UITVOERINGSVERORDENING (EU) Nr. 1318/2014 VAN DE COMMISSIE

van 11 december 2014

houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 tot opstelling van de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap

(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 communautaire 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. Ook bepaalde derde landen hebben relevante informatie meegedeeld. De communautaire lijst moet op basis daarvan worden bijgewerkt.

(3) De Commissie heeft alle betrokken luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks of 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 communautaire lijst.

(4) De Commissie gaf de betrokken luchtvaartmaatschappijen de gelegenheid om de door de lidstaten ingediende documenten te raadplegen, om schriftelijke opmerkingen in te dienen en om een mondelinge uiteenzetting te geven aan de Commissie en aan het bij Verordening (EEG) nr. 3922/1991 van de Raad ([3]) opgerichte comité (het „Comité inzake veiligheid van de luchtvaart").

(5) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft van de Commissie updates ontvangen over het gezamenlijk overleg dat in het kader van Verordening (EG) nr. 2111/2005 en Uitvoeringsverordening (EG) nr. 473/2006 van de Commissie ([4]) aan de gang is met de bevoegde autoriteiten en luchtvaartmaatschappijen van de volgende staten: Angola, Botswana, Georgië, de Republiek Guinea, India, Indonesië, Kazachstan, Kirgizië, Libanon, Libië, Madagaskar, de Islamitische Republiek Mauritanië, Mozambique, Nepal, de Filipijnen, São Tomé en Príncipe, Sudan en Zambia. Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft ook informatie van de Commissie ontvangen over Afghanistan, Ghana, Iran en Noord-Korea. Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft van de Commissie ook updates ontvangen over het technisch overleg met de Russische Federatie.

(6) Het EASA heeft aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart uiteenzettingen gegeven over de resultaten van de analyse van de auditverslagen die de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) heeft uitgevoerd in het kader van haar uitgebreide Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP). De lidstaten werden verzocht prioriteit te geven aan platforminspecties van luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn in landen waarvoor de ICAO Significant Safety Concerns (SSC's) heeft vastgesteld of waarvoor het EASA heeft geconcludeerd dat het systeem voor toezicht op de veiligheid belangrijke tekortkomingen vertoont. In aanvulling op het overleg van de Commissie in het kader van Verordening (EG) nr. 2111/2005 maakt de prioriteit die wordt gegeven aan platforminspecties het mogelijk om verdere informatie te verkrijgen over de veiligheidsprestaties van de in die landen geregistreerde luchtvaartmaatschappijen.

([1]) PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15.

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

([3]) Verordening (EEG) nr. 3922/1991 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart (PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4).

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

(7) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft geluisterd naar uiteenzettingen van het EASA over de resultaten van de analyse van platforminspecties die zijn uitgevoerd in het kader van het SAFA-programma (Safety Assessment of Foreign Aircraft programme), overeenkomstig Verordening (EG) nr. 965/2012 van de Commissie ([1]).

(8) Het EASA heeft aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart ook uiteenzettingen gegeven over de projecten voor technische bijstand die het heeft uitgevoerd in landen waartegen maatregelen zijn genomen of die onder toezicht staan op grond van Verordening (EG) nr. 2111/2005. Het Comité is in kennis gesteld van de plannen van het EASA en verzoeken om verdere technische bijstand en samenwerking, teneinde de administratieve en technische capaciteiten van burgerluchtvaartautoriteiten te verbeteren, zodat kan worden geholpen bij het oplossen van alle gevallen van niet-naleving van toepasselijke internationale normen. De lidstaten werden ook verzocht om op bilaterale basis antwoord te geven op deze verzoeken, in overleg met de Commissie en het EASA. Bij deze gelegenheid heeft de Commissie benadrukt dat het nuttig is aan de internationale luchtvaartgemeenschap informatie te verstrekken, met name via de SCAN-databank van de ICAO, over technische bijstand die de Unie en haar lidstaten verlenen om de veiligheid van de luchtvaart in de wereld te verbeteren. Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft ook geluisterd naar een presentatie van Eurocontrol;

(9) tijdens die presentatie werd een stand van zaken gegeven met betrekking tot de SAFA-waarschuwingsfunctie en de actuele statistieken voor waarschuwingsberichten voor luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Unie

(10) Verscheidene lidstaten hebben handhavingsmaatregelen genomen op basis van een EASA-analyse van de resultaten van platforminspecties van luchtvaartuigen van luchtvaartmaatschappijen uit de EU, van normalisatieinspecties van de EASA of van specifieke inspecties en audits door nationale luchtvaartautoriteiten. Zij hebben de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart in kennis gesteld van deze maatregelen. Griekenland heeft meegedeeld dat de Griekse burgerluchtvaartautoriteit inspecties van *Gain Jet Aviation* en *Skygreece Airlines* heeft uitgevoerd. Tijdens deze aanvullende inspecties werden geen grote problemen vastgesteld.

(11) De lidstaten hebben herhaald dat zij bereid zijn de nodige maatregelen te treffen als uit relevante veiligheidsinformatie blijkt dat er een veiligheidsrisico dreigt ten gevolge van de niet-naleving van de passende veiligheidsnormen door luchtvaartmaatschappijen uit de Unie.

Luchtvaartmaatschappijen uit Angola

(12) Bij Uitvoeringsverordening (EG) nr. 474/2006, zoals gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 1197/2011 van de Commissie ([2]), heeft de in Angola gecertificeerde luchtvaartmaatschappij *TAAG Angolan Airlines* toestemming gekregen om vluchten in de Unie uit te voeren met vier luchtvaartuigen van het type Boeing 737-700 met registratiekentekens D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH en D2- TBJ, drie luchtvaartuigen van het type Boeing 777-200 met registratiekentekens D2-TED, D2-TEE en D2-TEF en twee luchtvaartuigen van het type Boeing 777-300 met registratiekentekens D2-TEG en D2-TEH.

(13) *TAAG Angolan Airlines* heeft op 21 november 2014 via de bevoegde autoriteiten van Angola (de INAVIC) een verzoek ingediend om een nieuw luchtvaartuig van het type Boeing 777-300 toe te voegen aan bijlage bij Verordening (EG) nr. 474/2006. Het is echter nog steeds moeilijk om contact met de INAVIC en met *TAAG Angolan Airlines* te leggen en te onderhouden. Hetzelfde geldt voor de contacten tussen de INAVIC en de ICAO, hetgeen in het recente verleden heeft geleid tot een aantal schrappingen van geplande ICAO-audits. Dit wijst op interne communicatieproblemen bij *TAAG Angolan Airlines* en de INAVIC en op problemen met hun onderlinge communicatie, waardoor moeilijk valt te beoordelen of het verzoek van *TAAG Angolan Airlines* veiligheidsrisico's inhoudt. De Commissie is dan ook van oordeel dat de meest aangewezen werkwijze nu is om zowel de INAVIC als *TAAG Angolan Airlines* te verzoeken in de toekomst volledig samen te werken met de Commissie teneinde alle aspecten van de huidige veiligheidssituatie grondig te bestuderen, ook wat de toevoeging van nieuwe luchtvaartuigen aan de vloot van *TAAG Angolan Airlines* betreft.

(14) Daarom wordt, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen door extra luchtvaartuigen die door *TAAG Angolan Airlines* worden geëxploiteerd in deze lijst op te nemen.

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

([2]) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1197/2011 van de Commissie van 21 november 2011 (PB L 303 van 22.11.2011, blz. 14). Zie met name de overwegingen 26 tot en met 30 van deze verordening.

(15) De lidstaten zullen de effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen door *TAAG Angolan Airlines* blijven controleren door bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van deze luchtvaartmaatschappij, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.

Luchtvaartmaatschappijen uit Botswana

(16) De ICAO heeft in april 2013 een gecoördineerde valideringsmissie (ICAO Coordinated Validation Mission, ICVM) uitgevoerd in Botswana. De resultaten van die ICVM waren gedeeltelijk positief: de effectieve tenuitvoerlegging is verbeterd. Er was echter ook een negatief resultaat: er werden namelijk twee SSC's vastgesteld. Bovendien hebben sinds 2010 twee ongevallen plaatsgevonden met luchtvaartuigen die zijn geregistreerd in Botswana.

(17) Op basis van de beschikbare informatie, het feit dat de normen en aanbevolen praktijken van de ICAO op dit ogenblik niet effectief worden toegepast, de twee SSC's, de twee ongevallen en de onregelmatige communicatie tussen de Commissie en de burgerluchtvaartautoriteit van Botswana („de CAAB") heeft de Commissie in een brief van 8 juli 2014 aan de CAAB informatie gevraagd over luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in Botswana.

