VERORDENING (EG) Nr. 298/2009 VAN DE COMMISSIE

van 8 april 2009

tot 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 COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op 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 luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG [1], en met name op 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 [2] bedoelde communautaire lijst opgesteld van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap.

(2) Overeenkomstig artikel 4, lid 3, van Verordening (EG) nr. 2111/2005 heeft een aantal lidstaten de Commissie informatie verstrekt die relevant is voor de bijwerking van de communautaire lijst. Ook derde landen hebben relevante informatie meegedeeld. De communautaire lijst moet op basis daarvan worden bijgewerkt.

(3) De Commissie heeft alle betrokken luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks of, wanneer dit praktisch niet mogelijk was, via de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht op 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 Gemeenschap 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 de 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. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart ingestelde Comité inzake veiligheid van de luchtvaart [3].

(5) De autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de uitoefening van het regelgevend toezicht op de betrokken luchtvaartmaatschappijen zijn door de Commissie en, in specifieke gevallen, door een aantal lidstaten geraadpleegd.

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

Communautaire luchtvaartmaatschappijen

(7) Sommige lidstaten hebben bepaalde handhavingsmaatregelen genomen op basis van de resultaten van SAFA-platforminspecties van luchtvaartuigen van bepaalde communautaire luchtvaartmaatschappijen en op basis van de inspecties en audits van specifieke aspecten die door hun nationale luchtvaartautoriteiten zijn uitgevoerd. Zij hebben de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart in kennis gesteld van deze maatregelen. De bevoegde autoriteiten van Zweden hebben het Air Operator Certificate (AOC) van de maatschappij Nordic Regional ingetrokken en die van de maatschappijen Fly Excellent en Aero Syncro opgeschort; de bevoegde autoriteiten van Spanje hebben het AOC en de exploitatievergunning van de maatschappij Bravo Airlines ingetrokken; de bevoegde autoriteiten van Portugal hebben de opschorting van het AOC van de maatschappij Luzair op 22 januari 2009 opgeheven na gecontroleerd te hebben of de maatschappij met succes corrigerende maatregelen ten uitvoer had gelegd; de bevoegde autoriteiten van Griekenland hebben de opschorting van het AOC van de maatschappij Hellenic Imperial Airways op 18 december 2008 opgeheven na gecontroleerd te hebben of de maatschappij met succes corrigerende maatregelen ten uitvoer had gelegd, en hebben het AOC van de maatschappij Euroair Ltd op 28 januari 2009 opgeschort omdat deze maatschappij daarom had verzocht en omdat de goedkeuring van de organisatie voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid van deze maatschappij was opgeschort.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Republiek Kazachstan

Starline KZ

(8) Uit verificaties is gebleken dat zich ernstige veiligheidstekortkomingen voordoen bij het in Kazachstan gecertificeerde Starline KZ. Deze tekortkomingen zijn door Bulgarije en door andere ECAC-lidstaten vastgesteld tijdens in het kader van het SAFA-programma uitgevoerde platforminspecties [4]. Het feit dat deze gevallen van niet-naleving zich bij herhaling hebben voorgedaan wijst op systemische veiligheidstekortkomingen op het gebied van de exploitatie en het onderhoud.

[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.
[4] DGCATR-2007-357, DGCATR-2007-359, DGCATR-2008-166, BUL-2008-8, BUL-2008-9.

(9) Starline KZ heeft niet tijdig en adequaat gereageerd op een vraag van de Bulgaarse burgerluchtvaartautoriteiten in verband met de veiligheid van zijn activiteiten. Het feit dat de maatschappij geen adequaat antwoord heeft gegeven op de correspondentie van deze lidstaat wijst op gebrekkige communicatie. Starline KZ heeft blijk gegeven van een gebrek aan vermogen om deze veiligheidstekortkomingen te verhelpen, waardoor deze nog steeds blijven voortduren.

(10) Gelet op de bovenvermelde tekortkomingen heeft de Commissie op 27 januari 2009, in overleg met de bevoegde autoriteiten van Kazachstan, haar ernstige bezorgdheid uitgesproken over de veiligheid van de activiteiten van Starline KZ, en overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EG) nr. 2111/2005 om nadere informatie gevraagd over de maatregelen die de bevoegde autoriteiten en de maatschappij hebben genomen om deze tekortkomingen te verhelpen.

(11) De autoriteiten hebben niet adequaat en tijdig gereageerd op een vraag van de Commissie over het veiligheidstoezicht op Starline KZ; na het verstrijken van de termijn had de Commissie de gevraagde informatie, met name het AOC van de maatschappij en de volledige exploitatiespecificaties en de voorschriften en beperkingen die daarop van toepassing zijn, nog steeds niet ontvangen.

(12) Op 24 maart 2009 is Starline KZ op eigen verzoek gehoord door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. Deze hoorzitting leverde echter onvoldoende bewijs op dat de corrigerende maatregelen naar behoren waren uitgevoerd. Tijdens de hoorzitting hebben de bevoegde autoriteiten van Kazachstan aan de Commissie meegedeeld dat zij op 4 februari 2009 besloten hebben dat Starline KZ alleen nog buiten het Europese luchtruim activiteiten mag uitoefenen.

(13) Gezien het bovenstaande wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat Starline KZ niet aan de relevante veiligheidsnormen voldoet en derhalve in bijlage A moet worden opgenomen.

East Wing

(14) Uit verificaties is gebleken dat zich ernstige veiligheidstekortkomingen voordoen bij het in Kazachstan gecertificeerde East Wing. Deze tekortkomingen zijn door Frankrijk en Roemenië vastgesteld tijdens in het kader van het SAFA-programma uitgevoerde platforminspecties [1]. Het feit dat deze veiligheidstekortkomingen bij herhaling zijn vastgesteld, wijst erop dat zij systemisch zijn.

(15) East Wing heeft niet tijdig en adequaat gereageerd op een vraag van de Franse burgerluchtvaartautoriteiten in verband met de veiligheid van zijn activiteiten. Het feit dat de maatschappij geen adequaat antwoord heeft gegeven op de correspondentie van deze lidstaat wijst op gebrekkige communicatie. East Wing heeft blijk gegeven van een gebrek aan vermogen om deze veiligheidstekortkomingen te verhelpen, waardoor deze nog steeds blijven voortduren.

(16) Gelet op de bovenvermelde tekortkomingen heeft de Commissie, in overleg met de bevoegde autoriteiten van Kazachstan, haar ernstige bezorgdheid uitgesproken over de veiligheid van de activiteiten van East Wing en om nadere informatie gevraagd over de maatregelen die de bevoegde autoriteiten en de maatschappij hebben genomen om deze tekortkomingen te verhelpen.

(17) Er zijn bewijzen van het feit dat East Wing de activiteiten heeft overgenomen van GST Aero, een luchtvaartmaatschappij die op 22 maart 2006 in bijlage A is opgenomen [2] en daaruit is geschrapt nadat de bevoegde autoriteiten van Kazachstan de Commissie hadden meegedeeld dat het AOC van die maatschappij in maart 2007 was ingetrokken [3].

(18) De bevoegde autoriteiten van Kazachstan hebben meegedeeld dat zij op 4 februari 2009 hebben besloten dat East alleen nog buiten het Europese luchtruim activiteiten mag uitoefenen. Deze autoriteiten hebben echter niet tijdig en adequaat gereageerd op een vraag van de Commissie over het veiligheidstoezicht op East Wing; zij hebben immers geen passend bewijsmateriaal ingediend met betrekking tot het AOC van de maatschappij en de volledige exploitatiespecificaties, de voorschriften en de beperkingen die daarop van toepassing zijn.

(19) Op 24 maart 2009 is East Wing op eigen verzoek gehoord door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. Deze hoorzitting leverde echter onvoldoende bewijs op dat de corrigerende maatregelen naar behoren zijn uitgevoerd; bovendien is tijdens de hoorzitting aan het licht gekomen dat de maatschappij geen weet heeft van het feit dat zij geen activiteiten mag uitoefenen in het Europese luchtruim. Gezien het bovenstaande wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat East Wing niet aan de relevante veiligheidsnormen voldoet en derhalve in bijlage A moet worden opgenomen.

ATMA Airlines

(20) Uit verificaties is gebleken dat zich ernstige veiligheidstekortkomingen voordoen bij het in Kazachstan gecertificeerde ATMA Airlines. Deze tekortkomingen zijn vastgesteld door Duitsland, Noorwegen en Turkije tijdens in het kader van het SAFA-programma uitgevoerde platforminspecties [4]. Het feit dat deze veiligheidstekortkomingen bij herhaling zijn vastgesteld, wijst erop dat zij systemisch zijn.

