Op 24 oktober 2018 heeft CAAT een voortgangsverslag ingediend over de status van de burgerluchtvaart in Thailand, over haar organisatie, toezichtstelsel en activiteiten, en over de handhavingsmaatregelen die zij heeft genomen.
- (91) Dat voortgangsverslag bevatte gedetailleerde informatie over de tenuitvoerlegging van een duurzaamheidsplan van CAAT, met inbegrip van een analyse van de organisatie, de identificatie van noodzakelijke verbeteringen, geplande analyses van wetten en regels, en behoeften op het gebied van economische duurzaamheid en begroting.
- (92) CAAT is nog steeds bezig met de hercertificering van AOC-houders. Sinds september 2018 zijn 22 luchtvaartmaatschappijen gehercertificeerd en bevinden twee maatschappijen zich in de demonstratie- en inspectiefase en twee in de documentevaluatiefase. Alle luchtvaartmaatschappijen met een vergunning om internationale vluchten uit te voeren, zijn gehercertificeerd.
- (93) Daarom oordeelt de Commissie, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, dat er op dit ogenblik geen redenen zijn om luchtvaartmaatschappijen uit Thailand op te nemen in de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.
- (94) De lidstaten zullen blijven controleren of Thailand de relevante internationale veiligheidsnormen naleeft door overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012 bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in Thailand.
- (95) Als uit relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat de niet-naleving van internationale veiligheidsnormen veiligheidsrisico's dreigt te veroorzaken, kan de Commissie genoodzaakt zijn verdere maatregelen te nemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Venezuela

- (96) Op 6 maart 2017 heeft de in Venezuela gecertificeerde luchtvaartmaatschappij *Avior Airlines* een TCO-vergunning aangevraagd bij het EASA. Na evaluatie heeft het EASA de aanvraag op 4 oktober 2017 om veiligheidsredenen geweigerd omdat *Avior Airlines* niet voldeed aan de toepasselijke eisen van Verordening (EU) nr. 452/2014.

