UITVOERINGSVERORDENING (EU) Nr. 390/2011 VAN DE COMMISSIE

van 19 april 2011

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,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Bij Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 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].

(2) Overeenkomstig artikel 4, lid 3, van Verordening (EG) nr. 2111/2005 hebben een aantal lidstaten de Commissie in kennis gesteld van informatie die van belang is voor het bijwerken van de communautaire lijst. Ook derde landen hebben relevante informatie meegedeeld. De communautaire lijst moet op basis daarvan worden geactualiseerd.

(3) De Commissie heeft alle betrokken luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks of, wanneer dit in de praktijk niet mogelijk was, 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 heeft de betrokken luchtvaartmaatschappijen de gelegenheid gegeven om door de lidstaten verstrekte documenten te raadplegen, om schriftelijke opmerkingen in te dienen en om binnen tien werkdagen een mondelinge uiteenzetting te geven aan de Commissie en aan het bij 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 [3] opgerichte Comité inzake veiligheid van de luchtvaart.

(5) De autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving door de betrokken luchtvaartmaatschappijen zijn door de Commissie en, in specifieke gevallen, door bepaalde lidstaten geraadpleegd.

(6) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft uiteenzettingen bijgewoond van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (het EASA) en de Commissie over de projecten voor technische bijstand in de landen waarop Verordening (EG) nr. 2111/2005 betrekking heeft. Het Comité is in kennis gesteld van de verzoeken om verdere technische bijstand en samenwerking, teneinde de administratieve en technische capaciteiten van burgerluchtvaartautoriteiten te verbeteren, zodat alle gevallen van niet-naleving van toepasselijke internationale normen kunnen worden opgelost.

(7) Het Comité is ook in kennis gesteld van handhavingsacties van het EASA en lidstaten om de permanente luchtwaardigheid en het onderhoud te garanderen van luchtvaartuigen die in de Unie zijn geregistreerd en worden geëxploiteerd door luchtvaartmaatschappijen die door de burgerluchtvaartautoriteiten van derde landen zijn gecertificeerd.

(8) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft ook presentaties van het EASA bijgewoond over de indeling in categorieën van bevindingen bij het uitvoeren van platforminspecties in het kader van het SAFA-programma (Safety Assessment of Foreign Aircraft) van de Europese Unie en heeft de voorstellen van het EASA voor de nieuwe indeling van gevallen van niet-naleving van de ICAO-eisen inzake kennis van de Engelse taal (English Language Proficiency, ELP) voor piloten goedgekeurd teneinde te garanderen dat de ELP-normen volledig en onverwijld worden nageleefd. Volgens dat voorstel is een geval van niet-naleving van de ELP-eisen een bevinding van categorie 2 als de staat die de vergunning heeft afgegeven bij de ICAO een actieplan heeft ingediend om de naleving te herstellen. Een geval van niet-naleving van de ELP-eisen, waarbij de staat die de vergunning heeft afgegeven geen actieplan bij de ICAO heeft ingediend of heeft meegedeeld de eisen volledig na te leven terwijl dit niet effectief het geval is, is een bevinding van categorie 3. Ten slotte wordt een algemene opmerking (categorie G) gemaakt als de formele naleving van de ELP-eisen kan worden aangetoond, maar de werkelijke communicatie tijdens de platforminspectie zeer moeilijk verloopt omdat de piloten duidelijk over onvoldoende kennis van het Engels beschikken. Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft ermee ingestemd deze voorstellen op geharmoniseerde wijze toe te passen. Het EASA zal binnenkort relevante richtsnoeren publiceren.

(9) Het voorstel van het EASA waarbij lidstaten functionele links met de relevante verleners van luchtvaartnavigatiediensten tot stand moeten brengen om verslag uit te brengen over communicatiemoeilijkheden met bemanningen wegens onvoldoende kennis van het Engels

[1] PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15.
[2] PB L 84 van 23.3.2006, blz. 14.
[3] PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4.

door de piloten, is eveneens goedgekeurd door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. Ten slotte heeft het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart aan het EASA gevraagd om op de volgende vergadering van het comité verslag uit te brengen over de SAFA-resultaten met betrekking tot de tenuitvoerlegging van de ELP-eisen voor piloten en van de voorgestelde indeling in categorieën.

(10) Verordening (EG) nr. 474/2006 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie

(11) Sommige lidstaten hebben bepaalde handhavingsmaatregelen genomen op basis van een analyse van de resultaten van door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart uitgevoerde SAFA-platforminspecties van luchtvaartuigen van bepaalde EU-luchtvaartmaatschappijen en op basis van door hun nationale luchtvaartautoriteiten uitgevoerde inspecties en audits van specifieke punten. Zij hebben de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart in kennis gesteld van de volgende maatregelen: Cyprus heeft op 26 november 2010 besloten het Air Operator Certificate (AOC) van de luchtvaartmaatschappij Eurocypria Airlines te schorsen naar aanleiding van de stopzetting van de activiteiten van deze maatschappij en het gebrek aan financiële middelen om veilig te vliegen. Italië heeft op 24 oktober 2010 beslist de luchtvervoersvergunning van de luchtvaartmaatschappij Livingston te schorsen, en op 11 maart 2011 die van de luchtvaartmaatschappij Itali-Airlines; Litouwen heeft op 11 november 2010 besloten het AOC van de luchtvaartmaatschappij Star 1 Airlines in te trekken; ingevolge de vereffening van de luchtvaartmaatschappij Blue Line en de daaropvolgende schorsing van haar exploitatievergunning heeft Frankrijk besloten het AOC van deze maatschappij op 6 oktober 2010 te schorsen. Voorts heeft Frankrijk op 16 september 2010 besloten het AOC van Strategic Airlines niet te verlengen; Griekenland heeft besloten het AOC van Hellas JET in te trekken in november 2010 en dat van Athens Airways te schorsen in januari 2011, en heeft Hellenic Imperial Airways onder verstrengd toezicht geplaatst; Zweden heeft op 31 december 2010 besloten het AOC van de luchtvaartmaatschappij Viking Airlines niet te verlengen en het Verenigd Koninkrijk heeft de toezichtsactiviteiten op de luchtvaartmaatschappijen Jet2.com, Oasis en Titan Airways verscherpt.

Portugal

(12) Nadat de situatie van bepaalde in Portugal gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen opnieuw was bekeken tijdens de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van november 2010 ([1]), hebben de bevoegde autoriteiten van Portugal (INAC) informatie verstrekt over de resultaten van het versterkte veiligheidstoezicht op de luchtvaartmaatschappijen Luzair en White. Wat Luzair betreft, heeft INAC meegedeeld dat het AOC op 11 februari 2011 is geschorst naar aanleiding van een wijziging van de vloot. Wat White betreft, heeft INAC meegedeeld dat het 29 inspecties heeft uitgevoerd op het gebied van exploitatie en 5 op het gebied van luchtwaardigheid, zonder dat daarbij ernstige tekortkomingen zijn vastgesteld. Bovendien heeft het EASA meegedeeld dat deze luchtvaartmaatschappijen in november 2010 zijn geïnspecteerd en dat geen van beide inspecties ernstige tekortkomingen aan het licht heeft gebracht. In het kader van een algemene beleidswijziging van het bedrijf zijn twee luchtvaartuigen van het type A320, met registratiekentekens CS-TQO and CS-TQK, respectievelijk op 12 november 2010 en 22 februari 2011 uit gebruik genomen.

Duitsland

(13) Het EASA heeft de SAFA-inspectiegegevens geanalyseerd en vastgesteld dat bij een toenemend aantal Duitse luchtvaartmaatschappijen meer dan een belangrijke bevinding wordt gedaan per inspectie. De Commissie heeft daarom formeel overleg opgestart met de bevoegde autoriteiten van Duitsland (Luftfahrtbundesamt — LBA) en op 10 maart 2011 een vergadering gehouden.

(14) De analyse van de oorzaken van de prestaties van deze luchtvaartmaatschappijen heeft zwakke punten in het toezicht op deze maatschappijen aan het licht gebracht, die ook rechtstreeks zijn aangetoond tijdens een normaliseringsinspectie van het EASA op 26-29 mei 2009 op het gebied van exploitatie; tijdens deze inspectie werd ook vastgesteld dat het LBA onvoldoende gekwalificeerd personeel in dienst heeft, hetgeen gevolgen heeft voor het vermogen van Duitland om permanent toezicht te houden en waardoor de mogelijkheden van het LBA om het toezichtsniveau op te trekken, beperkt zijn.

(15) Tijdens de vergadering van 10 maart is de specifieke situatie van Bin Air besproken, een luchtvaartmaatschappij die gecertificeerd is in Duitsland. De maatschappij was aanwezig op deze vergadering en heeft presentaties gegeven waarbij zij aangaf welke acties zij had ondernomen om de geverifieerde veiligheidstekortkomingen die tijdens SAFA-inspecties waren vastgesteld, te verhelpen. De bevoegde autoriteiten van Duitsland hebben de Commissie ook meegedeeld dat het AOC van de luchtvaartmaatschappij ACH Hamburg GmbH is geschorst.

(16) Duitsland heeft aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart bevestigd dat het AOC van ACH Hamburg GmbH geschorst blijft en dat de situatie opnieuw wordt bekeken in mei 2011; indien deze luchtvaartmaatschappij tegen dan geen vooruitgang heeft geboekt, wordt het AOC ingetrokken. Duitsland heeft ook meegedeeld dat de toezichtsactiviteiten op de luchtvaartmaatschappij Bin Air zijn verscherpt, dat het luchtvaartuig van het type Cessna C550 met registratiekenteken D-IJJJ uit het AOC van de luchtvaartmaatschappij Advance Air Luftfahrtgesellschaft is geschrapt en dat de LBA intensiever toezicht houdt op andere maatschappijen die bij platforminspecties slechte resultaten hebben laten optekenen, hetgeen wijst op tekortkomingen op veiligheidsgebied. De LBA verklaarde dat zij deze maatschappijen duidelijk had gemaakt dat hun AOC kon worden geschorst indien geen verbetering wordt vastgesteld.