(21) ATMA Airlines heeft niet tijdig en adequaat gereageerd op een vraag van de Duitse en Noorse burgerluchtvaartautoriteiten in verband met de veiligheid van zijn activiteiten. Het feit dat de maatschappij geen adequaat antwoord heeft gegeven op de correspondentie van deze lidstaten wijst op gebrekkige communicatie. ATMA Airlines heeft blijk gegeven van een gebrek aan vermogen om deze veiligheidstekortkomingen te verhelpen, waardoor deze nog steeds blijven voortduren.

[1] DGAC/F-2007-2509, RCAARO-2008-36, RCAARO-2008-54.

[2] Overwegingen (38) tot en met (43) van Verordening (EG) nr. 474/2006 van 22 maart 2006, PB L 84 van 23.3.2006, blz. 14.

[3] Overweging (17) van Verordening (EG) nr. 235/2007 van 5 maart 2007, PB L 66 van 6.3.2007, blz. 3.

[4] LBA/D-2008-13, CAA-N-2007-137, DGCATR-2008-25.

(22) Gelet op de bovenvermelde tekortkomingen heeft de Commissie, in overleg met de bevoegde autoriteiten van Kazachstan, haar ernstige bezorgdheid uitgesproken over de veiligheid van de activiteiten van ATMA Airlines en om nadere informatie gevraagd over de maatregelen die de bevoegde autoriteiten en de maatschappij hebben genomen om deze tekortkomingen te verhelpen.

(23) De bevoegde autoriteiten van Kazachstan hebben meegedeeld dat zij op 4 februari 2009 hebben besloten dat ATMA Airlines alleen nog buiten het Europese luchtruim activiteiten mag uitoefenen. Deze autoriteiten hebben echter niet tijdig en adequaat gereageerd op een vraag van de Commissie over het veiligheidstoezicht op ATMA Airlines; zij hebben immers geen passend bewijsmateriaal ingediend met betrekking tot het AOC van de maatschappij en de volledige exploitatiespecificaties, de voorschriften en de beperkingen die daarop van toepassing zijn.

(24) Op 24 maart 2009 is ATMA Airlines op eigen verzoek gehoord door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. Deze hoorzitting leverde echter onvoldoende bewijs op dat de corrigerende maatregelen naar behoren waren uitgevoerd.

(25) Gezien het bovenstaande wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat ATMA Airlines niet aan de relevante veiligheidsnormen voldoet en derhalve in bijlage A moet worden opgenomen.

Berkut Air

(26) Uit verificaties is gebleken dat zich ernstige veiligheidstekortkomingen voordoen bij het in Kazachstan gecertificeerde Berkut Air. Deze tekortkomingen zijn door Frankrijk en Roemenië vastgesteld tijdens in het kader van het SAFA-programma uitgevoerde platforminspecties [1]. Het feit dat deze veiligheidstekortkomingen bij herhaling zijn vastgesteld, wijst erop dat zij systemisch zijn.

(27) Berkut Air heeft niet tijdig en adequaat gereageerd op een vraag van de Roemeense burgerluchtvaartautoriteiten in verband met de veiligheid van zijn activiteiten. Het feit dat de maatschappij geen adequaat antwoord heeft gegeven op de correspondentie van deze lidstaat wijst op gebrekkige communicatie. Berkut Air heeft blijk gegeven van een gebrek aan vermogen om deze veiligheidstekortkomingen te verhelpen, waardoor deze nog steeds blijven voortduren.

(28) Gelet op de bovenvermelde tekortkomingen heeft de Commissie, in overleg met de bevoegde autoriteiten van Kazachstan, haar ernstige bezorgdheid uitgesproken over de veiligheid van de activiteiten van Berkut Air en om nadere informatie gevraagd over de maatregelen die de bevoegde autoriteiten hebben genomen om deze tekortkomingen te verhelpen.

(29) De bevoegde autoriteiten van Kazachstan hebben meegedeeld dat zij het AOC van BEK Air, voorheen Berkut Air, in februari 2009 hebben opgeschort. Deze autoriteiten hebben echter niet tijdig en adequaat gereageerd op een vraag van de Commissie over het veiligheidstoezicht op Berkut Air; ze hebben de gevraagde informatie niet ingediend en hebben niet met documenten aangetoond dat handhavingsmaatregelen zijn genomen.

(30) Gezien het bovenstaande wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat Berkut Air niet aan de relevante veiligheidsnormen voldoet en derhalve in bijlage A moet worden opgenomen.

Air Company Kokshetau

(31) Uit verificaties is gebleken dat zich ernstige veiligheidstekortkomingen voordoen bij het in Kazachstan gecertificeerde Air Company Kokshetau. Deze tekortkomingen zijn door Italië vastgesteld tijdens in het kader van het SAFA-programma uitgevoerde platforminspecties [2]. Deze tekortkomingen hebben betrekking op luchtvaartuigen van het type IL-62 die niet zijn uitgerust met TAWS (E-GPWS), harnassen, zuurstofmaskers die snel kunnen worden opgezet tijdens vluchten boven vluchtniveau 250, en passende systemen voor het verlichten van de nooduitgangsroute.

(32) Air Company Kokshetau heeft niet tijdig en adequaat gereageerd op een vraag van de Italiaanse burgerluchtvaartautoriteiten in verband met de veiligheid van zijn activiteiten. Het feit dat de maatschappij geen adequaat antwoord heeft gegeven op de correspondentie van deze lidstaat wijst op gebrekkige communicatie. Air Company Kokshetau heeft blijk gegeven van een gebrek aan vermogen om deze veiligheidstekortkomingen te verhelpen, waardoor deze nog steeds blijven voortduren.

(33) Gelet op de bovenvermelde tekortkomingen heeft de Commissie, in overleg met de bevoegde autoriteiten van Kazachstan, haar ernstige bezorgdheid uitgesproken over de veiligheid van de activiteiten van Air Company Kokshetau en om nadere informatie gevraagd over de maatregelen die de bevoegde autoriteiten hebben genomen om deze tekortkomingen te verhelpen.

(34) De bevoegde autoriteiten van Kazachstan hebben de Commissie meegedeeld dat ze op 13 februari 2009 hebben besloten de luchtvaartuigen van het type IL-62M met serienummers 1138234 en 1748445 te schrappen uit het AOC van Air Company Kokshetau, en dat ze voornemens zijn het AOC van deze maatschappij met ingang van 24 maart in te trekken omdat de maatschappij failliet is. Deze autoriteiten hebben echter niet adequaat gereageerd op de vraag van de Commissie om bewijzen van de intrekking van het AOC in te dienen.

[1] RCAARO-2008-35, RCAARO-2008-37, RCAARO-2008-75.

[2] ENAC-IT-2007-785.

(35) Gezien het bovenstaande wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat Air Company Kokshetau niet aan de relevante veiligheidsnormen voldoet en derhalve in bijlage A moet worden opgenomen.

Sayat Air

(36) Uit verificaties is gebleken dat zich ernstige veiligheidstekortkomingen voordoen bij het in Kazachstan gecertificeerde Sayat Air. Deze tekortkomingen zijn door een ECAC-lidstaat vastgesteld tijdens in het kader van het SAFA-programma uitgevoerde platforminspecties ([1]). Deze tekortkomingen hebben betrekking op luchtvaartuigen van het type IL-62 die niet zijn uitgerust met a) TAWS (E-GPWS), b) zuurstofmaskers die snel kunnen worden opgezet door de bemanning, c) drijfinrichtingen en d) een passend systeem voor het verlichten van de nooduitgangsroute. Bovendien werd het luchtvaartuig geëxploiteerd zonder noodcontrolelijsten aan boord, met een NAV-gegevensbank die al meer dan 2 jaar niet meer was bijgewerkt en zonder onderhoudsdocument.

(37) Sayat Air heeft blijk gegeven van een gebrek aan vermogen om deze veiligheidstekortkomingen te verhelpen, waardoor deze nog steeds blijven voortduren.

(38) De bevoegde autoriteiten van Kazachstan hebben niet adequaat en tijdig geantwoord op een vraag van de Commissie over het veiligheidstoezicht op Sayat Air; het feit dat de maatschappij geen adequaat antwoord heeft gegeven op de correspondentie van de Commissie, en met name haar AOC en haar volledige exploitatiespecificaties, de voorschriften en de beperkingen die daarop van toepassing zijn, niet heeft meegedeeld, wijst op gebrekkige communicatie.

(39) De bevoegde autoriteiten van Kazachstan hebben niet aangetoond dat ze passend toezicht uitoefenen op deze maatschappij, overeenkomstig hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Chicago.

(40) Gezien het bovenstaande wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat Sayat Air niet voldoet aan de relevante veiligheidsnormen en derhalve moet worden opgenomen in bijlage A.

Scat

(41) Uit verificaties is gebleken dat zich ernstige veiligheidstekortkomingen voordoen bij het in Kazachstan gecertificeerde Scat. Met name het luchtvaartuig van het type Yak-42 met registratiekenteken UP-Y4205 is niet uitgerust met TAWS (E-GPWS), zoals vereist krachtens de ICAO-voorschriften. Deze tekortkomingen zijn door een ECAC-lidstaat vastgesteld tijdens een platforminspectie in het kader van het SAFA-programma ([2]).

