

II

(Niet-wetgevingshandelingen)

VERORDENINGEN

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2017/2215 VAN DE COMMISSIE

van 30 november 2017

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 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. Derde landen en internationale organisaties hebben eveneens relevante informatie meegedeeld. 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. 3922/91 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 Equatoriaal

⁽¹⁾ PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15.

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

⁽³⁾ Verordening (EEG) nr. 3922/91 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).

Guinea, Nepal, Nigeria, Saint Vincent en de Grenadines, Thailand, Oekraïne en Venezuela. De Commissie heeft ook informatie aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart verstrekt over de situatie in Afghanistan, Bolivia, India, Indonesië, Irak, Kazachstan, Libië, Moldavië, Mozambique en Zambia, en over het technisch overleg met Rusland.

- (6) Het EASA heeft aan de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart de resultaten voorgesteld van de analyse van de auditverslagen die de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) in het kader van haar Universal Safety Oversight Audit Programme heeft uitgevoerd. In deze context werden de lidstaten verzocht prioriteit te geven aan platforminspecties van luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in derde landen waarvoor de ICAO Significant Safety Concerns 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 overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005 maakt dergelijke prioritering bij platforminspecties het mogelijk om nadere informatie te verkrijgen over de veiligheidsprestaties van de in die derde landen gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen.
- (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), 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 derde 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 verhelpen 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 herhaald 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 heeft actuele statistieken ter beschikking gesteld over 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 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.
- (11) De lidstaten hebben herhaald dat zij desgevallend bereid zijn maatregelen te treffen als uit relevante veiligheidsinformatie blijkt dat de niet-naleving van de passende veiligheidsnormen door luchtvaartmaatschappijen uit de Unie acute veiligheidsrisico's tot gevolg heeft.

Luchtvaartmaatschappijen uit Equatoriaal Guinea

- (12) Op 7 juni 2017 hebben vertegenwoordigers van de Commissie en het EASA een ontmoeting gehad met vertegenwoordigers van de Autoridad Aeronautica de Guinea Ecuatorial („AAGE”). Het doel van deze ontmoeting was het overleg, dat aan de gang is sinds de laatste vergadering in 2013, voort te zetten. De AAGE heeft de Commissie en het EASA informatie verstrekt over acties die zijn ondernomen om de naleving van de ICAO-eisen voor een systeem inzake toezicht op de veiligheid te verbeteren en heeft ook benadrukt dat politieke inspanningen worden geleverd om de hervormingen door te voeren.
- (13) Tijdens de vergadering van 7 juni 2017 heeft de AAGE erkend dat luchtvaartmaatschappijen uit Equatoriaal Guinea in het verleden niet werden gecertificeerd volgens de ICAO-voorschriften. De AAGE heeft daarom de vergunningen van verscheidene in het land gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen ingetrokken en is begonnen met het nieuwe certificeringsproces in vijf fasen voor de resterende luchtvaartmaatschappijen. De AAGE heeft ook informatie verstrekt over zijn planning en indienstneming van personeel, register van luchtvaartuigen, programma voor de hercertificering van luchtvaartmaatschappijen en programma voor toezicht op de veiligheid.

⁽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).