(17) Wat het gebrek aan gekwalificeerd personeel betreft, heeft Duitsland het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart meegedeeld dat de situatie in 2011 niet zal verbeteren. Er is echter een evaluatie van de personeelsbehoeften van

([1]) Overweging 13 van Verordening (EU) nr. 1071/2010, PB L 306 van 23.11.2010, blz. 45.

het LBA aan de gang, die in het voorjaar van 2011 zou moeten worden afgerond; vanaf 2012 mag dus een verbetering van de personeelssituatie worden verwacht.

(18) De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart hebben nota genomen van de inspanningen van de bevoegde autoriteiten van Duitsland om de vastgestelde veiligheidstekortkomingen bij bepaalde luchtvaartmaatschappijen te verhelpen, en van de inspanningen om het personeelstekort bij het LBA weg te werken. Als dergelijke maatregelen echter niet leiden tot een verbetering van de prestaties van de in Duitsland gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, moeten stappen worden ondernomen om te garanderen dat de vastgestelde veiligheidsrisico's op passende wijze onder controle worden gehouden, zo benadrukte de Commissie, onverminderd de handhavingsbevoegdheden die haar krachtens het Verdrag zijn verleend.

Spanje

(19) Het EASA heeft de SAFA-inspectiegegevens geanalyseerd en vastgesteld dat bij een toenemend aantal Spaanse luchtvaartmaatschappijen meer dan een belangrijke bevinding wordt gedaan per inspectie. De Commissie heeft daarom formeel overleg opgestart met de bevoegde autoriteiten van Spanje (AESA) en op 14 maart 2011 een vergadering gehouden.

(20) Tijdens die vergadering is met name de situatie van de in Spanje gecertificeerde luchtvaartmaatschappij Flightline besproken. De luchtvaartmaatschappij was aanwezig op de vergadering en heeft een uiteenzetting gegeven van de maatregelen die zij heeft genomen om de tijdens SAFA-inspecties vastgestelde veiligheidstekortkomingen te verhelpen. Bovendien heeft de maatschappij in detail uiteengezet welke acties zij heeft ondernomen na het ongeval met het luchtvaartuig van het type Fairchild Metro 3 met registratiekenteken EC-ITP. Flightline verklaarde dat zij met de onderneming Air Lada, een niet-gecertificeerde maatschappij, een zakelijke regeling was aangegaan voor de exploitatie van twee luchtvaartuigen van het type Fairchild Metro 3 met registratiekentekens EC-GPS and EC-ITP, waarbij gebruik werd gemaakt van piloten van Air Lada. De Commissie heeft Flightline erop gewezen dat diezelfde luchtvaartuigen eerder waren ingeschreven op het AOC van Eurocontinental, een andere in Spanje gecertificeerde luchtvaartmaatschappij, en dat AESA het AOC van Eurocontinental had geschorst naar aanleiding van de resultaten van SAFA-inspecties en ernstige veiligheidsincidenten bij de exploitatie van deze luchtvaartuigen.

(21) Flightline verklaarde dat de piloten de vereiste omscholing hadden gevolgd en dat de maatschappij kwaliteitscontroles van de exploitatie van de luchtvaartuigen had uitgevoerd op het eiland Man. De Commissie heeft nadere informatie gevraagd over het correctief actieplan van de luchtvaartmaatschappij en kopieën van de interne auditverslagen van de exploitatie van de Fairchild Metro 3. Nadat de Commissie deze informatie op 22 maart had ontvangen, heeft zij Flightline uitgenodigd een uiteenzetting te geven voor het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart.

(22) Tijdens de vergadering van 14 maart 2011 heeft AESA de Commissie meegedeeld dat het besloten heeft het AOC van Flightline te beperken, waarbij de Fairchild Metro 3's niet meer mogen worden geëxploiteerd, en dat het het proces voor de schorsing van het AOC heeft opgestart.

(23) De Commissie heeft AESA verzocht verdere verduidelijking te verschaffen over de handhavingsmaatregelen ten aanzien van vier andere in Spanje gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, waarvoor het EASA zwakke SAFA-resultaten had vastgesteld. AESA heeft de Commissie op 28 maart 2011 meegedeeld dat, naar aanleiding van recente audits van Air Taxi and Charter International en Zorex, ernstige veiligheidsafwijkingen zijn vastgesteld en dat procedure voor de schorsing van de AOC's van beide maatschappij was opgestart. Wat de luchtvaartmaatschappij Jetnova betreft, wacht AESA op het antwoord van de maatschappij op specifieke bevindingen van AESA; bij gebrek aan een passend antwoord zal de schorsingsprocedure worden opgestart. Wat de luchtvaartmaatschappijen Aeronova, Tag Aviation en Alba Star betreft, zet AESA zijn toezicht voort, maar het was van mening dat specifieke regelgevende maatregelen in deze fase niet nodig waren. De luchtvaartmaatschappij Flightline is op 5 april 2011 door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart gehoord. De maatschappij heeft meegedeeld dat zij herziene procedures heeft ingevoerd om de operationele controle van haar vluchten te verbeteren, met name vluchten weg van hun hoofdbasis, dat zij richtsnoeren inzake het gebruik van alternatieve luchthavens in haar exploitatiehandboek heeft opgenomen, dat zij haar opleidingsprogramma heeft gewijzigd om de kennis van de exploitatieprocedures door de piloten te versterken en dat zij haar procedures voor de selectie van piloten heeft herzien.

(24) Spanje heeft het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart meegedeeld dat, ingevolge tekortkomingen die zijn vastgesteld tijdens inspecties van Flightline, AESA op 14 maart 2011 een procedure heeft opgestart om het AOC van Flightline te schorsen en voorzorgsmaatregelen heeft genomen om het onmiddellijke veiligheidsrisico af te wenden. AESA bevestigde dat Flightline vervolgens actie heeft ondernomen om het onmiddellijke veiligheidsrisico te verhelpen en een correctief actieplan heeft opgesteld, dat wordt geëvalueerd door AESA.

(25) Gezien de maatregelen die de bevoegde autoriteiten van Spanje hebben genomen om de vastgestelde veiligheidstekortkomingen bij Flightline en andere Spaanse luchtvaartmaatschappijen te verhelpen, wordt in deze fase geoordeeld dat geen verdere maatregelen nodig zijn. De Commissie heeft evenwel benadrukt dat, wanneer de genomen maatregelen niet leiden tot een verbetering van de prestaties van de in Spanje gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, maatregelen nodig zijn om te garanderen dat de vastgestelde veiligheidsrisico op passende wijze onder controle worden gehouden. Ondertussen blijft de Commissie, in samenwerking met AESA, toezicht houden op de veiligheidsprestaties van Spaanse luchtvaartmaatschappijen.

Luchtvaartmaatschappijen uit Angola

(26) INAVIC heeft verdere vooruitgang gemeld bij het verhelpen van de resterende tekortkomingen die de ICAO tijdens haar bezoek ter plaatse in januari 2010 had vastgesteld. INAVIC werkt met name verder aan de actualisering van de Angolese luchtvaartveiligheidsregels, teneinde er de laatste wijzigingen van ICAO-normen in op

te nemen, versterkt zijn capaciteit, boekt vooruitgang bij de hercertificering van de luchtvaartmaatschappijen overeenkomstig die regels en maakt werk van de verdere consolidering van zijn toezichtsprogramma.

(27) Wat het toezicht op TAAG Angolan Airlines betreft, heeft INAVIC de op 3 maart 2011 aan de Commissie verstrekte informatie bevestigd: twee luchtvaartuigen van het type B777, geëxploiteerd door TAAG, waren betrokken bij twee ernstige incidenten in december 2010 in Portugal en Angola, waarbij de schade niet beperkt bleef tot de motor. Uit de voorlopige analyse van de resultaten van het onderzoek dat de bevoegde autoriteiten van Portugal in dit stadium hebben uitgevoerd, blijkt dat zowel de luchtvaartmaatschappij als de bevoegde autoriteiten de nodige maatregelen hebben genomen om de vastgestelde oorzaken die verband houden met de fabrikant te verhelpen en om te voorkomen dat deze problemen zich opnieuw voordoen. De vluchten zijn ondertussen hervat, ook naar de Europese Unie, maar in het kader van een programma voor versterkt toezicht dat in samenwerking met de fabrikant wordt uitgevoerd.

(28) INAVIC heeft laten weten dat de toezichtsactiviteiten in de loop van het hercertificeringsproces veiligheidsproblemen en schendingen van de geldende veiligheidsregels aan het licht hebben gebracht, hetgeen INAVIC genoopt heeft om passende handhavingsmaatregelen te nemen. Met betrekking tot zes luchtvaartmaatschappijen werden inbreuken op de Angolese luchtvaartveiligheidsregels vastgesteld: AIR GEMINI, SERVISAIR, ALADA, RUI & CONCEICAO, PHA en SAL. INAVIC heeft met name aangetoond dat hun AOC was verstreken en was ingetrokken of niet was vernieuwd. Op basis van de gemeenschappelijke criteria moeten deze maatschappijen dan ook uit bijlage A worden geschrapt.

(29) INAVIC heeft ook aangegeven dat het AOC van de twee maatschappijen ANGOLA AIR SERVICES en GIRA GLOBO was geschorst. In afwachting van bewijzen van de technische capaciteit om het certificeringsproces tegen 15 april 2011 te voltooien, wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat deze maatschappijen in bijlage A moeten blijven.

(30) INAVIC heeft aangegeven dat het vijf luchtvaartmaatschappijen heeft gehercertificeerd overeenkomstig de Angolese luchtvaartveiligheidsregels: SONAIR Air Services in december 2010, AIR26 op 31 januari 2011, HELI-MALONGO Aviation Services of Angola, AEROJET, AIRJET en HELIANG op 15 februari 2011. Er zijn tot op heden echter geen geverifieerde bewijzen dat voorafgaand aan de afgifte van dit nieuwe AOC voldoende onderzoeken zijn uitgevoerd, noch dat het ernstig veiligheidsrisico („significant safety concern") dat de ICAO had vastgesteld in verband met de certificering van luchtvaartmaatschappijen in Angola effectief was gesloten. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt dan ook geoordeeld dat deze luchtvaartmaatschappijen in bijlage A moeten blijven.

(31) INAVIC heeft voorts meegedeeld dat het één nieuwe luchtvaartmaatschappij heeft gecertificeerd: FLY540 op 31 januari 2011. Er zijn echter geen geverifieerde bewijzen dat voorafgaand aan de afgifte van dit nieuwe AOC voldoende onderzoeken zijn uitgevoerd, noch dat het ernstig veiligheidsrisico dat de ICAO had vastgesteld in verband met de certificering van luchtvaartmaatschappijen in Angola effectief was gesloten. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt dan ook geoordeeld dat deze luchtvaartmaatschappij in bijlage A moet worden opgenomen.