(42) Gezien de bovenvermelde tekortkomingen heeft de Commissie overleg gepleegd met de bevoegde autoriteiten van Kazachstan, heeft zij haar ernstige bezorgdheid uitgedrukt over de veiligheid van de activiteiten van Scat en heeft zij om meer informatie gevraagd over de maatregelen die de bevoegde autoriteiten van Kazachstan hebben genomen om deze tekortkomingen te verhelpen.

(43) De bevoegde autoriteiten van Kazachstan hebben het bewijs geleverd dat zij het luchtvoertuig van het type Yak-42 met registratiekenteken UP-Y4205 uit hun register hebben geschrapt.

(44) Scat heeft gevraagd om door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart te worden gehoord; tijdens deze hoorzitting, op 24 maart 2009, heeft Scat bevestigd dat dit luchtvaartuig niet meer wordt geëxploiteerd.

(45) De Commissie is dan ook van oordeel dat geen verdere maatregelen hoeven te worden genomen ten aanzien van deze maatschappij.

Algemeen veiligheidstoezicht op luchtvaartmaatschappijen uit de Republiek Kazachstan

(46) De Commissie heeft de aandacht van de bevoegde autoriteiten van Kazachstan gevestigd op het feit dat het toezicht op de prestaties van een aantal andere in Kazachstan geregistreerde luchtvaartmaatschappijen nog steeds verontrustende resultaten oplevert tijdens platforminspecties. De bevoegde autoriteiten van Kazachstan werden verzocht verduidelijking te verschaffen en indien nodig passende maatregelen te nemen.

(47) De bevoegde autoriteiten van Kazachstan hebben een reeks handhavingsmaatregelen meegedeeld die zij ten aanzien van een aantal Kazachse maatschappijen hebben genomen. Deze autoriteiten hebben met name meegedeeld dat ze Investavia, Skybus en Aytirau Aye Zholy op 4 februari 2009 hebben verboden nog activiteiten uit te oefenen in het Europese luchtruim. De Commissie zal dringend overleg plegen met de Kazachse autoriteiten en zal de procedure van artikel 7 van Verordening (EG) nr. 2111/2005 inleiden met betrekking tot deze maatschappijen.

(48) De Commissie verzoekt de bevoegde autoriteiten van Kazachstan met aandrang om krachtiger inspanningen te leveren om het burgerluchtvaartsysteem te hervormen en het veiligheidstoezicht op alle in dit land gecertificeerde maatschappijen te versterken. De Commissie zal het overleg met deze autoriteiten voortzetten teneinde de situatie van de Kazachse maatschappijen te beoordelen, en is klaar om samen met de lidstaten al het tijdig ingediende bewijsmateriaal te analyseren.

Orient Thai Airlines en One Two Go Airlines

(49) Ingevolge het ongeval met One Two Go-vlucht OG 269 in Phuket op 16 september 2007, met het total loss van het luchtvaartuig van het type MD-80 en 90 doden, waaronder veel Europese passagiers, tot gevolg, heeft de Commissie overleg gepleegd met de bevoegde autoriteiten van Thailand die bevoegd zijn voor het veiligheidstoezicht op deze maatschappij.

([1]) SDAT-2007-36.
([2]) GDCA-2008-10.

(50) Overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EG) nr. 2111/2005 heeft de Commissie op 5 maart 2009 een brief naar deze maatschappijen gestuurd.

(51) De bevoegde autoriteiten van Thailand (het Thaise burgerluchtvaartdepartement) hebben de Commissie meegedeeld dat uit het onderzoek na het ongeval is gebleken dat zowel Orient Thai als haar dochteronderneming One Two Go de wet op de luchtnavigatie hadden overtreden, met name door de bekwaamheidsbewijzen van negen piloten te vervalsen. Het Thaise burgerluchtvaartdepartement heeft daarop de activiteiten met MD-80 van One Two Go en Orient Thai opgeschort en de maatschappijen gevraagd een reeks corrigerende maatregelen te nemen.

(52) Het Thaise burgerluchtvaartdepartement heeft de Commissie ervan in kennis gesteld dat het op 25 november 2008 het AOC van One Two Go opnieuw heeft geactiveerd. Moedermaatschappij Orient Thai had op 7 oktober 2008 al de toestemming gekregen om haar activiteiten met luchtvaartuigen van het type MD-80 te hervatten.

(53) Een team van Europese deskundigen heeft van 10 tot 13 maart 2009 een inspectiebezoek gebracht aan het Koninkrijk Thailand, gericht op de exploitatie van vluchten en de licenties van de bemanningen, teneinde na te gaan of de luchtvaartmaatschappijen de corrigerende acties hebben uitgevoerd die nodig zijn om de eerder door het Thaise burgerluchtvaartdepartement vastgestelde tekortkomingen te corrigeren. Het team kwam tot de vaststelling dat One Two Go geen luchtvaartactiviteiten meer exploiteert. One Two Go is verantwoordelijk voor de verkoop van vluchten die in het kader van een wetleaseovereenkomst worden geëxploiteerd door Orient Thai, waarbij One Two Go de huurder is en Orient Thai de verhuurder. Orient Thai stelt luchtvaartuigen, volledige bemanningen, onderhoudswerkzaamheden en verzekeringen ter beschikking van One Two Go. Alle personeelsleden die betrokken zijn bij de activiteiten die in opdracht van One Two go door Orient Thai worden uitgevoerd, zijn werknemers van Orient Thai.

(54) Uit het verslag van het inspectiebezoek blijkt ook dat de luchtvaartmaatschappij Thai Orient corrigerende maatregelen heeft genomen en dat het Thaise burgerluchtvaartdepartement maatregelen heeft genomen om de eerder vastgestelde veiligheidstekortkomingen te verhelpen. De Commissie zal van nabij toezicht houden op de veiligheidssituatie van Orient Thai. Daartoe moet het Thaise burgerluchtvaartdepartement de Commissie uiterlijk over twee maanden alle nodige informatie verstrekken betreffende de doeltreffendheid van de vermelde maatregelen.

(55) Op 19 maart 2009 heeft het Thaise burgerluchtvaartdepartement de Commissie meegedeeld dat One Two Go voornemens is met ingang van juli 2009 zelf luchtvaartactiviteiten uit te voeren. Uit het verslag van het EU-team blijkt dat de Thaise burgerluchtvaartautoriteiten One Two Go een AOC hebben verstrekt, ondanks het feit dat ze niet bij machte waren om na te gaan of deze maatschappij in staat is veilig luchtvaartactiviteiten uit te voeren; deze maatschappij heeft immers nooit de gedetailleerde bewijsstukken ingediend die vereist zijn uit hoofde van de Thaise verordeningen tot uitvoering van de ICAO-normen. Het Thaise burgerluchtvaartdepartement heeft ook aangekondigd voornemens te zijn het AOC van One Two Go op 29 maart 2009 in te trekken; de maatschappij zal op basis van haar Air Operator Licence echter geregelde vluchten blijven charteren bij Orient Thai.

(56) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt hieruit geconcludeerd dat One Two Go niet voldoet aan de geldende veiligheidsnormen. Er moet een exploitatieverbod worden opgelegd aan deze maatschappij, die dus moet worden opgenomen in bijlage A.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Republiek Benin

(57) Uit verificaties is gebleken dat de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de in Benin geregistreerde luchtvaartmaatschappijen niet in staat zijn de veiligheidstekortkomingen te verhelpen; dit is aan het licht gekomen tijdens de audit van Benin die in maart 2007 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, waaruit blijkt dat de burgerluchtvaartautoriteiten van Benin onvoldoende in staat zijn om hun taken inzake toezicht op de veiligheid van de luchtvaart uit te voeren. Op het ogenblik dat de ICAO-audit werd uitgevoerd, werd 80,22 % van de ICAO-normen niet toegepast. 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.

(58) Er zijn aanwijzingen dat de bevoegde autoriteiten van Benin onvoldoende in staat zijn om door de ICAO vastgestelde gevallen van niet-naleving efficiënt te verhelpen; in haar eindverslag van december 2007 is de ICAO namelijk van oordeel dat een aanzienlijk gedeelte van de door deze autoriteiten voorgestelde of uitgevoerde corrigerende maatregelen eigenlijk geen betrekking hebben op de vastgestelde tekortkomingen. Met name op het gebied van de exploitatie van luchtvaartuigen werd 50 % van de door Benin voorgestelde maatregelen niet volledig aanvaardbaar geacht door de ICAO.

(59) Gelet op het eindverslag van de ICAO heeft de Commissie overleg gepleegd met de bevoegde autoriteiten van Benin, haar ernstige bezorgdheid uitgesproken over de veiligheid van de activiteiten van de in dat land geregistreerde luchtvaartmaatschappijen en om nadere informatie verzocht over de maatregelen die de bevoegde autoriteiten van Benin hebben genomen als reactie op de ICAO-bevindingen en de vaststellingen met betrekking tot de aanvaardbaarheid van de corrigerende maatregelen.