(18) De CAAB heeft op 3 oktober 2014 geantwoord en de gevraagde informatie verstrekt teneinde aan te tonen dat het land de normen en aanbevolen praktijken van de ICAO effectief toepast en werkt aan een oplossing voor de twee SSC's.

(19) Deze informatie wijst erop dat de CAAB wenst dat de ICAO een nieuwe ICVM uitvoert voor het einde van dit jaar, teneinde na te gaan of de genomen corrigerende acties volstaan om de twee SSC's op te lossen.

(20) Uit de beoordeling van de verstrekte informatie blijkt voorts ook dat alle luchtvaartmaatschappijen zijn gehercertificeerd en op dezelfde datum een nieuw Air Operator Certificate (AOC) hebben gekregen. Dit zal leiden tot een piek in de werkbelasting van de CAAB telkens wanneer deze AOC's moeten worden verlengd. De CAAB heeft een programma voor het veiligheidstoezicht op deze luchtvaartmaatschappijen opgesteld, maar de toepassing van dit programma heeft vertraging opgelopen. Tijdens de toezichtsactiviteiten wordt slechts een beperkt aantal bevindingen geregistreerd, en ten gevolge daarvan kan moeilijk worden bepaald of de CAAB in staat is ontluikende veiligheidsproblemen op te lossen. Om deze vragen te kunnen beantwoorden, zal de Commissie aanvullende informatie vragen en zal de CAAB door de Commissie worden uitgenodigd op een technische vergadering, teneinde alle verdere punten met betrekking tot het veiligheidstoezicht in Botswana te bespreken.

(21) Daarom wordt, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om luchtvaartmaatschappijen uit Botswana op te nemen in de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.

Luchtvaartmaatschappijen uit Georgië

(22) Het overleg met de bevoegde autoriteiten van Georgië („de GCAA") wordt voortgezet met als doel toezicht te houden op de tenuitvoerlegging door de GCAA van het correctieve actieplan dat is opgesteld naar aanleiding van het SSC dat is vastgesteld tijdens de ICAO Comprehensive System Audit („CSA") van Georgië in oktober 2013.

(23) Op basis van de door de GCAA verstrekte informatie met betrekking tot de maatregelen die de GCAA heeft genomen om het SSC te laten opheffen, achtte de Commissie het niet nodig om de GCAA te vragen voor het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart te verschijnen. De Commissie heeft bij het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart verslag uitgebracht over de tenuitvoerlegging van het correctieve actieplan van de GCAA.

(24) Daarom wordt, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om luchtvaartmaatschappijen uit Georgië op te nemen in de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Republiek Guinee

(25) Zoals overeengekomen tijdens de vergadering die in januari 2013 in Brussel plaatsvond, hebben de bevoegde autoriteiten van de Republiek Guinee (de DNAC) op gezette tijden informatie verstrekt over de lopende tenuitvoerlegging van het corrigerende actieplan dat in december 2012 door de ICAO is goedgekeurd, alsmede over alle activiteiten die er verband mee houden.

(26) In het meest recente voortgangsverslag van 21 oktober 2014 zijn de activiteiten en ontwikkelingen met betrekking tot de tenuitvoerlegging van het correctieve actieplan in detail uiteengezet. De opleiding van personeel wordt voortgezet teneinde de toezichtscapaciteit verder te versterken, met name op de gebieden luchtwaardigheid en vluchtuitvoering. De DNAC is blijven werken aan een oplossing voor de resterende USOAP-bevindingen in termen van de bijbehorende protocolvragen, via het online-instrument CMA (Continuous Monitoring Approach) van de ICAO. Tussen begin augustus en eind september 2014 heeft de ICAO aan de hand van een verificatie op afstand een off-site-validering uitgevoerd van de protocolvragen. Hieruit bleek dat er sprake was van lichte verbetering bij de effectieve tenuitvoerlegging van de acht kritieke elementen.

(27) Er is een wetgevingsinitiatief in voorbereiding om de DNAC om te vormen tot een onafhankelijke burgerluchtvaartautoriteit die financieel en operationeel zelfstandig is en over een eigen managementstructuur beschikt. Naar verwachting zal de burgerluchtvaartautoriteit van Guinee (de ACAC) tegen januari 2015 worden opgericht, volledig in overeenstemming met de ICAO-voorschriften.

(28) Alle bestaande AOC's zijn einde maart 2013 opgeschort. De volledige hercertificering volgens de regels van de ICAO (in vijf fasen) van de nationale luchtvaartmaatschappij *PROBIZ Guinée*, met één luchtvaartuig van het type BE90, is nog steeds aan de gang, met de hulp en steun van een specifieke CAFAC/BAGASOO-missie (African Civil Aviation Conference/Banjul Accord Group Aviation Safety Oversight Organisation); tegelijk volgen inspecteurs van de DNAC een on-the-job-opleiding met betrekking tot dit hele proces. Twee andere luchtvaartmaatschappijen — *Eagle Air Guinée* en *Sahel Aviation Service Guinée* — zijn eveneens begonnen met het certificeringsproces. De DNAC, met de steun van het regionale kantoor van de ICAO in Dakar, verwacht het certificeringsproces van deze drie luchtvaartmaatschappijen tegen eind 2014 te voltooien.

(29) De DNAC heeft een ICVM (gecoördineerde valideringsmissie) aangevraagd om de vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van het correctief actieplan te valideren. De ICAO was oorspronkelijk voornemens deze missie uit te voeren in mei 2014. Wijzigingen in het senior management van het ministerie van vervoer hebben echter tot vertraging geleid; de missie was voorlopig gepland voor de tweede helft van september 2014. De ICVM en de bijstandsmissie van de ICAO, die oorspronkelijk gepland was voor juli 2014, zijn nu echter voor onbeperkte tijd uitgesteld wegens de uitbraak van Ebola.

(30) Daarom wordt, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen voor wat luchtvaartmaatschappijen uit de Republiek Guinee betreft.

(31) Als uit relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat ten gevolge van het niet-naleven van internationale veiligheidsnormen acute veiligheidsrisico's ontstaan, kan de Commissie genoodzaakt zijn actie te ondernemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit India

(32) Op 7 november 2014 heeft in Brussel een technische vergadering plaatsgevonden tussen de Commissie, het EASA en hoge vertegenwoordigers van het Indiase directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart (het DGCA). De vergadering had betrekking op de naleving van internationale veiligheidsnormen door India en de toezichtverplichtingen van India, inclusief het besluit van de Federal Aviation Administration (FAA) van de Verenigde Staten om India van nalevingscategorie 1 naar 2 te verlagen wegens de tekortkomingen die zijn vastgesteld tijdens een IASA-audit (International Aviation Safety Assessment). Het DGCA heeft nadere informatie verstrekt met betrekking tot de status van zijn correctieve actieplan dat is opgesteld om een oplossing te vinden voor de hangende kwesties die zijn vastgesteld als gevolg van de categorieverlaging door de FAA. Het DGCA heeft herhaald dat het maatregelen heeft genomen om de meeste FAA-bevindingen te verhelpen en dat het een gestructureerd actieplan heeft opgesteld voor de resterende punten van bezorgdheid. Voorts heeft het DGCA in de technische vergadering ook informatie verstrekt met betrekking tot de kwestie van duurzaamheid en de aan de gang zijnde verbeteringen op dit gebied.

(33) Tijdens die technische vergadering heeft het DGCA zich er ook toe verbonden volledig mee te werken aan de veiligheidsdialoog met de Commissie, onder meer via extra vergadering als en wanneer dit noodzakelijk wordt geacht door de Commissie. Het DGCA heeft zich er ook toe verbonden alle veiligheidsrelevante informatie aan de Commissie te verstrekken in het kader van het officiële overleg met de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappijen die in India zijn gecertificeerd, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006 van de Commissie.

(34) Op basis van de informatie die tijdens de technische vergadering van 7 november 2014 is verstrekt en de verbintenis die de DGCA tijdens die vergadering is aangegaan, acht de Commissie het in dit stadium niet nodig om exploitatiebeperkingen op te leggen aan luchtvaartmaatschappijen uit India.

(35) Daarom wordt, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen voor wat luchtvaartmaatschappijen uit India betreft.

(36) De lidstaten zullen de effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen blijven controleren door bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van Indiase luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.

Luchtvaartmaatschappijen uit Indonesië

(37) Er is verder overleg gepleegd met de bevoegde autoriteiten van Indonesië (de DGCA) om na te gaan of zij vooruitgang boeken bij het waarborgen van het veiligheidstoezicht op alle in Indonesië geregistreerde luchtvaartmaatschappijen, in overeenstemming met de internationale veiligheidsnormen.

(38) De inspanningen van de DGCA om een luchtvaartsysteem tot stand te brengen dat volledig voldoet aan de ICAO-normen, worden erkend. Bovendien werd nota genomen van de transparantie die de DGCA aan de dag heeft gelegd en van de bereidheid om informatie uit te wisselen.