(32) Ten slotte heeft INAVIC meegedeeld dat de hercertificering van vier luchtvaartmaatschappijen nog steeds aan de gang is: DIEXIM, AIRNAVE, GUICANGO en MAVEWA. Deze hercertificering, die volgens de verwachtingen eind 2010 zou zijn voltooid, is uitgesteld tot 15 april 2011; INAVIC heeft meegedeeld dat deze maatschappijen hun activiteiten op die datum zullen stopzetten als ze tegen dan niet zijn gehercertificeerd overeenkomstig de Angolese veiligheidsregels. In afwachting van de voltooiing van de hercertificering wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat deze en andere luchtvaartmaatschappijen die onder de regelgevende verantwoordelijkheid van INAVIC staan, in bijlage A moeten blijven.

(33) De Commissie spoort INAVIC dringend aan om de hercertificering van de Angolese luchtvaartmaatschappijen met vastberadenheid en aandacht voor de in de loop van dit proces geïdentificeerde veiligheidsrisico's te voltooien. De Commissie spoort INAVIC ook aan om volledig mee te werken met de ICAO teneinde de vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van zijn correctief actieplan te kunnen valideren, indien mogelijk en passend ook via een bezoek ter plaatse (ICAO Coordinated Validation Mission — ICVM).

Luchtvaartmaatschappijen uit Cambodja

(34) Bij wijze van vervolg op hun laatste verslag over de situatie in het Koninkrijk Cambodja [1] hebben de bevoegde autoriteiten van Cambodja (SSCA) meegedeeld dat handhavingsmaatregelen die genomen zijn om de tijdens de ICAO-audits vastgestelde tekortkomingen te verhelpen, geleid hebben tot de intrekking van alle Air Operator Certificates (AOC) die zijn afgegeven aan luchtvaartmaatschappijen die ten tijde van de ICAO-audit in het Koninkrijk Cambodja waren gecertificeerd.

(35) Zij hebben met name bevestigd dat het AOC van Siem Reap International Airways op 10 oktober 2010 is ingetrokken. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt geoordeeld dat deze luchtvaartmaatschappij uit bijlage A moet worden geschrapt.

(36) Het EASA heeft verslag uitgebracht over de technische bijstandsmissie die in januari 2011 is uitgevoerd om de capaciteitsopbouw van de bevoegde autoriteiten van het Koninkrijk Cambodja te ondersteunen. Het EASA heeft bevestigd dat de bevoegde autoriteiten van Cambodja aanzienlijke vooruitgang hebben geboekt bij het verhelpen van de door de ICAO vastgestelde tekortkomingen. Zij hebben met name de luchtvaartwetgeving en de interne procedures voor het initiële en permanente toezicht op de activiteiten volledig geherstructureerd, hetgeen het pad effent voor toezicht in overeenstemming met de internationale veiligheidsnormen. De Commissie bevestigt dat de SSCA aanzienlijke inspanningen hebben geleverd om te voldoen aan de internationale veiligheidsnormen en erkent het belang van de handhavingsmaatregelen die in dat opzicht zijn genomen.

[1] Verordening (EU) nr. 590/2010 van 5.7.2010, PB L 170 van 6.7.2010, blz. 12.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Democratische Republiek Congo

(37) Voor alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in de Democratische Republiek Congo geldt een exploitatieverbod in de Europese Unie; deze maatschappijen zijn derhalve opgenomen in bijlage A. Er zijn geverifieerde aanwijzingen dat de bevoegde autoriteiten van de Democratische Republiek Congo op 7 januari 2011 een exploitatievergunning hebben afgegeven aan de luchtvaartmaatschappij Korongo Airlines.

(38) De Commissie heeft overleg opgestart met de bevoegde autoriteiten van de Democratische Republiek Congo om verduidelijking te krijgen omtrent de situatie van deze luchtvaartmaatschappij en de voorwaarden voor het toezicht op deze maatschappij. De bevoegde autoriteiten van de Democratische Republiek Congo hebben geen antwoord gegeven.

(39) Aangezien er geen bewijzen zijn van wijzigingen in de capaciteit van de bevoegde autoriteiten van de Democratische Republiek Congo om overeenkomstig de toepasselijke veiligheidsnormen toezicht te houden op de in dat land gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat Korongo Airlines moet worden opgenomen in bijlage A.

Luchtvaartmaatschappijen uit Georgië

(40) Er zijn geverifieerde bewijzen dat tijdens SAFA-platforminspecties [1] diverse ernstige tekortkomingen zijn vastgesteld bij luchtvaartmaatschappijen die in Georgië zijn geregistreerd. De bevoegde autoriteiten van Georgië (United Transport Administration — UTA) hebben informatie ingediend over de handhavingsacties met betrekking tot de AOC's van deze en andere luchtvaartmaatschappijen. Volgens deze informatie zijn de volgende AOC's ingetrokken: LTD Eurex Airline en JSC Tam Air: ingetrokken op 24 november 2010; LTD Sky Way en LTD Sakaviaservice: ingetrokken op 29 november 2010; LTD Jav Avia: ingetrokken op 18 januari 2011; LTD Carre Aviation Georgia: ingetrokken op 8 februari 2011; LTD Air Batumi: ingetrokken op 17 maart 2011 en LTD Air Iberia: ingetrokken op 4 april 2011. Het AOC van LTD Sun Way is op 3 februari 2011 verstreken en is niet verlengd.

(41) Er zijn geverifieerde bewijzen van ongevallen en incidenten met diverse Georgische luchtvaartmaatschappijen, onder meer van het ongeval dat op 28 november 2010 in Karachi, Pakistan, plaatsvond met de Ilyushin 76TD met registratiekenteken 4L-GNI die door Sun Way werd geëxploiteerd en het recente ongeval dat op 4 april 2011 in Kinshasa, Democratische Republiek Congo, plaatsvond met de Canadair CL 600 met registratiekenteken 4L-GAE. Er zijn ook bewijzen van niet-naleving van de veiligheidsnormen met betrekking tot luchtvaartuigen die in Georgië zijn geregistreerd maar die geïmporteerd zijn uit landen waaraan een exploitatieverbod in de Europese Unie is opgelegd.

(42) Naar aanleiding van de hierboven vermelde bewijzen heeft de Commissie op 22 maart 2011 een ontmoeting gehad met de bevoegde autoriteiten van Georgië (UTA). UTA heeft op 22, 25, 28 en 29 maart 2011 aanvullende documenten ingediend. Uit deze documenten blijkt dat op 15 april 2011 een nieuw, onafhankelijk burgerluchtvaartagentschap zal worden opgericht en dat een aantal luchtvaartuigen uit het register is geschrapt [2] naar aanleiding van de herziening van de regels voor de registratie van Georgische burgerluchtvaartuigen en de afgifte van luchtwaardigheidscertificaten aan deze luchtvaartuigen, die op 1 januari 2011 van kracht zijn geworden.

(43) UTA heeft op 5 april 2011 een mondelinge uiteenzetting gegeven voor het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. Tijdens deze uiteenzetting heeft UTA bevestigd dat een aantal AOC's is ingetrokken en dat 29 van 79 luchtvaartuigen uit het Georgische register zijn geschrapt. Voorts heeft UTA informatie verstrekt over de correctieve acties die ten uitvoer zijn gelegd naar aanleiding van de USOAP-audit die de ICAO in 2007 had uitgevoerd, en heeft het een hervormingsprogramma voorgesteld dat onder meer als doel heeft de Georgische luchtvaartwetgeving in overeenstemming te brengen met het EU-acquis dat voortvloeit uit de Overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte. Deze inspanningen worden ondersteund door diverse initiatieven, zoals een twinning-programma en technische bijstand aan UTA in het kader van het TRACEA-programma (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia).

(44) De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart hebben nota genomen van de vooruitgang die UTA heeft geboekt, van de bereidheid om transparante informatie te verstrekken en om nauw samen te werken teneinde hiaten te vullen, en van het feit dat in de nabije toekomst verdere hervormingen zijn gepland. De Commissie zal nauw blijven samenwerken met de bevoegde autoriteiten van Georgië om hun inspanningen voor de modernisering van hun systeem voor de veiligheid van de burgerluchtvaart tot een goed einde te brengen.

[1] Nummers van de SAFA-inspecties: AESA-E-2010-255; AESA-E-2010-328; BCAA-2010-134; CAA-NL-2010-20; DGAC/F-2010-1024; DGAC/F-2010-1708; MOTLUX-2010-19.

[2] De volgende luchtvaartuigen zijn uit het register geschrapt in de periode 13.8.2010 - 23.3.2011: twee AN-12 met registratiekentekens 4L-GLU en 4L-FFD en vier IL-76 met registratiekentekens 4L-FFG, 4L-GLP, 4L-GLX en 4L-FFE, geëxploiteerd door Sky Way; twee IL-76 met registratiekentekens 4L-GLR en 4L-GLK en twee AN-12 met registratiekentekens 4L-GLT en 4L-GLN, geëxploiteerd door Saqaviaservice; drie IL-76 met registratiekentekens 4L-GLM, 4L-MGC en 4L-MGM, geëxploiteerd door Sun Way; één IL-76 met registratiekenteken 4L-AWA, geëxploiteerd door Air West; drie AN-12 met registratiekentekens 4L-IRA, 4L-HUS en 4L-VAL, geëxploiteerd door Air Victor Georgia; één AN-12 met registratiekenteken 4L-PAS, geëxploiteerd door Transaviaservice; één AS-350B3 met registratiekenteken 4L-GGG, geëxploiteerd door Aviaservice; één AN-28 met registratiekenteken 4L-28001, geëxploiteerd door Georgian Aviation University; één YAK-40 met registratiekenteken 4L-AAK, geëxploiteerd door Tam Air; één B-737 met registratiekenteken 4L-TGM, geëxploiteerd door Georgia Airways; één AN-26 met registratiekenteken 4L-JAV, geëxploiteerd door Jav Avia; één AN-12 met registratiekenteken 4L-BKN, geëxploiteerd door Fly Adjara; twee AN-26 met registratiekentekens 4L-GST en 4L-GSS, geëxploiteerd door Carre Aviation Georgia; één B-747 met registratiekenteken 4L-KMK, geëxploiteerd door Eurex Airlines; één SAAB 340 met registratiekenteken 4L - EUI, geëxploiteerd door Georgian International Airlines, en één MI - 8T met registratiekenteken 4L -BGA, geëxploiteerd door Tisheti.

