

# Publicatieblad

## van de Europese Unie

# L 106



Uitgave  
in de Nederlandse taal

## Wetgeving

62e jaargang

17 april 2019

Inhoud

### II *Niet-wetgevingshandelingen*

#### VERORDENINGEN

- ★ **Uitvoeringsverordening (EU) 2019/618 van de Commissie van 15 april 2019 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 wat betreft de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod of exploitatiebeperkingen zijn opgelegd in de Unie <sup>(1)</sup> ..... 1**

<sup>(1)</sup> Voor de EER relevante tekst.

# NL

Besluiten waarvan de titels mager zijn gedrukt, zijn besluiten van dagelijks beheer die in het kader van het landbouwbeleid zijn genomen en die in het algemeen een beperkte geldigheidsduur hebben.

Besluiten waarvan de titels vet zijn gedrukt en die worden voorafgegaan door een sterretje, zijn alle andere besluiten.



## II

(Niet-wetgevingshandelingen)

## VERORDENINGEN

## UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2019/618 VAN DE COMMISSIE

van 15 april 2019

**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<sup>(1)</sup>, en met name artikel 4, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EG) nr. 474/2006<sup>(2)</sup> 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<sup>(3)</sup> 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 meegedeeld. 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 (EG) 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<sup>(4)</sup> van de Commissie aan de gang is met de bevoegde autoriteiten en luchtvaartmaatschappijen van Angola, Belarus, de Dominicaanse Republiek, Gabon, Indonesië, Moldavië, Nepal, Rusland en Venezuela. De Commissie heeft het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart ook in kennis gesteld van informatie over de luchtvaartveiligheidssituatie in Equatoriaal-Guinea, Iran, Kazachstan, Libië, Thailand, Turkmenistan en Zambia.

<sup>(1)</sup> PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> 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.

<sup>(4)</sup> 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).

- (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 <sup>(5)</sup> van de Commissie.
- (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 die 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 alarmerende status van de SAFA- en TCO- (Third Country Operators) waarschuwingfunctie en heeft actuele statistieken ter beschikking gesteld over waarschuwingsberichten 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 heeft de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart informatie verstrekt over acties die het heeft ondernomen met betrekking tot de in Bulgarije 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) Met uitzondering van TAAG Angola Airlines (TAAG), dat is opgenomen in bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006, zoals gewijzigd bij Verordening (EU) 619/2009 <sup>(6)</sup>, zijn alle in Angola gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen momenteel opgenomen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006, zoals gewijzigd bij Verordening (EU) 1131/2008 <sup>(7)</sup>, en is er dus een volledig verbod op hen van toepassing.
- (12) Van 10 tot en met 14 december 2018 hebben deskundigen van de Commissie, het EASA en de lidstaten een beoordelingsbezoek gebracht aan de kantoren van de bevoegde autoriteit van Angola (Instituto Nacional da Aviação Civil, INAVIC) en aan drie in Angola gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, namelijk TAAG, *SonAir* en *Heli Malongo*.
- (13) De benadering van de luchtvaartveiligheid die door INAVIC wordt gevolgd, is onvoldoende gebaseerd op moderne technieken voor het beheer van de veiligheid van de luchtvaart. Angola heeft echter duidelijk vooruitgang geboekt sinds het laatste bezoek ter plaatse in juni 2009. Angola heeft zijn wetgevingskader voor de veiligheid van de luchtvaart geactualiseerd en nieuwe technische voorschriften opgesteld, de zogenaamde "Normativas Técnicas Aeronáuticas (NTA)". Deze NTA hebben betrekking op bijna alle ICAO-bijlagen, met uitzondering van bijlage 19. INAVIC werkt aan een verdere herziening van de NTA. INAVIC heeft een reeks procedures met betrekking tot zijn verplichtingen inzake luchtvaartsurveillance opgesteld en intern goedgekeurd. Er zijn echter nog enkele tekortkomingen op het gebied van de interne procedures, controle van documenten, samenhangende registratie van dossiers en opleiding van inspecteurs. Daartegenover staat dat het huidige management van INAVIC zich duidelijk bereid heeft getoond om de capaciteiten en effectiviteit bij de dagelijkse werkzaamheden van INAVIC te verbeteren. INAVIC moet een kwaliteitsbeheersfunctie implementeren.

<sup>(5)</sup> 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).

<sup>(6)</sup> Uitvoeringsverordening (EU) 619/2009 van de Commissie van 13 juli 2009 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 182 van 15.7.2009, blz. 4).

<sup>(7)</sup> Uitvoeringsverordening (EU) 1131/2008 van de Commissie van 14 november 2008 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 306 van 15.11.2008, blz. 47).