- (14) Zoals opgemerkt in het kader van de ICAO-audit van februari 2017 leeft de AAGE de internationale luchtvaartveiligheidsnormen nu voor 62,5 % na, in vergelijking met ongeveer 10 % in het verleden.
- (15) Van 16 tot en met 20 oktober 2017 heeft de Unie een beoordelingsbezoek gebracht aan Equatoriaal Guinea, waaraan deskundigen van de Commissie, het EASA en de lidstaten hebben deelgenomen. Tijdens het bezoek werden de werkzaamheden van de AAGE beoordeeld en geverifieerd aan de hand van bezoeken aan twee actieve in Equatoriaal Guinea gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen. Een van de conclusies was dat de organisatiestructuur van de AAGE, een recent opgerichte onafhankelijke autonome burgerluchtvaartautoriteit die in 2012 van start ging met haar activiteiten op het gebied van toezicht op de veiligheid, passend is voor het niveau van de luchtvaartactiviteiten in Equatoriaal Guinea. Voorts werd ook vastgesteld dat de AAGE alle domeinen van de burgerluchtvaart bestrijkt en over een eigen begroting en middelen beschikt. Desondanks werd ook vastgesteld dat de AAGE behoefte heeft aan passend gekwalificeerde inspecteurs, met name op het gebied van vluchtuitvoering, ook voor de commerciële luchtvaart, teneinde goed en effectief toezicht te houden op de luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in Equatoriaal Guinea.
- (16) Tijdens het bezoek bleek ook dat Equatoriaal Guinea over een uitgebreid regelgevingssysteem beschikt. De AAGE werkt aan updates van de regelgeving, zodat ze in overeenstemming blijft met de recentste ontwikkelingen op het gebied van de internationale luchtvaartveiligheidsnormen. De AAGE baseert zich echter in grote mate op certificaten, licenties en vergunningen die zijn afgegeven door andere autoriteiten en organisaties, zonder ze zelf te hebben geverifieerd, terwijl dergelijke verificaties toch een essentieel deel zijn van de taken van de AAGE op het gebied van toezicht op de veiligheid. Dergelijke verificaties moeten dan ook worden opgenomen in de procedures van de AAGE en goed worden toegepast.
- (17) De AAGE heeft tijdens het bezoek meegedeeld dat er op dit ogenblik slechts twee luchtvaartmaatschappijen gecertificeerd zijn in Equatoriaal Guinea, namelijk *CEIBA Intercontinental* en *Cronos Airlines*. De Air Operator Certificates van de luchtvaartmaatschappijen *Punto Azul* en *Tango Airways* zijn ingetrokken.
- (18) Tijdens het bezoek aan *CEIBA Intercontinental*, in het kader van het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse, werd vastgesteld dat deze luchtvaartmaatschappij nog steeds vluchten uitvoert met een oud Air Operator Certificate en zich nog maar in fase twee bevindt van de procedure voor de afgifte van Air Operator Certificates, die tegenwoordig uit vijf fasen bestaat. *CEIBA Intercontinental* ondergaat op dit ogenblik veel veranderingen, met een gebrek aan updates en goedkeuringen van essentiële vluchtuitvoerings- en onderhoudshandboeken en andere documenten tot gevolg. Die handboeken en documenten zijn bovendien nog niet afgestemd op de vluchtuitvoeringen en luchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappij. Het systeem voor beheer van de veiligheid is in ontwikkeling; de luchtvaartmaatschappij heeft nog geen risicoanalyse die naam waardig in het systeem opgenomen. De maatschappij heeft een veiligheidsbeleid opgesteld, maar dit is nog niet duidelijk gecommuniceerd in de hele organisatie. Ook het kwaliteitssysteem van de maatschappij moet verder worden ontwikkeld.
- (19) Uit het bezoek aan de luchtvaartmaatschappij *Cronos Airlines* is gebleken dat deze maatschappij op de hoogte is van de toepasselijke regelgeving in Equatoriaal Guinea en inspanningen levert om die luchtvaartnormen toe te passen. Ze heeft de vijf fasen van de actuele procedure voor de afgifte van Air Operator Certificates met succes doorlopen. Het Air Operator Certificate van de maatschappij is in januari 2017 verlengd. Tijdens het bezoek werd echter vastgesteld dat verscheidene handboeken nog niet waren afgestemd op de huidige vluchtuitvoeringen en het kwaliteitssysteem nog niet volledig is ontwikkeld. Voorts werd ook vastgesteld dat het systeem voor beheer van de veiligheid van *Cronos Airlines* nog in ontwikkeling was en zich momenteel in fase twee bevindt van de vier fasen van de tenuitvoerlegging van een veiligheidsbeheersysteem. Er is een veiligheidsbeleid opgesteld en dit beleid is duidelijk gecommuniceerd in de hele organisatie. De maatschappij heeft vrijwillig deelgenomen aan een programma voor de monitoring van de vluchtgegevens van haar luchtvaartuigen.
- (20) Op 14 november 2017 werden de AAGE en de luchtvaartmaatschappijen *CEIBA Intercontinental* en *Cronos Airlines* gehoord door de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EG) nr. 2111/2005. Tijdens die hoorzitting heeft de vertegenwoordiger van de regering van Equatoriaal Guinea te kennen gegeven dat de regering van zijn land vast voornemens is om de veiligheid van het luchtvervoer in Equatoriaal Guinea verder te verbeteren, teneinde voor goede binnenlandse en regionale verbindingen te zorgen. Tijdens de hoorzitting heeft de AAGE informatie verstrekt over de corrigerende acties die zijn genomen om tegemoet te komen aan de opmerkingen die tijdens het bezoek van de Unie ter plaatse werden gemaakt. De AAGE denkt één jaar nodig te hebben om die corrigerende acties uit te voeren.
- (21) Uit de informatie die *CEIBA Intercontinental* heeft verstrekt tijdens de hoorzitting over het actieplan met corrigerende maatregelen om de opmerkingen te verhelpen die tijdens het bezoek van de Unie ter plaatse werden gemaakt, bleek niet dat deze luchtvaartmaatschappij een analyse van de diepere oorzaken had verricht; ze had alleen onmiddellijke corrigerende maatregelen genomen, maar geen preventieve maatregelen op lange termijn.