(60) Tijdens de hoorzitting voor het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart op 25 maart 2009 hebben de bevoegde autoriteiten van Benin aangegeven dat de corrigerende maatregelen die in 2008 moesten worden uitgevoerd, eigenlijk zijn uitgesteld tot augustus/december 2009.

(61) Uit de documenten die de bevoegde autoriteiten van Benin hebben voorgelegd, blijkt dat het AOC dat is afgegeven aan maatschappijen die in Benin zijn gecertificeerd, niet voldoet aan de ICAO-normen voor internationale vluchten, hetgeen bevestigt dat de door de ICAO vastgestelde tekortkomingen nog niet zijn verholpen. Een nieuw onderzoek van de AOC's en de bijgevoegde exploitatiespecificaties van de luchtvaartmaatschappijen Aero Benin, Africa Airways, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair, Royal Air en Trans Air Benin heeft ernstige problemen aan het licht gebracht. Het AOC van Africa Airways werd niet voorgelegd. In de andere AOC's wordt geen melding gemaakt van de toepasselijke verordeningen die als basis voor de certificering zijn gebruikt; deze AOC's staan activiteiten over de hele wereld toe, hoewel de bevoegde autoriteiten van Benin bevestigen dat ze beperkt zijn tot Benin en/of de subregio. Bovendien lijken Aero Benin, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair en Trans Air Benin alleen activiteiten volgens zichtvliegvoorschriften uit te voeren, wat niet volstaat om veilig vluchten te exploiteren in Europa; deze maatschappijen beschikken ook niet over de specifieke vergunningen inzake RVSM (gereduceerde verticale separatieminima), RNAV (gebiedsnavigatie) en RNP (vereiste navigatieprestatie) die nodig zijn voor de navigatie in het Europese luchtruim. De bevoegde autoriteiten van Benin hebben aangegeven dat ze de geldigheid van deze AOC's beperkt hebben tot zes maanden en dat ze voornemens zijn snel duidelijkheid te scheppen in deze situatie. Zolang de verwachte hercertificering van deze maatschappijen, in volledige overeenstemming met de ICAO-normen, niet heeft plaatsgevonden, is de Commissie van oordeel dat op basis van de gemeenschappelijke criteria een exploitatieverbod moet worden opgelegd aan deze maatschappijen en dat ze derhalve in bijlage A moeten worden opgenomen.

(62) De maatschappij Alafia JET heeft verzocht gehoord te worden door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. Op 24 maart 2009 kreeg Alafia JET de gelegenheid een mondelinge presentatie te geven voor het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart; bij die gelegenheid heeft deze maatschappij schriftelijke documenten betreffende haar activiteiten overgemaakt. De maatschappij verklaarde tijdens haar presentatie dat haar activiteiten in de Europese Unie beperkt zijn tot het op verzoek exploiteren van medische noodvluchten; de maatschappij heeft ook informatie verstrekt over een reeks maatregelen die zij heeft genomen om de tekortkomingen te verhelpen die door Frankrijk waren vastgesteld tijdens platforminspecties in het kader van het SAFA-programma ([1]). Het feit dat de platforminspecties van luchtvaartuigen waarmee naar de Gemeenschap wordt gevlogen bij herhaling ernstige veiligheidstekortkomingen aan het licht heeft gebracht, wijst er echter op dat deze tekortkomingen systemisch zijn en gevolgen hebben voor de activiteiten van die maatschappij. De maatregelen die de maatschappij tot op heden heeft genomen, volstonden niet om deze tekortkomingen te verhelpen.

(63) Rekening houdende met de talrijke en herhaalde veiligheidstekortkomingen die zijn vastgesteld tijdens platforminspecties van luchtvaartuigen die door Alafia JET worden geëxploiteerd, en met het feit dat de bevoegde autoriteiten van Benin onvoldoende in staat zijn om passend toezicht uit te oefenen op de in Benin gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, is de Commissie van oordeel dat Alafia JET geen toestemming mag krijgen om nog langer vluchten naar de Gemeenschap te exploiteren. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt dan ook geoordeeld dat Alafia JET in bijlage A moet worden opgenomen.

(64) De Commissie verleent haar volledige steun aan de inspanningen van de bevoegde autoriteiten van Benin om het veiligheidstoezicht op hun luchtvaartmaatschappijen te verbeteren, en is van oordeel dat de door de Wereldbank aangekondigde aanzienlijke schenking aan de Republiek Benin een betere naleving van de ICAO-normen mogelijk zal maken.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Republiek Gabon

Gabon Airlines

(65) Sinds juli 2008 mag Gabon Airlines alleen vluchten in de Europese Unie exploiteren met het luchtvaartuig van het type Boeing 767-200 met registratiekenteken TR-LHP, onder de voorwaarden van overweging (15) van Verordening (EG) nr. 715/2008 ([2]).

(66) Sindsdien is uit verificaties gebleken dat zich veiligheidstekortkomingen voordoen bij het in Gabon gecertificeerde Gabon Airlines. Deze tekortkomingen zijn vastgesteld door Frankrijk tijdens in het kader van het SAFA-programma uitgevoerde platforminspecties ([3]).

(67) Gabon Airlines heeft adequaat en tijdig gereageerd op vragen van de Franse burgerluchtvaartautoriteit in verband met de veiligheid van zijn activiteiten.

(68) Op 25 maart 2009 is Gabon Airlines op eigen verzoek gehoord door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. De Commissie heeft nota genomen van het feit dat de bevoegde autoriteiten van Gabon in februari 2009 een hercertificeringsaudit van Gabon Airlines hebben uitgevoerd, die bepaalde gevallen van niet-naleving aan het licht heeft gebracht; op het ogenblik van de hoorzitting kon echter niet worden aangetoond dat deze bevindingen waren gesloten. De bevoegde autoriteiten van Gabon hebben aangegeven dat het luchtvaartuig met registratiekenteken TR-LHP momenteel aan de grond wordt gehouden voor onderhoud en dat zij voornemens zijn na te gaan of de tijdens de audit vastgestelde bevindingen zijn gesloten alvorens dit luchtvaartuig eventueel opnieuw in gebruik wordt genomen.

(69) Gezien het voorgaande oordeelt de Commissie, op basis van de gemeenschappelijke criteria, dat Gabon Airlines in bijlage B vermeld moeten blijven en dat deze bijlage moet worden gewijzigd teneinde de situatie van het luchtvaartuig met registratiekenteken TR-LHP weer te geven en te garanderen dat het huidige niveau van de activiteiten in de Gemeenschap blijft behouden.

Afrijet

(70) Sinds juli 2008 mag het in Gabon gecertificeerde Afrijet alleen activiteiten in de Gemeenschap uitoefenen met een aantal luchtvaartuigen van het type Falcon 50 met registratiekentekens TR-LGV en TR-LGY en met het luchtvaartuig van het type Falcon 900 met registratiekenteken TR-AFJ, onder de voorwaarden van overweging (15) van Verordening (EG) nr. 715/2008 ([4]).

([1]) DGAC/F-2008-2143, DGAC/F-2009-368, DGAC/F-2009-434, DGAC/F-2009-582.

([2]) Verordening (EG) nr. 715/2008 van 24 juli 2008, PB L 197 van 25.7.2008, blz. 36.

([3]) DGAC/F-2008-1757, DGAC/F-2008-2126, DGAC/F-2008-2127, DGAC/F-2008-2451, DGAC/F-2009-140, DGAC/F-2009-161.

([4]) Verordening (EG) nr. 715/2008 van 24 juli 2008, PB L 197 van 25.7.2008, blz. 36.

(71) Uit verificaties is gebleken dat zich sindsdien ernstige veiligheidstekortkomingen hebben voorgedaan bij Afrijet. Deze tekortkomingen zijn vastgesteld door Frankrijk tijdens in het kader van het SAFA-programma uitgevoerde platforminspecties ([1]).

(72) Afrijet heeft adequaat en tijdig gereageerd op vragen van de Franse burgerluchtvaartautoriteit in verband met de veiligheid van zijn activiteiten.

(73) De Commissie heeft nota genomen van het feit dat de bevoegde autoriteiten van Gabon in januari 2009 een hercertificeringsaudit van Afrijet hebben uitgevoerd. Nadat gecontroleerd was of alle tijdens de audit gedane bevindingen waren gesloten, kreeg de maatschappij in februari 2009 een nieuw AOC, waarin een tweede luchtvaartuig van het type Falcon 900 met registratiekenteken TR-AFR is vermeld.