- (14) Tijdens het bezoek van de Unie ter plaatse werden 15 opmerkingen gemaakt met betrekking tot de toezichtsactiviteiten van INAVIC. Voorts werd ook geconcludeerd dat INAVIC weliswaar bepaalde capaciteiten heeft ontwikkeld om toezicht te houden op de luchtvaartactiviteiten in Angola, maar dat verdere verbeteringen onontbeerlijk zijn om ontlukkende veiligheidstekortkomingen te kunnen verhelpen.
- (15) TAAG is de nationale luchtvaartmaatschappij van Angola. TAAG beschikt over een goed werkend en robuust systeem voor veiligheidsbeheer, dat nuttige gegevens oplevert voor de luchtvaartmaatschappij. Het hoogste management van het bedrijf heeft een goed inzicht in dat systeem en gebruikt het om risico's op te sporen en passende maatregelen te nemen om die risico's tot een aanvaardbaar niveau te beperken. Het systeem voor kwaliteitsbeheer is robuust en functioneel.
- (16) TAAG heeft de vereiste handboeken opgesteld, zoals (maar niet beperkt tot) het Maintenance Control Manual, Maintenance Procedure Manual, Extended-range Twin-engine Operation Performance Standards Manual en Reduced Vertical Separation Minima Manual, waarin de door INAVIC goedgekeurde beleidsmaatregelen en procedures zijn uiteengezet. Het certificeringspersoneel is goed opgeleid op de gebruikte types luchtvaartuigen. Over het algemeen beschikt TAAG over professionele bemanningen en personeel, en over werkende systemen om de diverse activiteiten te beheren. Het management krijgt veiligheids- en kwaliteitsinformatie en -analyses, verspreidt die informatie en onderneemt actie via interne publicaties, al dan niet in elektronisch formaat. Volgens de meest recente IOSA-resultaten (IATA Operational Safety Audit) bedraagt het nalevingspercentage 99,3 %.
- (17) *SonAir* beschikt over een werkend systeem voor veiligheidsbeheer en een werkend systeem voor kwaliteitsbeheer, maar het bezoek van de Unie ter plaatse heeft ernstige tekortkomingen aan het licht gebracht die dringend moeten worden verholpen. *Sonair* voert niet alle activiteiten uit volgens de eisen van het handboek veiligheidsbeheer, de veiligheidsopleiding wordt niet volledig uitgevoerd, het beheer van wijzigingen wordt slechts oppervlakkig uitgevoerd en in het afgelopen jaar werden geen veiligheidsaudits uitgevoerd. Wat het systeem voor veiligheidsbeheer betreft, kon de luchtvaartmaatschappij niet aantonen dat alle audits van het jaarlijkse auditprogramma waren uitgevoerd. Bovendien werd in de beoordeling van de Unie geconcludeerd dat het administratieve systeem voor controle van de bevindingen niet naar behoren werkte. Op het gebied van luchtvaartactiviteiten houdt *Sonair* rekening met alle eisen bij de opstelling van de bemanningsroosters. Aangezien sommige opleidingsregisters uit de steekproef onsamenhangende gegevens bevatten, moet *Sonair* echter passende maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat de procedures consequent worden vastgesteld en gevolgd.
- (18) *Heli Malongo* beschikt over een volledig IT-gebaseerd en geïntegreerd systeem voor toezicht op de naleving, een systeem voor veiligheidsbeheer en een systeem voor controle van vluchtgegevens. De interactie tussen deze systemen is functioneel. Het momenteel goedgekeurde exploitatiehandboek weerspiegelt de uitgevoerde activiteiten en voldoet aan de toepasselijke regelgeving in Angola. *Heli Malongo* heeft een functioneel en robuust systeem voor kwaliteitsborging van onderhoud ontwikkeld en ten uitvoer gelegd. De door *Heli Malongo* opgestelde handboeken onderhoudscontrole en onderhoudsprocedures zijn door INAVIC goedgekeurd en zijn gebaseerd op de aanbevelingen van de luchtvaartuigfabrikant. De faciliteiten zijn adequaat en goed georganiseerd, met specifieke gecontroleerde zones voor opslag en hulpmiddelen, waaronder gekalibreerde instrumenten. De onderhoudsingenieurs zijn goed opgeleid op de gebruikte types luchtvaartuigen en hebben toegang tot de vereiste instructies voor permanente luchtwaardigheid.
- (19) Op 3 april 2019 zijn INAVIC en de luchtvaartmaatschappijen TAAG en *Heli Malongo* voor de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart verschenen. INAVIC heeft een presentatie gegeven van de acties die zijn genomen na het bezoek van de Unie ter plaatse, met inbegrip van de wijzigingen in het Angolese wetgevingskader. In maart 2019 werd de nieuwe wet inzake de burgerluchtvaart goedgekeurd; volgens deze wet zal INAVIC als een administratieve en financieel onafhankelijke entiteit worden erkend. INAVIC heeft de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart meegedeeld dat het zich ertoe verbindt de effectieve toepassing van internationale veiligheidsnormen te verbeteren tot een niveau van boven de 60 %; hiervoor zal INAVIC externe technische bijstand krijgen. Bovendien is INAVIC voornemens om tegen eind 2019 een kwaliteitsborgingsfunctie en een geïntegreerde methode vast te stellen en toe te passen om uniformiteit en gemeenschappelijke elektronische toegang tot al haar technische documentatie mogelijk te maken.
- (20) INAVIC heeft vooruitgang geboekt bij de tenuitvoerlegging van internationale veiligheidsnormen. De Commissie is verheugd over de geleverde inspanningen en moedigt de Angolese autoriteiten en INAVIC aan deze inspanningen voort te zetten. Uit de informatie die op dit ogenblik beschikbaar is, met name ten gevolge van het bezoek van de Unie ter plaatse, kan echter niet worden geconcludeerd dat de geboekte vooruitgang volstaat om alle luchtvaartmaatschappijen die in Angola zijn geregistreerd en onder toezicht van INAVIC staan, te schrappen uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006. INAVIC moet nog verdere vooruitgang boeken met betrekking tot haar systeem voor veiligheidstoezicht en wat de opleiding en standaardisering van de werkmethoden van haar inspecteurs betreft.
- (21) Tijdens de hoorzitting hebben TAAG en *Heli Malongo* hun corrigerende actieplannen gepresenteerd waarmee zij tegemoet willen komen aan de opmerkingen en aanbevelingen van het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse. Een gedeelte van de acties die in het corrigerende actieplan zijn beschreven, is reeds ten uitvoer gelegd. Tijdens de hoorzitting beweerden beide luchtvaartmaatschappijen dat zij over robuuste en werkende systemen voor het beheer van diverse activiteiten beschikten.

- (22) De Commissie concludeert dat TAAG en *Heli Malongo* allebei in staat zijn om de veilige uitvoering van hun respectieve activiteiten te garanderen. De Commissie is van mening dat er voldoende bewijs is dat beide maatschappijen voldoen aan de toepasselijke Angolese regelgeving en de internationale veiligheidsnormen. Wat TAAG betreft, heeft het EASA bevestigd dat deze luchtvaartmaatschappij, met betrekking tot TCO en SAFA, geen aanleiding geeft tot specifieke veiligheidsproblemen.
- (23) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, is de Commissie van oordeel dat *Heli Malongo* moet worden geschrapt uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 en dat TAAG moet worden geschrapt uit bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006. De lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod in de Unie is opgelegd, zoals vastgesteld in de bijlagen A en B bij Verordening (EG) nr. 474/2004, dient derhalve te worden gewijzigd.
- (24) De lidstaten moeten blijven controleren of Angola de relevante internationale veiligheidsnormen naleeft door overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012 bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in Angola.
- (25) 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 Belarus**