- (22) *Cronos Airlines* heeft tijdens de hoorzitting informatie verstrekt over de corrigerende maatregelen om tegemoet te komen aan de opmerkingen die tijdens het bezoek van de Unie ter plaatse werden gemaakt; uit die informatie bleek dat deze luchtvaartmaatschappij een analyse van de diepere oorzaken had uitgevoerd, onmiddellijke corrigerende maatregelen had genomen en maatregelen had genomen om te voorkomen dat de vastgestelde problemen zich opnieuw zouden voordoen.
- (23) Op basis van al deze informatie, met inbegrip van de resultaten van het bezoek van de Unie ter plaatse en de informatie die tijdens de hoorzitting van 14 november 2017 werd verstrekt, wordt geconcludeerd dat de AAGE aanzienlijke verbeteringen heeft doorgevoerd in het systeem voor toezicht op de veiligheid van de luchtvaart in Equatoriaal Guinea, maar dat dit systeem nog steeds ernstige tekortkomingen vertoont. De AAGE is nog niet in staat om zich volledig te kwijten van de verantwoordelijkheden met betrekking tot het toezicht op de veiligheid van luchtvaartmaatschappijen die in Equatoriaal Guinea zijn gecertificeerd. Dit blijkt uit het feit dat luchtvaartmaatschappijen worden gecertificeerd en veiligheidstoezicht wordt uitgevoerd zonder de vereiste passend gekwalificeerde inspecteurs en uit het feit dat een aantal problemen die tijdens het bezoek van de Unie ter plaatse werden vastgesteld, niet door de AAGE zelf waren opgemerkt tijdens zijn certificerings- en toezichtsactiviteiten. Op dit ogenblik zijn er dan ook onvoldoende aanwijzingen ter ondersteuning van een besluit om het exploitatieverbod voor alle in Equatoriaal Guinea gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen op te heffen of te wijzigen. Aangezien de Air Operator Certificates van *Punto Azul* en *Tango Airways* zijn ingetrokken, moeten deze luchtvaartmaatschappijen echter worden geschrapt uit de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd.
- (24) 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 *Punto Azul* en *Tango Airways* te schrappen uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

Luchtvaartmaatschappijen uit Nepal

- (25) Op 5 maart 2017 heeft de burgerluchtvaartautoriteit van Nepal („CAAN”) een brief naar de Commissie gestuurd met informatie over de actuele stand van het systeem voor toezicht op de veiligheid in Nepal. Na de hercertificering van alle Nepalese luchtvaartmaatschappijen in 2015, heeft de CAAN dit proces in 2016 herhaald met de bijstand van de ICAO, teneinde de Air Operator Certificates nogmaals te hervalideren.
- (26) Op 13 maart 2017 heeft het ministerie van Buitenlandse Zaken van Nepal aanvullende documentatie ingediend bij de delegatie van de Unie in Kathmandu, met een overzicht van de geboekte vooruitgang en een uittreksel uit het verslag van het bezoek van het Combined Action Team van de ICAO aan Nepal. Het Combined Action Team van de ICAO heeft een aantal opmerkingen gemaakt met betrekking tot de domeinen vluchtuitvoering en luchtwaardigheid. Het ging om dezelfde opmerkingen die al tijdens eerdere bezoeken waren gemaakt, waaronder het veiligheidsbeoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie in februari 2014 en een technische bijstandsmisssie van de Unie in oktober 2015. In het licht van die informatie heeft de Commissie op 4 juli 2017 aanvullende informatie gevraagd van de CAAN.
- (27) De ICAO heeft van 4 tot en met 11 juli 2017 een ICAO Coordinated Validation Mission (ICVM) uitgevoerd in Nepal. Op basis van de resultaten van die missie heeft de ICAO op 27 juli 2017 aangekondigd dat de bevoegde autoriteiten van Nepal het Significant Safety Concern inzake certificering van luchtvaartmaatschappijen hadden verholpen.
- (28) Op 3 augustus 2017 heeft de CAAN de door de Commissie gevraagde informatie verstrekt. Het ging onder meer om informatie over de houders van Air Operator Certificates, de resultaten van veiligheidstoezichtsactiviteiten, de in Nepal geregistreerde luchtvaartuigen, ongevallen en ernstige incidenten, handhavingsactiviteiten, de organisatie en regelgeving en technische ondersteuningsactiviteiten in Nepal. De CAAN heeft echter geen gevolg gegeven aan de aanbevelingen in de gepubliceerde onderzoeksrapporten over ongevallen.
- (29) Op 7 november 2017 heeft de CAAN het eindverslag van de ICAO Coordinated Validation Mission van 4 tot en met 11 juli 2017 ingediend; hieruit bleek dat het effectieve nalevingspercentage van de internationale luchtvaartveiligheidsnormen was gestegen tot 66 %. Uit het verslag bleek echter ook dat verdere verbeteringen nodig waren met betrekking tot gekwalificeerd technisch personeel en het verhelpen van veiligheidsproblemen. De ICAO heeft geen audit uitgevoerd op het gebied van bewijzen van bevoegdheid voor cockpitpersoneel. Dit was een van de domeinen die na het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie in februari 2014 aanleiding gaf tot bezorgdheid.