(39) De ICAO heeft in de periode van 5 tot 14 mei 2014 een CSA uitgevoerd. Het eindverslag van deze audit was beschikbaar op 18 november 2014 en uit de resultaten blijkt dat het systeem voor toezicht op de veiligheid in Indonesië nog altijd sterk moet worden verbeterd. De DGCA heeft een correctief actieplan voorgesteld aan de ICAO, teneinde de bevindingen van deze audit te verhelpen.

(40) In september 2014 heeft het National Transportation Safety Committee van Indonesië zijn eindverslag gepubliceerd over het ongeval met een toestel van *Lion Air* op 13 april 2013 in Bali. Dit uitgebreide verslag bevat een analyse van het ongeval en veiligheidsaanbevelingen, onder meer aan de luchtvaartmaatschappij en de DGCA.

(41) Er zijn op dit ogenblik echter geen objectieve en sluitende bewijzen dat het correctieve actieplan en de veiligheidsaanbevelingen op passende wijze ten uitvoer worden gelegd.

(42) In een brief van 20 oktober 2014 heeft de DGCA de Commissie meegedeeld dat sinds de laatste actualisering vier nieuwe luchtvaartmaatschappijen zijn gecertificeerd: op 15 augustus 2014 is het AOC nr. 121-042 afgegeven aan *PT. MY INDO Airlines*, op 28 augustus 2014 is het AOC nr. 121-054 afgegeven aan *PT Indonesia Air Asia Extra*, op 28 februari 2014 is het AOC nr. 135-052 afgegeven aan *PT. Elang Lintas Indonesia* en op 12 maart 2014 is het AOC nr. 135-053 afgegeven aan *PT. Elang Nusantara Air*. De DGCA heeft echter niet aangetoond dat het veiligheidstoezicht op deze luchtvaartmaatschappijen overeenkomstig de internationale veiligheidsnormen plaatsvindt.

(43) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, wordt dan ook geoordeeld dat de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie moet worden gewijzigd teneinde deze vier luchtvaartmaatschappijen op te nemen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

Luchtvaartmaatschappijen uit Kazachstan

(44) Er is verder overleg gepleegd met de bevoegde autoriteiten van Kazachstan (de CAC) om na te gaan of zij vooruitgang boeken bij het waarborgen van het veiligheidstoezicht op alle in Kazachstan geregistreerde luchtvaartmaatschappijen, in overeenstemming met de internationale luchtvaartveiligheidsnormen.

(45) De CAC heeft de Commissie informatie verstrekt over ontwikkelingen met betrekking tot de ICVM die van 27 mei tot 4 juni 2014 heeft plaatsgevonden in Kazachstan, inclusief een stand van zaken met betrekking tot de twee SSC's die in 2009 door de ICAO zijn opgesteld. De CAC heeft met name aangegeven dat één SSC met betrekking tot de afgifte van luchtwaardigheidscertificaten van luchtvaartuigen was verholpen, en dat een tweede met betrekking tot het certificeringsproces voor de afgifte van AOC's nog van kracht was.

(46) Ook *Air Astana* heeft zijn regelmatige update ingediend met betrekking tot veiligheidsgerelateerde ontwikkelingen binnen deze luchtvaartmaatschappij, met name aangaande recente veranderingen in de vloot waarmee momenteel vluchten mogen worden uitgevoerd in de Unie. De meeste toevoegingen aan de vloot zijn nieuwe vliegtuigen die op basis van een financiële leasing worden gehuurd. Er is ook een zekere toename in het huidige en geplande niveau van vluchtuitvoeringen.

(47) Op grond van de beschikbare informatie over het systeem voor veiligheidstoezicht in Kazachstan wordt geoordeeld dat de Kazachstaanse luchtvaartautoriteiten te maken hebben met een tekort aan voldoende opgeleide en ervaren inspecteurs om de certificering van AOC's en speciale vergunningen in goede banen te leiden, en dat zij op dit ogenblik niet kunnen garanderen dat permanent toezicht wordt gehouden op het gebied vluchtuitvoering. De Kazachstaanse autoriteiten worden dan ook sterk aangemoedigd om meer inspanningen te leveren om overeenstemming te bereiken met de internationale veiligheidsnormen.

(48) De Commissie en het EASA zijn voornemens van nabij toezicht te houden op de vooruitgang die de CAC boekt bij het indienstnemen, behouden en kwalificeren van zijn instructeurs en op de stappen die de CAC heeft genomen om het correctieve actieplan met betrekking tot het resterende SSC ten uitvoer te leggen.

(49) Op 29 september 2014 heeft de Commissie aan de CAC geactualiseerde informatie gevraagd over luchtvaartmaatschappijen die onder toezicht van de CAC staan, met name informatie met betrekking tot de intrekking van AOC's. In zijn antwoord heeft de CAC de Commissie informatie verstrekt over de werkelijke AOC's die in Kazachstan zijn afgegeven en bewijzen ingediend van de intrekking van drie AOC's, namelijk die van *Jet One, Luk Aero* en *Air Trust Aircompany*.

(50) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, wordt dan ook geoordeeld dat de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie moet worden gewijzigd teneinde *Jet One, Luk Aero* en *Air Trust Aircompany* te schrappen uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(51) De lidstaten zullen de effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen controleren door bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van *Air Astana*, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.

Luchtvaartmaatschappijen uit Kirgizië

(52) In zijn brieven van 18 oktober 2014 en 13 november 2014 heeft de bevoegde autoriteit van Kirgizië (de KG CAA) geactualiseerde informatie verstrekt over de luchtvaartmaatschappijen die in dat land zijn gecertificeerd en waaraan op dit ogenblik een exploitatieverbod in de Unie is opgelegd. Volgens deze brieven en de bijgaande documenten heeft de DG CAA de AOC's van vier luchtvaartmaatschappijen, namelijk *Kyrgyz Airlines, SAEMES, Supreme Aviation* en *Click Airways*, opgeschort en het AOC van *Kyrgyz Trans Avia* ingetrokken. Volgens de wetgeving van Kirgizië staat de opschorting van een AOC gelijk aan de intrekking ervan als de houder van het opgeschorte certificaat niet binnen drie maanden na de opschorting een aanvraag heeft ingediend voor een certificeringsprocedure. *Kyrgyz Airlines, SAEMES, Supreme Aviation* en *Click Airways* hebben na de opschorting van hun AOC geen aanvraag ingediend voor een certificering. Hun AOC's mogen dan ook als ingetrokken worden beschouwd.

(53) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, wordt dan ook geoordeeld dat de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie moet worden gewijzigd teneinde *Kyrgyz Airlines, SAEMES, Supreme Aviation, Click Airways* en *Kyrgyz Trans Avia* te schrappen uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

Luchtvaartmaatschappijen uit Libanon

(54) Het overleg met de bevoegde autoriteiten van Libanon (de DGCA Libanon) is voortgezet teneinde te bevestigen dat Libanon werkt aan een oplossing voor de tekortkomingen die door de ICAO zijn vastgesteld tijdens de ICVM die van 5 tot en met 11 december 2012 plaatsvond in Libanon. De DGCA Libanon heeft een correctief actieplan opgesteld en is bezig met de uitvoering van deze acties, met name wat betreft het SSC met betrekking tot de certificering van luchtvaartmaatschappijen in Libanon.

(55) Tijdens een technische vergadering op 14 juli 2014 heeft de DGCA Libanon informatie verstrekt over de veranderingen in zijn management, de aanstelling van nieuw personeel door de DGCA Libanon en personeel dat gedetacheerd is door Middle East Airlines, een betere identificatie van de oorzaken van het SSC en het bewustzijn op politiek niveau met betrekking tot de verbeteringen die moeten plaatsvinden in Libanon. De DGCA Libanon heeft de volledige lijst van actuele AOC's in Libanon verstrekt, alsook informatie met betrekking tot de vernieuwing van het AOC van twee luchtvaartmaatschappijen.

(56) De DGCA Libanon heeft de Commissie meegedeeld dat het verslag over de oplossing van het SSC naar de ICAO was verzonden. Deze corrigerende maatregelen dienen echter nog te worden gecontroleerd.

(57) Op 14 en 15 oktober 2014 heeft de Commissie een informeel bezoek gebracht aan de DGCA Libanon. Tijdens dit bezoek heeft Libanon de aandacht gevestigd op de vooruitgang die de DGCA sinds juli 2014 heeft geboekt; deze vooruitgang is met name toe te schrijven aan goede communicatie met de Unie. Libanon neemt het door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie opgestelde SSC ernstig en heeft alle AOC's gecontroleerd. De DGCA Libanon heeft benadrukt dat het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart nu volledig gemachtigd is om toezicht te houden op alle veiligheidsaspecten van alle luchtvaartmaatschappijen, ook al is er nog geen autonome bugerluchtvaartautoriteit die over voldoende middelen beschikt. Libanon heeft op 9 november 2014 aanvullende informatie verstrekt over zijn actieplan inzake luchtvaartveiligheid, inclusief plannen voor de verdere ontwikkeling van een autonome burgerluchtvaartautoriteit.