(74) Gezien het voorgaande oordeelt de Commissie, op basis van de gemeenschappelijke criteria, dat Afrijet in bijlage B vermeld moeten blijven en dat deze bijlage moet worden gewijzigd teneinde de wijziging van het AOC weer te geven en te garanderen dat het huidige niveau van de activiteiten in de Gemeenschap behouden blijft.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

(75) Op 25 maart 2009 is SN2AG op eigen verzoek gehoord door het Comité inzake de veiligheid van de luchtvaart. De Commissie heeft nota genomen van het feit dat deze luchtvaartmaatschappij haar reorganisatie heeft voortgezet en een reeks corrigerende maatregelen heeft genomen om beter te voldoen aan de internationale normen. De Commissie heeft nota genomen van het feit dat de bevoegde autoriteiten van Gabon in februari 2009 een hercertificeringsaudit van SN2AG hebben uitgevoerd. Nadat gecontroleerd was of alle tijdens de audit gedane bevindingen waren gesloten, kreeg de maatschappij in februari 2009 een nieuw AOC.

(76) Uit verificaties is gebleken dat nog steeds niet voldaan is aan bepaalde veiligheidseisen van de ICAO. Op het ogenblik van de hoorzitting had de maatschappij bijvoorbeeld de vereiste vluchtgegevenscontrole nog niet toegepast op het luchtvaartuig van het type Fokker 28-0100 (Fokker 100).

(77) Uit verificaties is gebleken dat SN2AG niet tijdig en onvoldoende transparant antwoord heeft gegeven op vragen van de Commissie. SN2AG heeft verklaard dat het nog niet het voorwerp is geweest van verslagen over ernstige veiligheidstekortkomingen die zijn vastgesteld tijdens platforminspecties in het kader van het SAFA-programma (Safety Assessment of Foreign Aircraft), terwijl Frankrijk toch diverse tekortkomingen heeft vastgesteld tijdens platforminspecties in het kader van het SAFA-programma ([2]).

(78) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt dan ook geoordeeld dat SN2AG in bijlage A vermeld moet blijven.

(79) De Commissie is echter bereid de situatie van deze maatschappij opnieuw te beoordelen in het licht van nieuwe ontwikkelingen, wanneer er voldoende aanwijzingen zijn dat de veiligheidstekortkomingen zijn verholpen.

Algemeen veiligheidstoezicht op luchtvaartmaatschappijen uit Gabon

(80) De Commissie neemt er nota van dat de nieuwe bevoegde autoriteit van Gabon („Agence Nationale de l'Aviation Civile", hierna ANAC genoemd), die in juli 2008 door de Republiek Gabon is opgericht, haar activiteiten op 23 januari 2009 heeft aangevat. ANAC staat nog maar aan het begin van zijn ontwikkeling en is momenteel bezig voldoende financiële middelen te verzamelen en voldoende gekwalificeerd technisch personeel in dienst te nemen om zijn verantwoordelijkheden tegenover de ICAO efficiënt te kunnen opnemen.

(81) De Commissie heeft de aandacht van de bevoegde autoriteiten van Gabon gevestigd op het feit dat, ondanks de versterking van het toezicht op deze autoriteiten, de bewaking van de prestaties van de in Gabon geregistreerde luchtvaartmaatschappijen nog steeds verontrustende resultaten oplevert tijdens platforminspecties. De bevoegde autoriteiten van Gabon werden verzocht verduidelijking te verschaffen en de nodige maatregelen te nemen.

(82) De Commissie steunt de inspanningen van de bevoegde autoriteiten van Gabon om het burgerluchtvaartsysteem te hervormen en met name de aan de gang zijnde hercertificering van alle luchtvaartmaatschappijen, teneinde volledige overeenstemming met de ICAO-veiligheidsnormen te garanderen. De Commissie is bereid te zijner tijd een bezoek ter plaatse te brengen teneinde de geboekte vooruitgang te controleren.

Luchtvaartmaatschappijen uit Oekraïne

Motor Sich JSC Airlines

(83) Uit verificaties is gebleken dat zich ernstige veiligheidstekortkomingen voordoen bij het in Oekraïne gecertificeerde Motor Sich. Deze tekortkomingen zijn door Frankrijk en een ECAC-lidstaat (Turkije) vastgesteld tijdens in het kader van het SAFA-programma uitgevoerde platforminspecties ([3]). Het feit dat deze veiligheidstekortkomingen herhaaldelijk zijn vastgesteld, wijst erop dat zij systemisch zijn.

(84) De bevoegde autoriteiten van Turkije hebben op 27 november 2008 besloten onmiddellijk een exploitatieverbod op te leggen aan deze luchtvaartmaatschappij.

(85) Motor Sich heeft op de vragen van de burgerluchtvaartautoriteit van Turkije geantwoord dat het besloten heeft de exploitatie van vluchten met het luchtvaartuig van het type AN-24 naar Turkije stop te zetten, en heeft dit ook gedaan.

([1]) DGAC/F-2008-564, DGATR-2008-572.
([2]) DGAC/F-2007-1325, DGAC/F-2008-174.
([3]) DGAC/F-2008-564, DGCATR-2008-512.

(86) Motor Sich heeft tijdig geantwoord op een vraag van de burgerluchtvaartautoriteit van Frankrijk en heeft aangegeven welke corrigerende maatregelen zijn genomen naar aanleiding van de op 12 maart 2008 door Frankrijk uitgevoerde platforminspectie. Dit antwoord was echter niet adequaat omdat de luchtvaartmaatschappij geen bewijsmateriaal heeft ingediend.

(87) De Commissie heeft van de bevoegde autoriteiten van Turkije informatie ontvangen waaruit blijkt dat de bevoegde autoriteiten van Oekraïne, na een niet-geplande inspectie van de exploitant, besloten hebben het AOC van de exploitant in te trekken. Deze autoriteiten hebben achteraf beslist om Motor Sich toestemming te geven zijn activiteiten in dit land voort te zetten, zij het met enkele beperkingen wat de exploitatie van de AN-24 betreft.

(88) Op 16 maart 2009 hebben de bevoegde autoriteiten van Oekraïne op een vraag van de Commissie over het veiligheidstoezicht op Motor Sich geantwoord dat het AOC van deze maatschappij op 22 januari was ingetrokken en dat de nationale luchtvaartadministratie deze maatschappij, nadat zij de corrigerende maatregelen volledig had uitgevoerd, toestemming heeft gegeven haar activiteiten voor te zetten, behalve wat het luchtvaartuig van het type AN-24 betreft. Er is echter geen datum vastgesteld voor de afgifte van een AOC met beperkingen, en er zijn geen aanwijzingen dat een inspectie van de maatschappij heeft plaatsgevonden om te garanderen dat de volledige vloot beantwoordt aan de relevante veiligheidseisen. Volgens de bovenvermelde correspondentie van de nationale luchtvaartadministratie hebben deze autoriteiten, na inspecties waaruit bleek dat de maatschappij de tekortkomingen van de AN-24 had verholpen, in het nieuwe AOC vermeld dat de maatschappij activiteiten met dit luchtvaartuig mag uitvoeren.

(89) De informatie in deze correspondentie wordt niet als een adequaat antwoord beschouwd omdat ze niet beantwoordt aan de informatie die op 2 februari 2009 door de bevoegde autoriteiten van Oekraïne is verstrekt; volgens deze laatste informatie is het AOC van Motor Sich Airlines, dat op 8 november 2008 is afgegeven, geldig tot 8 november 2010, en zijn de exploitatiespecificaties, die op 23 december 2008 zijn afgegeven, geldig tot 8 november 2010.

(90) Op 24 maart 2009 is Motor Sich op eigen verzoek gehoord door de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. Tijdens de presentatie voor het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart bleek dat Motor Sich, door een gebrek aan transparantie en adequate communicatie over zijn activiteiten in de Gemeenschap, onvoldoende in staat is de vastgestelde veiligheidstekortkomingen te verhelpen.

(91) Gezien het bovenstaande is de Commissie van oordeel dat de bevoegde autoriteiten van Oekraïne onvoldoende in staat zijn om overeenkomstig hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Chicago toezicht te houden op de activiteiten van deze luchtvaartmaatschappij.

(92) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt geconcludeerd dat Motor Sich niet heeft aangetoond in staat te zijn alle vereiste maatregelen te nemen om aan de relevante veiligheidsnormen te voldoen; Motor Sich wordt derhalve opgenomen in bijlage A.

Ukraine Cargo Airways

(93) Op 24 maart 2009 is Ukraine Cargo Airways (UCA) op eigen verzoek gehoord door de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart.

(94) Uit de documenten die de maatschappij op 16 maart 2009 bij de Commissie heeft ingediend, blijkt dat de maatschappij maatregelen heeft genomen om eerder vastgestelde tekortkomingen van de luchtvaartuigen waarmee ze naar de Gemeenschap vliegt, te verhelpen. Volgens de door UCA ingediende informatie heeft de nationale luchtvaartadministratie van Oekraïne in november 2008 een audit uitgevoerd van deze maatschappij. Ingevolge deze audit is het AOC verlengd voor een periode van twee jaar, tot november 2010. Vóór het AOC van deze maatschappij werd verlengd, had de Commissie van de bevoegde autoriteiten van Oekraïne echter geen informatie ontvangen over de wijze waarop deze audit is uitgevoerd, noch over de resultaten van de audit.