- (30) Uit de informatie die op dit ogenblik beschikbaar is, blijkt dat de CAAN vooruitgang heeft geboekt met betrekking tot de tenuitvoerlegging van internationale luchtvaartveiligheidsnormen, maar dat het systeem voor toezicht op de veiligheid van de luchtvaart in Nepal nog steeds ontoereikend is, zoals blijkt uit het gebrek aan effectieve opvolging van ongevallen, met inbegrip van de dodelijke ongevallen die in de voorbije jaren plaatsvonden, teneinde herhaling te voorkomen.
- (31) 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 Nepal betreft.

Luchtvaartmaatschappijen uit Nigeria

- (32) De Commissie blijft nauwgezet toezicht houden op de veiligheidsprestaties van luchtvaartmaatschappijen die in Nigeria zijn gecertificeerd, met de steun van het EASA. In haar brieven van 15 mei en 20 juni 2017 heeft de Commissie benadrukt dat de burgerluchtvaartautoriteit van Nigeria („NCAA”) nauwlettend toezicht moet houden op aanvragen van in Nigeria gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen om een vergunning van exploitant uit een derde land („TCO-vergunning”) te krijgen van het EASA.
- (33) In haar brief van 30 mei 2017 heeft de NCAA de Commissie meegedeeld dat zij voornemens is een uitgebreide audit uit te voeren van de activiteiten van de in Nigeria geregistreerde luchtvaartmaatschappij *Med-View Airline* en heeft zij de Commissie op de hoogte gebracht van de maatregelen die zij heeft vastgesteld met betrekking tot andere Nigeriaanse luchtvaartmaatschappijen.
- (34) In haar brief van 10 oktober 2017 heeft de Europese Commissie benadrukt dat deze maatregelen ontoereikend zijn gezien de toepasselijke eisen en de verwachte groei van de luchtvaartactiviteiten in Nigeria. Zij heeft de NCAA meegedeeld dat officieel overleg werd opgestart overeenkomstig artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006.
- (35) Op 30 oktober 2017 hebben vertegenwoordigers van de Commissie en het EASA technisch overleg gepleegd met vertegenwoordigers van de NCAA. Het doel van die vergadering was de NCAA de gelegenheid te geven om uit te leggen welke corrigerende en preventieve maatregelen zij had genomen met betrekking tot *Med-View Airline* en de andere in Nigeria gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen. Tijdens haar presentatie heeft de NCAA bewijzen geleverd waaruit bleek dat het veiligheidstoezicht op de luchtvaartmaatschappijen waarvoor de Nigeriaanse autoriteiten verantwoordelijk zijn uit hoofde van de toepasselijke internationale regelgeving, in zekere mate was verbeterd.
- (36) Tijdens die vergadering heeft de NCAA de Commissie en het EASA informatie verstrekt over acties die zijn ondernomen om de naleving van de ICAO-eisen inzake een systeem voor toezicht op de veiligheid te verbeteren. De NCAA heeft ook informatie verstrekt over de audit van *Med-View Airline* en andere in Nigeria geregistreerde luchtvaartmaatschappijen, namelijk *Arik Air*, *Air Peace* en *Kabo Air*, en over het personeelsbestand van de NCAA, de opleiding en kwalificaties van de inspecteurs van de NCAA en het programma van de NCAA voor toezicht op de veiligheid. De NCAA heeft een programma voor toezicht op vluchtuitvoeringen en luchtwaardigheid vastgesteld om de blijvende naleving van de regels te garanderen. Nigeria is bezig met de tenuitvoerlegging van zijn nationaal veiligheidsprogramma; naar verwachting zal dit programma tegen eind 2018 volledig zijn uitgevoerd.
- (37) De informatie die op dit ogenblik beschikbaar is, met inbegrip van de informatie die de NCAA tijdens de vergadering van 30 oktober 2017 heeft verstrekt, bevat aanwijzingen dat Nigeria verbeteringen doorvoert in het systeem voor toezicht op de veiligheid. Het is duidelijk dat deze verbeteringen nog steeds van fundamenteel belang zijn. Zo moet de NCAA op de hoogte zijn van de geplande activiteiten van de luchtvaartmaatschappijen die onder zijn toezicht staan, en zijn programma voor veiligheidstoezicht, met inbegrip van het beheer van de bevindingen, effectief ten uitvoer leggen. Op 1 november 2017 heeft de Commissie aanvullende informatie hierover gevraagd. De Commissie heeft de NCAA ook gevraagd om Nigeriaanse luchtvaartmaatschappijen af te raden een TCO-vergunning aan te vragen bij het EASA zolang zij er niet volledig op kunnen vertrouwen dat deze luchtvaartmaatschappijen voldoen aan de toepasselijke internationale luchtvaartveiligheidsnormen.
- (38) 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 Nigeria betreft.
- (39) Als uit relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat de niet-naleving van internationale luchtvaartveiligheidsnormen acute veiligheidsrisico's doet ontstaan, kan de Commissie genoodzaakt zijn verdere actie te ondernemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Rusland