(58) Op basis van het bovenstaande zal het overleg met de Libanese autoriteiten worden voortgezet overeenkomstig artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006.

(59) Daarom wordt, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen voor wat luchtvaartmaatschappijen uit de Islamitische Republiek Mauritanië betreft.

(60) Als uit relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat ten gevolge van het niet-naleven van internationale veiligheidsnormen acute veiligheidsrisico's ontstaan, kan de Commissie genoodzaakt zijn verdere actie te ondernemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Libië

(61) In april 2012 hebben de bevoegde autoriteiten van Libië (de LYCAA) ermee ingestemd om alle in Libië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te verbieden vluchten uit te voeren in de Unie. Het was de bedoeling om de LYCAA tijd te geven om die luchtvaartmaatschappijen opnieuw te certificeren en om voldoende toezichtscapaciteit op te bouwen om te garanderen dat de internationale veiligheidsnormen worden nageleefd.

(62) De Commissie heeft toegezien op de doeltreffendheid van deze beperkingen. De Commissie heeft eveneens regelmatig overleg gepleegd met de LYCAA over de vorderingen bij de hervorming van het systeem voor de veiligheid van de burgerluchtvaart.

(63) Tot maart 2014 werd enige vooruitgang geboekt, zowel op het niveau van de LYCAA als op het niveau van de grote luchtvaartmaatschappijen *Libyan Airlines* en *Afriqiyah Airways*. De certificering van deze luchtvaartmaatschappijen nam echter veel meer tijd in beslag dan verwacht.

(64) Zoals de Commissie in april 2014 heeft verklaard ([1]), moet — alvorens de LYCAA een vergunning aan zijn luchtvaartmaatschappijen mag geven om vluchten uit te voeren in de Unie — tot tevredenheid van de Commissie worden aangetoond dat het hercertificeringsproces effectief is voltooid en dat op duurzame wijze permanent toezicht wordt gehouden overeenkomstig de ICAO-normen.

(65) De veiligheidssituatie in Libië is echter sterk verslechterd in de loop van juni en juli 2014, met name na de uitbraak van geweld op en rond de internationale luchthaven van Tripoli. De veiligheidssituatie is nog steeds onstabiel. Het geweld heeft geleid tot zware vernielingen en schade aan gebouwen, infrastructuur en luchtvaartuigen op de grond op de internationale luchthaven van Tripoli, waardoor zowel de luchthaven als het lokale luchtruim onbruikbaar zijn geworden.

(66) Aangezien het na het geweld en door het gebrek aan een stabiele en effectieve regering onduidelijk is of de LYCAA in staat is voldoende toezicht te houden op zijn luchtvaartmaatschappijen, heeft de Commissie er niet meer het nodige vertrouwen in dat de LYCAA nog de autoriteit heeft om Libische luchtvaartmaatschappij te verbieden om vluchten in de Unie uit te voeren. De Commissie er ook niet van overtuigd dat de LYCAA in staat is zijn internationale verplichtingen met betrekking tot veiligheidstoezicht op de luchtvaartmaatschappijen na te komen. De Commissie is voorts ook bezorgd over het grote aantal vliegtuigen die beschadigd werden tijdens het geweld en vraagt zich af of voldoende onderzocht is of ze nog luchtwaardig zijn.

(67) Uit een mondelinge uiteenzetting die de LYCAA op 25 november 2014 aan de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft gegeven over zijn acties om de luchtvaartveiligheid in Libië te garanderen, blijkt dat, ondanks de inspanningen die de LYCAA heeft ondernomen, er nog steeds grote bezorgdheid heerst over acute veiligheidsrisico's die onvoldoende onder controle zijn. Deze bezorgdheid wordt nog vergroot door de huidige instabiliteit.

(68) Aangezien het onduidelijk is of de LYCAA op passende wijze toezicht kan houden op de Libische luchtvaartmaatschappijen en dreigende veiligheidsrisico's onder controle kan houden, wordt geoordeeld dat de LYCAA zijn internationale verplichtingen met betrekking tot de veiligheid van de luchtvaart niet kan nakomen.

(69) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, wordt dan ook geoordeeld dat alle in Libië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen moeten worden opgenomen in de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie, zoals vastgesteld in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

([1]) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 368/2014 van de Commissie van 10 april 2014 (PB L 108 van 11.4.2014, blz. 16). Zie met name overweging 64 van deze verordening.

Luchtvaartmaatschappijen uit Madagascar

(70) Het overleg met de bevoegde autoriteiten van Madagascar is actief voortgezet om toezicht te houden op de vooruitgang die zij boeken bij het waarborgen van het veiligheidstoezicht op alle in Madagascar geregistreerde luchtvaartmaatschappijen, in overeenstemming met de internationale veiligheidsnormen.

(71) Op 23 oktober 2014 heeft de Commissie, bijgestaan door het EASA, een overlegvergadering belegd met de bevoegde autoriteiten van Madagascar en vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappij *Air Madagascar*. Tijdens deze vergadering heeft de luchtvaartmaatschappij informatie verstrekt over de ontwikkeling van haar vloot en met name meegedeeld dat twee luchtvaartuigen van het type Boeing 737, die vermeld zijn in bijlage B bij Verordening (EU) nr. 474/2006, vanaf 2015 geleidelijk zullen worden vervangen door luchtvaartuigen van hetzelfde type, en dat in het eerste kwartaal van 2015 een luchtvaartuig van het type ATR 72-600 zal worden toegevoegd aan de vloot.

(72) Op 10 november 2014 heeft de luchtvaartmaatschappij *Air Madagascar* verzocht om bijlage B te wijzigen om vluchtuitvoeringen mogelijk te maken met de nieuwe luchtvaartuigen van het type Boeing 737 die de bestaande luchtvaartuigen van het type Boeing 737 in haar vloot vervangen, en om vluchtuitvoeringen mogelijk te maken met het luchtvaartuig van het type ATR 72-600 dat aan haar vloot wordt toegevoegd.

(73) *Air Madagascar* heeft aangetoond dat de veiligheidsprestaties van haar vloot zijn verbeterd. Met betrekking tot de activiteiten met de luchtvaartuigen van het type Boeing 737 hebben de bevoegde autoriteiten van Madagascar verklaard dat zij tevreden zijn met het huidige niveau van naleving van de ICAO-eisen door *Air Madagascar*. De lidstaten en het EASA hebben bevestigd dat de platforminspecties die in het kader van het SAFA-programma zijn uitgevoerd op luchthavens in de Unie geen specifieke problemen aan het licht hebben gebracht.

(74) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, wordt dan ook geoordeeld dat de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie moet worden gewijzigd met betrekking tot *Air Madagascar*. Bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006 moet worden gewijzigd om vluchtuitvoeringen mogelijk te maken met luchtvaartuigen van de types B737 en ATR 72/42 die op het AOC van *Air Madagascar* zijn of zullen worden vermeld.

(75) De lidstaten zullen de effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen blijven controleren door bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van *Air Madagascar*, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Islamitische Republiek Mauritanië

(76) Het EASA heeft de Commissie informatie verstrekt over verslagen over ernstige veiligheidstekortkomingen en aanhoudend verzuim door de luchtvaartmaatschappij *Mauritania Airlines International* (MAI) om tekortkomingen aan te pakken die bij platforminspecties in het kader van het SAFA-programma zijn vastgesteld. Deze tekortkomingen houden verband met vluchtvoorbereiding en prestatieberekeningen. Ondanks enige verbetering van de toestand van de luchtvaartuigen, hebben de aard en de ernst van de recente bevindingen een rechtstreeks effect op de veiligheid van de vluchten en zijn corrigerende maatregelen noodzakelijk.

(77) De Commissie heeft de bevoegde nationale autoriteiten (de ANAC) en *Mauritania Airlines International* (MAI) rechtstreeks ingelicht over deze tekortkomingen, zodat zij snel risicobeperkende maatregelen kunnen nemen. De ANAC heeft de ontvangst van deze kennisgeving bevestigd door verslag uit te brengen over een aantal corrigerende acties en over de laatste resultaten van ICAO-audits op het gebied van luchtvaartterreinen en luchtvaartnavigatiediensten.

(78) Daarom wordt, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen voor wat luchtvaartmaatschappijen uit de Islamitische Republiek Mauritanië betreft.

