UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2015/2322 VAN DE COMMISSIE

van 10 december 2015

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

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van reizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG ([1]), en met name artikel 4, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Bij Verordening (EG) nr. 474/2006 ([2]) van de Commissie is de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 bedoelde lijst opgesteld van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.

(2) Overeenkomstig artikel 4, lid 3, van Verordening (EG) nr. 2111/2005 hebben een aantal lidstaten en het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (het EASA) de Commissie in kennis gesteld van informatie die van belang is voor de actualisering van die lijst. Ook bepaalde derde landen hebben relevante informatie meegedeeld. Op basis van die informatie moet de communautaire lijst worden geactualiseerd.

(3) De Commissie heeft alle betrokken luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks of via de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving door die maatschappijen, in kennis gesteld van de essentiële feiten en overwegingen die aan de basis liggen van haar beslissing om aan deze luchtvaartmaatschappijen een exploitatieverbod op te leggen in de Unie of om de voorwaarden te wijzigen van een exploitatieverbod voor een luchtvaartmaatschappij op de communautaire lijst.

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

(5) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft van de Commissie updates ontvangen over het gezamenlijk overleg dat in het kader van Verordening (EG) nr. 2111/2005 en Uitvoeringsverordening (EG) nr. 473/2006 ([4]) aan de gang is met de bevoegde autoriteiten en luchtvaartmaatschappijen van Botswana, de Republiek Guinea, India, Indonesië, Iran, Irak, Kazachstan, Libanon, Madagascar, Mozambique, Nepal, de Filipijnen, Sudan, Taiwan, Thailand en Zambia. De Commissie heeft ook informatie aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart verstrekt over de situatie in Georgië, Libië, São Tomé en Príncipe, Tadjikistan en Jemen, en over het technische overleg met de Russische Federatie.

(6) Het EASA heeft aan de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart uiteenzettingen gegeven over de resultaten van de analyse van de auditverslagen die de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) heeft uitgevoerd in het kader van haar Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP). In deze context werd de lidstaten verzocht prioriteit te geven aan platforminspecties van luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn in landen waarvoor de ICAO Significant Safety Concerns (SSC) heeft vastgesteld of waarvoor het EASA

([1]) PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15.
([2]) Bij Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 is de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad bedoelde communautaire lijst opgesteld van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap (PB L 84 van 23.3.2006, blz. 14).
([3]) Verordening (EEG) nr. 3922/1991 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart (PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4).
([4]) Verordening (EG) nr. 473/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 tot vaststelling van uitvoeringsregels voor de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad bedoelde communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap (PB L 84 van 23.3.2006, blz. 8).

heeft geconcludeerd dat het systeem voor toezicht op de veiligheid belangrijke tekortkomingen vertoont. In aanvulling op het overleg van de Commissie in het kader van Verordening (EG) nr. 2111/2005 maakt dergelijke prioritering bij platforminspecties het mogelijk om nadere informatie te verkrijgen over de veiligheidsprestaties van de in die landen geregistreerde luchtvaartmaatschappijen.

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

(8) Het EASA heeft de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart voorts ook informatie verstrekt over de projecten voor technische bijstand die het heeft uitgevoerd in landen waartegen maatregelen zijn genomen of die onder toezicht staan op grond van Verordening (EG) nr. 2111/2005. Het EASA heeft informatie verstrekt over de plannen en verzoeken om verdere technische bijstand en samenwerking, teneinde de administratieve en technische capaciteiten van burgerluchtvaartautoriteiten te verbeteren, zodat kan worden geholpen bij het oplossen van alle gevallen van niet-naleving van toepasselijke internationale normen. In dit kader werd de lidstaten gevraagd om op bilaterale basis antwoord te geven op deze verzoeken, in overleg met de Commissie en het EASA. Bij deze gelegenheid heeft de Commissie benadrukt dat het nuttig is aan de internationale luchtvaartgemeenschap informatie te verstrekken, met name via de SCAN-databank van de ICAO (Safety Collaborative Assistance Network), over technische bijstand die de Unie en haar lidstaten verlenen om de veiligheid van de luchtvaart in de wereld te verbeteren.

(9) Eurocontrol heeft de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart geactualiseerde informatie verstrekt over de status van de SAFA-waarschuwingsfunctie en de actuele statistieken voor waarschuwingsberichten voor luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Unie

(10) Verscheidene lidstaten hebben handhavingsmaatregelen genomen op basis van een EASA-analyse van de resultaten van platforminspecties van luchtvaartuigen van luchtvaartmaatschappijen uit de EU, van normalisatie-inspecties van het EASA of van specifieke inspecties en audits door nationale luchtvaartautoriteiten. Zij hebben de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart in kennis gesteld van deze maatregelen. Malta heeft het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart meegedeeld dat het bepaalde acties heeft ondernomen met betrekking tot een aantal Maltese luchtvaartmaatschappijen en Estland heeft verslag uitgebracht over de situatie met betrekking tot de luchtvaartmaatschappij *AS Avies*. Voorafgaand aan de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft Griekenland informatie verstrekt over bepaalde acties die het heeft ondernomen met betrekking tot een aantal Griekse luchtvaartmaatschappijen.

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

Luchtvaartmaatschappijen uit Botswana

(12) De burgerluchtvaartautoriteit van Botswana heeft bij brief van 27 augustus 2015 informatie verstrekt over de voortgang bij het oplossen van de SSC's en de andere bevindingen van de ICAO. De burgerluchtvaartautoriteit van Botswana heeft aangetoond dat zij verdere vooruitgang heeft geboekt wat betreft de tenuitvoerlegging van internationale veiligheidsnormen. De burgerluchtvaartautoriteit van Botswana krijgt bijstand van het Regional Office van de ICAO om de SSC's en andere bevinden te verhelpen. De burgerluchtvaartautoriteit van Botswana heeft de ICAO uitgenodigd om voor eind 2015 een gecoördineerde valideringsmissie (ICAO Coordinated Validation Mission, ICVM) uit te voeren teneinde na te gaan of de SSC's zijn verholpen.

(13) Een besluit om een exploitatieverbod of exploitatiebeperkingen op te leggen aan luchtvaartmaatschappijen die in Botswana zijn gecertificeerd, is niet gerechtvaardigd gezien de verbeterde tenuitvoerlegging van internationale veiligheidsnormen en de beschikbare veiligheidsinformatie. De Commissie is echter van mening dat de situatie van nabij moet worden gevolgd.

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

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

Luchtvaartmaatschappijen uit de Republiek Guinea

(15) Zoals overeengekomen tijdens de technische vergadering met de Commissie die in januari 2013 plaatsvond in Brussel, hebben de bevoegde autoriteiten van de Republiek Guinea (Direction nationale de l'aviation civile) regelmatig informatie aan de Commissie verstrekt over de lopende uitvoering van het correctieve actieplan, dat in december 2012 door de ICAO is goedgekeurd, en over alle daarmee verband houdende activiteiten.