- (40) De Commissie, het EASA en de bevoegde autoriteiten van de lidstaten blijven nauwlettend toezien 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
- (41) Op 20 oktober 2017 hebben vertegenwoordigers van de Commissie en het EASA een ontmoeting gehad met vertegenwoordigers van het Russische federale agentschap voor luchtvervoer („FATA”). Het doel van deze ontmoeting was de veiligheidsprestaties van in Rusland gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te bekijken aan de hand van verslagen van platforminspecties voor de periode tussen 6 oktober 2016 en 5 oktober 2017 en na te gaan in welke gevallen de door FATA uitgevoerde toezichtsactiviteiten kunnen worden verstrengd.
- (42) Tijdens de vergadering heeft de Commissie de resultaten van SAFA-platforminspecties van vier in Rusland gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen nauwkeuriger bekeken. Hoewel geen veiligheidsproblemen waren vastgesteld, heeft FATA de Commissie informatie verstrekt over zijn toezicht op die luchtvaartmaatschappijen.
- (43) Op basis van de informatie die momenteel beschikbaar is, met inbegrip van de informatie die door FATA is verstrekt tijdens het technisch overleg van 20 oktober 2017, wordt geoordeeld dat de FATA op dit ogenblik voldoende in staat en bereid is om veiligheidstekortkomingen van in Rusland gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te verhelpen. Om die redenen heeft de Commissie geconcludeerd dat de Russische luchtvaartautoriteiten of in Rusland gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen niet voor de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart hoeven te verschijnen.
- (44) 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 Rusland op te nemen in de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.
- (45) De lidstaten zullen echter blijven nagaan of de luchtvaartmaatschappijen uit de Rusland voldoen aan internationale luchtvaartveiligheidsnormen door overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012 bij platforminspecties prioriteit te geven aan deze luchtvaartmaatschappijen.
- (46) Als uit deze inspecties blijkt dat de niet-naleving van de relevante veiligheidsnormen veiligheidsrisico's met zich mee dreigt te brengen, kan de Commissie genoodzaakt zijn maatregelen te nemen tegen luchtvaartmaatschappijen uit Rusland overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Saint Vincent en de Grenadines

- (47) Op 2 februari 2017 heeft de luchtvaartmaatschappij *Mustique Airways*, geregistreerd in Saint Vincent en de Grenadines, opnieuw een TCO-vergunning aangevraagd bij het EASA. Het EASA had een eerdere aanvraag voor een TCO-vergunning geweigerd om veiligheidsredenen. Het EASA heeft de nieuwe aanvraag beoordeeld overeenkomstig de eisen van Verordening (EU) nr. 452/2014 van de Commissie ⁽¹⁾.
- (48) Het EASA beschouwde het corrigerende actieplan dat door *Mustique Airways* was opgesteld om de bevindingen te verhelpen die het EASA had gedaan tijdens de beoordeling van de TCO-aanvraag, als aanvaardbaar en besloot dan ook om de beoordeling van de TCO-aanvraag voort te zetten tot alle bevindingen waren gesloten. Op 11 september 2017 heeft het EASA de Commissie ervan in kennis gesteld dat de laatste bevindingen waren gesloten en dat het dus de vergunning kan afgeven als de luchtvaartmaatschappij uit de lijst zou worden geschrapt.
- (49) In het licht van deze informatie heeft de Commissie *Mustique Airways* uitgenodigd voor een hoorzitting, zodat deze luchtvaartmaatschappij toelichting kon geven bij de corrigerende acties die zijn genomen en informatie kon verstrekken over de maatregelen die zij heeft genomen om te voorkomen dat de veiligheidstekortkomingen die het EASA had vastgesteld tijdens zijn evaluatie van de TCO-aanvraag, zich opnieuw zouden voordoen. Op 14 november 2017 heeft *Mustique Airways* een presentatie over deze corrigerende maatregelen gegeven aan de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. Deze acties omvatten aanzienlijke wijzigingen in de organisatie en tenuitvoerlegging van een veiligheidsbeheersysteem, ondersteund door een nieuwe internet-tool en een nieuw veiligheidsbeleid, zodat *Mustique Airways* de onderliggende oorzaken van de tekortkomingen kan aanpakken en kan voorkomen dat ze zich opnieuw voordoen.