(95) Bovendien heeft UCA tijdens zijn presentatie aan de Commissie en het Comité inzake de veiligheid van de luchtvaart meegedeeld dat verscheidene lidstaten haar hebben bevestigd dat de door de inspectieautoriteiten van die lidstaten vastgestelde veiligheidstekortkomingen adequaat waren verholpen. Deze verklaring van UCA werd echter niet bevestigd door de betrokken lidstaten, met uitzondering van de verklaring van één lidstaat over de exploitatie van een luchtvaartuig van het type AN-12, dat uit het AOC is geschrapt.

(96) De Commissie is van oordeel dat een bezoek ter plaatse moet worden gebracht om volledig te kunnen beoordelen of deze maatschappij in staat is een passend plan met corrigerende maatregelen op te stellen en effectief ten uitvoer te leggen. Door het gebrek aan samenwerking vanwege de bevoegde autoriteiten van Oekraïne heeft een dergelijk bezoek spijtig genoeg niet kunnen plaatsvinden vóór de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van 24 maart 2009. Tijdens deze vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van 24 maart 2009 heeft de nationale luchtvaartadministratie van Oekraïne verklaard bereid te zijn dit inspectiebezoek door de Commissie en de lidstaten te ondergaan. De Commissie zal het exploitatieverbod dat aan deze maatschappij is opgelegd eventueel wijzigen op basis van de bewijzen die tijdens dat bezoek worden verzameld.

(97) Daarom oordeelt de Commissie dat deze luchtvaartmaatschappij, op basis van de gemeenschappelijke criteria, in dit stadium niet kan worden geschrapt uit bijlage A.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(98) Op 24 maart 2009 is Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) op eigen verzoek gehoord door de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart.

(99) Uit de documenten die de maatschappij op 16 oktober 2008 bij de Commissie heeft ingediend, blijkt dat ze maatregelen heeft genomen om eerder vastgestelde tekortkomingen van de luchtvaartuigen waarmee ze naar de Gemeenschap vliegt, te verhelpen.

(100) De bevoegde autoriteiten van Oekraïne hebben de Commissie op 5 november 2008 een brief gestuurd waarin zij meedeelden dat de geldigheid van het AOC van de luchtvaartmaatschappij was verlengd tot 15 december 2008, in afwachting van de voltooiing van de procedure voor de vernieuwing van het AOC voor een periode van twee jaar, tot 15 december 2010. Samen met deze brief hebben zij ook een document verstuurd met het certificeringsbesluit van UMAir dat na een audit op 31 oktober 2008 is opgesteld. Noch de maatschappij, noch de bevoegde autoriteiten van Oekraïne hebben echter het auditverslag voor de afgifte van het AOC van de maatschappij ingediend.

(101) Bovendien heeft de maatschappij in zijn presentatie aan de Commissie en het Comité voor de veiligheid van de luchtvaart verklaard dat zij de nodige maatregelen heeft genomen om alle veiligheidtekortkomingen te verhelpen die aanleiding hadden gegeven tot het opleggen van het exploitatieverbod in september 2007.

(102) De Commissie is van oordeel dat een bezoek ter plaatse moet worden gebracht om volledig te kunnen beoordelen of deze maatschappij in staat is een passend plan met corrigerende maatregelen op te stellen en effectief ten uitvoer te leggen. Door het gebrek aan samenwerking van de kant van de bevoegde autoriteiten van Oekraïne heeft een dergelijk bezoek spijtig genoeg niet kunnen plaatsvinden vóór de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van 24 maart 2009. Tijdens deze vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van 24 maart 2009 heeft de nationale luchtvaartadministratie van Oekraïne verklaard bereid te zijn dit inspectiebezoek door de Commissie en de lidstaten te ondergaan. De Commissie zal het exploitatieverbod dat aan deze maatschappij is opgelegd eventueel wijzigen op basis van de bewijzen die tijdens dat bezoek worden verzameld.

(103) Daarom oordeelt de Commissie dat deze luchtvaartmaatschappij, op basis van de gemeenschappelijke criteria, in dit stadium niet kan worden geschrapt uit bijlage A.

Algemeen veiligheidstoezicht op luchtvaartmaatschappijen uit Oekraïne

(104) De Commissie heeft de aandacht van de bevoegde autoriteiten van Oekraïne gevestigd op het feit dat, ondanks de versterking van het toezicht door deze autoriteiten, de bewaking van de prestaties van de in Oekraïne geregistreerde luchtvaartmaatschappijen nog steeds verontrustende resultaten oplevert tijdens platforminspecties. Tijdens de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart in november 2008 werden de bevoegde autoriteiten van Oekraïne verzocht verduidelijking te verschaffen en de nodige maatregelen te nemen; deze autoriteiten hadden ermee ingestemd een veiligheidsbeoordeling te ondergaan die door de Commissie, in samenwerking met de lidstaten, zou worden georganiseerd. De nationale luchtvaartadministratie van Oekraïne heeft het voortgangsverslag over de tenuitvoerlegging van het actieplan met corrigerende maatregelen, dat is opgesteld om het veiligheidstoezicht in Oekraïne te verbeteren en te versterken en dat overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2008 [1] om de drie maanden moet worden ingediend, echter niet ingediend.

(105) De bevoegde autoriteiten hebben ook onvoldoende wil tot samenwerking getoond tijdens de voorbereiding van deze beoordeling, zoals blijkt uit het niet indienen van de vereiste luchtwaardigheidsdocumenten en de afwijzing van het door de Commissie voorgestelde bezoekprogramma. De Commissie moest dan ook de van 9 tot en met 13 februari 2009 geplande veiligheidsbeoordeling afgelasten.

(106) De Commissie neemt nota van de verklaringen van de bevoegde autoriteiten van Oekraïne waarin zij akkoord gaan met een gezamenlijk bezoek van de Commissie, de lidstaten en het EASA en bevestigen bereid te zijn mee te werken aan de succesvolle organisatie van een dergelijke veiligheidsbeoordeling, teneinde aan te tonen dat zij in staat zijn om in volledige overeenstemming met de toepasselijke ICAO-eisen toezicht te houden op alle in Oekraïne geregistreerde luchtvaartmaatschappijen.

Bangkok Airways

(107) Van 10 tot en met 13 maart 2009 heeft een team van Europese deskundigen een inspectiebezoek gebracht aan het Koninkrijk Thailand om feitelijke informatie te verzamelen over het huidige veiligheidsniveau van de exploitatienormen van de maatschappij Bangkok Airways, en over het toezicht van het Thaise burgerluchtvaartdepartement op deze maatschappij. Dit bezoek had met name tot doel na te gaan of luchtvaartuigen van deze maatschappij worden geëxploiteerd door Siem Reap Airways International, dat geregistreerd is door de bevoegde autoriteiten van het Koninkrijk Cambodja en dat is opgenomen in de communautaire lijst van bijlage A bij Verordening (EG) nr. 1131/2008 van de Commissie van 14 november 2008 [2].

(108) Uit het verslag blijkt dat de luchtvaartmaatschappij momenteel de feitelijke controle uitoefent over haar activiteiten en dat alle personeelsleden over een licentie van de bevoegde autoriteiten van Thailand beschikken. Bovendien blijkt uit het verslag dat het Thaise burgerluchtvaartdepartement adequaat toezicht houdt op de activiteiten van de maatschappij. De Commissie is dan ook van oordeel dat, op basis van de gemeenschappelijke criteria, in dit stadium geen verdere maatregelen hoeven te worden genomen.

Luchtvaartmaatschappijen uit Cambodja

(109) De bevoegde autoriteiten van Cambodja hebben de Commissie meegedeeld dat ze voortgang boeken bij de tenuitvoerlegging van het actieplan dat tot doel heeft de door de ICAO in haar laatste USOAP-verslag vastgestelde tekortkomingen te verhelpen, en met name aandacht besteden aan tekortkomingen met betrekking tot de exploitatie, teneinde te garanderen dat het veiligheidstoezicht op de luchtvaartmaatschappijen in Cambodja voldoet aan de ICAO-normen.

[1] PB L 197 van 25.7.2008, blz. 36.
[2] PB L 306 van 15.11.2008, blz. 47.

(110) De bevoegde autoriteiten van Cambodja hebben de Commissie meegedeeld dat ze het AOC van de volgende luchtvaartmaatschappijen hebben opgeschort: Siem Reap Airways International in december 2008 en Cambodia Angkor Airways in februari 2009. Ze hebben voorts ook bevestigd dat alle afgegeven AOC's nu zijn ingetrokken of opgeschort, met uitzondering van Helicopter Cambodia en Sokha Airlines.