(16) In het laatste voortgangsverslag dat de Direction nationale de l'aviation civile heeft ingediend en dat de Commissie op 10 augustus 2015 heeft ontvangen, wordt nadere informatie verstrekt over de meest recente activiteiten en ontwikkelingen inzake de tenuitvoerlegging van het correctieve actieplan; op dit ogenblik ligt de focus vooral op de status van het certificeringsproces van de luchtvaartmaatschappijen en de registratie van luchtvaartuigen. Alle bestaande Air Operator Certificates (AOC's) zijn eind maart 2013 opgeschort. De volledige certificering volgens de regels van de ICAO (in vijf fasen) van de luchtvaartmaatschappijen *Eagle Air* en *PROBIZ Guinée* is afgerond en die luchtvaartmaatschappijen hebben hun AOC gekregen op respectievelijk 10 april 2015 (AOC nr. 1/DNAC/2015) en 4 augustus 2015 (AOC nr. 2/DNAC/2015). Voor vier andere maatschappijen, namelijk *Konair, Sahel Aviation Guinée, Fly Nimba Airlines* en *Ijet Aviation*, is het certificeringsproces eveneens van start gegaan.

(17) Wat de registratie van luchtvaartuigen betreft, is vooruitgang geboekt en de bevoegde autoriteiten van de Republiek Guinea hebben meegedeeld dat vijf nieuwe luchtvaartuigen zijn toegevoegd aan het register van luchtvaartuigen.

(18) Gezien de geleidelijke tenuitvoerlegging van het correctieve actieplan, overeenkomstig hetgeen in december 2012 door de ICAO is goedgekeurd, en de beschikbare veiligheidsinformatie, is het op dit ogenblik niet gerechtvaardigd een exploitatieverbod of exploitatiebeperkingen op te leggen aan luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in de Republiek Guinea. De situatie moet echter van nabij worden gevolgd.

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

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

Luchtvaartmaatschappijen uit India

(21) Op 20 oktober 2015 heeft technisch overleg plaatsgevonden tussen de Commissie, het EASA, de lidstaten, vertegenwoordigers van het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van India en de luchtvaartmaatschappij *Air India*. Het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van India heeft nadere informatie verstrekt over de maatregelen die het heeft uitgevoerd om de duurzaamheid van zijn veiligheidstoezicht te garanderen. Het technisch overleg werd ook aangegrepen om de interactie tussen Indische luchtvaartmaatschappijen en het SAFA-programma te bespreken met het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van India.

(22) Hoewel het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van India bepaalde maatregelen ten uitvoer heeft gelegd om te garanderen dat de tot dusver bereikte verbetering van de luchtvaartveiligheid duurzaam is, is uit het overleg gebleken dat er op diverse gebieden extra maatregelen moeten worden genomen. Anderzijds maakt het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van India gebruik van de SAFA-gegevensbank om toezicht te houden op de Indische luchtvaartmaatschappijen die onder het SAFA-programma vallen. Dit blijkt onder meer uit het feit dat het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van India in juni 2015 heeft meegedeeld dat het besprekingen met *Air India* had gevoerd over de processen die deze luchtvaartmaatschappij toepast om haar prestaties in het kader van het SAFA-programma te beheren.

(23) *Air India* heeft een overzicht gegeven van haar systeem voor veiligheidsbeheer, een samenvatting van de statistische SAFA-informatie over de vloot, voorbeelden van haar strategie voor communicatie over het programma voor veiligheidsbeheer en nadere informatie over het SAFA-proces dat zij heeft toegepast met het oog op continue verbetering.

(24) Bij wijze van follow-up van het technisch overleg heeft de Commissie bij brieven van 29 oktober 2015 een aantal boodschappen aan het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van India herhaald, waaronder de aanbeveling om zorgvuldiger toezicht te houden op de SAFA-prestaties van de Indische luchtvaartmaatschappijen. De Commissie heeft *Air India* ook meegedeeld dat vooruitgang inzake het beheer van SAFA-processen moet worden aangetoond aan de hand van prestaties in het kader van het SAFA-programma. Zowel het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van India als *Air India* werden gewezen op de verantwoordelijkheid die het

EASA draagt uit hoofde van Verordening (EU) nr. 452/2014 van de Commissie ([1]) (deel TCO) om veiligheidsbeoordelingen van exploitanten uit derde landen uit te voeren, en op het feit dat de prestaties in het kader van het SAFA-programma een van de belangrijkste elementen is waar het EASA rekening mee houdt bij het uitvoeren van die beoordelingen.

(25) De Commissie heeft nota genomen van de informatie die door het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van India en *Air India* is ingediend. Zij oordeelde in dit geval dat een exploitatieverbod of exploitatiebeperkingen op luchtvaartmaatschappijen die in India zijn gecertificeerd niet nodig zijn, maar dat verder technisch overleg noodzakelijk blijft om veiligheidsgerelateerde kwesties op permanente basis te bespreken.

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

(27) De Commissie is voornemens haar officieel overleg met het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van India voor te zetten, overeenkomstig de bepalingen die zijn vastgesteld in artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006.

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

Luchtvaartmaatschappijen uit Indonesië

(29) Het overleg met de bevoegde autoriteiten van Indonesië, het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van Indonesië, wordt voortgezet om na te gaan of deze autoriteiten vooruitgang boeken bij het waarborgen dat het veiligheidstoezicht op alle in Indonesië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen in overeenstemming wordt gebracht met de internationale veiligheidsnormen. Na de ICAO-audit van mei 2014 heeft het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van Indonesië zijn correctieve actieplan voltooid; het is nu bezig met de uitvoering van de correctieve maatregelen in dat plan. Op verzoek van het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van Indonesië is op 29 oktober technisch overleg georganiseerd tussen de Commissie, het EASA, bepaalde lidstaten, het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van Indonesië en de luchtvaartmaatschappijen *Citilink*, *Lion Air* en *Batik Air*. Deze vergadering heeft duidelijk gemaakt dat de correctieve acties die nodig zijn om de tijdens eerdere audits vastgestelde bevindingen te verhelpen, worden voorbereid, maar dat die acties zich nog in verschillende uitvoeringsstadia bevinden. Het belangrijkste zwakke punt dat aan het licht kwam, is de uitvoering van inspecties van luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartuigen. De procedures voor het uitvoeren van deze taken zijn aanwezig, maar worden in de praktijk niet altijd gevolgd. Het aantal bevindingen tijdens inspecties blijft laag en de rapportering van bevindingen aan de geïnspecteerde maatschappijen vindt niet altijd plaats volgens de toepasselijke procedures. Er zijn geen passende procedures voor de follow-up van bevindingen en de werkelijke follow-up van bevindingen blijft zwak; bovendien worden de termijnen niet altijd nageleefd of gehandhaafd. Het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van Indonesië behandelt ongeveer 59 AOC's en een aantal Indonesische luchtvaartmaatschappijen groeien zeer snel. Het is van essentieel belang dat het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van Indonesië gelijke tred houdt met deze ontwikkelingen.

(30) De luchtvaartmaatschappij *Citilink* heeft een presentatie gegeven van de ontwikkeling van het bedrijf en het beheer van de veiligheid binnen het bedrijf. Het bedrijf blijft groeien met ongeveer acht nieuwe luchtvaartuigen per jaar en er lijkt geleidelijk stabiliteit te komen in de systemen en procedures. De analyse van de vluchtgegevens is verbeterd en het bedrijf is zich bewust van gevaren voor de vluchtuitvoering. Er is een systeem voor beheer van de veiligheid opgezet, maar dit moet nog verder worden uitgebouwd, onder meer wat de lage rapporteringsgraad van incidenten en voorvallen betreft.