- (26) 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.
- (27) Van 11 tot en met 15 maart 2019 hebben deskundigen van de Commissie, het EASA en lidstaten een beoordelingsbezoek gebracht aan de kantoren van AD-BLR en een aantal in Belarus gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, namelijk *Belavia Belarusian Airlines* ("Belavia"), *Rubystar Airways* en *Transaviaexport Airlines*.
- (28) Tijdens dat beoordelingsbezoek heeft AD-BLR bewijzen verstrekt van aanzienlijke wijzigingen in zijn werking, zoals nieuwe bestellingen, nieuwe interne handboeken en controlelijsten en de oprichting van een specifieke inspectie binnen het ministerie van Vervoer die verantwoordelijk is voor de luchtvaartsector en voor de indienstname van nieuwe inspecteurs. Die acties zijn in juni 2018 van start gegaan met een wijziging van het luchtvaartwetboek, en zijn verder opgevoerd na de start van het overleg tussen de Commissie en de AD-BLR op 17 september 2018. AD-BLR is in 2018 ook begonnen met de hercertificering van alle in Belarus gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen. Op het ogenblik van het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse had AD-BLR al de hercertificering van twee luchtvaartmaatschappijen voltooid. Dit waren belangrijke inspanningen om de naleving van de internationale veiligheidseisen te verbeteren.
- (29) De uitwisseling van informatie, die in 2018 nog stroef verliep, ging vlotter tijdens het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse. Uit de resultaten van het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse blijkt echter dat er behoefte is aan de vaststelling en uitvoering van een uitgebreid stappenplan met procescontrole en nauwlettend toezicht, teneinde ervoor te zorgen dat veiligheidsrisico's correct worden geïdentificeerd en beperkt. Tijdens het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse heeft AD-BLR bewijzen verstrekt van zijn programma voor jaarlijks toezicht op de in Belarus gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen. AD-BLR was op het ogenblik van het bezoek bezig met de indienstname van het nodige gekwalificeerde personeel, maar beschikte nog niet over voldoende personeel om alle vereiste toezichtsactiviteiten uit te voeren. Bovendien werd ook opgemerkt dat de doeltreffendheid van deze toezichtactiviteiten verder zou kunnen worden verbeterd als ze sterker werden gebaseerd op de resultaten van een solide beoordeling van de veiligheidsrisico's.
- (30) De evaluatie van de drie bovengenoemde luchtvaartmaatschappijen had tot doel na te gaan of AD-BLR in staat was te garanderen dat de activiteiten van in Belarus gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen worden uitgevoerd overeenkomstig de internationale veiligheidsnormen. De conclusie van het bezoek van de Unie ter plaatse luidde dat verbeteringen nodig zijn, met name wat de toezichtsactiviteiten op de in Belarus gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen betreft. Er werd echter geen imminent veiligheidsrisico geïdentificeerd dat extra maatregelen vereist, bovenop de maatregelen die al door het EASA zijn genomen tijdens het proces voor een TCO-vergunning.
- (31) Op 3 april 2018 is AD-BLR gehoord door de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. De eenmansdelegatie van AD-BLR heeft informatie verstrekt over een aantal maatregelen die zijn genomen om de luchtvaartveiligheid in Belarus te verbeteren, met name met betrekking tot de indienstname en opleiding van personeel, de herziening van de luchtvaartregels en -procedures, en de uitrol van nieuwe digitale technologieën ter ondersteuning van de toezichtsactiviteiten. De informatie was gedeeltelijk nuttig voor het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, maar AD-BLR slaagde er niet altijd in om precieze antwoorden te geven op de vragen van het comité.

- (32) Op basis van de beschikbare informatie, met inbegrip van de resultaten van het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse in maart 2019 en het corrigerende actieplan dat op 29 maart 2019 is ingediend, is de Commissie van mening dat AD-BLR sinds juni 2018 vooruitgang heeft geboekt bij de tenuitvoerlegging van internationale veiligheidsnormen. AD-BLR moet er echter nog steeds voor zorgen dat er voldoende middelen voorhanden zijn voor zijn activiteiten op het gebied van veiligheidstoezicht. De Commissie is ook van mening dat eventuele onderlinge verbanden tussen politieke overwegingen en veiligheidsoverwegingen moeten worden vermeden.
- (33) Hoewel er aanwijzingen zijn dat de maatregelen van AD-BLR al bijdragen tot een versterking van zijn capaciteit om toezicht te houden op de luchtvaartactiviteiten in Belarus, moet het vermogen van AD-BLR om te garanderen dat de activiteiten van in Belarus gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen overeenkomstig de internationale veiligheidsnormen worden uitgevoerd, verder worden verbeterd. Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 oordeelt de Commissie 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 Belarus betreft.
- (34) De lidstaten 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.
- (35) 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 de Dominicaanse Republiek**

- (36) Luchtvaartmaatschappijen uit de Dominicaanse Republiek zijn nog nooit opgenomen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006. Op 20 maart 2019 heeft het EASA de Commissie in kennis gesteld van veiligheidstekortkomingen die zijn vastgesteld tijdens het proces voor de afgifte van een TCO-vergunning. Vijf luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door het Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) hebben een TCO-vergunning aangevraagd, maar slechts twee (*Helidosa Aviation Group, SA* en *Servicios Aéreos Profesionales, SA*) hebben die ook gekregen. Op 15 maart 2019 heeft het EASA de vergunning van *Servicios Aéreos Profesionales, SA* om veiligheidsredenen geschorst. De luchtvaartmaatschappijen *Dominican Wings, SA* en *Sky High Aviation Services, S.R.L.* hebben hun aanvraag ingetrokken tijdens de eerste beoordeling door het EASA. De luchtvaartmaatschappij *Air Century, SA* heeft haar eerste aanvraag in 2017 ingetrokken omdat ze niet kon aantonen dat ze aan de geldende veiligheidsnormen voldeed, en heeft in 2018 een nieuwe aanvraag ingediend.
- (37) Uit de resultaten van de in het kader van het SAFA-programma uitgevoerde platforminspecties blijkt dat het SAFA-percentage van door IDAC gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen boven het mondiale gemiddelde ligt. Het feit dat bepaalde SAFA-bevindingen zich opnieuw voordoen, wijst erop dat er wellicht geen passende veiligheidscultuur bestaat. Het totale aantal SAFA-inspecties is echter beperkt. De Commissie heeft besloten overleg met IDAC op te starten overeenkomstig artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006.
- (38) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 oordeelt de Commissie 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 de Dominicaanse Republiek betreft.
- (39) De lidstaten moeten de effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen blijven controleren door bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van in de Dominicaanse Republiek gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.
- (40) 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 Gabon**