(45) De lidstaten zien erop toe dat de platforminspecties van luchtvaartuigen van in Georgië geregistreerde luchtvaartmaatschappijen, die als doel hebben na te gaan of deze luchtvaartuigen voldoen aan de relevante veiligheidsnormen, worden opgedreven overeenkomstig Verordening (EG) nr. 351/2008 van de Commissie ([1]), zodat de basis kan worden gelegd voor een nieuwe beoordeling van deze kwestie tijdens de volgende vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart.

Luchtvaartmaatschappijen uit Indonesië

(46) Naar aanleiding van Verordening (EU) nr. 590/2010 ([2]) is de Commissie actief met de bevoegde autoriteiten van Indonesië blijven overleggen over de maatregelen die deze autoriteiten hebben genomen om de veiligheid van de luchtvaart en de naleving van de toepasselijke veiligheidsnormen in Indonesië te verbeteren.

(47) De bevoegde autoriteiten van Indonesië (DGCA) hebben op 11 maart 2011 tijdens een videoconferentie met de Commissie meegedeeld dat alle in Indonesië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, met uitzondering van Wing Air, gehercertificeerd zijn. De DGCA heeft ook meegedeeld dat slechts 9 % van de in Indonesië actieve vloot luchtvaartuigen nog niet was uitgerust met de verplichte ICAO-apparatuur, dat de DGCA de exploitatie van deze luchtvaartuigen bij wijze van uitzondering had toegestaan tot eind 2011 en dat luchtvaartuigen die daarna nog niet zijn uitgerust, aan de grond worden gehouden.

(48) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart neemt nota van deze ontwikkelingen en moedigt de bevoegde autoriteiten van Indonesië aan om verdere inspanningen te leveren om het toezicht op de naleving van de regelgeving door de luchtvaartmaatschappijen die onder hun verantwoordelijkheid staan, te verbeteren.

(49) De DGCA heeft verzocht de goederenmaatschappijen Cardig Air, Republic Express, Asia Link en Air Maleo uit de bijlagen te schrappen en heeft documenten ingediend waaruit blijkt dat de activiteiten van deze maatschappijen beperkt blijven tot louter goederenvervoer, waarbij passagiersvervoer werd uitgesloten, en dat de DGCA passende handhavingsmaatregelen heeft genomen om de AOC's van deze maatschappijen zodanig te beperken dat ze niet naar de Europese Unie mogen vliegen en niet van de Europese Unie naar Indonesië.

(50) Derhalve is op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat de Indonesische luchtvaartmaatschappijen Cardig Air, Republic Express, Asia Link en Air Maleo uit bijlage A moeten worden geschrapt.

Luchtvaartmaatschappijen uit Israël

Sun D'Or

(51) De door het EASA uitgevoerde analyse van de resultaten van platforminspecties van luchtvaartuigen waarmee de in Israël gecertificeerde maatschappij Sun D'Or sinds 2008 naar de Europese Unie vliegt, heeft ernstige en herhaalde gevallen van niet-naleving van de internationale veiligheidsnormen aan het licht gebracht. Daarop heeft de Commissie formeel overleg met de bevoegde autoriteiten van Israël opgestart en de luchtvaartmaatschappij op 16 maart 2010 gehoord. Uit het overleg bleek dat de luchtvaartmaatschappij door de bevoegde autoriteiten van Israël niet correct was gecertificeerd; ze was immers in het bezit van een AOC, maar kon de veiligheid van haar activiteiten en de luchtwaardigheid van de luchtvaartuigen die onder haar verantwoordelijkheid worden geëxploiteerd niet aantonen (onderhoud en controle op de activiteiten buiten het bedrijf). De maatschappij kon ook niet aantonen dat zij passende corrigerende maatregelen had genomen om duurzame oplossingen te vinden voor de diverse bevindingen die tijdens SAFA-platforminspecties waren vastgesteld. Tijdens het overleg kon dus niet met zekerheid worden vastgesteld dat de luchtvaartmaatschappij voldoet aan de relevante veiligheidsnormen.

(52) Na overleg met de Commissie en het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, en na verdere raadpleging van de luchtvaartmaatschappij hebben de bevoegde autoriteiten van Israël besloten het AOC van Sun D'Or met ingang van 1 april 2011 in te trekken. Na deze beslissing werden alle luchtvaartuigen ingeschreven op het AOC van een andere Israëlische luchtvaartmaatschappij, en was Sun D'Or alleen nog actief als ticketverkoper.

(53) De bevoegde autoriteiten van Israël werden verzocht aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart een uiteenzetting te geven over het toezicht op deze luchtvaartmaatschappij, hetgeen zij op 6 april 2011 hebben gedaan. Tijdens deze uiteenzetting hebben ze verklaard dat Sun D'Or niet zou worden ge(her)certificeerd. Zij hebben ook informatie verstrekt over de algemene inspanningen om hun toezichtscapaciteit te verbeteren en het veiligheidssysteem in Israël te moderniseren.

(54) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt dan ook geoordeeld dat geen verdere maatregelen hoeven te worden genomen.

Israir

(55) De door het EASA uitgevoerde analyse van de resultaten van platforminspecties van luchtvaartuigen waarmee de in Israël gecertificeerde maatschappij Israir sinds 2008 naar de Europese Unie vliegt, heeft ernstige en herhaalde gevallen van niet-naleving van de internationale veiligheidsnormen aan het licht gebracht. Daarop heeft de Commissie formeel overleg met de bevoegde autoriteiten van Israël opgestart en de luchtvaartmaatschappij op 16 maart 2010 gehoord. Uit het overleg bleek dat de luchtvaartmaatschappij een reeks structurele maatregelen heeft genomen om te garanderen dat zij op duurzame wijze voldoet aan de relevante veiligheidsnormen. De luchtvaartmaatschappij heeft haar management gewijzigd om effectief een veiligheidsbeleid in te voeren op basis van een veiligheidsbeheersysteem. De luchtvaartuigen waarvoor tijdens SAFA-platforminspecties het grootste aantal ernstige bevindingen zijn vastgesteld, namelijk drie Airbus A-320's (met registratiekentekens 4X-ABH, 4X-ABD en 4X-ABF), zijn uit de vloot verwijderd. Ten slotte heeft de maatschappij de opleiding van gekwalificeerd personeel verbeterd, teneinde te garanderen dat de aan de vlucht voorafgaande inspecties goed worden uitgevoerd. De maatschappij heeft ook haar interne exploitatieprocedures herzien en een nieuw kwaliteitsborgingssysteem ingevoerd, samen met een auditsysteem voor kwaliteitsborging. Voorts heeft de maatschappij haar

([1]) PB L 109 van 19.4.2008, blz. 7.
([2]) PB L 170 van 6.7.2010, blz. 13.

handboek grondactiviteiten en haar onderhoudshandboek volledig herzien en een modern handboek exploitatiecontrolecentrum ingevoerd.

(56) Gezien deze wijzigingen en de uiteenzetting die de bevoegde autoriteiten van Israël op 6 april 2011 hebben gegeven aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, wordt geoordeeld dat deze luchtvaartmaatschappij in staat is haar prestaties voortdurend te verbeteren. De lidstaten zullen blijven nagaan of Israir effectief voldoet aan de relevante veiligheidsnormen door, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 351/2008, bij de platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van deze maatschappij.

Luchtvaartmaatschappijen uit Kazachstan

(57) De bevoegde autoriteiten van Kazachstan hebben de Commissie meegedeeld dat ze vooruitgang boeken bij het uitvoeren van een ambitieuze hervorming van de luchtvaartsector, die sinds 2009 aan de gang is en die tot doel heeft de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren. Ingevolge de vaststelling van een nieuw burgerluchtvaartwetboek in juli 2010 worden meer dan 100 specifieke luchtvaartregels opgesteld, waarvan de meeste reeds zijn goedgekeurd. Door de indienstname van extra gekwalificeerde instructeurs, die de volgende maanden zal worden voortgezet, boeken de bevoegde autoriteiten ook vooruitgang op het gebied van capaciteitsopbouw.

(58) De bevoegde autoriteiten van Kazachstan hebben meegedeeld dat zij handhavingsmaatregelen zijn blijven nemen. Zij hebben met name meegedeeld dat zij het AOC van de volgende luchtvaartmaatschappijen hebben ingetrokken: Air Flamingo; Almaty Aviation; Atyrau Aye Zholy; Arkhabay; Asia Continental Avialines; Centr Pankh; Kazavia National Airlines; Kokhshetau Airlines; Orlan 2000; Zherzu Avia.

(59) De bevoegde autoriteiten van Kazachstan hebben ook verklaard en met bewijzen aangetoond dat deze luchtvaartmaatschappijen geen commercieel luchtvervoer meer uitvoeren en geen houder meer zijn van een geldige exploitatievergunning voor dergelijk vervoer. Zij worden daarom niet meer beschouwd als luchtvaartmaatschappijen in de zin van artikel 2, onder a), van Verordening (EG) nr. 2111/2005. Gezien het voorgaande wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat deze tien maatschappijen uit bijlage A moeten worden geschrapt.

(60) De bevoegde autoriteiten van Kazachstan hebben ook meegedeeld dat zij de situatie van de luchtvaartmaatschappij KazAirWest, waarvan het AOC was ingetrokken, opnieuw hebben beoordeeld en een nieuw AOC aan deze maatschappij hebben afgegeven. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt geoordeeld dat deze luchtvaartmaatschappij in bijlage A moet blijven.

(61) De Commissie ondersteunt de door de autoriteiten van Kazachstan doorgevoerde ambitieuze hervormingen van hun burgerluchtvaartsysteem en nodigt deze autoriteiten uit om hun inspanningen om de met de ICAO overeengekomen correctieve actieplannen ten uitvoer te leggen, vastberaden voort te zetten en daarbij voorrang te verlenen aan het onopgeloste ernstige veiligheidsrisico („significant safety concern") en de hercertificering van alle exploitanten die onder hun verantwoordelijkheid staan. De Commissie is bereid te zijner tijd, met de hulp van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart en de steun van de lidstaten, ter plaatse een beoordeling uit te voeren van de voortgang bij de uitvoering van het actieplan.