(31) *Lion Air* en *Batik Air* hebben samen een presentatie gegeven omdat ze allebei deel uitmaken van *Lion Air Group*. De groei van deze twee luchtvaartmaatschappijen blijft aanzienlijk: naar verwachting zullen ze in 2016 elk 10 nieuwe luchtvaartuigen aan hun vloot toevoegen en een vergelijkbaar aantal in de daaropvolgende jaren. De belangrijkste uitdagingen voor die luchtvaartmaatschappijen zijn de indienstname en opleiding van voldoende personeel op alle gebieden. Beide luchtvaartmaatschappijen hebben plannen ingediend voor de opleiding van cockpitbemanningen en de indienstname en opleiding van ander personeel. De eisen inzake minimumkwalificaties van nieuw in dienst genomen piloten en de eisen om te worden gepromoveerd tot kapitein bij *Lion Air* zijn relatief laag, terwijl de omgeving waarin de vluchtuitvoeringen plaatsvinden toch vaak uitdagend is. Dit heeft, samen met de snelle groei van de luchtvaartmaatschappij, tot gevolg dat er relatief veel onervaren piloten werken bij *Lion Air*. Dit kan verband houden met het hoge aantal onstabiele naderingen en een hoog risico op incidenten bij de landing (harde landingen, baanoverschrijdingen). Een voorbeeld hiervan is de baanoverschrijding van *Batik Air* op 6 november 2015. Naar aanleiding van dit specifieke incident hebben het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van Indonesië en de luchtvaartmaatschappij *Batik Air* onmiddellijk actie ondernomen om het incident op passende wijze te onderzoeken en risicobeperkende maatregelen te nemen. Het systeem voor de

([1]) Verordening (EU) nr. 452/2014 van de Commissie van 29 april 2014 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering door exploitanten uit derde landen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 133 van 6.5.2014, blz. 12).

monitoring van vluchtgegevens is verbeterd en leidt tot betekenisvolle resultaten en verbeteringen van de veiligheid. Het systeem voor beheer van de veiligheid lijkt goed ontwikkeld en recent is ook verbetering vastgesteld op het gebied van de rapportering van incidenten en voorvallen, hoewel er in de praktijk nog vooruitgang moet worden geboekt; dit laatste geldt ook voor de identificatie van gevaren. Tijdens het overleg werd duidelijk dat de snelle groei en het relatieve gebrek aan ervaring van de cockpitbemanningen de bedreigingen vormen voor *Lion Air* en *Baltic Air*.

(32) Het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van Indonesië werd uitgenodigd op de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart op 25 november 2015. Het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van Indonesië heeft de punten herhaald die al werden gepresenteerd tijdens de technische vergadering van 29 oktober 2015. Deze punten hadden onder meer betrekking op het programma voor permanent toezicht en het systeem voor beheer van bevindingen. De resultaten van het toezicht op de vier Indonesische luchtvaartmaatschappijen die momenteel zijn vrijgesteld van het algemene verbod op Indonesische luchtvaartmaatschappijen, en op de drie luchtvaartmaatschappijen die aanwezig waren tijdens de vergadering, werden gepresenteerd. Het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van Indonesië heeft ook een presentatie gegeven met betrekking tot de ontwikkeling van het systeem voor het beheer van veiligheidsrisico's. Het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van Indonesië heeft de Commissie uitgenodigd om een verificatiebezoek ter plaatse te brengen. Een dergelijke missie zou een gelegenheid vormen om de vooruitgang te controleren en om het werkelijke niveau van tenuitvoerlegging van internationale veiligheidsnormen door de autoriteit en de luchtvaartmaatschappijen te bepalen.

(33) De luchtvaartmaatschappijen *Citilink*, *Lion Air* en *Batik Air* hebben toelichting gegeven bij hun ontwikkeling en de tenuitvoerlegging van hun veiligheidsbeheer; deze toelichting lag grotendeels in de lijn van de presentatie die zij tijdens de technische vergadering van 29 oktober hebben gegeven.

(34) In een brief van 22 oktober 2015 heeft het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van Indonesië de Commissie meegedeeld dat twee nieuwe luchtvaartmaatschappijen zijn gecertificeerd sinds de laatste update: AOC nr. 135-054 is afgegeven aan *Alda Trans Papua* en AOC nr. 135-059 aan *Weststar Aviation Indonesia*. Het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van Indonesië heeft echter geen bewijzen ingediend waaruit blijkt dat het veiligheidstoezicht op die luchtvaartmaatschappijen plaatsvindt overeenkomstig de internationale veiligheidsnormen. In diezelfde brief heeft het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van Indonesië de Commissie meegedeeld dat het AOC van de luchtvaartmaatschappijen *Pacific Royale Airways* (AOC 121-045), *Air Maleo* (AOC 121-041, alleen binnenlandse vrachtvluchten), *Manunggal Air Service* (AOC 121-020), *Nusantara Buana Air* (AOC 135-041), *Survai Udara Penas* (Persero, AOC 135-006) en *Asconusa Air Transport* (AOC 135-022) was ingetrokken.

(35) Hoewel vooruitgang kan worden vastgesteld sinds de ICAO-audit van mei 2014 en zelfs sinds de technische vergadering in oktober, is de verificatie van de verbeteringen toch een voorwaarde om het nodige vertrouwen in de veiligheid te krijgen en om een verdere versoepeling van het exploitatieverbod voor Indonesische luchtvaartmaatschappijen te kunnen overwegen. De EU moet in 2016 dan ook een beoordelingsbezoek ter plaatse organiseren om de nodige informatie te verzamelen. Op dit ogenblik zijn er echter niet genoeg aanwijzingen om te besluiten dat het exploitatieverbod op luchtvaartmaatschappijen uit Indonesië, met inbegrip van *Citilink*, *Lion Air* en *Batik Air*, verder kan worden versoepeld.

(36) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, wordt dan ook geoordeeld dat de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie moet worden gewijzigd teneinde *Alda Trans Papua* en *Weststar Aviation* op te nemen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006. *Pacific Royale Airways, Manunggal Air Service, Nusantara Buana Air, Survai Udara Penas* en *Asconusa Air Transport* moeten worden geschrapt uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

Luchtvaartmaatschappijen uit Iran

(37) De luchtvaartmaatschappij *Iran Air*, die gecertificeerd is door de burgerluchtvaartorganisatie van de Islamitische Republiek Iran, is op 30 maart 2010 opgenomen in bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006. Na een bezoek ter plaatse zijn de operationele beperkingen op de vloot van *Iran Air* op 5 juli 2010 nader omschreven.

(38) Iran Air heeft de Commissie informatie verstrekt over haar huidige vloot, ondersteund door relevante documentatie. De luchtvaartmaatschappij heeft gevraagd alle luchtvaartuigen van het type A320 vrij te stellen van de exploitatiebeperkingen, zodat *Iran Air* ook met zijn nieuwere luchtvaartuigen van het type A320 vluchtuitvoeringen kan verrichten in de Unie. Volgens de informatie die *Iran Air* heeft verstrekt, is de gemiddelde leeftijd van de vloot van A320's van *Iran Air* lager dan de gemiddelde leeftijd van de luchtvaartuigen waarmee vluchtuitvoeringen in de Unie zijn toegestaan. *Iran Air* beweert ook dat de luchtvaartuigen op betrouwbare wijze kunnen worden geëxploiteerd. Aangezien het echter niet mogelijk was de verstrekte bewijzen te verifiëren, wordt op basis van de informatie waarover de Commissie momenteel beschikt, geoordeeld dat het niet mogelijk is nieuwe luchtvaartuigen toe te voegen aan de lijst van luchtvaartuigen waarmee *Iran Air* vluchtuitvoeringen in de Unie mag verrichten.