⁽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).

- (50) Tijdens de hoorzitting heeft *Mustique Airways* ook informatie verstrekt over een aantal maatregelen die deze maatschappij heeft genomen om een veiligheidscultuur tot stand te brengen binnen haar organisatie. Het gaat onder meer om regelmatige veiligheidsvergaderingen op het niveau van het management en het personeel, teneinde het veiligheidsbewustzijn bij het personeel te vergroten en de rapportering van veiligheidsvoorvallen te verbeteren.
- (51) Op basis van alle informatie die op dit ogenblik beschikbaar is, met inbegrip van de door het EASA uitgevoerde evaluatie en de informatie die tijdens de hoorzitting werd verstrekt, wordt geconcludeerd dat *Mustique Airways* de vastgestelde veiligheidstekortkomingen heeft verholpen en in staat is om eventuele nieuwe veiligheidstekortkomingen aan te pakken.
- (52) 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 luchtvaartmaatschappij *Mustique Airways* te schrappen uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.
- (53) De lidstaten moeten de effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen blijven controleren door bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van in Saint Vincent en de Grenadines gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.
- (54) Als uit relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat de niet-naleving van internationale luchtvaartveiligheidsnormen acute veiligheidsrisico's doet ontstaan, kan de Commissie genoodzaakt zijn verdere actie te ondernemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Thailand

- (55) Van 20 tot en met 27 september 2017 heeft de ICAO een Coordinated Validation Mission uitgevoerd in Thailand om de protocolkwesties te onderzoeken die aan de basis lagen van het Significant Safety Concern in Thailand. De corrigerende maatregelen die zijn genomen door de burgerluchtvaartautoriteit van Thailand („CAAT”) werden toereikend geacht om het Significant Safety Concern te verhelpen en het effectieve tenuitvoerleggingspercentage van de internationale luchtvaartveiligheidsnormen is gestegen tot bijna 41 %. Er zijn echter aanvullende werkzaamheden aan de gang om het effectieve tenuitvoerleggingspercentage verder te doen stijgen en de CAAT verwacht dat in 2018 een volledige ICAO Coordinated Validation Mission wordt uitgevoerd, die alle domeinen van een systeem voor toezicht op de veiligheid van de burgerluchtvaart bestrijkt.
- (56) De CAAT werd uitgenodigd voor een hoorzitting op 13 november 2017, zodat zij de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart geactualiseerde informatie kon verstrekken over de corrigerende maatregelen die zijn genomen om de situatie op het gebied van de veiligheid van de luchtvaart in Thailand te verbeteren.
- (57) Tijdens de hoorzitting heeft de CAAT informatie verstrekt over de omvang en de activiteiten van de burgerluchtvaartsector in Thailand en de resultaten van de ICAO Coordinated Validation Mission, met inbegrip van het feit dat het Significant Safety Concern was verholpen. De CAAT heeft ook verslag uitgebracht over de vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van het duurzaamheidsplan, dat onder meer de werkzaamheden omvat met betrekking tot een strategisch plan voor de nabije toekomst, de actualisering van de wet- en regelgeving, de organisatie van het personeel van de autoriteit, de financiering van de activiteiten van de autoriteit en de IT-systemen die zij zal gebruiken ter ondersteuning van haar activiteiten. De CAAT heeft ook informatie verstrekt over haar toezichtactiviteiten met betrekking tot de in Thailand gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen. De Commissie heeft de CAAT aangemoedigd om verder te werk te maken van de duurzaamheid van de verbeteringen van de luchtvaartveiligheid in Thailand.
- (58) Uit de beschikbare informatie bleek dat het systeem voor toezicht op de veiligheid in Thailand is verbeterd. De CAAT heeft met name aangetoond dat in het afgelopen jaar vooruitgang is geboekt. Op basis van de informatie die op dit ogenblik beschikbaar is over in Thailand gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen kan geen besluit worden genomen om een verbod of bepaalde exploitatiebeperkingen op te leggen aan die luchtvaartmaatschappijen.
- (59) Teneinde nauw toezicht te houden op de situatie wordt het overleg met de autoriteiten van Thailand voortgezet overeenkomstig artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006.
- (60) 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 Thailand betreft.
- (61) 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.