- (41) Het overleg tussen de Commissie en de bevoegde autoriteiten van Gabon, het Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC), werd voortgezet om toezicht te houden op de vooruitgang die ANAC boekt in zijn inspanningen om te garanderen dat zijn systeem voor toezicht op de veiligheid van de luchtvaart voldoet aan de internationale veiligheidsnormen. In die context heeft ANAC de Commissie in kennis gesteld van de maatregelen die zijn genomen om de tenuitvoerlegging van kritieke elementen te versterken, en van de voorlopige resultaten van de ICAO Coordinated Validation Mission (ICVM), die plaatsvond van 29 januari tot en met 6 februari 2019.

- (42) Op basis van de verstrekte informatie kan de Commissie niet helemaal bepalen of ANAC in staat is te garanderen dat de activiteiten van de in Gabon gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen worden uitgevoerd overeenkomstig de internationale veiligheidsnormen. Daarom zal aanvullende informatie worden gevraagd en moet een technische vergadering worden belegd om de situatie op het gebied van veiligheidstoezicht in Gabon te bespreken.
- (43) Op 2 april 2019 hebben de bevoegde autoriteiten van Gabon bewijzen verstrekt aan de Commissie dat de luchtvaartmaatschappijen *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist*, *Sky Gabon* en *Nouvelle Air Affaires Gabon* geen geldig Air Operator Certificate (AOC) meer hebben. Die luchtvaartmaatschappijen moeten dan ook worden geschrapt uit de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.
- (44) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, is de Commissie van oordeel dat de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie moet worden gewijzigd teneinde de luchtvaartmaatschappijen *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist* en *Sky Gabon* te schrappen uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 en de luchtvaartmaatschappij *Nouvelle Air Affaires Gabon* te schrappen uit bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

### Luchtvaartmaatschappijen uit Indonesië

- (45) In juni 2018 zijn alle luchtvaartmaatschappijen uit Indonesië geschrapt uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006, zoals gewijzigd bij Verordening (EU) 2018/871<sup>(8)</sup>. Om verder toezicht te kunnen houden op het systeem voor veiligheidstoezicht 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. Bij schrijven van 28 februari 2019 heeft DGCA Indonesië aanvullende informatie verstrekt en een update gegeven van de activiteiten op het gebied van veiligheidstoezicht in de periode van september 2018 tot februari 2019. Die informatie omvatte onder meer een lijst van de in Indonesië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, de geregistreerde luchtvaartuigen, de activiteiten op het gebied van veiligheidstoezicht, de door DGCA Indonesië genomen handhavingsmaatregelen en een geactualiseerde status van de corrigerende actieplannen die zijn opgesteld naar aanleiding van het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie in maart 2018. DGCA Indonesië heeft ook updates verstrekt over de uitvoering van het prestatiegebaseerde actieplan en over de technische bijstand die het heeft gekregen.
- (46) In zijn e-mail van 16 januari heeft DGCA Indonesië informatie verstrekt over zijn reorganisatie, die tot doel heeft zijn processen in overeenstemming te brengen met de normen en aanbevolen praktijken van de ICAO. DGCA Indonesië heeft de Commissie ook op de hoogte gehouden van de ernstige incidenten met Indonesische luchtvaartmaatschappijen.
- (47) Wat de lijst van luchtvaartmaatschappijen, luchtvaartuigen en toezichtsactiviteiten betreft, heeft DGCA Indonesië één nieuw AOC Deel-121 en één nieuw AOC Deel-135 afgegeven. Wat de genomen handhavingsmaatregelen betreft, heeft DGCA Indonesië één AOC Deel-121 geschorst, één valideringscertificaat ingetrokken, één pilotenvergunning geschorst en drie administratieve sancties opgelegd aan houders van een AOC Deel-135. DGCA Indonesië heeft het toezicht op het medische deel bij de afgifte van vergunningen versterkt naar aanleiding van de problemen die zijn vastgesteld tijdens het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse in maart 2018, en heeft zeven houders van een vergunning als geaccrediteerde keuringsarts geschorst.
- (48) Naar aanleiding van de aanbeveling met betrekking tot de tenuitvoerlegging van PBN, verwacht Indonesië tegen eind 2019 op 19 van de 27 internationale luchthavens PBN-procedures toe te passen. Ook op binnenlandse en afgelegen luchthavens wordt vooruitgang geboekt met de tenuitvoerlegging van PBN, zij het niet tegen hetzelfde tempo.
- (49) DGCA Indonesië heeft de diensten van 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 in 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.
- (50) De Commissie heeft de informatie onderzocht en heeft bij schrijven van 6 maart 2019 aanvullende informatie gevraagd, met name over het aantal interne procedures van DGCA Indonesië die nog moeten worden voltooid, over het feit dat een van de luchtvaartmaatschappijen bepaalde termijnen niet heeft nageleefd, en over de recente fusie van *Garuda Indonesia* en *Sriwijaya*. DGCA Indonesië heeft de gevraagde informatie op 20 maart 2019 ingediend. Na verder onderzoek is de Commissie van mening dat de uitleg over het CAP, ernstige incidenten en handhavingsmaatregelen veelal toereikend is. De meeste bevindingen van het CAP zijn dan ook gesloten, en de voorgestelde nieuwe data voor de afsluiting zijn aanvaard.

<sup>(8)</sup> 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).