(39) Volgens het AOC van *Iran Air* is het aantal luchtvaartuigen van de types die in de Unie mogen worden geëxploiteerd, afgenomen. De lijst van vrijgestelde luchtvaartuigen in bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006 moet derhalve dienovereenkomstig worden aangepast.

(40) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, wordt dan ook geoordeeld dat de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie zodanig moet worden gewijzigd dat zij een weergave vormt van de huidige vloot van luchtvaartuigen van *Iran Air* die zijn opgenomen in Bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

Luchtvaartmaatschappijen uit Irak

(41) Tussen 13 juni 2014 en 16 maart 2015 heeft het EASA vier brieven naar de Iraakse burgerluchtvaartautoriteit gestuurd met betrekking tot de prestaties van *Iraqi Airways* in het kader van het SAFA-programma. Uit de SAFA-gegevens blijkt dat *Iraqi Airways* de onderliggende oorzaken van de problemen onvoldoende heeft geanalyseerd.

(42) *Iraqi Airways* heeft op 20 augustus 2014 een vergunning als exploitant van een derde land (TCO-vergunning) aangevraagd bij het EASA. Het EASA heeft de TCO-aanvraag van *Iraqi Airways* getoetst aan de eisen van deel TCO.

(43) Op basis van de veiligheidsbeoordeling van de TCO-aanvraag van *Iraqi Airways* heeft het EASA fundamentele opmerkingen gemaakt over het gebrek aan vermogen van *Iraqi Airways* om de vastgestelde veiligheidsproblemen op te lossen en om tijdig veiligheidsgerelateerde documenten in te dienen. Het EASA kwam dan ook tot de conclusie dat een verdere beoordeling niet zou leiden tot de afgifte van een vergunning aan *Iraqi Airways*, en dat deze luchtvaartmaatschappij dan ook niet voldoet aan de voorschriften van Verordening (EU) nr. 452/2014. Daarom heeft het EASA op 16 juli 2015 de TCO-aanvraag van *Iraqi Airways* verworpen op de veiligheidsgronden die hierboven duidelijk zijn omschreven.

(44) De Commissie heeft op 28 september 2015 een brief geschreven naar de Iraakse burgerluchtvaartautoriteit. Met deze brief werd het officiële overleg opgestart met de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in Irak, overeenkomstig de bepalingen die zijn vastgesteld in artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006. In deze brief heeft de Commissie uitgelegd dat dit officiële overleg is opgestart op basis van de veiligheidsprestaties van *Iraqi Airways* in het kader van het SAFA-programma en de negatieve beslissing van het EASA met betrekking tot de aanvraag van een TCO-vergunning door *Iraqi Airways*.

(45) Op 27 oktober 2015 heeft de Commissie de Iraakse burgerluchtvaartautoriteit en *Iraqi Airways* schriftelijk meegedeeld dat de zaak van *Iraqi Airways* op de agenda van de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van 24 tot 26 november 2015 was geplaatst en dat *Iraqi Airways* de gelegenheid zou krijgen om door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart te worden gehoord overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

(46) Op 3 november 2015 werd een videoconferentie georganiseerd tussen de Commissie, het EASA, de lidstaten en vertegenwoordigers van de Iraakse burgerluchtvaartautoriteit en *Iraqi Airways*. Tijdens die videoconferentie heeft de Iraakse burgerluchtvaartautoriteit een overzicht gegeven van zijn functies, met inbegrip van de beginselen die aan de basis liggen van de uitvoering van zijn veiligheidstoezicht. Andere informatie die door de Iraakse burgerluchtvaartautoriteit werd verstrekt, had onder meer betrekking op het toezicht dat deze autoriteit houdt op *Iraqi Airways* en op de wijze waarop zij gevolg geeft aan informatie met betrekking tot het SAFA-programma. Tijdens die videoconferentie heeft *Iraqi Airways* onder meer ook elementen gepresenteerd die slechts een zeer algemeen overzicht geven van de informatie met betrekking tot zijn systeem voor het beheer van de veiligheid en de kwaliteit en andere veiligheidsgerelateerde processen.

(47) De Iraakse burgerluchtvaartautoriteit en *Iraqi Airways* werden op 25 november 2015 gehoord door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. De Iraakse burgerluchtvaartautoriteit heeft onder meer meegedeeld dat zij verantwoordelijk is voor het toezicht op zeven AOC-houders, waaronder *Iraqi Airways*. De Iraakse burgerluchtvaartautoriteit heeft ook een overzicht gegeven van de geplande acties om haar capaciteit te versterken. Het EASA heeft informatie verstrekt over de veiligheidsproblemen die aan de basis lagen van zijn negatieve TCO-beslissing.

(48) *Iraqi Airways* heeft diverse elementen gepresenteerd, waaronder informatie over zijn SAFA-analyse en de follow-up daarvan. Tijdens de presentatie werd de gedetailleerde werking van het systeem van *Iraqi Airways* voor het beheer van de veiligheid en de kwaliteit onvoldoende gestaafd. De door *Iraqi Airways* verstrekte informatie volstond niet om de veiligheidsproblemen die geleid hebben tot de wegering van de TCO-vergunning door het EASA volledig op te lossen.

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

(50) Aangezien de opname in deze bijlage een rechtstreeks gevolg is van de negatieve beslissing van het EASA over de TCO-vergunning, is de Commissie voornemens die opname opnieuw te bekijken als en wanneer het EASA de Commissie ervan in kennis stelt dat het van oordeel is dat de voorwaarden zijn vervuld om een positieve beslissing over *Iraqi Airways* te nemen volgens deel-TCO.

Luchtvaartmaatschappijen uit Kazachstan

(51) Sinds juli 2009 geldt een volledig exploitatieverbod voor alle in Kazachstan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, behalve één; dit is hoofdzakelijk het gevolg van het onvermogen van de autoriteit die verantwoordelijk is voor veiligheidstoezicht op de in Kazachstan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen (het burgerluchtvaartcomité van Kazachstan) om toepasselijke internationale veiligheidsnormen ten uitvoer te leggen en te handhaven. Er werd een gedeeltelijke uitzondering gemaakt voor de luchtvaartmaatschappij *Air Astana*. *Air Astana* is opgenomen in bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006 en kreeg toestemming om naar de Unie te vliegen met een gedeelte van zijn vloot; deze vluchten waren beperkt tot het niveau van de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij op dat ogenblik.

(52) Na een verbetering van de SAFA-prestaties kreeg *Air Astana* in 2014 toestemming om zijn activiteitenniveau in te Unie te verhogen, maar alleen met het type luchtvaartuigen waarmee het sinds 2009 vluchten naar de Unie mocht uitvoeren.

(53) *Air Astana* werd in april 2015 gehercertificeerd door het burgerluchtvaartcomité van Kazachstan en in mei 2015 in het kader van de Operational Safety Audit (IOSA) van de International Air Transport Association (IATA). De luchtvaartmaatschappij dient regelmatig een update van haar activiteiten inzake vluchtuitvoering, opleiding en onderhoud in bij de Commissie. De audit van *Air Astana* die in oktober 2015 werd uitgevoerd door het EASA in het kader van deel TCO heeft geen gevallen van niet-naleving van de internationale normen aan het licht gebracht. Tijdens die audit werd vastgesteld dat *Air Astana* over voldoende personeel beschikt en effectief wordt beheerd door een bekwaam internationaal managementteam, in samenwerking met lokaal personeel. De organisatie had een sterke en geloofwaardige veiligheidscultuur ontwikkeld. Het auditteam van het EASA heeft dan ook aanbevolen een TCO-vergunning af te geven aan *Air Astana*, zonder bevindingen.