Luchtvaartmaatschappijen uit Kirgizië

(62) De bevoegde autoriteiten van Kirgizië hebben meegedeeld dat het AOC van vier maatschappijen, Golden Rules Airlines (GRS), Max Avia (MAI), Tenir Airlines (TEB) en Sky Gate International (SGD), in 2009 en 2010 is ingetrokken en dat hun ICAO-identificatiecodes door de ICAO zijn ingetrokken. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt dan ook geoordeeld dat deze luchtvaartmaatschappijen uit bijlage A moeten worden geschrapt.

(63) De bevoegde autoriteiten van Kirgizië hebben eveneens meegedeeld dat het AOC van drie andere maatschappijen, Itek Air, Trast Aero en Asian Air, was verstreken, maar hebben geen bewijzen daarvan ingediend. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt dan ook geoordeeld dat deze luchtvaartmaatschappijen in bijlage A moeten blijven.

(64) Aangezien de Commissie niet in kennis is gesteld van bewijzen dat de andere in Kirgizië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen en de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving door die luchtvaartmaatschappijen, passende corrigerende maatregelen volledig ten uitvoer hebben gelegd, wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat deze maatschappijen in bijlage A moeten blijven.

(65) De Commissie spoort de bevoegde autoriteiten van Kirgizië aan om verdere inspanningen te leveren teneinde alle gevallen van niet-naleving die zijn vastgesteld tijdens de audit die de ICAO in april 2009 in het kader van het Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) heeft uitgevoerd, te verhelpen. De Commissie, bijgestaan door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart en met de steun van de lidstaten, is bereid een beoordeling ter plaatse uit te voeren zodra de tenuitvoerlegging van het bij de ICAO ingediende actieplan voldoende gevorderd is. Het doel van dit bezoek zou zijn om de tenuitvoerlegging van de toepasselijke veiligheidseisen door de bevoegde autoriteiten en de ondernemingen die onder hun toezicht staan, te controleren.

Air Madagascar

(66) Er zijn aanwijzingen van talrijke veiligheidstekortkomingen bij het in Madagascar gecertificeerde Air Madagascar. Deze tekortkomingen zijn vastgesteld door de bevoegde autoriteiten van Frankrijk tijdens in het kader van het SAFA-programma uitgevoerde platforminspecties. De resultaten voor de luchtvaartuigen van het type B-767 zijn merkbaar slechter dan voor de andere luchtvaartuigen van deze luchtvaartmaatschappij. Het aantal bevindingen tijdens elke SAFA-inspectie, het feit dat de veiligheidstekortkomingen zich blijven herhalen en dat de situatie sinds 2010 verslechtert, wijzen op een ernstig veiligheidsprobleem.

(67) De ICAO heeft in februari 2008 een Universal Safety Oversight Audit uitgevoerd en melding gemaakt van ernstige veiligheidsrisico's door het ontoereikend vermogen van de burgerluchtvaartautoriteiten van Madagascar om hun verantwoordelijkheden inzake toezicht op de veiligheid van de luchtvaart uit te oefenen.

(68) Gelet op de SAFA-verslagen heeft de Commissie op 28 februari 2011 formeel overleg opgestart met de bevoegde autoriteiten van Madagascar om haar grote bezorgdheid over de veiligheid van de activiteiten van Air Madagascar te uiten en er bij de maatschappij en de bevoegde autoriteiten overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EG) nr. 2111/2005 op aan te dringen maatregelen te nemen in reactie op de ICAO-bevindingen en om de tijdens SAFA-inspecties geconstateerde veiligheidstekortkomingen te verhelpen.

(69) De Commissie heeft op 16 maart 2011 de burgerluchtvaartautoriteiten van Madagascar en vertegenwoordigers van Air Madagascar ontmoet om zekerheid te krijgen dat zij allebei maatregelen hebben genomen om de tijdens SAFA-inspecties vastgestelde tekortkomingen te verhelpen of dat tenminste passende maatregelen zijn genomen om de vastgestelde veiligheidsrisico's te beperken. De tijdens deze vergadering verstrekte informatie volstond spijtig genoeg niet om aan te tonen dat een uitgebreide oorzakenanalyse van de veiligheidstekortkomingen is uitgevoerd, dat het bedrijf een solide correctief en preventief actieplan uitvoert en dat de autoriteiten een passend programma voor veiligheidstoezicht ten uitvoer leggen. Daarom werden de burgerluchtvaartautoriteiten van Madagascar en de exploitant Air Madagascar verzocht om de situatie te verduidelijken tijdens de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart in april 2011.

(70) Air Madagascar en de bevoegde autoriteiten van Madagascar zijn op 5 april 2011 gehoord door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. Air Madagascar heeft een verbeterd correctief en preventief actieplan ingediend op basis van een degelijke oorzakenanalyse, maar heeft niet aangetoond dat deze maatregelen tot dusver al resultaten hebben opgeleverd.

(71) Het Comité is verheugd over de bemoedigende stappen van de luchtvaartmaatschappij, maar heeft zijn bezorgdheid geuit over de aanhoudende ernstige zwakheden op het gebied van de permanente luchtwaardigheid van alle door Air Madagascar geëxploiteerde luchtvaartuigen. De luchtvaartmaatschappij heeft de tekortkomingen met betrekking tot haar luchtvaartuigen van het type Boeing B-767 aanvaard. Zij heeft verklaard van mening te zijn dat de huidige maatregelen volstaan om de veiligheidsrisico's voor de rest van de vloot te beperken, gezien de lagere vluchtfrequentie en/of jongere leeftijd van deze luchtvaartuigen.

(72) Het Comité erkent de inspanningen die deze luchtvaartmaatschappij heeft geleverd om duurzame oplossingen te vinden voor de veiligheidstekortkomingen die tijdens SAFA-inspecties aan het licht zijn gekomen en spoort de bevoegde autoriteiten van Madagascar aan om hun toezichtsactiviteiten te versterken teneinde te garanderen dat het correctief en preventief actieplan van de maatschappij effectief en onverwijld ten uitvoer wordt gelegd.

(73) Rekening houdende met de talrijke en herhaalde veiligheidstekortkomingen die zijn vastgesteld tijdens platforminspecties van luchtvaartuigen van het type Boeing B-767 die door Air Madagascar worden geëxploiteerd, en aangezien deze luchtvaartmaatschappij tot op heden onvoldoende in staat is gebleken om een passend correctief en preventief actieplan ten uitvoer te leggen en aangezien de bevoegde autoriteiten van Madagascar onvoldoende veiligheidstoezicht houden op de activiteiten van deze luchtvaartmaatschappij, is de Commissie — in navolging van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart — van mening dat deze luchtvaartmaatschappij niet naar de Unie mag vliegen met haar luchtvaartuigen van het type Boeing B-767. Derhalve wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat Air Madagascar in bijlage B moet worden opgenomen en geen gebruik mag maken van haar luchtvaartuigen van het type Boeing B-767. De luchtvaartmaatschappij mag wel naar de Unie vliegen met de andere types luchtvaartuigen die op haar AOC zijn vermeld, overeenkomstig bijlage B.

(74) De lidstaten zullen blijven nagaan of Air Madagascar effectief voldoet aan de relevante veiligheidsnormen door, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 351/2008, bij de platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van deze maatschappij.

Luchtvaartmaatschappijen uit Mozambique

(75) Uit verificaties is gebleken dat de autoriteit die belast is met het veiligheidstoezicht op de in Mozambique gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, niet in staat is de relevante veiligheidsnormen toe te passen en te handhaven; dit is aan het licht gekomen tijdens de audit die in januari 2010 door de ICAO is uitgevoerd in het kader van haar Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP). Deze audit heeft een groot aantal belangrijke tekortkomingen aan het licht gebracht, hetgeen aantoont dat de burgerluchtvaartautoriteiten van Mozambique onvoldoende in staat zijn om hun taken inzake toezicht op de veiligheid van de luchtvaart uit te voeren. Op het ogenblik van de afgifte van het eindverslag van de ICAO werd meer dan 77 % van de ICAO-normen niet effectief nageleefd. Op bepaalde kritieke gebieden, zoals de bepalingen inzake gekwalificeerd technisch personeel, werd meer dan 98 % van de ICAO-normen niet doeltreffend toegepast. Wat het verhelpen van veiligheidstekortkomingen betreft, werd meer dan 93 % van de ICAO-normen niet doeltreffend toegepast.

(76) Na de USOAP-audit van Mozambique heeft de ICAO alle landen die partij zijn bij het Verdrag van Chicago op de hoogte gebracht van een ernstig veiligheidsrisico („significant safety concern") met betrekking tot het veiligheidstoezicht op in Mozambique gecertificeerde maatschappijen ([1]), omdat er in het in Mozambique toegepaste certificeringsproces voor de afgifte van AOC's geen rekening wordt gehouden met alle toepasselijke bepalingen van ICAO-bijlage 6. De 15 luchtvaartmaatschappijen in Mozambique, waaronder ook internationale maatschappijen, vliegen nog steeds met AOC's die zijn afgegeven overeenkomstig de vorige regels, die ondertussen zijn ingetrokken. De bevoegde autoriteiten van Mozambique (IACM) hebben niet alle specifieke punten van het certificeringsproces beoordeeld alvorens een AOC af te geven, en IACM kan niet garanderen dat alle 15 AOC-houders aan de bepalingen van bijlage 6 en aan de nationale regels beantwoorden alvorens internationale vluchten uit

([1]) ICAO-bevinding OPS/01.

te voeren. Voorts heeft IACM al meer dan twee jaar geen toezichtsinspecties van luchtvaartexploitanten meer uitgevoerd.

(77) Er zijn aanwijzingen dat de bevoegde autoriteiten van Mozambique onvoldoende in staat zijn om de gevallen van niet-naleving die door de ICAO zijn vastgesteld, recht te zetten, zoals blijkt uit het feit dat een aanzienlijk deel van de correctieve actieplannen die deze autoriteiten hebben voorgesteld om de door de ICAO vastgestelde gevallen van niet-naleving te verhelpen, onaanvaardbaar werd geacht door de ICAO. Dit geldt met name voor het door de ICAO vastgestelde ernstig veiligheidsrisico („significant safety concern"), dat nog niet is opgelost. De bevoegde autoriteiten van Mozambique hebben bovendien meegedeeld dat de tenuitvoerlegging van het correctieve actieplan vertraging heeft opgelopen.