- (97) Op 14 november 2017 zijn het *Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)* en *Avior Airlines* door de Commissie en het Comité voor de veiligheid van de luchtvaart gehoord, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005. Na die hoorzitting heeft de Commissie, in november 2017, de luchtvaartmaatschappij *Avior Airlines* opgenomen in bijlage A (lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie) bij Verordening (EG) nr. 474/2006 ⁽¹⁾.
- (98) De Commissie heeft het overleg met INAC voortgezet overeenkomstig artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006. Op 29 augustus 2018 hebben de Commissie, het EASA en INAC een technische vergadering gehouden, tijdens dewelke de Commissie haar bezorgdheid heeft geuit over het vermogen van INAC om haar internationale verplichtingen met betrekking tot het toezicht op de veiligheid van haar luchtvaartmaatschappijen na te komen.
- (99) Tijdens die vergadering heeft INAC een algemeen overzicht gegeven van haar proces voor toezicht op de luchtvaart en van haar nationaal veiligheidsprogramma, en enkele voorbeelden gegeven van genomen handhavingsmaatregelen, samen met informatie met betrekking tot de luchtvaart in Venezuela. Na de vergadering heeft INAC nog verdere technische documenten verstrekt. Zij heeft ook uitgelegd dat zij, naar aanleiding van de vergadering van het Comité voor de veiligheid van de luchtvaart in november 2017, de luchtvaartmaatschappijen met openstaande bevindingen ten gevolge van SAFA-platforminspecties heeft verzocht een oplossing te zoeken voor die bevindingen. Volgens informatie die verstrekt is door de inspecterende lidstaten zijn sommige Venezolaanse luchtvaartmaatschappijen beginnen reageren op hun bevindingen, zij het niet altijd op consequente wijze. Er werden bijvoorbeeld verschillende corrigerende maatregelen voorgesteld voor dezelfde of soortgelijke bevindingen, en het lijkt erop dat een aantal corrigerende maatregelen slechts gedeeltelijk tegemoetkomen aan de vastgestelde bevindingen.
- (100) Die documenten, de TCO-beoordelingen en de SAFA-bevindingen en de reacties daarop zijn door het EASA, de lidstaten en de Commissie onderzocht. Hoewel bepaalde elementen van een toezichtssysteem ten uitvoer zijn gelegd en passend leken te zijn qua structuur, aantal voor toezicht ingezette personeelsleden, gedocumenteerde procedures en planning van inspecties, bracht de analyse van het materiaal een aantal mogelijke tegenstrijdigheden aan het licht. Zo maakten sommige inspectieverslagen melding van ernstige bevindingen die zich niet hadden mogen voordoen als INAC goed permanent toezicht had uitgeoefend op de luchtvaartmaatschappijen. De maatregelen die luchtvaartmaatschappijen hebben genomen in reactie op de bevindingen in inspectieverslagen van INAC lijken er op te wijzen dat de onderliggende oorzaken niet goed zijn onderzocht en dat er geen geschikte corrigerende actieplannen zijn opgesteld om te voorkomen dat dezelfde of soortgelijke gevallen van niet-naleving zich opnieuw voordoen. Het lijkt erop dat dit probleem niet wordt vastgesteld en dat INAC er geen rekening mee houdt in de follow-up van haar inspecties.
- (101) Gezien het voorgaande heeft de Commissie INAC overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EG) nr. 2111/2005 uitgenodigd om voor het Comité voor de veiligheid van de luchtvaart te verschijnen. Tijdens de hoorzitting van 14 november 2018 heeft INAC de Commissie en het Comité voor de veiligheid van de luchtvaart een overzicht gegeven van het rechtskader voor de luchtvaart in Venezuela, de structuur en het personeel van INAC en cijfers met betrekking tot de luchtvaartsector, alsook nadere informatie over de toezichtsactiviteiten in 2017 en 2018, de uitgevoerde en geplande inspecties, de handhavingsmaatregelen, de status van de tenuitvoerlegging van het nationale veiligheidsprogramma en de risicogebaseerde benadering van toezicht, samen met andere relevante technische informatie. INAC heeft zich er nogmaals toe verbonden al haar internationale verplichtingen met betrekking tot de veiligheid van de luchtvaart te zullen nakomen, en toonde zich bereid een samenwerkingskader met het EASA op te zetten.
- (102) Tijdens de hoorzitting hebben lidstaten vragen gesteld die tot doel hadden te begrijpen of het toezichtssysteem daadwerkelijk wordt toegepast in Venezuela. Niet alle antwoorden van INAC waren voldoende gedetailleerd.
- (103) De Commissie merkt op dat de effectieve tenuitvoerlegging in het kader van het USOAP-programma van de ICAO 93,51 % bedraagt in Venezuela. In 2009 heeft een USOAP-CMA audit van de ICAO plaatsgevonden en de laatste gecoördineerde valideringsmissie van de ICAO dateert van 2013.
- (104) De Commissie merkt ook op dat acht luchtvaartmaatschappijen uit Venezuela een formeel een TCO-vergunning hebben aangevraagd bij het EASA. Tot op heden heeft nog geen enkele Venezolaanse luchtvaartmaatschappij een TCO-vergunningen gekregen. Het EASA heeft de aanvraag van *Avior Airlines* geweigerd om veiligheidsredenen; de andere zeven aanvragen werden ofwel om administratieve redenen geweigerd door het EASA, ofwel ingetrokken door de luchtvaartmaatschappijen.
- (105) Het verheugt de Commissie dat Venezuela vast voornemens is om met de Commissie samen te werken en regelmatig een stand van zaken te geven met betrekking tot zijn toezichtsverplichtingen. De Commissie merkt ook op dat INAC bereid is om, indien nodig, bijeen te komen met de Commissie, het EASA en de lidstaten.

⁽¹⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2215 van de Commissie van 30 november 2017 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 met betrekking tot de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod of exploitatiebeperkingen zijn opgelegd in de Unie, PB L 318 van 2.12.2017, blz. 1, punten (70) tot en met (81).

- (106) Hoewel het duidelijk is dat de diverse vastgestelde tekortkomingen moeten worden verholpen, zijn deze nog niet van die aard dat ze de opname van luchtvaartmaatschappijen uit Venezuela in bijlage A of B bij Verordening (EG) nr. 474/2006 rechtvaardigen.
- (107) Op basis van de informatie die op dit ogenblik beschikbaar is, oordeelt de Commissie, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, dat er op dit ogenblik geen redenen zijn om luchtvaartmaatschappijen uit Venezuela op te nemen in de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.
- (108) De lidstaten zullen blijven controleren of Venezuela de relevante internationale veiligheidsnormen naleeft door overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012 bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in Venezuela, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.
- (109) Als uit relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat de niet-naleving van internationale veiligheidsnormen veiligheidsrisico's dreigt te veroorzaken, kan de Commissie verdere maatregelen nemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Zambia