(54) Het burgerluchtvaartcomité van Kazachstan werd uitgenodigd om geactualiseerde informatie over de activiteiten op het gebied van veiligheidstoezicht in Kazachstan te verstrekken tijdens de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van 24 november 2015. Het burgerluchtvaartcomité van Kazachstan heeft aangegeven dat een aantal acties lopende zijn om de tekortkomingen te verhelpen die tijdens de ICVM van de ICAO in 2014 zijn vastgesteld, waaronder ook het SSC op het gebied van vluchtuitvoering. Die acties hebben onder meer betrekking op de vaststelling van een opleidingsprogramma voor luchtvaartveiligheidsinspecteurs, een verbetering van de procedures met betrekking tot de certificering van luchtvaartexploitanten en de afgifte van specifieke goedkeuringen. Wat het SSC betreft, heeft het burgerluchtvaartcomité van Kazachstan aangegeven dat zijn resolutie zeker niet voor eind 2015 wordt verwacht. In november 2015 hebben de bevoegde autoriteiten van Kazachstan een intentieverklaring ondertekend met een externe consultant, teneinde het niveau van effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen in Kazachstan te verbeteren. Het burgerluchtvaartcomité van Kazachstan heeft ook aangegeven dat in 2015 in totaal 12 exploitanten die onder hun toezicht staan opnieuw zijn gecertificeerd en dat 5 AOC's zijn ingetrokken. Dit zijn wel positieve ontwikkelingen, maar er heerst nog steeds onzekerheid met betrekking tot het niveau van naleving van de certificering van luchtvaartexploitanten en de goedkeuringsprocessen, en met betrekking tot de effectiviteit van de regelgevende maatregelen die ten uitvoer worden gelegd om tegemoet te komen aan het SSC.

(55) *Air Astana* werd ook uitgenodigd op de hoorzitting van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van 24 november 2015. *Air Astana* heeft aangetoond dat het een stabiel en effectief proces voor het beheer van de veiligheid heeft opgezet, teneinde veiligheidsproblemen op te lossen, analyses van onderliggende oorzaken uit te voeren en een veiligheidscultuur binnen de organisatie aan te moedigen. De luchtvaartmaatschappij heeft aangetoond dat zij in staat is wijzigingen in het toepassingsgebied en volume van haar activiteiten op veilige en efficiënte wijze te beheren. Bovendien heeft *Air Astana* gegarandeerd dat het toezicht op haar vloot plaatsvindt overeenkomstig de toepasselijke internationale veiligheidsnormen.

(56) De in Kazachstan gecertificeerde luchtvaartmaatschappij *SCAT JSC* heeft verzocht te worden gehoord door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, wat op 24 november 2015 is gebeurd. De luchtvaartmaatschappij heeft met succes een IOSA-certificering voltooid. Volgens de informatie die *SCAT JSC* heeft verstrekt, zijn verscheidene van haar luchtvaartuigen van het type Boeing B-737 en B-757 geregistreerd in Litouwen. De Commissie erkent dat *SCAT JSC* vooruitgang heeft geboekt, maar de luchtvaartmaatschappij heeft niet aangetoond dat haar vluchtuitvoering, permanente luchtwaardigheid en onderhoud van luchtvaartuigen worden verricht overeenkomstig de toepasselijke veiligheidsnormen.

(57) Op basis van de informatie waarover de Commissie beschikt, met inbegrip van de informatie die tijdens de hoorzitting van 24 november 2015 werd verstrekt, werd geconcludeerd dat langzaam vooruitgang wordt geboekt met de hervorming van de regelgeving op het gebied van de burgerluchtvaart in Kazachstan. Om aan te tonen dat grondiger vooruitgang wordt geboekt, moet echter het nog openstaande SSC op het gebied van vluchtuitvoeringen worden opgelost alvorens de huidige beperkingen op luchtvaartmaatschappijen die onder het toezicht van het burgerluchtvaartcomité van Kazachstan staan, met uitzondering van *Air Astana*, kunnen worden versoepeld.

(58) Op basis van de informatie waarover de Commissie beschikt, de positieve resultaten van de TCO-audit van *Air Astana* en de uitleg die werd gegeven tijdens de hoorzitting van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, wordt geoordeeld dat de voorwaarden voor de instandhouding van een gedeeltelijk exploitatieverbod voor *Air Astana* niet langer zijn vervuld.

(59) De Commissie is voornemens het geval *SCAT JSC* nader te onderzoeken, teneinde te garanderen dat een mogelijke toekomstige versoepeling van het exploitatieverbod voor *SCAT JSC* geen veiligheidsrisico's oplevert voor vluchtuitvoeringen in de Unie.

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

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

Luchtvaartmaatschappijen uit Libanon

(62) Het overleg met de bevoegde autoriteiten van Libanon, de Libanese burgerluchtvaartautoriteit, wordt voortgezet teneinde te kunnen bevestigen dat Libanon het correctieve actieplan, dat werd opgesteld naar aanleiding van de bevindingen tijdens de ICVM van december 2012 en het daaruit voortvloeiende SSC, uitvoert.

(63) Op 4 november 2015 hebben vertegenwoordigers van de Libanese burgerluchtvaartautoriteit en de luchtvaartmaatschappijen *Middle East Airlines* en *Wings of Lebanon* een technische vergadering met de Commissie en het EASA bijgewoond in Brussel, teneinde een update te geven van de vooruitgang die de Libanese burgerluchtvaartautoriteit heeft geboekt, met name wat betreft het verhelpen van het SSC, de oprichting van een Raad van de burgerluchtvaartautoriteit en de scheiding van de functie veiligheidstoezicht en de functie dienstverlening, die momenteel allebei door de Libanese burgerluchtvaartautoriteit worden vervuld.

(64) De Libanese burgerluchtvaartautoriteit heeft aan de ICAO aanvullende informatie verstrekt over het SSC en heeft deze informatie gepresenteerd tijdens de technische vergadering. De Libanese burgerluchtvaartautoriteit heeft recent de ICAO uitgenodigd om de correctieve acties te verifiëren, maar dit is nog niet gebeurd. Tijdens de technische vergadering werd onder meer gemeld dat het directoraat voor de vluchtveiligheid, dat verantwoordelijk is voor certificering van en toezicht op luchtvaartmaatschappijen, een meer onafhankelijke positie heeft binnen de Libanese burgerluchtvaartautoriteit, hoewel hiervoor geen duidelijke bewijzen werden gegeven.

(65) De luchtvaartmaatschappij *Middle East Airlines* heeft een presentatie gegeven over haar activiteiten en veiligheidsbeheer en leek haar processen op de veiligheidskritieke domeinen vluchtuitvoering, opleiding van bemanningen, luchtwaardigheidsbeheer en kwaliteits- en veiligheidsbeheer onder controle te hebben. Het EASA heeft informatie verstrekt over de positieve resultaten van een recente vergadering met *Middle East Airlines* in het kader van de aanvraag van een TCO-vergunning door deze maatschappij. De luchtvaartmaatschappij organiseert regelmatig audits door derde partijen om het gebrek aan veiligheidstoezicht door haar eigen autoriteit te compenseren en om de tenuitvoerlegging van internationale veiligheidsnormen verder te verbeteren.