- (62) Als uit relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat de niet-naleving van internationale luchtvaartveiligheidsnormen acute veiligheidsrisico's doet ontstaan, kan de Commissie genoodzaakt zijn verdere actie te ondernemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Oekraïne

- (63) Op 19 april 2017 heeft de in Oekraïne gecertificeerde luchtvaartmaatschappij *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* opnieuw een TCO-vergunning aangevraagd bij het EASA. De eerste aanvraag van een TCO-vergunning werd door het EASA afgewezen om veiligheidsredenen. Het EASA heeft deze nieuwe aanvraag nu getoetst aan de eisen van Verordening (EU) nr. 452/2014.
- (64) In deze context heeft het EASA op 28 en 29 juni 2017 een audit uitgevoerd in het hoofdkantoor van *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”*. Enerzijds werden tijdens deze audit alle bevindingen die tijdens de evaluatie van de eerste aanvraag waren gedaan, gesloten, maar anderzijds werden vijf nieuwe bevindingen vastgesteld, met name op het gebied van luchtwaardigheid. Naar aanleiding van die nieuwe bevindingen heeft *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* een corrigerend actieplan ingediend bij het EASA. Het EASA was tevreden over dit corrigerend actieplan en heeft op 4 oktober 2017 alle bevindingen gesloten. Het EASA heeft de Commissie hiervan in kennis gesteld, en van het feit dat het de vergunning kan afgeven als de luchtvaartmaatschappij uit de lijst zou worden geschrapt.
- (65) Op basis hiervan werd *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* uitgenodigd om op 13 november 2017 voor de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart te verschijnen. Tijdens deze hoorzitting heeft de maatschappij gedetailleerde informatie verstrekt over de tenuitvoerlegging van het corrigerende actieplan dat werd opgesteld naar aanleiding van de bevindingen die het EASA tijdens de audit ter plaatse in juni 2017 had gedaan. De luchtvaartmaatschappij legde ook uit dat zij ingrijpende wijzigingen in haar organisatie en procedures had doorgevoerd om haar capaciteit te versterken en te voldoen aan de internationale luchtvaartveiligheidsnormen. Om de duurzaamheid van die maatregelen te garanderen en effectieve controle van haar activiteiten mogelijk te maken, heeft *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* ook haar intern kwaliteitssysteem geherstructureerd.
- (66) Op basis van alle informatie die op dit ogenblik beschikbaar is, met inbegrip van de door het EASA uitgevoerde evaluatie en de informatie die tijdens de hoorzitting werd verstrekt, wordt geconcludeerd dat *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* de vastgestelde veiligheidstekortkomingen heeft verholpen en in staat is om eventuele nieuwe veiligheidstekortkomingen aan te pakken.
- (67) 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 luchtvaartmaatschappij *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* te schrappen uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.
- (68) De lidstaten moeten de effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen blijven controleren door bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van in Oekraïne gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.
- (69) Als uit relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat de niet-naleving van internationale luchtvaartveiligheidsnormen acute veiligheidsrisico's doet ontstaan, kan de Commissie genoodzaakt zijn verdere actie te ondernemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Venezuela

- (70) Op 6 maart 2017 heeft de in Venezuela gecertificeerde luchtvaartmaatschappij *Avior Airlines* een TCO-vergunning aangevraagd bij het EASA. Het EASA heeft die aanvraag beoordeeld overeenkomstig de eisen van Verordening (EU) nr. 452/2014.
- (71) Tijdens de TCO-veiligheidsbeoordeling van *Avior Airlines* heeft het EASA zijn bezorgdheid geuit omdat *Avior Airlines* niet kon aantonen dat het de toepasselijke 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 *Avior 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 4 oktober 2017 de TCO-aanvraag van *Avior Airlines* om veiligheidsredenen afgewezen.