(78) Gezien de resultaten van de USOAP-audit van de ICAO heeft de Commissie in maart 2010 overleg op gang gebracht met de bevoegde autoriteiten van Mozambique (IACM), heeft zij haar ernstige bezorgdheid uitgedrukt over de veiligheid van de activiteiten van de in dat land gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen en heeft zij nadere informatie gevraagd over de maatregelen die de bevoegde autoriteiten hebben genomen om de door de ICAO vastgestelde tekortkomingen te verhelpen.

(79) IACM heeft tussen april 2010 en april 2011 documenten ingediend en op 6 april 2011 een uiteenzetting gegeven aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. IACM heeft aangegeven dat het, na de indiening van het bovenvermelde correctieve actieplan bij de ICAO, de eerste maatregelen op gang heeft gebracht voor de tenuitvoerlegging van dit plan. IACM heeft met name meegedeeld dat het een interne hervorming doorvoert om zijn onafhankelijkheid en toezichtscapaciteit aanzienlijk te versterken, en dat het, in afwachting van de indienstname van voldoende gekwalificeerde inspecteurs, contracten heeft gesloten met externe consultants om de toezichtsactiviteiten te ondersteunen. Volgens het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft IACM echter onvoldoende aangetoond dat het momenteel over voldoende middelen beschikt om het toezicht op alle in Mozambique gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te garanderen. Het heeft meegedeeld dat in Mozambique 13 luchtvaartmaatschappijen zijn gecertificeerd en dat het, met de steun van de bovengenoemde consultants, 8 van deze maatschappijen in 2010 heeft gehercertificeerd overeenkomstig de burgerluchtvaartregelgeving van Mozambique, waarvan 3 maatschappijen die ook internationale vluchten uitvoeren: Mozambique Airlines, Mozambique Express en Trans Airways. Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart is echter van mening dat IACM onvoldoende heeft aangetoond dat permanent toezicht wordt gehouden op deze maatschappijen, overeenkomstig de toepasselijke veiligheidsnormen. Ten slotte heeft IACM bevestigd dat 5 maatschappijen, die volgens de verklaringen van IACM alleen binnenlandse activiteiten uitvoeren, nog steeds actief zijn met AOC's die overeenkomstig de vorige en inmiddels ingetrokken regels zijn afgegeven. IACM heeft deze certificaten echter niet voorgelegd. Bovendien is het ernstig veiligheidsrisico („significant safety concern") dat de ICAO ter zake had vastgesteld, nog steeds niet opgelost.

(80) Mozambique Airlines (LAM) heeft schriftelijke informatie ingediend en op 6 april 2011 een uiteenzetting gegeven aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. LAM heeft bevestigd dat het op 6 april 2010 gehercertificeerd is overeenkomstig de burgerluchtvaartregelgeving van Mozambique. Dit AOC, dat op 5 april afliep, is echter op 6 april 2011 hernieuwd door het IACM, met een verbod op nadering bij slecht zicht van categorie III, aangezien bevestigd is dat de maatschappij geen toelating had om dergelijke naderingen uit te voeren. Mozambique Express (MEX) heeft schriftelijke informatie ingediend en op 6 april 2011 een uiteenzetting gegeven aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. MEX heeft bevestigd dat het in april 2010 is gehercertificeerd overeenkomstig de burgerluchtvaartregels van Mozambique, hoewel vier luchtvaartuigen van het type Embraer 120 worden geëxploiteerd zonder dat deze toestellen zijn uitgerust met E-GPWS (TAWS).

(81) De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart erkennen de inspanningen die zijn geleverd om het burgerluchtvaartsysteem in Mozambique te hervormen en de eerste stappen die zijn gezet om de door de ICAO gemelde veiligheidstekortkomingen te verhelpen. In afwachting van de effectieve uitvoering van passende corrigerende maatregelen om de door de ICAO vastgestelde tekortkomingen, en met name de ernstige veiligheidsrisico's („significant safety concerns") te verhelpen, wordt echter op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat de bevoegde autoriteiten van Mozambique momenteel niet in staat zijn de relevante veiligheidsnormen toe te passen en te handhaven ten aanzien van alle luchtvaartmaatschappijen waarop zij regelgevend toezicht uitoefenen. Derhalve moet een exploitatieverbod worden opgelegd aan alle in Mozambique gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen en moeten ze worden opgenomen in bijlage A.

(82) De bevoegde autoriteiten van Portugal hebben meegedeeld dat zij hebben toegezegd technische bijstand te zullen verlenen aan de bevoegde autoriteiten van Mozambique en daar reeds mee begonnen zijn. Deze technische bijstand heeft met name betrekking op de opleiding van gekwalificeerd personeel en procedures voor de uitoefening van toezicht.

(83) De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart sporen Mozambique aan om volledig te blijven meewerken met de ICAO, zodat een passend correctief actieplan kan worden vastgesteld om de door de ICAO vastgestelde tekortkomingen te verhelpen en de voortgang van de tenuitvoerlegging te zijner tijd aan de hand van een bezoek ter plaatse (ICVM-missie) kan worden gevalideerd. De Commissie, met de steun van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart en de lidstaten, is bereid technische bijstand te overwegen indien nodig.

(84) De Commissie zal, op basis van het advies van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, de situatie opnieuw beoordelen op basis van geverifieerde bewijzen dat de tenuitvoerlegging van het bij de ICAO ingediende actieplan voldoende gevorderd is.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Russische Federatie

(85) Naar aanleiding van een bezoek van de Commissie aan de Russische Federatie in december 2010 hebben de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie informatie ingediend met betrekking tot de AOC's van bepaalde Russische luchtvaartmaatschappijen die per SAFA-platforminspectie meerdere ernstige bevindingen lieten optekenen. Tijdens overleg met deze autoriteiten op 8 maart hebben de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie zich er bovendien toe verbonden de volgende informatie aan de Commissie te verstrekken: a) informatie over de resultaten van het toezicht van de Russische autoriteiten op de geïdentificeerde Russische luchtvaartmaatschappijen; b) informatie over de corrigerende maatregelen die deze maatschappijen ten uitvoer hebben gelegd om de tijdens SAFA-platforminspecties vastgestelde problemen op te lossen; en c) de lijst van AOC's van bepaalde Russische luchtvaartmaatschappijen die naar de Europese Unie vliegen.

(86) Op basis van de informatie die door de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie is ingediend, beantwoorden de hieronder vermelde luchtvaartuigen op de AOC's van bepaalde luchtvaartmaatschappijen niet aan de ICAO-normen. Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart spoort de Commissie aan om bij de bevoegde Russische autoriteiten verduidelijking te vragen omtrent de internationale exploitatie van deze luchtvaartuigen:

a) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140 met registratiekenteken RA-41250; AN-24RV met registratiekentekens RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360, RA-47363; AN-26 met registratiekenteken RA-26660; Tupolev TU-154M met registratiekentekens RA-85007, RA-85707 en 85794.

b) Atlant Soyuz: de Tupolev TU-154M met registratiekentekens RA-85672 en RA-85682, die vroeger door Atlant Soyuz werden geëxploiteerd, worden momenteel allebei geëxploiteerd door andere in de Russische Federatie gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen.

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M met registratiekentekens RA-85625 en RA-85774; Yakovlev Yak-40 met registratiekentekens RA-87511, RA-88300 en RA-88186; Yak-40K met registratiekentekens RA-21505, RA-98109 en RA-8830; Yak-42D met registratiekenteken RA-42437; alle (22) helikopters Kamov Ka-26 (registratiekentekens onbekend); alle (49) helikopters Mi-8 (registratiekentekens onbekend); alle (11) helikopters Mi-171 (registratiekentekens onbekend); alle (8) helikopters Mi-2 (registratiekentekens onbekend); de (1) helikopter EC-120B met registratiekenteken RA-04116.

d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B met registratiekentekens RA-85494 en RA-85457.

e) Krasnoyarsky Airlines: de TU-154M met registratiekenteken RA-85672, die vroeger was ingeschreven op het AOC van Krasnoyarsky Airlines, dat in 2009 is ingetrokken, wordt momenteel geëxploiteerd door Atlant Soyuz; het luchtvaartuig van hetzelfde type met registratiekenteken RA-85682 wordt geëxploiteerd door een andere in de Russische Federatie gecertificeerde luchtvaartmaatschappij.

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42 met registratiekentekens RA-42331, RA-42350, RA-42538 en RA-42541.

g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B met registratiekenteken RA-85602; alle TU-134 (registratiekentekens onbekend); alle Antonov An-24 (registratiekentekens onbekend); alle An-2 (registratiekentekens onbekend); alle helikopters Mi-2 (registratiekentekens onbekend); alle helikopters Mi-8 (registratiekentekens onbekend).

h) Moscovia Airlines: Antonov AN-12 met registratiekentekens RA-12193 en RA-12194.

i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D met registratiekentekens RA-42374 en RA-42433.

j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B met registratiekenteken RA-85508 (de luchtvaartuigen met registratiekentekens RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 en RA-85432 worden momenteel niet geëxploiteerd om financiële redenen).

k) UTAir: Tupolev TU-154M met registratiekentekens RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; alle (24) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 en RA-65977; de luchtvaartuigen met registratiekentekens RA-65143 en RA-65916 worden geëxploiteerd door een andere Russische luchtvaartmaatschappij; de (1) TU-134B met registratiekenteken RA-65726; alle (10) Yakovlev Yak-40: RA-87348 (momenteel niet geëxploiteerd om financiële redenen), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 en RA-88280; de luchtvaartuigen van hetzelfde type met registratiekentekens RA-87292 en RA-88244 zijn buiten gebruik gesteld; alle helikopters Mil-26: (registratiekentekens onbekend); alle helikopters Mil-10: (registratiekentekens onbekend); alle helikopters Mil-8 (registratiekentekens onbekend); alle helikopters AS-355 (registratiekentekens onbekend); alle helikopters BO-105 (registratiekentekens onbekend); de luchtvaartuigen van het type AN-24B met registratiekentekens RA-46388 en RA-87348 worden niet geëxploiteerd om financiële redenen; de luchtvaartuigen met registratiekentekens RA-46267 en RA-47289 en de luchtvaartuigen van het type AN-24RV met registratiekentekens RA-46509, RA-46519 en RA-47800 worden geëxploiteerd door een andere Russische maatschappij.

l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134 met registratiekenteken RA-65979, de luchtvaartuigen met registratiekentekens RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 en RA-65555 worden geëxploiteerd door een andere Russische maatschappij; de Ilyushin IL-18 met registratiekenteken RA-75454 wordt geëxploiteerd door een andere Russische maatschappij; de Yakovlev Yak-40 met registratiekentekens RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 en RA-88200 worden geëxploiteerd door een andere Russische maatschappij.

m) Russair: Tupolev TU-134A met registratiekentekens RA 65124, RA-65908, RA-65087, RA-65790, RA-65576, RA-65102, RA-65550 en RA-65691.

n) Kosmos: Tupolev TU-134-A3 met registratiekentekens RA-65805, RA-65010, RA-65097, RA-65557 en RA-65566; TU-134-B met registratiekenteken RA-65574.

o) The 224th-Flight Unit State Airlines: Ilyushin IL-76MD met registratiekentekens RA-76638 en RA-78750.

p) Daghestan Airlines: Tupolev TU-134B met registratiekenteken RA-65569.

q) Kogalymavia: Tupolev TU-134A3 met registratiekentekens RA-65943, RA-65045, RA-65943, RA65944 en RA-65944; Tupolev TU-154B2 met registratiekenteken RA-85522.