(66) De luchtvaartmaatschappij *Wings of Lebanon* heeft een presentatie gegeven over haar activiteiten met slechts één luchtvaartuig en over haar veiligheidsprocessen. Recentelijk werden andere mensen benoemd in de belangrijkste functies van deze luchtvaartmaatschappij, wat geleid heeft tot een verbetering van de operationele procedures en een goed begin vormt van de ontwikkeling van een systeem voor veiligheidsbeheer.

(67) De verbeteringen van het systeem voor veiligheidstoezicht, hoe klein ook, in combinatie met de risicobeperkende maatregelen van *Middle East Airlines* en de beschikbare veiligheidsinformatie rechtvaardigen niet om in dit stadium een verbod of exploitatiebeperkingen op te leggen aan luchtvaartmaatschappijen die in Libanon zijn gecertificeerd. Om van nabij toezicht te houden op de situatie, zal het overleg met de Libanese autoriteiten worden voortgezet overeenkomstig artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006.

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

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

Luchtvaartmaatschappijen uit Madagascar

(70) De Commissie heeft het overleg met de burgerluchtvaartautoriteit van Madagascar, Aviation Civile de Madagascar, voortgezet. Op verzoek van Aviation Civile de Madagascar heeft op 2 oktober 2015 een vergadering plaatsgevonden in Brussel tussen enerzijds de Commissie, het EASA en een lidstaat en anderzijds Aviation Civile de Madagascar en de luchtvaartmaatschappij *Air Madagascar*.

(71) Tijdens die vergadering hebben Aviation Civile de Madagascar en *Air Madagascar* informatie verstrekt over de vooruitgang die beide organisaties hebben geboekt met betrekking tot hun respectieve correctieve en preventieve actieplannen, die zij hebben uitgevoerd om de in de punten 66 tot en met 74 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2011 vermelde veiligheidstekortkomingen te verhelpen. Zowel Aviation Civile de Madagascar als *Air Madagascar* is van mening dat die veiligheidstekortkomingen zijn verholpen; Aviation Civile de Madagascar heeft gevraagd de exploitatiebeperkingen die zijn opgelegd aan *Air Madagascar* opnieuw te beoordelen.

(72) De Commissie heeft nota genomen van de vooruitgang die Aviation Civile de Madagascar heeft gemeld bij het verhelpen van de door de ICAO vastgestelde tekortkomingen en de informatie die Aviation Civile de Madagascar en *Air Madagascar* hebben verstrekt over hun respectieve correctieve en preventieve actieplannen. De vooruitgang van Aviation Civile de Madagascar en de luchtvaartmaatschappij Air Madagascar, en zelfs de verwachte verdere vooruitgang, worden erkend, maar de voorwaarden voor een versoepeling van het huidige gedeeltelijke exploitatieverbod voor *Air Madagascar* zijn niet vervuld. Het blijft noodzakelijk de daadwerkelijke tenuitvoerlegging van internationale veiligheidsnormen te controleren. Aviation Civile de Madagascar moet zijn ervaring met betrekking tot de nieuwe processen die het heeft toegepast, consolideren. In dit opzicht kan een beoordelingsbezoek ter plaatse door de Unie worden overwogen voor het eerste kwartaal van 2016. Bovendien zijn er op dit ogenblik onvoldoende aanwijzingen om een versoepeling van de exploitatiebeperkingen op luchtvaartmaatschappijen uit Madagascar te rechtvaardigen.

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

Luchtvaartmaatschappijen uit Mozambique

(74) Op basis van het beoordelingsbezoek van de Unie, dat plaatsvond in april 2015, kon de Commissie concluderen dat, hoewel de bevoegde burgerluchtvaartautoriteiten in Mozambique, het Instituto de Aviação Civil de Moçambique, hebben aangetoond dat zij aanzienlijke vooruitgang hebben geboekt bij de tenuitvoerlegging van internationale veiligheidsnormen, er nog steeds belangrijke tekortkomingen zijn in het systeem voor veiligheidstoezicht in Mozambique. Daarom werd besloten dat de Commissie, met de steun van het EASA, technische bijstand zou verlenen aan het Instituto de Aviação Civil de Moçambique, zodat de resterende tekortkomingen kunnen worden opgelost en het proces van interne capaciteitsopbouw, die nodig is om de vereiste duurzaamheid te bereiken, kan worden afgerond.

(75) Op 12 oktober 2015 werd het startschot gegeven voor een project voor technische bijstand van lange duur, dat zal lopen tot begin juni 2016. De eerste fase van het project heeft al enkele initiële resultaten opgeleverd. Een grondige analyse van het rechtskader en de toepasselijke luchtvaartregelgeving heeft geleid tot de identificatie van correcties en verbeteringen die later moeten worden vastgesteld. Zo wordt overwogen het luchtvaartsysteem van Mozambique aan te passen aan de beginselen en de structuur van een aantal wetteksten van de Unie op het gebied van de burgerluchtvaart. Er worden gerichte inspanningen geleverd om systematisch alle openstaande USOAP-protocolbevindingen van de ICAO op te lossen, teneinde de graad van effectieve tenuitvoerlegging aanzienlijk te verbeteren. Er is een contactronde tussen alle luchtvaartmaatschappijen georganiseerd en een analyse van hun certificeringsstatus uitgevoerd. Om enkele van de meest kwetsbare aspecten van het Instituto de Aviação Civil de Moçambique te verbeteren, worden een aantal samenwerkingsprotocols in overweging genomen. Er is een begin gemaakt met de identificatie van alle interne procedures en processen van het Instituto de Aviação Civil de Moçambique die grondig moeten worden onderzocht.

(76) Tussen 14 september 2015 en 13 november 2015 vond een project voor technische bijstand van korte duur plaats. Tijdens dit project werd on-the-job opleiding verstrekt en werden richtsnoeren voor de certificering van luchtvaartterreinen en surveillance opgesteld, met name voor de nieuwe internationale luchthaven Nacala en de bestaande internationale luchthaven Beira.

(77) Het Instituto de Aviação Civil de Moçambique is in dit stadium echter nog onvoldoende in staat om erop toe te zien dat de burgerluchtvaartactiviteiten in Mozambique overeenkomstig de internationale veiligheidsnormen plaatsvinden. Er zijn dan ook onvoldoende aanwijzingen om een besluit tot versoepeling van het exploitatieverbod voor alle in Mozambique gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te rechtvaardigen.

(78) Volgens een lijst die op 5 november 2015 door het Instituto de Aviação Civil de Moçambique is verstrekt, zijn drie nieuwe luchtvaartmaatschappijen gecertificeerd in Mozambique: *Ambassador Lda* (AOC MOZ-21), *Everett Aviation Lda* (AOC MOZ-18) *en Inaer Aviation Mozambique Lda* (AOC MOZ-19). Het Instituto de Aviação Civil de Moçambique kon echter geen bewijzen voorleggen waaruit blijkt dat het veiligheidstoezicht op die luchtvaartmaatschappijen plaatsvindt overeenkomstig de internationale veiligheidsnormen. Via diezelfde lijst heeft het Instituto de Aviação Civil de Moçambique de Commissie ook meegedeeld dat de AOC's van de luchtvaartmaatschappijen *Aero-Serviços Sarl* (AOC MOZ-08), *Emílio Air Charter Lda* (AOC MOZ-05) en *Unique Air Charter Lda* (AOC MOZ-13), die voorheen waren opgeschort tijdens het hercertificeringsproces, nu zijn ingetrokken omdat dat proces niet was voltooid.