- (110) In juni 2016 heeft de Commissie besloten alle luchtvaartmaatschappijen onder de bevoegdheid van Zambia te schrappen uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 ⁽¹⁾.
- (111) Bij schrijven van 3 mei 2018 heeft de Commissie de burgerluchtvaartautoriteit van Zambia (ZCAA) verzocht om documenten in te dienen met betrekking tot de structuur, het toezichtssysteem, de activiteiten, met inbegrip van een lijst van AOC-houders en geregistreerde luchtvaartuigen, en de handhavingsmaatregelen van de autoriteit.
- (112) Op 1 juni 2018 heeft ZCAA de gevraagde informatie verstrekt, met inbegrip van informatie over de organisatiestructuur en het personeel, de AOC-houders en de vluchtuitvoeringsspecificaties, de in Zambia geregistreerde luchtvaartuigen en de resultaten van activiteiten op het gebied van veiligheidstoezicht, de handhavingsacties en de lijst van incidenten en ongevallen sinds 2016. Bovendien heeft ZCAA informatie verstrekt over de voortgang die geboekt is bij de uitvoering van de aanbevelingen in het eindverslag van de gecoördineerde valideringsmissie van de ICAO in maart 2016.
- (113) De Commissie spoort ZCAA aan om regelmatig verslag uit te brengen over de aanhoudende verbeteringen bij de tenuitvoerlegging van de internationale veiligheidsnormen.
- (114) Daarom oordeelt de Commissie, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, dat er op dit ogenblik geen redenen zijn om luchtvaartmaatschappijen uit Zambia op te nemen in de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.
- (115) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart.
- (116) Verordening (EG) nr. 474/2006 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

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*.

⁽¹⁾ 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 of exploitatiebeperkingen zijn opgelegd in de Unie, PB L 160 van 17.6.2016, blz. 50, punten (108) tot en met (121).

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

Gedaan te Brussel, 28 november 2018.

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

BIJLAGE I

Bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 wordt vervangen door:

„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	Drieletterige aanduiding van de ICAO	Land van de exploitant
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Islamitische Republiek Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
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
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, maar waaronder			Republiek Angola
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Republiek Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Onbekend	Republiek Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Republiek Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Onbekend	Republiek Angola
HELLANG	AO 007/11-08/18 YYY	Onbekend	Republiek Angola
HELI-MALONGO	AO-005/11-09/18YYY	Onbekend	Republiek Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Onbekend	Republiek Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Republiek Angola

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

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	Drieletterige aanduiding van de ICAO	Land van de exploitant
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
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, waaronder			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	Drieletterige aanduiding van de ICAO	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, waaronder			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, waaronder			Equatoriaal Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Equatoriaal Guinea
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Onbekend	Equatoriaal Guinea
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Eritrea welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, waaronder			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, maar waaronder			Republiek Gabon
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republiek Gabon

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	Drieletterige aanduiding van de ICAO	Land van de exploitant
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 Kirgizië welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, waaronder			Kirgizië
AIR BISHKEK (vroeger 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
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

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	Drieletterige aanduiding van de ICAO	Land van de exploitant
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 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	HIM	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
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 Principe welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, waaronder			Sao Tomé en Principe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé en Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	RTP	Sao Tomé en Principe

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	Drieletterige aanduiding van de ICAO	Land van de exploitant
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
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 bij Verordening (EG) nr. 474/2006 wordt vervangen door:

„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)	Drieletterige aanduiding van de ICAO	Land van de exploitant	Type luchtvaartuig waaraan beperkingen worden opgelegd	Registratiemerken(s) en, voor zover beschikbaar, constructieserienummer(s) van luchtvaartuigen waaraan beperkingen zijn opgelegd	Land van registratie
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 Boeing B777-300ER.	De volledige vloot, met uitzondering van: luchtvaartuigen van het type B737-700, als vermeld op het AOC; luchtvaartuigen van het type B777-200, als vermeld op het AOC; luchtvaartuigen van het type Boeing B777-300, als vermeld op het AOC, en luchtvaartuigen van het type Boeing B777-300ER, 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: 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 luchtvaartuig 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 het type Boeing B747.	Luchtvaartuigen van het type Fokker F100, als vermeld op het AOC; luchtvaartuigen van het type Boeing B747, als vermeld op het AOC.	Islamitische Republiek Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Democratische Volksrepubliek Korea	De volledige vloot, met uitzondering van: 2 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.