(87) De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart nemen nota van de documenten die zijn ingediend door de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie en zullen door technisch overleg met die autoriteiten blijven werken aan duurzame oplossingen voor de vastgestelde gevallen van niet-naleving van de veiligheidsnormen.

(88) De lidstaten zullen ondertussen blijven controleren of de Russische luchtvaartmaatschappijen effectief voldoen aan de relevante veiligheidsnormen door, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 351/2008, bij het uitvoeren van platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van deze maatschappij, en de Commissie zal van nabij toezicht blijven houden op de maatregelen die door deze maatschappijen worden genomen.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(89) De luchtvaartmaatschappij Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) heeft verzocht te worden gehoord door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart en heeft vooraf documenten ingediend. Deze maatschappij heeft meegedeeld dat zij, ten gevolge van plannen om de vloot te vernieuwen, de luchtvaartuigen van het type DC-9-51 niet meer exploiteert. De maatschappij heeft ook meegedeeld dat zij in januari 2011 is gehercertificeerd door de Oekraïense burgerluchtvaartautoriteit (UKR SAA) en een AOC heeft gekregen dat gedurende twee jaar geldig is.

(90) UMAir heeft ook documenten ingediend waaruit moet blijken dat alle corrigerende maatregelen naar aanleiding van de EU-bezoeken in mei en oktober 2009, zijn voltooid. UMAir heeft voorts ook documenten ingediend betreffende de verificatie van de tenuitvoerleggingsstatus van de corrigerende maatregelen om de door UKR SAA tijdens toezichtactiviteiten vastgestelde bevindingen te verhelpen. De maatschappij heeft ook het verslag ingediend van het onderzoek naar een ernstig incident dat op 21 september 2010 plaatsvond te Beiroet. Volgens dit verslag was de noodlanding van het luchtvaartuig van het type DC-9-51 met registratiekenteken UR-CBY te wijten aan het uitvallen van de motor, zeer waarschijnlijk ten gevolge van een botsing met een vogel. Uit het verslag bleek echter ook dat één kritieke procedure bij het uitvallen van een motor niet was opgenomen in het exploitatiehandboek van UMAir.

(91) Aangezien tijdens een platforminspectie van het door deze luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuig met registratiekenteken UR-CHN, die op 28 februari 2011 in de Europese Unie plaatsvond [1], ernstige tekortkomingen zijn vastgesteld, heeft de Commissie aanvullende informatie gevraagd aan de luchtvaartmaatschappij. Naar aanleiding van dit verzoek heeft de luchtvaartmaatschappij documenten ingediend met betrekking tot de exploitatiespecificaties en het luchtwaardigheidscertificaat van het luchtvaartuig van het type MD83 met registratiekenteken UR-CHN, waaruit blijkt dat dit luchtvaartuig is uitgerust met de verplichte ICAO-apparatuur.

(92) De maatschappij is uitgenodigd om de openstaande problemen toe lichten tijdens een technische vergadering op 25 maart 2011. Tijdens en na de vergadering heeft de maatschappij nadere informatie verstrekt over de resultaten van interne audits, inspecties en platformcontroles en over de respectieve corrigerende maatregelen die zijn genomen; de maatschappij heeft ook aangegeven dat haar huidig exploitatiehandboek alle nodige normale, abnormale en noodprocedures bevat en voorziet in permanente opleiding in simulatoren.

(93) UKR SAA heeft gevraagd een uiteenzetting te mogen geven aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart; op 6 april 2011 heeft het zijn inspectie- en verificatieprocedures gepresenteerd en verslag uitgebracht over de tenuitvoerlegging van corrigerende maatregelen door de luchtvaartmaatschappijen die onder zijn toezicht staan, waaronder ook UMAir. UKR SAA heeft bevestigd dat UMAir alle tijdens de EU-bezoeken in mei en oktober 2009 vastgestelde bevindingen heeft rechtgezet. UKR SAA verklaarde ook dat het zich bleef kwijten van de verantwoordelijkheden als land van registratie en land van de exploitant met betrekking tot de wet-leasingactiviteiten van UMAir.

(94) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart is verheugd over de vooruitgang die UMAir heeft geboekt bij de tenuitvoerlegging van de internationale veiligheidsnormen en de stopzetting van de exploitatie van luchtvaartuigen van het type DC-9-51, en over de verklaringen die de UKR SAA heeft afgelegd, en is van oordeel dat geen enkele exploitatiebeperking meer hoeft te worden opgelegd aan deze luchtvaartmaatschappij. Derhalve wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat Ukrainian Mediterranean Airlines (UM Air) uit bijlage B moet worden geschrapt.

(95) De lidstaten zullen blijven nagaan of UMAir effectief voldoet aan de relevante veiligheidsnormen door, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 351/2008, bij de platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van deze maatschappij.

[1] SCAA-2011-30

Algemene bedenkingen over de overige luchtvaartmaatschappijen in de bijlagen A en B

(96) Ondanks specifieke verzoeken van de Commissie is zij niet in kennis gesteld van bewijzen dat de overige luchtvaartmaatschappijen die in de communautaire lijst van 22 november 2010 zijn vermeld en de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving door die luchtvaartmaatschappijen, passende corrigerende maatregelen volledig ten uitvoer hebben gelegd. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt derhalve geoordeeld dat het exploitatieverbod (bijlage A) of de exploitatiebeperkingen (bijlage B) die aan deze luchtvaartmaatschappijen zijn opgelegd, moeten worden gehandhaafd.

(97) 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 na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

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

Gedaan te Brussel, 19 april 2011.

Voor de Commissie,
namens de voorzitter,
Siim KALLAS
Vicevoorzitter

BIJLAGE A

LIJST VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN WAARAAN EEN VOLLEDIG EXPLOITATIEVERBOD IS OPGELEGD IN DE EUROPESE UNIE [1]

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republiek Ghana
Silverback Cargo Freighters	Onbekend	VRB	Republiek Rwanda
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Afghanistan, 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 zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Angola, behalve TAAG Angola Airlines, dat in bijlage B is opgenomen			**Republiek Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	Onbekend	Republiek Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republiek Angola
Air Gicango	009	Onbekend	Republiek Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republiek Angola
AIR NAVE	017	Onbekend	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
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 zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Benin			**Republiek Benin**
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Republiek Benin
AFRICA AIRWAYS	Onbekend	AFF	Republiek Benin

[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-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Niet van toepassing	Republiek Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republiek Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republiek Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republiek Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republiek Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republiek Benin
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in de Republiek Congo			**Republiek Congo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republiek Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republiek Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Onbekend	Republiek Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Onbekend	Republiek Congo
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in de Democratische Republiek Congo (RDC)			**Democratische Republiek Congo (RDC)**
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Democratische Republiek Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Democratische Republiek Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Democratische Republiek Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	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-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	EXY	Democratische Republiek Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 035/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0032/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/ 003/08	EWS	Democratische Republiek Congo (RDC)
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 027/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 053/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 045/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/ 038/08	ALX	Democratische Republiek Congo (RDC)
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 033/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 042/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Ministeriële handtekening (ordonnantie nr. 78/205)	LCG	Democratische Republiek Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 04008	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 034/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
Safe AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/ 025/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 030/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 050/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 044/09	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-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Democratische Republiek Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Djibouti			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Onbekend	DAO	Djibouti
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Equatoriaal Guinea			**Equatoriaal Guinea**
Cronos AIRLINES	Onbekend	Onbekend	Equatoriaal Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Onbekend	CEL	Equatoriaal Guinea
EGAMS	Onbekend	EGM	Equatoriaal Guinea
EUROGUINEANA DE AVIACION y transportes	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Equatoriaal Guinea
General work aviacion	002/ANAC	Niet van toepassing	Equatoriaal Guinea
GETRA - Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	739	GET	Equatoriaal Guinea
GUINEA AIRWAYS	738	Niet van toepassing	Equatoriaal Guinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Onbekend	Onbekend	Equatoriaal Guinea
UTAGE - Union de TransportE Aereo de Guinea Ecuatorial	737	UTG	Equatoriaal Guinea
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Indonesië, behalve Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia en Metro Batavia			**Republiek Indonesië**
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Onbekend	Republiek Indonesië
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Onbekend	Republiek Indonesië
ASCO NUSA AIR	135-022	Onbekend	Republiek Indonesië
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Onbekend	Republiek Indonesië
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Onbekend	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