(79) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, wordt dan ook geoordeeld dat de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie moet worden gewijzigd teneinde de luchtvaartmaatschappijen *Ambassador Lda, Everett Aviation Lda* en *Inaer Aviation Mozambique Lda*. op te nemen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006, en de luchtvaartmaatschappijen *Aero-Serviços Sarl, Emílio Air Charter Lda* en *Unique Air Charter Lda* te schrappen uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

Luchtvaartmaatschappijen uit Nepal

(80) De Commissie heeft het overleg met de burgerluchtvaartautoriteit van Nepal voortgezet om na te gaan of deze autoriteit voldoende in staat is de relevante internationale veiligheidsnormen toe te passen en te handhaven.

(81) De Commissie en het EASA hebben van 5 tot 9 oktober 2015 een bezoek gebracht aan de burgerluchtvaartautoriteit van Nepal. Het doel van dit bezoek ter plaatse was om EASA de gelegenheid geven om technische bijstand te bieden in de vorm van een evaluatie van de vooruitgang die de burgerluchtvaartautoriteit van Nepal heeft geboekt met betrekking tot de bevindingen van de ICAO-audit, en om aanbevelingen voor het oplossen van de resterende problemen te verstrekken en op te nemen in het stappenplan. De Commissie heeft deelgenomen aan dit bezoek ter plaatse om de vooruitgang te evalueren die de burgerluchtvaartautoriteit van Nepal heeft geboekt met betrekking tot de tekortkomingen die geleid hebben tot het verbod dat in december 2013 is opgelegd aan de Nepalese luchtvaartmaatschappijen.

(82) Tijdens het bezoek ter plaatse kon worden bevestigd dat de burgerluchtvaartautoriteit van Nepal vooruitgang heeft geboekt bij de tenuitvoerlegging van internationale veiligheidsnormen. Volgens de ICAO komt het door de burgerluchtvaartautoriteit van Nepal opgestelde correctieve actieplan volledig tegemoet aan de bevindingen, inclusief de bevindingen die tot het SSC van de ICAO hebben geleid. De tenuitvoerlegging van de acties kon echter niet worden geverifieerd tijdens het bezoek ter plaatse. Het SSC met betrekking tot vluchtuitvoering is nog steeds van kracht. De burgerluchtvaartautoriteit van Nepal plant een bezoek van het Regional Office Safety Team van de ICAO in december 2015, om de tenuitvoerlegging van correctieve acties te laten beoordelen en met het oog op een mogelijke ICVM in het eerste kwartaal van 2016. Tijdens deze ICVM moet de ICAO de effectieve tenuitvoerlegging van de correctieve acties controleren. De burgerluchtvaartautoriteit van Nepal past een periodiek auditprogramma toe op alle luchtvaartmaatschappijen en andere dienstverleners die onder haar toezicht staan. Het inspectieprogramma moet echter nog verder worden ontwikkeld.

(83) Tijdens een ontmoeting met de Nepalese minister van toerisme, cultuur en burgerluchtvaart werd benadrukt dat de burgerluchtvaartautoriteit van Nepal volledig onafhankelijk van het politieke niveau moet kunnen functioneren bij de uitvoering van haar veiligheidsgerelateerde functies en over voldoende en gekwalificeerd personeel moet beschikken om het systeem van toezicht op de veiligheid in Nepal te kunnen verbeteren. De minister heeft meegedeeld dat verdere wijzigingen van de Nepalese burgerluchtvaartwet in voorbereiding zijn om de institutionele problemen op te lossen en te garanderen dat de veiligheidstoezichtsfunctie onafhankelijk is van de dienstverleners; de minister deelde ook mee dat de burgerluchtvaartautoriteit van Nepal de nodige steun krijgt om alle bevindingen te verhelpen.

(84) Op 7 en 8 oktober 2015 hebben de Commissie en het EASA een bezoek gebracht aan de in Nepal geregistreerde luchtvaartmaatschappijen *Buddha Air, Yeti Airlines, Tara Air* en *Nepal Airlines Corporation*, om een evaluatie uit te voeren van de ontwikkelingen die hebben plaatsgevonden sinds het laatste bezoek in februari 2014. Deze vier luchtvaartmaatschappijen zijn allemaal gehercertificeerd volgens de aanpak in vijf fasen en de burgerluchtvaartautoriteit van Nepal houdt regelmatig toezicht op deze maatschappijen. De maturiteit van de systemen voor veiligheidsbeheer en van de veiligheidscultuur verschilt van de ene luchtvaartmaatschappij tot de andere; sommige staan duidelijk verder dan andere, maar geen enkele voldoet momenteel aan de toepasselijke internationale veiligheidsnormen.

(85) De burgerluchtvaartautoriteit van Nepal heeft ook meegedeeld dat twee nieuwe luchtvaartmaatschappijen zijn gecertificeerd. *Saurya Airlines* heeft op 13 november 2014 het AOC gekregen met nummer 083/2014 en *Himalaya Airlines* heeft op 9 maart 2015 het AOC gekregen met nummer 084/2015. De burgerluchtvaartautoriteit van Nepal kon echter geen bewijzen voorleggen waaruit blijkt dat het veiligheidstoezicht op die luchtvaartmaatschappijen plaatsvindt overeenkomstig de internationale veiligheidsnormen.

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

Luchtvaartmaatschappijen uit de Filipijnen

(87) De Commissie, het EASA en de lidstaten hebben de veiligheidsprestaties van luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in de Filipijnen en die vluchten uitvoeren in de Unie van nabij gevolgd, onder meer door prioriteit te geven aan Filipijnse luchtvaartmaatschappijen bij het uitvoeren van platforminspecties overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.

(88) Voorafgaand aan de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft de burgerluchtvaartautoriteit van de Filipijnen de Commissie bepaalde technische informatie verstrekt over het veiligheidstoezicht dat zij uitoefent op in de Filipijnen gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen. Uit de verstrekte informatie blijkt dat er momenteel 38 actieve houders van een Air Operator Certificate zijn in de Filipijnen. Het managementteam van de burgerluchtvaartautoriteit van de Filipijnen, dat tot dusver heeft bijgedragen tot de verbeteringen binnen de burgerluchtvaartautoriteit van de Filipijnen, blijft in functie en blijft vast voornemens om zijn programma van continue verbeteringen verder uit te voeren. Uit informatie die de burgerluchtvaartautoriteit van de Filipijnen heeft verstrekt en analyse van de beschikbare informatie over ongevallen en incidenten, blijkt dat er geen verontrustende tendensen zijn met betrekking tot luchtvaartmaatschappijen die in de Filipijnen zijn gecertificeerd.

(89) Recentelijk zijn SAFA-platforminspecties uitgevoerd van zowel *Philippine Airlines, Air Philippines' Corporation* als *Cebu Pacific Air*. Deze SAFA-platforminspecties hebben geen negatieve tendensen aan het licht gebracht.