(111) Siem Reap Airways International heeft gevraagd de opschorting van zijn AOC op te heffen. Aangezien de bevoegde autoriteiten van Cambodja echter hebben verklaard dat ze de naleving van de toepasselijke eisen nog niet volledig hebben beoordeeld, blijft deze luchtvaartmaatschappij opgenomen in bijlage A.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Democratische Republiek Congo

(112) Bij schrijven van 4 maart 2009 heeft de directeur-generaal voor burgerluchtvaart van de Democratische Republiek Congo de Commissie meegedeeld dat bepaalde in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 1131/2008 van de Commissie opgenomen luchtvaartmaatschappijen niet meer actief zijn en dat de volgende maatschappijen een AOC hebben gekregen: Air Katanga, Busy Bee Congo, Entreprise World Airways (EWA), Gilembe Air Soutenance (Gisair), Kin Avia, Swala Aviation. De maatschappijen die nog steeds luchtvaartactiviteiten exploiteren, zullen worden beoordeeld met het oog op de vernieuwing van hun AOC.

(113) Gezien het bovenstaande moet bijlage A van de communautaire lijst worden bijgewerkt om de luchtvaartmaatschappijen waaraan de bevoegde autoriteiten van de Democratische Republiek Congo een AOC hebben afgegeven, erin op te nemen. Aangezien echter geen bewijzen zijn geleverd van de intrekking, schrapping of inlevering van het AOC van de luchtvaartmaatschappijen die hun activiteiten hebben stopgezet, kan geen van deze maatschappijen worden geschrapt uit de communautaire lijst.

(114) Voorts heeft de directeur-generaal voor burgerluchtvaart van de Democratische Republiek Congo de Commissie in zijn brief ook verzocht om de maatschappij Hewa Bora van bijlage A naar bijlage B te verplaatsen, en deze maatschappij toestemming te verlenen haar activiteiten op de route tussen Kinshasa en Brussel te hervatten met één luchtvaartuig van het type Boeing 767 met registratiekenteken 9Q-CJD. Aangezien geen bewijzen zijn geleverd dat de exploitant en de autoriteit die verantwoordelijk is voor regelgevend en veiligheidstoezicht de relevante veiligheidsnormen naleven, kan in dit stadium geen beslissing worden genomen en blijft Hewa Bora vermeld in bijlage A.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Republiek Angola

(115) De bevoegde autoriteiten van Angola hebben verzocht aan de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart een voortgangsverslag te mogen presenteren over de tenuitvoerlegging van het plan met corrigerende maatregelen dat zij hebben opgesteld om de door de ICAO in het kader van haar Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) vastgestelde veiligheidstekortkomingen te verhelpen. In hun presentatie op 26 maart 2009 hebben de bevoegde autoriteiten van Angola informatie verstrekt over de wijzigingen van de primaire wetgeving en de wetgeving inzake de burgerluchtvaart, over de organisatie, de structuur en het personeel van de autoriteiten, over vaststelling van normen op het gebied van personeelslicenties en opleiding en over de exploitatie en luchtwaardigheid van luchtvaartuigen. Ze zijn al begonnen met het proces van hercertificering van alle in Angola gevestigde luchtvaartmaatschappijen. Voorts hebben de bevoegde autoriteiten ook informatie verstrekt over wijzigingen in hun wetgeving met betrekking tot het onderzoek van ongevallen en incidenten.

(116) De bevoegde autoriteiten van Angola hebben ook verklaard dat de maatschappij TAAG nog steeds aanzienlijke wijzigingen ondergaat op diverse niveaus, zoals: exploitatie, management, kwaliteit en kostenrationalisering.

(117) De Commissie neemt nota van het door de bevoegde autoriteiten van Angola ingediende voortgangsverslag en zal de situatie van de in Angola gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen bestuderen tijdens een volgende vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Republiek Indonesië

(118) Ingevolge de goedkeuring van de nieuwe luchtvaartwet op 12 januari 2009 hebben de bevoegde autoriteiten van Indonesië de toepasselijke veiligheidsverordeningen voor de burgerluchtvaart (Civil Aviation Safety Regulations, CASR's) naar de Commissie gestuurd, alsook een gedetailleerde update van de voortgang bij de tenuitvoerlegging van het actieplan met corrigerende maatregelen dat tot doel heeft de door de ICAO in het kader van haar Universal Safety Oversight Audit Program (USOAP) vastgestelde bevindingen te verhelpen.

(119) Op verzoek van het Indonesisch directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart heeft een team van Europese deskundigen van 23 tot en met 27 februari 2009 een inspectiebezoek gebracht aan Indonesië. In dit kader zijn ook vier maatschappijen (Garuda Indonesia, Mandala Airlines, Airfast Indonesia en Ekspres Transportasi Antarbenua) bezocht, teneinde na te gaan of het Indonesisch directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart in staat is het veiligheidstoezicht op deze maatschappijen te garanderen overeenkomstig de relevante normen.

(120) Uit het verslag van het bezoek blijkt dat aanzienlijke verbeteringen op het gebied van de structuur en het personeel van het Indonesisch directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart zijn geboekt, die dit directoraat-generaal in staat lijken te stellen om zijn regelgevende en toezichthoudende taken op passende wijze uit te voeren. Uit het verslag blijkt echter ook dat, ondanks deze verbeteringen, de toezichtsactiviteiten op dit ogenblik nog niet volledig worden uitgevoerd. Op basis van het huidige systeem voor de toezichtsactiviteiten kan geen adequaat gevolg worden gegeven aan de bevindingen van het Indonesisch directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart met betrekking tot een Indonesische luchtvaartmaatschappij. Het Indonesisch directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart lijkt momenteel niet in staat te zijn om na te gaan welke de streefdatum voor het afsluiten van een bevinding en de werkelijke datum van afsluiting zijn, noch om na te gaan of een verlenging voor de afsluiting is toegestaan. Het toezicht van het Indonesisch directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart wordt in dit stadium nog steeds onvoldoende efficiënt geacht en moet worden verbeterd.

(121) De Commissie neemt nota van de afwijkingen van bijlage 6 bij het Verdrag van Chicago die Indonesië op 20 februari 2009 aan de ICAO heeft meegedeeld. Deze afwijkingen hebben onder meer betrekking op de gebrekkige toepassing van een aantal in bijlage 6 vermelde ICAO-eisen die, in sommige gevallen, rechtstreeks gevolgen hebben voor de veiligheid van de activiteiten van Indonesische luchtvaartmaatschappijen. De Commissie neemt er echter ook nota van dat de maatschappijen die door het team van Europese deskundigen zijn bezocht, zich vrijwillig hebben uitgerust overeenkomstig de ICAO-voorschriften (op enkele uitzonderingen na, die betrekking hebben op specifieke luchtvaartuigen).

(122) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt geoordeeld dat de toezichtsactiviteiten van het Indonesisch directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart momenteel niet efficiënt genoeg zijn om de adequate handhaving van de relevante veiligheidsnormen en de naleving daarvan door in Indonesië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te garanderen. Derhalve kan op dit moment geen enkele Indonesische maatschappij uit de communautaire lijst worden geschrapt. De Commissie zal nauw overleg plegen met de bevoegde autoriteiten van Indonesië teneinde de efficiëntie van de toezichtsactiviteiten opnieuw te kunnen beoordelen op de volgende vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart.

(123) De autoriteiten van Indonesië hebben bij de Commissie ook een bijgewerkte lijst van luchtvaartmaatschappijen met een AOC ingediend. Momenteel zijn de volgende luchtvaartmaatschappijen in Indonesië gecertificeerd: Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Mandala Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Nusantara, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Airlines, Ekspress Transportasi Antar Benua, Manunggal Air Service, Megantara Airlines, Linus Airways, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Cardig Air, Travel Ekspress Aviation Service, Republic Expres Airlines, KAL Star, Airfast Indonesia, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Transwisata Prima Aviation, Asco Nusa Air, Atlas Delta Satya, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air, Balai Kalibrasi Penerbangan, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara en Eastindo. De communautaire lijst moet dienovereenkomstig worden bijgewerkt en deze maatschappijen moeten in bijlage A worden opgenomen.

Algemene opmerkingen over de overige in de bijlagen A en B opgenomen luchtvaartmaatschappijen

(124) Ondanks specifieke verzoeken van de Commissie is zij niet in kennis gesteld van bewijzen dat de overige luchtvaartmaatschappijen die in de communautaire lijst van 14 november 2008 zijn vermeld en de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht op die luchtvaartmaatschappijen, passende corrigerende maatregelen volledig hebben uitgevoerd. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt geoordeeld dat het exploitatieverbod (bijlage A) of de exploitatiebeperkingen (bijlage B) die aan deze luchtvaartmaatschappijen zijn opgelegd, moeten worden gehandhaafd.

(125) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EG) nr. 474/2006 wordt als volgt gewijzigd:

1. Bijlage A wordt vervangen door bijlage A bij deze Verordening.

2. Bijlage B wordt vervangen door bijlage B bij deze Verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

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

Gedaan te Brussel, 8 april 2009.