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-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republiek Indonesië
EASTINDO	135-038	Onbekend	Republiek Indonesië
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republiek Indonesië
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republiek Indonesië
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Onbekend	Republiek Indonesië
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Onbekend	Republiek Indonesië
KAL STAR	121-037	KLS	Republiek Indonesië
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republiek Indonesië
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republiek Indonesië
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republiek Indonesië
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Onbekend	Republiek Indonesië
MEGANTARA	121-025	MKE	Republiek Indonesië
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republiek Indonesië
MIMIKA AIR	135-007	Onbekend	Republiek Indonesië
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Onbekend	Republiek Indonesië
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Onbekend	Republiek Indonesië
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Onbekend	Republiek Indonesië
NYAMAN AIR	135-042	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
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republiek Indonesië
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	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	Onbekend	Republiek Indonesië
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Onbekend	Republiek Indonesië
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republiek Indonesië
TRAVIRA UTAMA	135-009	Onbekend	Republiek Indonesië
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	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-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
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 zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Kazachstan, behalve Air Astana			**Republiek Kazachstan**
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	Republiek Kazachstan
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Republiek Kazachstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Republiek Kazachstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Republiek Kazachstan
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0345-08	CID	Republiek Kazachstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republiek Kazachstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republiek Kazachstan
AVIA-JAYNAR/avia-zhaynar	AK-0435-10	SAP	Republiek Kazachstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Republiek Kazachstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Republiek Kazachstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Republiek Kazachstan
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Republiek Kazachstan
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Republiek Kazachstan
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Republiek Kazachstan
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Republiek Kazachstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republiek Kazachstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Republiek Kazachstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republiek Kazachstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republiek Kazachstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republiek Kazachstan
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	Republiek Kazachstan
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Republiek Kazachstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republiek Kazachstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Republiek Kazachstan
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Republiek Kazachstan
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Republiek Kazachstan
MEGA Airlines	AK-0424-10	MGK	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-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Republiek Kazachstan
Prime aviation	AK-0393-09	PKZ	Republiek Kazachstan
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Republiek Kazachstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Republiek Kazachstan
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Republiek Kazachstan
SCAT	AK-0420-10	VSV	Republiek Kazachstan
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Republiek Kazachstan
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Republiek Kazachstan
UST-KAMENOGORSK/AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Republiek Kazachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republiek Kazachstan
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Kirgizië			**Republiek Kirgizië**
AIR MANAS	17	MBB	Republiek Kirgizië
ASIAN AIR	36	AZZ	Republiek Kirgizië
Avia Traffic Company	23	AVJ	Republiek Kirgizië
AEROSTAN (EX Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	Republiek Kirgizië
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republiek Kirgizië
Click Airways	11	CGK	Republiek Kirgizië
DAMES	20	DAM	Republiek Kirgizië
EASTOK AVIA	15	EEA	Republiek Kirgizië
ITEK Air	04	IKA	Republiek Kirgizië
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republiek Kirgizië
Kyrgyzstan	03	LYN	Republiek Kirgizië
KYRGYZSTAN AIRLINE	Onbekend	KGA	Republiek Kirgizië
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republiek Kirgizië
Sky Way air	21	SAB	Republiek Kirgizië
TRAST AERO	05	TSJ	Republiek Kirgizië
VALOR AIR	07	VAC	Republiek Kirgizië
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Liberia			**Liberia**
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in de Republiek Gabon, behalve Gabon Airlines, Afrijet en SN2AG, die in bijlage B zijn opgenomen			**Republiek Gabon**

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Onbekend	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	Onbekend	Republiek Gabon
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in de Republiek Mauritanië			**Republiek Mauritanië**
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Republiek Mauritanië
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in de Republiek Mozambique			**Republiek Mozambique**
Mozambique Airlines - linhas aereas de moçambique	MOZ-01/2010	LAM	Republiek Mozambique
Mozambique Express/MEX	02 van 2010	MXE	Republiek Mozambique
Trans Airways/KAYA AIRLINES	03 van 2010	Onbekend	Republiek Mozambique
Helicopteros Capital	Onbekend	Onbekend	Republiek Mozambique
CFA Mozambique	Onbekend	Onbekend	Republiek Mozambique
Unique Air Charter	Onbekend	Onbekend	Republiek Mozambique
Aerovisao de Mozambique	Onbekend	Onbekend	Republiek Mozambique
Safari Air	Onbekend	Onbekend	Republiek Mozambique
ETA Air Charter LDA	04 van 2010	Onbekend	Republiek Mozambique
Emilio Air Charter lda	05 van 2010	Onbekend	Republiek Mozambique
CFM-TTA sA	07 van 2010	Onbekend	Republiek Mozambique
Aero-Servicos sarl	08 van 2010	Onbekend	Republiek Mozambique
VR Cropsprayers lda	06 van 2010	Onbekend	Republiek Mozambique
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in de Filipijnen			**Republiek der Filipijnen**
Aerowurks Aerial SprAying Services	2010030	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Air Philippines Corporation	2009006	GAP	Republiek der 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-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Airtrack Agricultural Corporation	2010027	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Asia Aircraft Overseas Philippines Inc.	4AN9800036	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Aviation Technology Innovators, Inc.	4AN2007005	Onbekend	Republiek der Filipijnen
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Onbekend	Republiek der Filipijnen
AYALA aviation corp.	4AN9900003	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Beacon	Onbekend	Onbekend	Republiek der Filipijnen
BENDICE transport management inc.	4AN2008006	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Canadian helicopters philippines inc.	4AN9800025	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Cebu Pacific Air	2009002	CEB	Republiek der Filipijnen
Chemtrad Aviation Corporation	2009018	Onbekend	Republiek der Filipijnen
CM aero	4AN2000001	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Corporate Air	Onbekend	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Cyclone airways	4AN9900008	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Far East Aviation Services	2009013	Onbekend	Republiek der Filipijnen
F.F. Cruz and Company, Inc.	2009017	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Huma Corporation	2009014	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Inaec Aviation Corp.	4AN2002004	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Island Aviation	2009009	SOY	Republiek der Filipijnen
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Lion Air, Incorporated	2009019	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Macro asia air taxi services	2010029	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Mindanao Rainbow Agricultural Development Services	2009016	Onbekend	Republiek der Filipijnen
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Omni aviation corp.	2010033	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Pacific East Asia Cargo Airlines, Inc.	4AS9800006	PEC	Republiek der Filipijnen
Pacific Airways Corporation	4AN9700007	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Pacific Alliance Corporation	4AN2006001	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Philippine Airlines	2009001	PAL	Republiek der Filipijnen
Philippine Agricultural aviation corp.	4AN9800015	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Royal air charter services Inc.	2010024	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Royal Star Aviation, Inc.	2010021	Onbekend	Republiek der 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-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Southstar aviation company, inc.	4AN9800037	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Spirit of Manila Airlines Corporation	2009008	MNP	Republiek der Filipijnen
Subic international air charter	4AN9900010	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Subic seaplane, inc.	4AN2000002	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Topflite airways, inc.	4AN9900012	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Transglobal Airways Corporation	2009007	TCU	Republiek der Filipijnen
World aviation, corp.	Onbekend	Onbekend	Republiek der Filipijnen
WcC Aviation Company	2009015	Onbekend	Republiek der Filipijnen
YOkota aviation, inc.	Onbekend	Onbekend	Republiek der Filipijnen
ZenitH Air, Inc.	2009012	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Zest Airways Incorporated	2009003	RIT	Republiek der Filipijnen
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Sao Tomé en Principe			**Sao Tomé en Principe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Onbekend	Sao Tomé en Principe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Sao Tomé en Principe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Sao Tomé en Principe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Onbekend	Sao Tomé en Principe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Sao Tomé en Principe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Onbekend	Sao Tomé en Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé en Principe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Sao Tomé en Principe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Onbekend	Sao Tomé en Principe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Sao Tomé en Principe
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Sierra Leone			**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

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-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
TEEBAH AIRWAYS	Onbekend	Onbekend	Sierra Leone
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Sudan			**Republiek Sudan**
Sudan Airways	Onbekend	SUD	Republiek Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republiek Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republiek Sudan
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Republiek Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republiek Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republiek Sudan
ALMAJARA AVIATION	Onbekend	MJA	Republiek Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republiek Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republiek Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republiek Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Onbekend	Republiek Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republiek Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republiek Sudan
TARCO AIRLINES	056	Onbekend	Republiek Sudan
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Swaziland			**Swaziland**
SWAZILAND AIRLINK	Onbekend	SZL	Swaziland
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Zambia			**Zambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

BIJLAGE B

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

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer Air Operator Certificate (AOC)	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant	Type luchtvaartuig waaraan beperkingen worden opgelegd	Registratiekenteken(s) en, voor zover beschikbaar, constructieserienummer(s)	Land van registratie
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
AFRIJET [1]	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
AIR ASTANA [2]	AK-0388-09	KZR	Kazachstan	De volledige vloot, met uitzondering van: 2 luchtvaartuigen van het type B-767; 4 luchtvaartuigen van het type B-757; 10 luchtvaartuigen van het type A319/320/321; 5 luchtvaartuigen van het type Fokker 50	De volledige vloot, met uitzondering van: P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Koninkrijk der Nederlanden)
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
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagascar	De volledige vloot, met uitzondering van: 2 luchtvaartuigen van het type Boeing B-737-300, 2 luchtvaartuigen van het type ATR 72-500, 1 luchtvaartuig van het type ATR 42-500, 1 luchtvaartuig van het type ATR 42-320 en 3 luchtvaartuigen van het type DHC 6-300	De volledige vloot, met uitzondering van: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republiek Madagascar
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
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Republiek Gabon	De volledige vloot, met uitzondering van: 1 luchtvaartuig van het type B-767-200	De volledige vloot, met uitzondering van: TR-LHP	Republiek Gabon

[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 Air Operator Certificate (AOC)	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant	Type luchtvaartuig waaraan beperkingen worden opgelegd	Registratiekenteken(s) en, voor zover beschikbaar, constructieserienummer(s)	Land van registratie
IRAN AIR ([4])	FS100	IRA	Islamitische Republiek Iran	De volledige vloot, met uitzondering van: 14 luchtvaartuigen van het type A-300, 8 luchtvaartuigen van het type A-310, 1 luchtvaartuig van het type B-737	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
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
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republiek Angola	De volledige vloot, met uitzondering van: 3 luchtvaartuigen van het type Boeing B-777 en 4 luchtvaartuigen van het type Boeing B-737-700	De volledige vloot, met uitzondering van: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republiek Angola

([1]) Afrijet mag alleen de vermelde luchtvaartuigen gebruiken voor zijn huidige activiteiten in de EU.
([2]) Air Astana mag alleen de vermelde luchtvaartuigen gebruiken voor zijn huidige activiteiten in de EU.
([3]) Gabon Airlines mag alleen van het vermelde luchtvaartuig gebruikmaken voor zijn activiteiten in de Europese Unie.
([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.