- (51) Na het dodelijke ongeval met vlucht JT610 van *Lion Air* op 29 oktober 2018 blijft DGCA Indonesië informatie verstrekken over de genomen maatregelen. In de nasleep van het ongeval met vlucht ET302 van *Ethiopian Airlines* op 10 maart 2019 heeft DGCA Indonesië de Commissie ervan in kennis gesteld dat het bij wijze van voorzorgsmaatregel besloten heeft de vloot van Boeing 737 MAX-vliegtuigen van *Lion Air* en *Garuda Indonesia* aan de grond te houden.
- (52) 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.
- (53) De lidstaten moeten 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.
- (54) 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

- (55) In 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.
- (56) Van 11 tot en met 15 februari 2019 hebben deskundigen van de Commissie, het EASA en lidstaten een beoordelingsbezoek gebracht aan de kantoren van CAAM en een aantal in Moldavië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, namelijk *Air Moldova*, *Fly Pro* en *Terra Avia*.
- (57) Volgens de verslagen van de deskundigen volgt CAAM een benadering van de luchtvaartveiligheid die onvoldoende gebaseerd is op moderne technieken voor het beheer van de veiligheid van de luchtvaart. Het wetgevingskader moet worden geactualiseerd, aangezien niet alle wijzigingen van de ICAO-bijlagen geïntegreerd zijn in de Moldavische regelgeving. Op dit ogenblik werkt CAAM aan de uitvoering van de regelgeving van de Unie, overeenkomstig de overeenkomst betreffende een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten en de Republiek Moldavië uit 2012.
- (58) CAAM beschikt over onvoldoende robuuste interne mechanismen en procedures om het bestaande juridische en technische kader te integreren in de routineactiviteiten van de organisatie. CAAM moet derhalve zijn kwaliteitsbeheersfunctie verbeteren. De afdeling vluchttuitvoeringen van CAAM heeft interne processen en procedures vastgesteld, maar die worden niet nageleefd. Tijdens het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie is vastgesteld welke gebieden moeten worden verbeterd; er is met name behoefte aan een striktere naleving van het certificeringsproces, aan betere traceerbaarheid van de herziening en goedkeuring van handboeken, en aan een versterking van de surveillanceverplichtingen van de afdeling vluchttuitvoeringen. Wat de afgifte van vergunningen betreft, heeft CAAM geen enkel systeem ingevoerd voor toezicht op gedelegeerde theorie- en praktijkexamens. Bovendien moet het bijhouden van gegevens worden verbeterd, met name om de traceerbaarheid van de surveillanceactiviteiten te garanderen.
- (59) De opleidingsprogramma's die zijn opgesteld door de afdeling luchtwaardigheid van CAAM voldoen niet aan de gevestigde procedures en volstaan niet om het vereiste niveau van kennis, vaardigheden, bevoegdheden en kwalificaties van het luchtwaardigheidspersoneel op peil te houden. De door de afdeling luchtwaardigheid van CAAM uitgevoerde audits of inspecties moeten worden versterkt; de beoordeling van de Unie ter plaatse heeft immers problemen bij Moldavische luchtvaartmaatschappijen aan het licht gebracht die hadden moeten worden geïdentificeerd door de eigen surveillanceaudits van CAAM.
- (60) *Air Moldova*, de grootste luchtvaartmaatschappij van Moldavië, beschikt over een goed werkend en robuust systeem voor veiligheidsbeheer, dat nuttige gegevens oplevert voor de luchtvaartmaatschappij. Het systeem voor kwaliteitsbeheer is robuust en functioneel, en vereist slechts geringe verbeteringen. Het hoogste management van het bedrijf heeft een goed inzicht in dat systeem en gebruikt het om risico's op te sporen en passende maatregelen te nemen om de grootste risico's te beperken. De activiteiten van de luchtvaartmaatschappij worden ondersteund door gekwalificeerde technici en lijnstations met onderhouds capaciteit. De organisatie beschikt over een robuust en gestructureerd systeem om de verschillende aspecten van permanente luchtwaardigheid te controleren. *Air Moldova* heeft de vereiste handboeken opgesteld, waarin de beleidsmaatregelen en bijbehorende procedures zijn uiteengezet. Deze handboeken zijn goedgekeurd door CAAM. Het certificeringspersoneel is goed opgeleid op de gebruikte types luchtvaartuigen. Tijdens het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie werden geen grote tekortkomingen vastgesteld.