Voor de Commissie
Antonio TAJANI
Lid van de Commissie

BIJLAGE A

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

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator's Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land waar de maatschappij is geregistreerd
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republiek Kazachstan
Air Koryo	Onbekend	KOR	Democratische Volksrepubliek Korea
Air West Co. Ltd	004/A	AWZ	Republiek Soedan
Ariana Afghan Airlines	009	AFG	Islamitische Republiek Afghanistan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republiek Kazachstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT	Republiek Kazachstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republiek Kazachstan
MOTOR SICH	025	MSI	Oekraïne
ONE TWO GO AIRLINES COMPANY LIMITED	15/2549	OTG	Koninkrijk Thailand
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Republiek Kazachstan
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Koninkrijk Cambodja
Silverback Cargo Freighters	Onbekend	VRB	Republiek Rwanda
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Republiek Kazachstan
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Oekraïne
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Oekraïne
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Oekraïne
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Angola welke verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht, waaronder			Republiek Angola
AEROJET	Onbekend	Onbekend	Republiek Angola
AIR26	Onbekend	Onbekend	Republiek Angola
AIR GEMINI	02/2008	Onbekend	Republiek Angola
Air Gicango	Onbekend	Onbekend	Republiek Angola

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

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator's Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land waar de maatschappij is geregistreerd
AIR JET	Onbekend	Onbekend	Republiek Angola
AIR NAVE	Onbekend	Onbekend	Republiek Angola
ALADA	Onbekend	Onbekend	Republiek Angola
ANGOLA AIR SERVICES	Onbekend	Onbekend	Republiek Angola
Diexim	Onbekend	Onbekend	Republiek Angola
GIRA GLOBO	Onbekend	Onbekend	Republiek Angola
HELIANG	Onbekend	Onbekend	Republiek Angola
HELIMALONGO	11/2008	Onbekend	Republiek Angola
MAVEWA	Onbekend	Onbekend	Republiek Angola
RUI & CONCEICAO	Onbekend	Onbekend	Republiek Angola
SAL	Onbekend	Onbekend	Republiek Angola
SONAIR	14/2008	Onbekend	Republiek Angola
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republiek Angola
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Benin welke verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht, waaronder			Republiek Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Onbekend	Republiek Benin
AFRICA AIRWAYS	Onbekend	Onbekend	Republiek Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	IGA	Republiek Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Onbekend	Republiek Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	Republiek Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Onbekend	Republiek Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	Onbekend	Republiek Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republiek Benin

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator's Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land waar de maatschappij is geregistreerd
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van de Democratische Republiek Congo die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht, waaronder			Democratische Republiek Congo
Africa One	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Democratische Republiek Congo
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Onbekend	Democratische Republiek Congo
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Onbekend	Democratische Republiek Congo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Democratische Republiek Congo
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Democratische Republiek Congo
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Onbekend	Democratische Republiek Congo

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator's Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land waar de maatschappij is geregistreerd
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Onbekend	Democratische Republiek Congo
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Democratische Republiek Congo
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Ministerial signature (ordonnance No 78/205)	LCG	Democratische Republiek Congo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Onbekend	Democratische Republiek Congo
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Democratische Republiek Congo
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Onbekend	Democratische Republiek Congo
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator's Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land waar de maatschappij is geregistreerd
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
Thom's airways	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Onbekend	Democratische Republiek Congo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Onbekend	Democratische Republiek Congo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Democratische Republiek Congo
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Equatoriaal-Guinea welke verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht, waaronder			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	n/a	Equatoriaal Guinea
GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	739	GET	Equatoriaal Guinea
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Equatoriaal Guinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Onbekend	Onbekend	Equatoriaal Guinea
UTAGE — Union de Transport Aereo de Guinea Ecuatorial	737	UTG	Equatoriaal Guinea
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Indonesië welke verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht, waaronder			Republiek Indonesië
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Onbekend	Republiek Indonesië
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Republiek Indonesië
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Onbekend	Republiek Indonesië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator's Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land waar de maatschappij is geregistreerd
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Onbekend	Republiek Indonesië
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Onbekend	Republiek Indonesië
ATLAS DELTA SATYA	135-023	Onbekend	Republiek Indonesië
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Onbekend	Republiek Indonesië
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Onbekend	Republiek Indonesië
CARDIG AIR	121-013	Onbekend	Republiek Indonesië
DABI AIR	135-030	Onbekend	Republiek Indonesië
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republiek Indonesië
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Onbekend	Republiek Indonesië
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republiek Indonesië
EASTINDO	135-038	Onbekend	Republiek Indonesië
EKSPRESS TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Onbekend	Republiek Indonesië
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Republiek Indonesië
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republiek Indonesië
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Republiek Indonesië
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Republiek Indonesië
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Onbekend	Republiek Indonesië
KAL STAR	121-037	Onbekend	Republiek Indonesië
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republiek Indonesië
KURA-KURA AVIATION	135-016	Onbekend	Republiek Indonesië
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Republiek Indonesië
LINUS AIRWAYS	121-029	Onbekend	Republiek Indonesië
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Republiek Indonesië
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Onbekend	Republiek Indonesië
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Onbekend	Republiek Indonesië
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republiek Indonesië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator's Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land waar de maatschappij is geregistreerd
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Republiek Indonesië
MIMIKA AIR	135-007	Onbekend	Republiek Indonesië
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	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
REPUBLIC EKSPRESS	121-040	RPH	Republiek Indonesië
RIAU AIRLINES	121-017	RIU	Republiek Indonesië
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	Onbekend	Republiek Indonesië
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	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 EKSPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republiek Indonesië
TRAVIRA UTAMA	135-009	Onbekend	Republiek Indonesië
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Republiek Indonesië
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republiek Indonesië
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Republiek Indonesië
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Kirgizië welke verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht, waaronder			Kirgizië
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizië
Avia Traffic Company	23	AVJ	Kirgizië
AEROSTAN (EX Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	Kirgizië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator's Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land waar de maatschappij is geregistreerd
Click Airways	11	CGK	Kirgizië
DAMES	20	DAM	Kirgizië
EASTOK AVIA	15	Onbekend	Kirgizië
Golden Rule Airlines	22	GRS	Kirgizië
ITEK Air	04	IKA	Kirgizië
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgizië
Kyrgyzstan	03	LYN	Kirgizië
MAX Avia	33	MAI	Kirgizië
S GROUP AVIATION	6	Onbekend	Kirgizië
Sky Gate International Aviation	14	SGD	Kirgizië
Sky Way air	21	SAB	Kirgizië
Tenir Airlines	26	TEB	Kirgizië
Trast Aero	05	TSJ	Kirgizië
VALOR AIR	07	Onbekend	Kirgizië
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Liberia welke verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht			Liberia
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van de Republiek Gabon die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht, met uitzondering van Gabon Airlines en Afrijet, waaronder			Republiek Gabon
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Onbekend	Republiek Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Republiek Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	NRT	Republiek Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republiek Gabon
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Onbekend	Republiek Gabon
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Republiek Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Onbekend	Republiek Gabon

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator's Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land waar de maatschappij is geregistreerd
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Sierra Leone welke verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht, waaronder			Sierra Leone
AIR RUM, Ltd	Onbekend	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Onbekend	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Onbekend	Onbekend	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Onbekend	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Onbekend	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Onbekend	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Onbekend	Onbekend	Sierra Leone
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Swaziland welke verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht, waaronder			Swaziland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Onbekend	RFC	Swaziland
Jet Africa Swaziland	Onbekend	OSW	Swaziland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Onbekend	RSN	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, Ltd	Onbekend	Onbekend	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Onbekend	SWX	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Onbekend	SZL	Swaziland

BIJLAGE B

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

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC)	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land waar de maatschappij is geregistreerd	Type luchtvaartuig	Registratiemerkteken(s) en, voor zover beschikbaar, constructieserienummer(s)	Land van registratie
AFRIJET [1]	CTA 0002/MTAC/ANAC-G/DSA		Republiek Gabon	De volledige vloot, met uitzondering van: 2 luchtvaartuigen van het type Falcon 50; 1 luchtvaartuig van het type Falcon 900	De volledige vloot, met uitzondering van: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Republiek Gabon
Air Bangladesh	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
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 [2]	CTA 0001/MTAC/ANAC	GBK	Republiek Gabon	De volledige vloot, met uitzondering van: 1 luchtvaartuig van het type Boeing B-767-200	De volledige vloot, met uitzondering van: TR-LHP	Republiek Gabon

[1] Afrijet mag voor zijn huidige activiteiten in de Europese Unie alleen gebruikmaken van de gespecificeerde luchtvaartuigen.
[2] Gabon Airlines mag voor zijn huidige activiteiten in de Europese Unie alleen gebruikmaken van het gespecificeerde luchtvaartuig.

[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 veiligheidsnormen worden nageleefd.