- (72) Op 10 oktober 2017 heeft de Commissie aan de burgerluchtvaartautoriteit van Venezuela („INAC”) informatie gevraagd over de maatregelen die zij had genomen nadat het EASA de TCO-aanvraag van *Avior Airlines* had afgewezen. Bij die brief werd overleg opgestart met de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht op de in Venezuela gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig de criteria van artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006. Aangezien de veiligheidsproblemen die het EASA had vastgesteld tijdens zijn TCO-veiligheidsbeoordeling van *Avior Airlines* niet waren opgelost, kregen zowel de INAC als *Avior Airlines* de gelegenheid om te worden gehoord door de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.
- (73) Op 13 november 2017 heeft de INAC informatie aan de Commissie verstrekt over het toezicht op de in Venezuela gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen in de voorbije jaren, en een beschrijving gegeven van het toezicht op de luchtvaartmaatschappij *Avior Airlines*.
- (74) Tijdens de hoorzitting van 14 november 2017 heeft de INAC aan de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart informatie verstrekt over zijn structuur, functies, bekwaamheden en middelen, het aantal incidenten en ongevallen, de effectieve tenuitvoerlegging van internationale luchtvaartveiligheidsnormen, de status in het kader van het FAA-programma „International Aviation Safety Assessment” van de FAA en het aantal en type organisaties onder haar toezicht. De INAC heeft ook zijn toezichtsproces uitgelegd en de resultaten verstrekt van de activiteiten voor veiligheidstoezicht op *Avior Airlines* in de afgelopen jaren. De INAC verklaarde het aantal inspecties van *Avior Airlines* te hebben verhoogd omdat die luchtvaartmaatschappij haar vloot had uitgebreid. Dit heeft geleid tot de vaststelling van een aanzienlijk aantal veiligheidstekortkomingen bij *Avior Airlines*, met name met betrekking tot de opleiding van het personeel, het beheer van wijzigingen en het systeem voor controle van documenten.
- (75) De INAC gaf aan niet op de hoogte te zijn van de bevindingen die tijdens platforminspecties van de lidstaten waren gedaan met betrekking tot in Venezuela gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, en toonde zich bereid om samen met het EASA te bekijken hoe die bevindingen op passende wijze kunnen worden verholpen.
- (76) Uit de verstrekte informatie bleek dat de INAC haar inspectiecapaciteit met betrekking tot de luchtvaartmaatschappijen die onder haar toezicht staan, verder moet ontwikkelen.
- (77) Tijdens de hoorzitting heeft *Avior Airlines* de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart informatie verstrekt over de corrigerende maatregelen die zijn genomen om een oplossing te vinden voor de door het EASA vastgestelde ernstige tekortkomingen, onder meer met betrekking tot controle op de luchtwaardigheid en het onderhoud, de tenuitvoerlegging van en het toezicht op luchtwaardigheidsrichtsnoeren en het systeem voor kwaliteit en kwaliteitsbeheer. Het was echter duidelijk dat *Avior Airlines* zich onvoldoende bewust was van de ernst van de veiligheidstekortkomingen die door het EASA en de lidstaten tijdens platforminspecties waren vastgesteld. Uit de maatregelen die zijn genomen door *Avior Airlines* blijkt bovendien dat deze maatschappij de diepere oorzaken onvoldoende analyseert en niet beschikt over passende corrigerende actieplannen om te voorkomen dat dezelfde of soortgelijke gevallen van niet-naleving als die welke tot de tekortkomingen hebben geleid, zich opnieuw voordoen.
- (78) Uit de beschikbare informatie, die gebaseerd is op de evaluatie van de TCO-aanvraag door het EASA, de door de lidstaten uitgevoerde platforminspecties en de informatie die verstrekt is door de INAC en *Avior Airlines*, blijkt dat er duidelijke aanwijzingen zijn van ernstige veiligheidstekortkomingen bij *Avior Airlines*. De beschikbare informatie wijst er ook op dat *Avior Airlines* niet in staat is die veiligheidstekortkomingen te verhelpen, zoals onder meer blijkt uit het ongeschikte en ontoereikende corrigerende actieplan dat de maatschappij heeft ingediend in reactie op de bevindingen van het EASA en uit het gebrek aan een passende reactie op de bevindingen die aan het licht zijn gekomen tijdens platforminspecties van de lidstaten.
- (79) 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 luchtvaartmaatschappij *Avior Airlines* op te nemen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.
- (80) De lidstaten moeten de effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen blijven controleren door bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van in Venezuela gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.
- (81) Als uit relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat de niet-naleving van internationale luchtvaartveiligheidsnormen acute veiligheidsrisico's doet ontstaan, kan de Commissie genoodzaakt zijn verdere actie te ondernemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.
- (82) Verordening (EG) nr. 474/2006 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.

- (83) 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, 30 november 2017.

*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	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
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, maar waaronder			Republiek Angola
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republiek Angola
AIR GICANGO	009	Onbekend	Republiek Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republiek Angola
AIR NAVE	017	Onbekend	Republiek Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republiek Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Onbekend	Republiek Angola

⁽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
DIEXIM	007	Onbekend	Republiek Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Onbekend	Republiek Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republiek Angola
HELIANG	010	Onbekend	Republiek Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Onbekend	Republiek Angola
MAVEWA	016	Onbekend	Republiek Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republiek Angola
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van 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)

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
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)
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

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
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
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, maar waaronder			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

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
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
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

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
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
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

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
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			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 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

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
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	STP	Sao Tomé en Principe
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

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
BADR AIRLINES	35	BDR	Republiek Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republiek Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Republiek Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Onbekend	Republiek Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republiek Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republiek Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Republiek Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Republiek Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Republiek Sudan
SUN AIR	51	SNR	Republiek Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Republiek Sudan"

BIJLAGE II

„BIJLAGE B

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

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, 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, constructieserienummers van luchtvaartuigen waaraan beperkingen worden 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.