- (61) *Fly Pro* is een vrachtaatschappij die over een systeem voor veiligheidsbeheer en een systeem voor kwaliteitsbeheer beschikt. Tijdens het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie werden enkele tekortkomingen vastgesteld die verbeterd moeten worden. Het handboek veiligheidsbeheer van *Fly Pro* moet worden geactualiseerd overeenkomstig de Moldavische wetgeving en de internationale veiligheidsnormen. Wat het systeem voor veiligheidsbeheer betreft, kon de luchtvaartmaatschappij niet aantonen dat alle audits van het jaarlijkse auditprogramma waren uitgevoerd. Bovendien werkte het administratieve systeem voor controle van de bevindingen niet naar behoren. *Fly Pro* heeft een vluchthandboek opgesteld, maar de huidige versie van dit handboek is geen goede weergave van de goedgekeurde activiteiten en goedkeuringen. Het onderhoudsprogramma is niet actueel omdat alle nieuwe inspecties die in dit programma zijn opgenomen naar aanleiding van het meest recente verslag van de raad voor onderhoudsbeoordeling (Maintenance Review Board), zoals opgesteld door de organisatie die verantwoordelijk is voor het typeontwerp, zijn ingevoerd met een verkeerd interval. De evaluatie van *Fly Pro* heeft functionele problemen aan het licht gebracht met betrekking tot de operationele controle, de opleiding en het beheer van gegevens; bovendien bleek het systeem voor kwaliteitsbeheer niet in staat de tekortkomingen te identificeren.
- (62) *Terra Avia* is een privévluchtvaartmaatschappij uit Moldavië, met operationele basis op Sharjah International Airport, Verenigde Arabische Emiraten. Het handboek veiligheidsbeheer van *Terra Avia* moet worden geactualiseerd overeenkomstig de Moldavische wetgeving en de internationale veiligheidsnormen. Bovendien voert *Terra Avia* niet alle activiteiten uit volgens de voorschriften van het handboek veiligheidsbeheer (het risicobeheer wordt oppervlakkig uitgevoerd, de bevordering van de veiligheid wordt niet volledig geïmplementeerd, er worden geen veiligheidsaudits uitgevoerd). *Terra Avia* heeft geen effectieve operationele controle vastgesteld over de initiatie, voortzetting, afleiding of beëindiging van een vlucht. Voorts is ook het door de luchtvaartmaatschappij ingediende onderhoudsprogramma niet up-to-date. En hoewel de door *Terra Avia* geëxploiteerde luchtvaartuigen duidelijk onder de gebruikscijfers blijven die zijn vastgesteld voor de geldigheid van het rapport van de Maintenance Review Board en de Maintenance Planning Data, heeft de luchtvaartmaatschappij niet overwogen een Low Utilization Maintenance Programme op te stellen en toe te passen. *Terra Avia* kon niet aantonen hoe het zich kwijt van zijn verantwoordelijkheden op het gebied van permanente luchtwaardigheid. De luchtvaartmaatschappij was ook niet in staat de nalevingsstatus van het onderhoudsprogramma aan te tonen. Tijdens het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie is aan het licht gekomen dat de informatie over onderdelen met een beperkte levensduur onvolledig was. Met betrekking tot het opleidings- en controleprogramma voor cockpitpersoneel, was *Terra Avia* ten slotte niet in staat aan te tonen dat alle vereiste elementen werden bestreken door de conversie cursus en de periodieke opleiding. *Terra Avia* heeft een systeem ontwikkeld om de vlieg-, dienst- en rusttijden van cockpit- en cabinepersoneel te controleren, maar dit systeem omvat geen meldingen van schendingen.
- (63) Naar aanleiding van het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie in 2019 heeft CAAM een veiligheidsanalyse uitgevoerd en een corrigerend actieplan opgesteld om tegemoet te komen aan de opmerkingen die tijdens het bezoek werden gemaakt. De Commissie is van mening dat de analyse volledig is en specifieke termijnen voor acties bevat. Er moeten echter aanzienlijke inspanningen worden geleverd om alle taken van de veiligheidsanalyse te bestrijken. In afwachting van de effectieve uitvoering van deze veiligheidsanalyse, blijven de veiligheidsrisico's die tijdens het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie in 2019 zijn vastgesteld, onbeperkt.
- (64) Op 2 april 2019 zijn CAAM en de luchtvaartmaatschappijen *Air Moldova*, *Fly One* en *Aerotranscargo* gehoord door de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. CAAM heeft een presentatie gegeven van zijn huidige organisatiestructuur, met bijzonderheden over het personeel dat is toegewezen aan de afdelingen luchtwaardigheid en vluchtuitvoeringen. CAAM heeft nadere informatie verstrekt over de maatregelen die zijn genomen sinds de laatste vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van november 2018, met inbegrip van informatie over de opleiding van de operationele inspecteurs, over het proces voor de indienstname van operationele inspecteurs, en over de maatregelen die zijn genomen ten aanzien van een aantal in Moldavië geregistreerde luchtvaartmaatschappijen. Bovendien heeft CAAM informatie verstrekt over de status en planning van de harmonisatie van de Moldavische wetgeving met het regelgevingskader van de Unie, en over de herziening van de interne procedures en handboeken. CAAM heeft een samenvatting gegeven van de corrigerende maatregelen die zijn genomen naar aanleiding van de opmerkingen van de deskundigen tijdens het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie in 2019. Bovendien heeft CAAM de Commissie meegedeeld dat de AOC's van *Fly Pro* en *Terra Avia* zijn geschorst.
- (65) CAAM heeft ook meegedeeld dat het sinds begin 2019 is geherstructureerd tot een openbare instelling die gefinancierd wordt uit de overheidsbegroting. De Commissie is van mening dat eventuele onderlinge verbanden tussen politieke overwegingen en veiligheidsoverwegingen moeten worden vermeden. Wat dit betreft, zal CAAM moeten aantonen dat zijn besluitvormingsproces volledig onafhankelijk is, ondanks dit nieuwe institutionele kader.
- (66) Overeenkomstig alle beschikbare informatie, daaronder begrepen de resultaten van het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie en de tijdens de hoorzitting verstrekte informatie, zijn de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van oordeel dat CAAM slechts zeer beperkte mogelijkheden heeft om toezicht te houden op de vluchtvaartactiviteiten in Moldavië, en dat derhalve aanzienlijke verdere verbeteringen nodig zijn om het hoofd te bieden aan ontluikende veiligheidstekortkomingen.

- (67) *Air Moldova* heeft een corrigerend actieplan gepresenteerd om tegemoet te komen aan de opmerkingen en aanbevelingen die tijdens het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie zijn gedaan. Dit plan bevat corrigerende en preventieve maatregelen op basis van een robuuste analyse van de onderliggende oorzaken. In deze context heeft het EASA bevestigd dat deze luchtvaartmaatschappij, vanuit het oogpunt van TCO en SAFA, geen aanleiding geeft tot specifieke veiligheidsproblemen.
- (68) *Fly One* heeft een overzicht gegeven van het bedrijf, met inbegrip van de huidige vloot en de beschikbare middelen en faciliteiten. Deze maatschappij heeft haar systeem voor veiligheidsbeheer en haar systeem voor kwaliteitsbeheer omschreven als robuuste en goed ontwikkelde systemen. Ze gebruikt een reeks softwarehulpmiddelen om de gegevens over veiligheid, kwaliteit en risicobeheer te integreren en om effectieve controle uit te oefenen over haar activiteiten. In deze context heeft het EASA bevestigd dat deze luchtvaartmaatschappij, vanuit het oogpunt van TCO en SAFA, geen aanleiding geeft tot specifieke veiligheidsproblemen.
- (69) *Aerotranscargo* heeft een presentatie gegeven van de structuur en werking van zijn systeem voor veiligheidsbeheer en zijn systeem voor kwaliteitsbeheer. Voorts heeft deze maatschappij ook informatie verstrekt over haar voornemen om de veiligheidsprestaties en -cultuur te verbeteren. In deze context heeft het EASA bevestigd dat deze luchtvaartmaatschappij, vanuit het oogpunt van TCO en SAFA, geen aanleiding geeft tot specifieke veiligheidsproblemen.
- (70) 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 redenen zijn om alle luchtvaartmaatschappijen uit Moldavië, met uitzondering van *Air Moldova*, *Fly One* en *Aerotranscargo*, op te nemen in de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.
- (71) De lidstaten moeten 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.
- (72) 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**