(79) Als uit relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat ten gevolge van het niet-naleven van internationale veiligheidsnormen acute veiligheidsrisico's ontstaan, kan de Commissie genoodzaakt zijn verdere actie te ondernemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Mozambique

(80) De bevoegde autoriteiten van Mozambique (de IACM) hebben verslag uitgebracht over de aan de gang zijnde tenuitvoerlegging van het correctieve actieplan dat bij de ICAO is ingediend en door de ICAO is goedgekeurd. Uit het meest recente voortgangsverslag en de ondersteunende documenten die de Commissie en het EASA op 26 september 2014 hebben ontvangen, blijkt dat de IACM verder hebben gewerkt aan de actualisering van het rechtskader door de indiening van wetgevingsvoorstellen die tot doel hebben het burgerluchtvaartbesluit verder in overeenstemming te brengen met de ICAO-voorschriften, zijn rol van toezichthouder op te waarderen van louter regulator tot autoriteit, en zijn bestaande regels verder in overeenstemming te brengen met de normen en aanbevolen praktijken van de ICAO (SARP's). De indienstname en opleiding van personeel worden voortgezet teneinde de toezichtscapaciteit verder te versterken, met name op de gebieden vluchtuitvoering en afgifte van vergunningen, luchtvaartterreinen, luchtwaardigheid, regelgeving en handhaving. De inspanningen voor interne capaciteitsopbouw worden versterkt aan de hand van partnerschappen met Afrikaanse en Europese autoriteiten en met regionale organisaties. om het certificeringsproces in 2015 op te starten, is een gedetailleerd plan voor de certificering van de internationale luchthavens (Maputo, Beira en Nacala) gevraagd. Het State Safety Programme wordt momenteel opgesteld en zal naar verwachting in 2017 voltooid zijn.

(81) De IACM zijn blijven werken aan een oplossing voor de openstaande USOAP-bevindingen in termen van de bijbehorende protocolvragen. Daarnaast zijn veel van de vereiste regels en procedures ter ondersteuning van de antwoorden opgesteld en zijn de bijbehorende documenten geüploaded via het online-instrument CMA van de ICAO. De validering van deze acties door de ICAO is lopende. De IACM hebben een gecoördineerde valideringsmissie (ICVM) aangevraagd om de vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van het correctieve actieplan te valideren;

(82) deze missie is gepland tussen 26 november en 4 december 2014 en zal betrekking hebben op de gebieden wetgeving, organisatie van de burgerluchtvaartautoriteit, luchtvaartterreinen en luchtvaartnavigatiediensten.

(83) De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart zijn verheugd over de door de IACM gemelde aanzienlijke vooruitgang bij het verhelpen van de door de ICAO vastgestelde tekortkomingen, en hebben de IACM aangemoedigd om verder te werken aan de totstandbrenging van een luchtvaartsysteem dat volledig in overeenstemming is met de internationale normen. Gezien de aanzienlijke vooruitgang die reeds is geboekt en de verdere vooruitgang die wordt verwacht, kan in het eerste kwartaal van 2015 een EU-veiligheidsbeoordelingsmissie plaatsvinden. Verscheidene belangrijke veiligheidsgerelateerde kwesties moeten echter nog steeds volledig en adequaat worden aangepakt.

(84) Het onderzoek naar het ongeval met de luchtvaartmaatschappij *Linhas Aéreas de Moçambique S.A.* („LAM") op 29 november 2013 is nog aan de gang. Het eindverslag van het onderzoek naar het ongeval wordt verwacht tegen eind 2014. Naar aanleiding van het ongeval heeft LAM een uitgebreide evaluatie van de interne opleiding, mechanismen en procedures op het gebied van veiligheid en beveiliging uitgevoerd; dit heeft geleid tot de toepassing van strengere organisatorische en operationele eisen. Parallel daarmee is het werk voortgezet om het veiligheidsbeheersysteem verder te verbeteren, waarbij bijzondere aandacht is besteed aan de analyse en uitwisseling van vluchtgegevens.

(85) De IACM hebben meegedeeld dat zij het certificeringsproces heeft voortgezet in overeenstemming met de SARP's van de ICAO. Volgens de lijst die door de IACM is ingediend, is een nieuwe luchtvaartmaatschappij gecertificeerd, namelijk *Makond Lda*. De IACM waren echter niet in staat aan te tonen dat het veiligheidstoezicht op deze luchtvaartmaatschappij overeenkomstig de internationale veiligheidsnormen plaatsvindt.

(86) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, wordt dan ook geoordeeld dat de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie moet worden gewijzigd teneinde de luchtvaartmaatschappij *Makond Lda*. toe te voegen aan bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

Luchtvaartmaatschappijen uit Nepal

(87) De Commissie heeft verder overleg gepleegd met de bevoegde autoriteit van Nepal (de CAAN) om na te gaan of deze autoriteit in staat is de relevante internationale veiligheidsnormen voldoende ten uitvoer te leggen en te handhaven.

(88) Op basis van een verzoek van de Commissie heeft de CAAN documenten ingediend over de voortgang die is geboekt met betrekking tot het veiligheidstoezicht, inclusief de tekortkomingen die zijn vastgesteld tijdens het beoordelingsbezoek van de Unie aan Nepal in februari 2014, in het SCC van de ICAO en tijdens ICAO-audits.

(89) De Commissie en het EASA hebben op 24 september 2014 een ontmoeting gehad met de CAAN. Tijdens de vergadering werd met name aandacht besteed aan de vorderingen die zijn gemaakt op het gebied van de verlening van vergunningen aan vliegtuigbemanningen, de certificering van luchtvaartmaatschappijen en het toezicht op de vluchtuitvoering.

(90) Het lijkt er echter op dat de vooruitgang ontoereikend is en dat er meer tijd nodig is. Er bestaat met name bezorgdheid dat de CAAN onvoldoende gedaan heeft om tegemoet te komen aan de eisen inzake meerkoppige bemanningen, met name aangezien het gebrek aan goede opleiding van de bemanning wordt vermeld als een mogelijke oorzaak in het verslag van het dodelijke ongeval op 16 februari 2014.

(91) Bovendien blijft bezorgdheid bestaan over het feit dat de hercertificering van luchtvaartmaatschappijen door de CAAN ontoereikend is en mogelijk ongeschikt is om ervoor te zorgen dat alle Nepalese luchtvaartmaatschappijen voldoen aan de internationale veiligheidsnormen. De CAAN wordt derhalve aangeraden een beroep te doen op de hulp van deskundigen om het proces te beoordelen, de geschiktheid ervan te controleren en indien nodig maatregelen te nemen.

(92) Op 11 november 2014 is een vergadering tussen de Commissie, het EASA, *Nepal Airlines Corporation, Buddha Air, Shree Airlines, Tara Air* en *Yeti Airlines* gehouden om te bekijken hoe het gesteld was met de opmerkingen die de Unie tijdens het beoordelingsbezoek ter plaatse heeft gemaakt en andere kwesties in verband met de verbetering van de luchtvaartveiligheid in Nepal.

(93) Het is bemoedigend dat bepaalde luchtvaartmaatschappijen in staat zijn om zelf op een voldoende hoog niveau de risico's te beheren die ontstaan door gebrekkig toezicht door de CAAN. De Commissie is echter van mening dat de bevoegde autoriteit van Nepal op dit ogenblik onvoldoende in staat is om de relevante internationale veiligheidsnormen toe te passen en te handhaven op een niveau dat de opheffing van het huidige exploitatieverbod zou kunnen rechtvaardigen.

(94) Er zij eveneens op gewezen dat de Commissie de CAAN op 25 augustus 2014 schriftelijk heeft verzocht om geactualiseerde informatie te verstrekken over de luchtvaartmaatschappijen die onder haar toezicht staan. In een brief van 10 september 2014 heeft de CAAN de Commissie meegedeeld dat sinds de laatste actualisering één nieuwe luchtvaartmaatschappij is gecertificeerd: op 3 juli 2014 is AOC nr. 082/2014 afgegeven aan *Manang Air Pvt. Ltd*. De CAAN heeft echter niet aangetoond dat het veiligheidstoezicht op deze luchtvaartmaatschappij overeenkomstig de internationale veiligheidsnormen plaatsvindt.

(95) Luchtvaartmaatschappijen die in het verleden een afzonderlijk AOC hebben gekregen voor hun internationale activiteiten, hebben nu één AOC gekregen voor al hun activiteiten. Om deze reden zijn de AOC's met nr. 058/2010 voor *Buddha Air (internationale activiteiten)* en nr. 059/2010 voor *Shree Airlines (internationale activiteiten)* ingetrokken door de CAAN.