- (73) Bij schrijven van 29 oktober 2018 heeft de Commissie een lijst van documenten en uit te voeren acties gevraagd aan de burgerluchtvaartautoriteit van Nepal ("CAAN").
- (74) Bij schrijven van 9 december 2018 heeft CAAN alle gevraagde documenten ingediend. De Commissie kwam tot de conclusie dat de ingediende documenten goed gestructureerd waren en dat de inhoud ervan toereikend was. CAAN heeft aanzienlijke inspanningen geleverd om het systeem voor veiligheidstoezicht in Nepal te verbeteren. De Commissie is echter van mening dat er nog aanzienlijke verdere verbeteringen nodig zijn om bestaande veiligheidstekortkomingen te verhelpen. De Commissie merkt voorts ook op dat het niveau van ongevallen en rapporteerbare incidenten nog steeds bijzonder hoog is in Nepal. Het laatste ongeval vond plaats op 27 februari 2019: een helikopter Eurocopter AS350 van *Air Dynasty* stortte neer in de oostelijke berggebieden van Taplejung, Nepal. Alvorens kan worden overwogen om het huidige verbod op alle in Nepal geregistreerde luchtvaartmaatschappijen op te heffen, moet het ongevalspercentage in Nepal sterk verbeteren.
- (75) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 oordeelt de Commissie 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 Rusland**

- (76) De Commissie, het EASA en de bevoegde autoriteiten van de lidstaten zijn nauwlettend blijven 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.
- (77) Op 22 maart 2019 hebben vertegenwoordigers van de Commissie, het EASA en lidstaten 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 verslagen van platforminspecties die zijn uitgevoerd in de periode tussen 19 september 2018 en 22 maart 2019, en om na te gaan in welke gevallen de toezichtsactiviteiten van FATA moeten worden versterkt.

- (78) Tijdens die ontmoeting is de Commissie dieper ingegaan op de resultaten van één in Rusland gecertificeerde luchtvaartmaatschappij, en heeft zij nota genomen van de beslissing van FATA om het AOC van die maatschappij te beperken tot binnenlandse vluchten. Gezien het grote aantal aanvragen voor een TCO-vergunning die niet hebben geleid tot de afgifte van een TCO-vergunning door het EASA (19 van de 62 aanvragen), heeft de Commissie FATA gevraagd om de veiligheidsprestaties van de desbetreffende luchtvaartmaatschappijen te onderzoeken vóór de volgende vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart.
- (79) Op basis van de informatie die momenteel beschikbaar is, met inbegrip van de informatie die tijdens de vergadering van 22 maart 2019 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.
- (80) 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.
- (81) 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.
- (82) Als uit deze inspecties blijkt dat de niet-naleving van de internationale veiligheidsnormen veiligheidsrisico's dreigt te veroorzaken, kan de Commissie een exploitatieverbod opleggen aan de desbetreffende in Rusland gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen en deze opnemen in bijlage A of B bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

#### Luchtvaartmaatschappijen uit Venezuela

- (83) 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. Op 4 oktober 2017 heeft het EASA de TCO-aanvraag van *Avior Airlines* geweigerd om veiligheidsredenen.
- (84) Op 14 november 2017 zijn het Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) en *Avior Airlines* door de Commissie en het Comité inzake 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 (\*).
- (85) Naar aanleiding van een technische vergadering op 29 augustus 2018, overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EG) nr. 2111/2005, is INAC op 14 november 2018 verschenen voor het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. 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 de beschikbare informatie een aantal tegenstrijdigheden aan het licht. Die tegenstrijdigheden waren echter niet van dien aard om de opname van alle luchtvaartmaatschappijen uit Venezuela in bijlage A of B bij Verordening (EG) nr. 474/2006 te rechtvaardigen.
- (86) Venezuela verschaft voortdurend updates over de status van zijn toezichtsverplichtingen. Op 17 januari 2019 heeft de Commissie INAC verzocht om informatie te verstrekken over drie Venezolaanse luchtvaartmaatschappijen: *Avior Airlines*, *Estelar Latinoamericana* en *Conviasa*. Het verzoek had betrekking op de verslagen van alle inspecties die INAC in de loop van 2017 en 2018 bij deze luchtvaartmaatschappijen heeft uitgevoerd op het gebied van vluchtuitvoering, luchtwaardigheid, de afgifte van personeelsvergunningen en medische procedures en inspecties voor de afgifte van personeelsvergunningen, en op de verslagen van alle inspecties van onderhoudsorganisaties die voor een van deze drie Venezolaanse luchtvaartmaatschappijen werken. Met betrekking tot de opleidingscentra is een soortgelijk verzoek ingediend. Voorts heeft de Commissie alle verslagen van platforminspecties van Venezolaanse luchtvaartmaatschappijen gevraagd, met inbegrip van de corrigerende maatregelen en follow-upmaatregelen van INAC. INAC heeft alle gevraagde informatie tijdig verstrekt; de Commissie zal deze informatie blijven analyseren, en indien nodig aanvullende informatie vragen.
- (87) Volgens de informatie die INAC op 1 april 2019 heeft verstrekt, heeft *Avior Airlines* het IOSA-certificaat gekregen. Het EASA heeft meegedeeld dat *Avior Airlines* voornemens is een nieuwe aanvraag voor een TCO-vergunning in te dienen.

(\*) 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).

- (88) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 oordeelt de Commissie 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 Venezuela betreft.
- (89) De lidstaten moeten 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.
- (90) 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.
- (91) In artikel 8, lid 2, van Verordening (EG) nr. 2111/2005 wordt erkend dat besluiten snel en, indien passend, op urgente wijze worden genomen, gelet op de gevolgen voor de veiligheid. Om gevoelige informatie te beschermen en de commerciële gevolgen tot een minimum te beperken, is het dan ook van wezenlijk belang dat de beslissingen in het kader van de actualisering van de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod of exploitatiebeperkingen zijn opgelegd in de Unie, worden bekendgemaakt en onmiddellijk na de vaststelling ervan in werking treden.
- (92) Verordening (EG) nr. 474/2006 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (93) De maatregelen waarin deze verordening voorziet, zijn in overeenstemming met het advies van het bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 ingestelde 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, 15 april 2019.