(96) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, wordt dan ook geoordeeld dat de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie moet worden gewijzigd teneinde *Manang Air Pvt.* op te nemen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 en *Buddha Air (International Operations)* en *Shree Airlines (International Operations)* te schrappen uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Filipijnen

(97) Op 9 april 2014 heeft de FAA zijn besluit aangekondigd om de nalevingsstatus van de Filipijnen te verhogen van categorie 2 naar 1, op basis van het IASA-auditprogramma. In een brief van 24 juli 2014 aan de Commissie heeft de burgerluchtvaartautoriteit van de Filipijnen (CAAP) verwezen naar het besluit van de FAA om de nalevingscategorie van de Filipijnen te verhogen. In deze brief werd ook verwezen naar de mededeling van de ICAO dat de Filipijnen de eerder vastgestelde SSC's hadden opgelost. CAAP vermeldde ten slotte in deze brief dat zijn volgende doelstelling eruit bestond het exploitatieverbod voor luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in de Filipijnen te laten opheffen.

(98) In een brief van 22 september 2014 aan CAAP herhaalde de Commissie dat een eventuele beslissing om in de Filipijnen gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te schrappen uit de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie, gebaseerd moet zijn op een empirische aanpak. In dit verband is op 4 november 2014 een technische vergadering gehouden met deskundigen van de Commissie en het EASA en hoge vertegenwoordigers van CAAP.

(99) De bewijzen die CAAP voor en tijdens de technische vergadering van 4 november 2014 heeft ingediend, bevatten onder meer nadere informatie over de huidige organisatiestructuur van CAAP en voorgestelde verbeteringen van de toezichtscapaciteiten. Er werd ook informatie verstrekt over het toezicht dat CAAP op dit ogenblik houdt op luchtvaartmaatschappijen die in de Filipijnen zijn gecertificeerd. CAAP maakte ook melding van aan de gang zijnde verbeteringen van de infrastructuur en heeft een update verstrekt over de voorgestelde verdere ontwikkeling van zijn State Safety Programme (SSP).

(100) In haar brief van 22 september 2014 heeft de Commissie ook voorgesteld dat het EASA een bezoek zou brengen aan de Filipijnen om ter plaatse technische bijstand te verlenen. Dit bezoek vond plaats in de week van 10 november 2014.

(101) De besprekingen die zijn gevoerd en de bewijzen die de CAAP heeft verstrekt tijdens de technische vergadering van 4 november 2014 worden als bemoedigend beschouwd voor wat betreft de vooruitgang die de bevoegde autoriteiten van de Filipijnen hebben geboekt op het gebied van toezicht op de in de Filipijnen gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen. Op basis hiervan kan de Unie in de toekomst een verificatiemissie ter plaatse organiseren.

(102) Wat betreft de doelstelling van CAAP om een volledige opheffing van het exploitatieverbod voor in de Filipijnen geregistreerde luchtvaartmaatschappijen aan te vragen, dient echter te worden benadrukt dat dit een volledige evaluatie van alle relevante informatie vereist en dat het resultaat van de controlemissie van de Unie ter plaatse positief moet zijn.

(103) Daarom wordt, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen voor wat luchtvaartmaatschappijen uit de Filipijnen betreft.

(104) De lidstaten zullen blijven nagaan of *Philippine Airlines* en *Cebu Pacific Air* effectief voldoen aan de relevante veiligheidsnormen door bij platforminspecties prioriteit te geven aan deze luchtvaartmaatschappijen overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Russische Federatie

(105) De Commissie, het EASA en de lidstaten zijn van nabij de veiligheidsprestaties blijven volgen van luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in de Russische Federatie en vluchten uitvoeren in de Unie, onder meer door prioriteit te geven aan bepaalde Russische luchtvaartmaatschappijen bij het uitvoeren van platforminspecties overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.

(106) Op 15 juli 2014 heeft de Commissie een ontmoeting gehad met vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappij *Kogalymavia* om na te gaan of deze maatschappij effectieve maatregelen heeft genomen om haar veiligheidsprestaties te verbeteren. Over het algemeen lijkt *Kogalymavia* duurzame vooruitgang te hebben geboekt. Die luchtvaartmaatschappij wordt aangemoedigd om inspanningen te blijven leveren om een positieve veiligheidscultuur binnen haar organisatie tot stand te brengen, met inbegrip van de melding van essentiële veiligheidsgerelateerde informatie.

(107) Op 6 november 2014 heeft een ontmoeting plaatsgehad tussen de Commissie, bijgestaan door het EASA en een lidstaat, en vertegenwoordigers van het Russische federale agentschap voor luchtvervoer (het FATA). Het doel van deze ontmoeting was te garanderen dat de Russische luchtvaartmaatschappijen waarbij in de voorbije 12 maanden bevindingen waren vastgesteld tijdens SAFA-platforminspecties, deze bevindingen op passende wijze hadden verholpen. Tijdens de ontmoeting heeft het FATA zich ertoe verbonden de redenen voor bepaalde ernstige bevindingen grondiger te onderzoeken en de gevallen van niet-naleving die nog niet zijn rechtgezet, verder te volgen.

(108) Op 21 november 2014 heeft het FATA de Commissie ervan in kennis gesteld dat het al zijn luchtvaartmaatschappijen had geadviseerd om tijdig alle openstaande bevindingen in de SAFA-gegevensbank te verhelpen en op continue basis corrigerende acties uit te voeren teneinde problemen met betrekking tot SAFA-inspecties en -bevindingen te vermijden.

(109) Op basis van de beschikbare informatie werd besloten dat de Russische luchtvaartautoriteiten of in de Russische Federatie gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen niet voor het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart hoefden te verschijnen.

(110) Daarom wordt, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen door luchtvaartmaatschappijen uit de Russische Federatie op te nemen in deze lijst.

(111) De lidstaten zullen echter blijven nagaan of de luchtvaartmaatschappijen uit de Russische Federatie effectief voldoen aan de relevante veiligheidsnormen door bij platforminspecties prioriteit te geven aan deze luchtvaartmaatschappijen overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012. Als uit deze controles blijkt dat er een dreigend veiligheidsrisico bestaat ten gevolg van de niet-naleving van de relevante veiligheidsnormen, kan de Commissie genoodzaakt zijn maatregelen te nemen tegen luchtvaartmaatschappijen uit de Russische Federatie overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit São Tomé en Principe

(112) Na een lange periode zonder communicatie, hebben de bevoegde autoriteiten van São Tomé en Príncipe (de INAC) op 22 september 2014 verslag uitgebracht van de vooruitgang die in die periode is geboekt.

(113) Op 28 mei 2014 heeft de ICAO aangekondigd dat de SSC's met betrekking tot het proces voor de afgifte van Air Operator Certificates en toezicht, alsook de bescherming die wordt geboden door luchthavenexploitanten, is gesloten. São Tomé en Príncipe heeft dus alle eerder vastgestelde SSC's verholpen.

(114) Het door de INAC ingediende correctieve actieplan wordt momenteel ten uitvoer gelegd. Midden april 2014 was 20 % van de activiteiten waarvan de uitvoering gepland was voor eind november 2014 volgens planning uitgevoerd en was 25 % van die activiteiten nog lopende. De uitvoering van de overige 55 % was nog niet begonnen.

(115) De uitvoering van deze activiteiten heeft dan ook aanzienlijke vertraging opgelopen ten opzichte van de streefdatum. De INAC heeft de AOC's van acht luchtvaartmaatschappijen ingetrokken, namelijk *British Gulf International Company Ltd, Executive Jet Services, Global Aviation Operation, Goliaf Air, Island Oil Exploration, Transafrik International Ltd, Transcargo* en *Transliz Aviation*. De INAC heeft schriftelijke bewijzen ingediend van de intrekking van de AOC's van die luchtvaartmaatschappijen.

(116) De Commissie neemt nota van de positieve ontwikkelingen die door de INAC zijn meegedeeld en is met name verheugd over de intrekking van de AOC's van luchtvaartmaatschappijen waarvan het hoofdkantoor buiten het land was gevestigd en over de schrapping van alle luchtvaartuigen van deze luchtvaartmaatschappijen uit het register van São Tomé and Príncipe.

(117) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, wordt dan ook geoordeeld dat de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie moet worden gewijzigd teneinde die luchtvaartmaatschappijen te schrappen uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(118) De INAC heeft ook meegedeeld dat AOC's zijn afgegeven aan de luchtvaartmaatschappijen *STP Airways* en *Africa's Connection*. De INAC was echter niet in staat aan te tonen dat het veiligheidstoezicht op deze twee luchtvaartmaatschappijen overeenkomstig de internationale veiligheidsnormen plaatsvindt.

(119) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, wordt dan ook geoordeeld dat de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie moet worden gewijzigd teneinde de luchtvaartmaatschappijen *STP Airways* en *Africa's Connection* op te nemen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

Luchtvaartmaatschappijen uit Sudan

(120) De Sudanese burgerluchtvaartautoriteit (de SCAA) heeft de Commissie informatie verstrekt over vier luchtvaartmaatschappijen, namelijk *BADR Airlines* (BDR), *Nova Airlines* (NOV), *Sudan Airways* (SUD) en *Tarco Air* (TRQ). Uit de ingediende informatie blijkt dat deze luchtvaartmaatschappijen zich niet allemaal op hetzelfde niveau bevinden wat het beheer van de veiligheid betreft. Niettemin bleek uit deze documenten dat goede vooruitgang is geboekt met het oog op de voorbereiding van een mogelijke controlemissie van de Unie in 2015.

(121) De SCAA heeft de Commissie ook in kennis gesteld van de resultaten van de meest recente ICAO-audit op het gebied van luchtvaartterreinen en luchtvaartnavigatiediensten. Hoewel deze audits betrekking hebben op gebieden die meestal geen verband houden met de technische aspecten van de belangrijkste punten van bezorgdheid van de Unie met betrekking tot de in Sudan geregistreerde luchtvaartmaatschappijen, namelijk personeelsvergunningen, vluchtuitvoering en luchtwaardigheid, is hieruit gebleken dat de SCAA getracht heeft alle problemen inzake luchtvaartveiligheid op te lossen via een alomvattende benadering.

(122) Alles wijst erop dat de SCAA duurzame verbeteringen tot stand heeft gebracht op realistische en geleidelijke wijze. Er moet echter een grondige evaluatie worden uitgevoerd om na te gaan of de SCAA en de in Sudan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen voldoen aan de internationale veiligheidsnormen. Bovendien moet verdere verificatie plaatsvinden aan de hand van een controlemissie van de Unie alvorens voorstellen tot wijziging van de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie kunnen worden overwogen.

(123) Daarom wordt, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen voor wat luchtvaartmaatschappijen uit Sudan betreft.

Luchtvaartmaatschappijen uit Zambia

(124) Bij brief van 15 mei 2014 heeft het burgerluchtvaartdepartement van Zambia aan de Commissie gemeld dat de Zambiaanse burgerluchtvaartautoriteit (de ZCAA) operationeel is en dat zijn administratieve capaciteit wordt versterkt. In die brief wordt ook een update gegeven van de corrigerende maatregelen die zijn genomen om de bestaande tekortkomingen te verhelpen, waaronder een veiligheidsplan dat op 5 augustus 2014 door de Commissie is ontvangen. Dat plan bevat de aanvullende maatregelen die moeten worden genomen om een efficiënt en effectief regelgevings- en toezichtssysteem tot stand te brengen in Zambia, alsook duidelijke doelstellingen op korte, middellange en lange termijn.

(125) Blijkbaar heeft het burgerluchtvaartdepartement van Zambia vooruitgang geboekt; de Zambiaanse autoriteiten worden aangemoedigd om verdere verbeteringen tot stand te brengen, zodat de huidige beperkingen ten gepaste tijde, na de nodige verificaties, opnieuw kunnen worden bekeken. Er bestaan echter nog steeds een aantal belangrijke tekortkomingen, met name met betrekking tot de oprichting van de ZCAA, inclusief het probleem van voldoende adequaat opgeleid personeel, en de actualisering van de wetgeving en regelgeving voor de tenuitvoerlegging van de bepalingen van de ICAO-bijlagen die zijn vastgesteld in het veiligheidsplan en ten aanzien waarvan de overeenkomstige maatregelen nog moeten worden uitgevoerd.

(126) Daarom wordt, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen voor wat luchtvaartmaatschappijen uit Zambia betreft.

(127) In artikel 8, lid 2, van Verordening (EG) nr. 2111/2005 wordt erkend dat besluiten snel en, indien passend, met hoogdringendheid moeten 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.

(128) Verordening (EG) nr. 474/2006 dient derhalve dienovereenkomstig te worden gewijzigd,

(129) 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 bijlage A bij deze verordening.

2) Bijlage B wordt vervangen door bijlage B bij deze verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking 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, 11 december 2014.

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

BIJLAGE A

LIJST VAN LUCHTVAARTUIGEN WAARAAN EEN VOLLEDIG EXPLOITATIEVERBOD IS OPGELEGD IN DE UNIE, MET UITZONDERINGEN [1]

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatie-nummer van de luchtvaartmaat-schappij	Land van de exploitant
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republiek Ghana
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Afghanistan welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Islamitische Republiek Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamitische Republiek Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamitische Republiek Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Onbekend	PIR	Islamitische Republiek Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamitische Republiek Afghanistan
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Angola welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, met uitzondering van *TAAG Angola Airlines*, dat in bijlage B wordt geplaatst			**Republiek Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republiek Angola
AIR GICANGO	009	Onbekend	Republiek Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republiek Angola
AIR NAVE	017	Onbekend	Republiek Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republiek Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Onbekend	Republiek Angola
DIEXIM	007	Onbekend	Republiek Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Onbekend	Republiek Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republiek Angola
HELIANG	010	Onbekend	Republiek Angola

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

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatie-nummer van de luchtvaartmaat-schappij	Land van de exploitant
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Onbekend	Republiek Angola
MAVEWA	016	Onbekend	Republiek Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republiek Angola
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Benin welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Republiek Benin**
AERO BENIN	PEA Nr. 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republiek Benin
AFRICA AIRWAYS	Onbekend	AFF	Republiek Benin
ALAFIA JET	PEA Nr. 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Onbekend	Republiek Benin
BENIN GOLF AIR	PEA Nr. 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republiek Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA Nr. 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republiek Benin
COTAIR	PEA Nr. 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republiek Benin
ROYAL AIR	PEA Nr. 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republiek Benin
TRANS AIR BENIN	PEA Nr. 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republiek Benin
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van de Republiek Congo welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**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

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatie-nummer van de luchtvaartmaat-schappij	Land van de exploitant
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van de Democratische Republiek Congo (RDC) welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Democratische Republiek Congo (RDC)**
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Onbekend	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 MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	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)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Democratische Republiek Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Democratische Republiek Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	Democratische Republiek Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatie-nummer van de luchtvaartmaat-schappij	Land van de exploitant
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	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)
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministeriële handtekening (ordonnantie nr. 78/205)	LCG	Democratische Republiek Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Democratische Republiek Congo (RDC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatie-nummer van de luchtvaartmaat-schappij	Land van de exploitant
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Democratische Republiek Congo (RDC)
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Djibouti welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Onbekend	DAO	Djibouti
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Equatoriaal Guinea welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Equatoriaal Guinea**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Equatoriaal Guinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Onbekend	Equatoriaal Guinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Onbekend	Equatoriaal Guinea
TANGO AIRWAYS	Onbekend	Onbekend	Equatoriaal Guinea
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Eritrea welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Eritrea**

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatie-nummer van de luchtvaartmaat-schappij	Land van de exploitant
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 *Gabon Airlines, Afrijet* en *SN2AG*, die in bijlage B worden geplaatst			**Republiek Gabon**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republiek Gabon
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republiek Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republiek Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republiek Gabon
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republiek Gabon
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republiek Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	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, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua* en *Indonesia Air Asia*,			**Republiek Indonesië**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Onbekend	Republiek Indonesië
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Onbekend	Republiek Indonesië
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Onbekend	Republiek Indonesië
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Republiek Indonesië
ASCO NUSA AIR	135-022	Onbekend	Republiek Indonesië
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republiek Indonesië
AVIASTAR MANDIRI	121-043	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	ICAO-identificatie-nummer van de luchtvaartmaat-schappij	Land van de exploitant
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Republiek Indonesië
BATIK AIR	121-050	BTK	Republiek Indonesië
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Republiek Indonesië
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Onbekend	Republiek Indonesië
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republiek Indonesië
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republiek Indonesië
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republiek Indonesië
EASTINDO	135-038	ESD	Republiek Indonesië
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Onbekend	Republiek Indonesië
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Onbekend	Republiek Indonesië
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Onbekend	Republiek Indonesië
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Onbekend	Republiek Indonesië
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republiek Indonesië
HEAVY LIFT	135-042	Onbekend	Republiek Indonesië
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Onbekend	Republiek Indonesië
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republiek Indonesië
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Onbekend	Republiek Indonesië
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Republiek Indonesië
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republiek Indonesië
KAL STAR	121-037	KLS	Republiek Indonesië
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republiek Indonesië
KOMALA INDONESIA	135-051	Onbekend	Republiek Indonesië
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republiek Indonesië
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republiek Indonesië
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Republiek Indonesië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatie-nummer van de luchtvaartmaat-schappij	Land van de exploitant
MARTABUANA ABADION	135-049	Onbekend	Republiek Indonesië
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Onbekend	Republiek Indonesië
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	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
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Onbekend	Republiek Indonesië
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Republiek Indonesië
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Onbekend	Republiek Indonesië
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republiek Indonesië
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Onbekend	Republiek Indonesië
PURA WISATA BARUNA	135-025	Onbekend	Republiek Indonesië
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republiek Indonesië
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Onbekend	Republiek Indonesië
SKY AVIATION	121-028	Onbekend	Republiek Indonesië
SKY AVIATION	135-044	Onbekend	Republiek Indonesië
SMAC	135-015	SMC	Republiek Indonesië
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republiek Indonesië
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Republiek Indonesië
SURYA AIR	135-046	Onbekend	Republiek Indonesië
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republiek Indonesië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatie-nummer van de luchtvaartmaat-schappij	Land van de exploitant
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republiek Indonesië
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republiek Indonesië
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Republiek Indonesië
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republiek Indonesië
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republiek Indonesië
UNINDO	135-040	Onbekend	Republiek Indonesië
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republiek Indonesië
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Kazachstan welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, met uitzondering van *Air Astana*			**Republiek Kazachstan**
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Republiek Kazachstan
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Republiek Kazachstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Republiek Kazachstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republiek Kazachstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Republiek Kazachstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Republiek Kazachstan
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Republiek Kazachstan
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Republiek Kazachstan
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Republiek Kazachstan
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Republiek Kazachstan
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Republiek Kazachstan
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Republiek Kazachstan