*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 <sup>(1)</sup>**

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	Tel. 177/04	AZW	Zimbabwe
<b>Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Afghanistan welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief</b>			<b>Islamitische Republiek Afghanistan</b>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamitische Republiek Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamitische Republiek Afghanistan
<b>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 en Heli Malongo, maar waaronder</b>			<b>Republiek Angola</b>
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
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Onbekend	Republiek Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Onbekend	Republiek Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Republiek Angola

<sup>(1)</sup> 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
<b>Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van de Republiek Congo welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief</b>			<b>Republiek Congo</b>
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
<b>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</b>			<b>Democratische Republiek Congo (RDC)</b>
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)
<b>Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Djibouti welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief</b>			<b>Djibouti</b>
DAALLO AIRLINES	Onbekend	DAO	Djibouti
<b>Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Equatoriaal Guinea welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief</b>			<b>Equatoriaal Guinea</b>
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Equatoriaal Guinea
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Onbekend	Equatoriaal Guinea
<b>Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Eritrea welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief</b>			<b>Eritrea</b>
ERITREAN AIRLINES	AOC nr. 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC nr. 005	NAS	Eritrea



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
<b>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 Business Service, dat in bijlage B wordt opgenomen, maar waaronder</b>			<b>Republiek Gabon</b>
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republiek Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republiek Gabon
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Onbekend	Republiek Gabon
<b>Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Kirgizië welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief</b>			<b>Kirgizië</b>
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
<b>Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Liberia die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving</b>			<b>Liberia</b>
<b>Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Libië die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving, inclusief</b>			<b>Libië</b>
AFRIQIYAH AIRWAYS	Tel. 007/01	AAW	Libië
AIR LIBYA	Tel. 004/01	TLR	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
BURAQ AIR	Tel. 002/01	BRQ	Libië
GHADAMES AIR TRANSPORT	Tel. 012/05	GHT	Libië
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	Tel. 008/05	GAK	Libië
LIBYAN AIRLINES	Tel. 001/01	LAA	Libië
PETRO AIR	Tel. 025/08	PEO	Libië
<b>Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Moldavië welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, met uitzondering van Air Moldova, Fly One en Aerotranscargo, maar waaronder</b>			<b>Republiek Moldavië</b>
CA Î.M "TANDEM AERO" SRL	MD005	TDM	Republiek Moldavië
Î.M "VALAN ICC" SRL	MD009	VLN	Republiek Moldavië
CA "AIM AIR" SRL	MD015	AAM	Republiek Moldavië
CA "OSCAR JET" SRL	MD017	OSJ	Republiek Moldavië
CA "AIR STORK" SRL	MD018	MSB	Republiek Moldavië
Î M "MEGAVIATION" SRL	MD019	ARM	Republiek Moldavië
CA "PECOTOX-AIR" SRL	MD020	PXA	Republiek Moldavië
CA "TERRA AVIA" SRL	MD022	TVR	Republiek Moldavië
CA "FLY PRO" SRL	MD023	PVV	Republiek Moldavië
<b>Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Nepal welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief</b>			<b>Republiek Nepal</b>
AIR DYNASTY HELI. S.	Tel. 035/2001	Onbekend	Republiek Nepal
AIR KASTHAMANDAP	Tel. 051/2009	Onbekend	Republiek Nepal
BUDDHA AIR	Tel. 014/1996	BHA	Republiek Nepal
FISHTAIL AIR	Tel. 017/2001	Onbekend	Republiek Nepal
GOMA AIR	Tel. 064/2010	Onbekend	Republiek Nepal
HIMALAYA AIRLINES	Tel. 084/2015	HIM	Republiek Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Onbekend	Republiek Nepal
MANANG AIR PVT LTD	Tel. 082/2014	Onbekend	Republiek Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	Tel. 055/2009	Onbekend	Republiek Nepal
MUKTINATH AIRLINES	Tel. 081/2013	Onbekend	Republiek Nepal

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	Drieletterige aanduiding van de ICAO	Land van de exploitant
NEPAL AIRLINES CORPORATION	Tel. 003/2000	RNA	Republiek Nepal
SAURYA AIRLINES	Tel. 083/2014	Onbekend	Republiek Nepal
SHREE AIRLINES	Tel. 030/2002	SHA	Republiek Nepal
SIMRIK AIR	Tel. 034/2000	Onbekend	Republiek Nepal
SIMRIK AIRLINES	Tel. 052/2009	RMK	Republiek Nepal
SITA AIR	Tel. 033/2000	Onbekend	Republiek Nepal
TARA AIR	Tel. 053/2009	Onbekend	Republiek Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	Tel. 037/2004	NYT	Republiek Nepal
<b>Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Sao Tomé en Principe welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief</b>			<b>Sao Tomé en Principe</b>
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé en Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	RTP	Sao Tomé en Principe
<b>Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Sierra Leone welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief</b>			<b>Sierra Leone</b>
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
<b>Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Sudan welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief</b>			<b>Republiek Sudan</b>
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

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
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	Republiek Sudan
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	Republiek Sudan
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	Republiek Sudan
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	Republiek Sudan
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	Republiek Sudan
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	Republiek Sudan

## BIJLAGE II

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

"BIJLAGE B

**LIJST VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN WAARAAN EXPLOITATIEBEPERKINGEN ZIJN OPGELEGD IN DE UNIE <sup>(1)</sup>**

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
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 <sup>(1)</sup>	002/MTAC/ ANAC-G/DSA	Door activa gedeekte effecten (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
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"

<sup>(1)</sup> Afrijet Business Service mag voor zijn huidige activiteiten in de Europese Unie alleen gebruikmaken van de vermelde luchtvaartuigen.

<sup>(1)</sup> 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.





ISSN 1977-0758 (elektronische uitgave)  
ISSN 1725-2598 (papieren uitgave)



**Bureau voor publicaties van de Europese Unie**  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

**NL**