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatie-nummer van de luchtvaartmaat-schappij	Land van de exploitant
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Republiek Kazachstan
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Republiek Kazachstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republiek Kazachstan
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Republiek Kazachstan
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Republiek Kazachstan
SCAT	KZ-01/004	VSV	Republiek Kazachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Republiek Kazachstan
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Kirgizië welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Kirgizië**
AIR BISHKEK (VROEGER EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgizië
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizië
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizië
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgizië
HELI SKY	47	HAC	Kirgizië
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgizië
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgizië
S GROUP INTERNATIONAL (vroeger S GROUP AVIATION)	45	INT	Kirgizië
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirgizië
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizië
SKY WAY AIR	39	SAB	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	ICAO-identificatie-nummer van de luchtvaartmaat-schappij	Land van de exploitant
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, inclusief			**Libië**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libië
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libië
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libië
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libië
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libië
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libië
PETRO AIR	025/08	PEO	Libië
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Mozambique welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Republiek Mozambique**
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08 ONBEKEND	Onbekend	Republiek Mozambique
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Onbekend	Republiek Mozambique
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Onbekend	Republiek Mozambique
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Onbekend	Republiek Mozambique
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Onbekend	Republiek Mozambique
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Onbekend	Republiek Mozambique
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Onbekend	Republiek Mozambique

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatie-nummer van de luchtvaartmaat-schappij	Land van de exploitant
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Onbekend	Republiek Mozambique
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republiek Mozambique
LAM — LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE LAM S.A.	MOZ-01	LAM	Republiek Mozambique
MAKOND, LDA	MOZ-20	Onbekend	Republiek Mozambique
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Republiek Mozambique
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Onbekend	Republiek Mozambique
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Onbekend	Republiek Mozambique
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Onbekend	Republiek Mozambique
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Republiek Mozambique
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Onbekend	Republiek Mozambique
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Nepal welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**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
MAKALU AIR	057A/2009	Onbekend	Republiek Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Onbekend	Republiek Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Onbekend	Republiek Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Onbekend	Republiek Nepal

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatie-nummer van de luchtvaartmaat-schappij	Land van de exploitant
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	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 de Filipijnen welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, met uitzondering van *Philippine Airlines* en *Cebu Pacific Air*			**Republiek van de Filipijnen**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Republiek van de Filipijnen
AIR JUAN AVIATION	2013053	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republiek van de Filipijnen
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Republiek van de Filipijnen
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
CM AERO SERVICES	20110401	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Onbekend	Republiek van de Filipijnen

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatie-nummer van de luchtvaartmaat-schappij	Land van de exploitant
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	Republiek van de Filipijnen
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republiek van de Filipijnen
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Republiek van de Filipijnen
LION AIR	2009019	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	Republiek van de Filipijnen
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	SRQ	Republiek van de Filipijnen
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	Republiek van de Filipijnen
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Republiek van de Filipijnen

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatie-nummer van de luchtvaartmaat-schappij	Land van de exploitant
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			**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, inclusief			**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, inclusief			**Republiek Sudan**
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Republiek Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Republiek Sudan
BADER AIRLINES	35	BDR	Republiek Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Republiek Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republiek Sudan
DOVE AIRLINES	52	DOV	Republiek Sudan
ELIDINER AVIATION	8	DND	Republiek Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	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	ICAO-identificatie-nummer van de luchtvaartmaat-schappij	Land van de exploitant
GREEN FLAG AVIATION	17	Onbekend	Republiek Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republiek Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republiek Sudan
KUSH AVIATION	60	KUH	Republiek Sudan
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Republiek Sudan
MID AIRLINES	25	NYL	Republiek Sudan
NOVA AIRLINES	46	NOV	Republiek Sudan
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Republiek Sudan
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Republiek Sudan
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Republiek Sudan
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Zambia welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Zambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

BIJLAGE B

LIJST VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN WAARAAN EXPLOITATIEBEPERKINGEN ZIJN OPGELEGD IN DE EU [1]

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant	Type luchtvaartuig waaraan beperkingen worden opgelegd	Registratiemerkteken(s) en, voor zover beschikbaar, constructieserienummer(s) van luchtvaartuigen waaraan beperkingen zijn opgelegd	Land van registratie
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republiek Angola	De volledige vloot, met uitzondering van: 5 luchtvaartuigen van het type Boeing B777 en 4 luchtvaartuigen van het type Boeing B737-700.	De volledige vloot, met uitzondering van: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Republiek Angola
AIR ASTANA [1]	AK-0475-13	KZR	Kazachstan	De volledige vloot, met uitzondering van: luchtvaartuigen van het type Boeing B767, luchtvaartuigen van het type Boeing B757, luchtvaartuigen van het type Airbus A319/320/321.	De volledige vloot, met uitzondering van: luchtvaartuigen van de vloot Boeing B767, zoals vermeld op het AOC; luchtvaartuigen van de vloot B757, zoals vermeld op het AOC; luchtvaartuigen van de vloot Airbus A319/320/321, zoals vermeld op het AOC.	Aruba (Koninkrijk der Nederlanden)
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 [2]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republiek Gabon	De volledige vloot, met uitzondering van: 2 luchtvaartuigen van het type Falcon 50, 2 luchtvaartuigen van het type Falcon 900.	De volledige vloot, met uitzondering van: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Republiek Gabon
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Republiek Gabon	De volledige vloot, met uitzondering van: 1 luchtvaartuig van het type Boeing B767-200.	De volledige vloot, met uitzondering van: TR-LHP.	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
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republiek Ghana	De volledige vloot, met uitzondering van: 2 luchtvaartuigen van het type DC8-63F.	De volledige vloot, met uitzondering van: 9G-TOP en 9G-RAC.	Republiek Ghana

[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.

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant	Type luchtvaartuig waaraan beperkingen worden opgelegd	Registratiemerkteken(s) en, voor zover beschikbaar, constructieserienummer(s) van luchtvaartuigen waaraan beperkingen zijn opgelegd	Land van registratie
IRAN AIR (4)	FS100	IRA	Islamitische Republiek Iran	De volledige vloot, met uitzondering van: 14 luchtvaartuigen van het type Airbus A300, 8 luchtvaartuigen van het type Airbus A310, 1 luchtvaartuig van het type Boeing B737.	De volledige vloot, met uitzondering van: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA.	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
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagascar	De volledige vloot, met uitzondering van: luchtvaartuigen van het type Boeing B737, luchtvaartuigen van het type ATR 72/ 42 en 3 luchtvaartuigen van het type DHC 6-300.	De volledige vloot, met uitzondering van: luchtvaartuigen van het type Boeing 737, zoals vermeld op het AOC, luchtvaartuigen van het type ATR 72/42, zoals vermeld op het AOC; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Republiek Madagascar

(1) Air Astana mag alleen gebruik maken van de vermelde specifieke luchtvaartuigen, voor zover deze luchtvaartuigen in Aruba zijn geregistreerd en alle wijzigingen van het AOC tijdig worden ingediend bij de Commissie en Eurocontrol.
(2) Afrijet mag voor zijn huidige activiteiten in de Europese Unie alleen gebruikmaken van de vermelde luchtvaartuigen.
(3) Gabon Airlines mag voor zijn huidige activiteiten in de Europese Unie alleen gebruikmaken van de vermelde luchtvaartuigen.
(4) Iran Air mag naar de Europese Unie vliegen met bepaalde luchtvaartuigen, onder de voorwaarden die zijn uiteengezet in overweging 69 van Verordening (EU) nr. 590/2010, PB L 170 van 6.7.2010, blz. 15.