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

(91) De lidstaten zullen echter blijven nagaan of de luchtvaartmaatschappijen uit de Filipijnen voldoen aan de relevante veiligheidsnormen door bij platforminspecties prioriteit te geven aan deze luchtvaartmaatschappijen overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Russische Federatie

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

(93) Op 23 oktober 2015 heeft een ontmoeting plaatsgehad tussen de Commissie, bijgestaan door het EASA en een lidstaat, en vertegenwoordigers van het Russische federale agentschap voor luchtvervoer. Het doel van deze ontmoeting was de veiligheidsprestaties te bekijken van Russische luchtvaartmaatschappijen op basis van verslagen van SAFA-platforminspecties voor de periode tussen 20 september 2014 en 19 oktober 2015 en na te gaan welke gevallen speciale aandacht verdienen.

(94) Tijdens die ontmoeting heeft de Commissie er op gewezen dat sommige exploitanten met een SAFA-verhouding 2 of hoger de onderliggende oorzaken van de problemen onvoldoende hebben geanalyseerd. Het Russische federale agentschap voor luchtvervoer heeft verklaard dat bevindingen die aan het licht zijn gekomen tijdens SAFA-controles regelmatig worden geanalyseerd en dat permanent toezicht wordt gehouden op de effectiviteit van de correctieve acties van de exploitanten. Het Russische federale agentschap voor luchtvervoer zich ertoe verbonden de gevallen van niet-naleving die nog niet zijn rechtgezet te volgen en de Commissie updates te verstrekken over de status van deze gevallen. Het Russische federale agentschap voor luchtvervoer heeft voorts ook een update gegeven van de laatste opschortingen en intrekkingen van AOC's van luchtvaartmaatschappijen die onder zijn toezicht staan.

(95) Op basis van de beschikbare informatie werd geconcludeerd dat het niet nodig is dat de Russische luchtvaartautoriteiten of luchtvaartmaatschappijen die in de Russische Federatie zijn gecertificeerd, voor het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart hoeven te verschijnen. Desondanks werd besloten dat de regelmatige vergaderingen van veiligheidsdeskundigen van de Commissie en de Russische autoriteiten, die minstens één keer voor elke vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart plaatsvinden, moeten worden voortgezet.

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

(97) De lidstaten zullen echter blijven nagaan of de luchtvaartmaatschappijen uit de Russische Federatie voldoen aan de relevante veiligheidsnormen door bij platforminspecties prioriteit te geven aan deze luchtvaartmaatschappijen overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.

(98) Als uit deze controles blijkt dat er een dreigend veiligheidsrisico bestaat ten gevolge van de niet-naleving van de relevante veiligheidsnormen, kan de Commissie genoodzaakt zijn maatregelen te nemen tegen luchtvaartmaatschappijen uit de Russische Federatie overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Sudan

(99) De burgerluchtvaartautoriteit van Sudan heeft regelmatig contact gehouden met de Commissie, met name wat de beoordeling van in Sudan geregistreerde luchtvaartmaatschappijen betreft. Het toezicht van de burgerluchtvaartautoriteit van Sudan op een aantal luchtvaartmaatschappijen is verbeterd. Hoewel de burgerluchtvaartautoriteit van Sudan had bevestigd bereid te zijn een veiligheidsbeoordelingsbezoek te ontvangen in oktober 2015, heeft zij vervolgens gevraagd dit bezoek uit te stellen tot 2016, zodat zij en de luchtvaartmaatschappijen meer tijd hebben om de internationale veiligheidsnormen toe te passen.

(100) Er moet een veiligheidsbeoordelingsbezoek van de Unie worden uitgevoerd om na te gaan of de burgerluchtvaartautoriteit van Sudan en de in Sudan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen de internationale veiligheidsnormen naleven.

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

Luchtvaartmaatschappijen uit Taiwan

(102) Naar aanleiding van de twee dodelijke ongevallen met luchtvaartuigen van de maatschappij *TransAsia Airways* (*„TNA"*) in de laatste 18 maanden, heeft de Commissie formeel overleg opgestart met de burgerluchtvaartautoriteit van Taiwan, overeenkomstig de bepalingen van artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006 van de Commissie. In deze context werden de burgerluchtvaartautoriteit van Taiwan en de luchtvaartmaatschappij *TNA* uitgenodigd om op 19 oktober 2015 deel te nemen aan een technische vergadering met de Commissie en het EASA in Brussel, teneinde het systeem voor veiligheidstoezicht van de burgerluchtvaartautoriteit van Taiwan en de veiligheidsprestaties van TNA te bespreken.

(103) Tijdens die vergadering heeft de burgerluchtvaartautoriteit van Taiwan meegedeeld dat haar systeem voor veiligheidstoezicht gebaseerd is op de normen en aanbevolen praktijken van de ICAO; zij heeft verwezen naar 8 kritieke elementen van de ICAO om uit te leggen hoe zij zich kwijt van haar verantwoordelijkheden op het gebied van veiligheidstoezicht. De burgerluchtvaartautoriteit van Taiwan heeft nadere informatie verstrekt over de maatregelen die zijn genomen na de incidenten en ongevallen met de luchtvaartmaatschappij *TNA* tijdens de voorbije twee jaar. In overeenstemming met de regelgeving van Taiwan heeft de burgerluchtvaartautoriteit van Taiwan ook het activiteitenniveau van *TNA* bevroren gedurende één jaar vanaf de datum van het tweede ongeval. Ten slotte heeft de burgerluchtvaartautoriteit van Taiwan benadrukt dat zij vast voornemens is bijlage 19 van de ICAO ten uitvoer te leggen, en heeft zij aangekondigd dat zij tegen eind 2017 in het kader van het veiligheidsbeheersysteem een evaluatie zal uitvoeren van alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in Taiwan.

(104) Tijdens die vergadering heeft de luchtvaartmaatschappij *TNA* de Commissie meegedeeld dat zij, na de dodelijke ongevallen van 2014 en 2015, een actieplan voor de verbetering van de vliegveiligheid heeft opgesteld en toegepast; dit plan heeft betrekking op de volgende gebieden: verbetering van de bedrijfscultuur, organisatieontwikkeling, toepassing van een systeem voor veiligheidsbeheer, opleiding en meting. De luchtvaartmaatschappij heeft meegedeeld dat in de loop van 2015 significante wijzigingen zijn doorgevoerd in de organisatie van de luchtvaartmaatschappij, met inbegrip van nieuwe topmanagers, de oprichting van een afdeling kwaliteitsborging, de oprichting van een comité voor de vliegveiligheid, dat verantwoordelijk is voor de opstelling en bevordering van veiligheidsbeleid en de vernieuwing van de vloot, zodat de gemiddelde leeftijd van de vloot in 2016 vier jaar zal bedragen. Er werden ook specifieke acties ondernomen om de opleiding van cockpitbemanningen te verbeteren. Naast de toezichtsactiviteiten van de burgerluchtvaartautoriteit van Taiwan zijn in 2015 ook evaluatiebezoeken uitgevoerd door ATR en de Flight Safety Foundation, bijgestaan door Airbus en Bureau Veritas. Beide beoordelingsbezoeken ter plaatse hebben geleid tot een reeks aanbevelingen, waaraan tegemoet is gekomen met een correctief actieplan dat door de luchtvaartmaatschappij *TNA* is opgesteld.

(105) Aan het einde van de vergadering herhaalde de burgerluchtvaartautoriteit van Taiwan dat alle aspecten van de luchtvaartsector in Taiwan in de lijn liggen van de internationale normen van de ICAO; zij verbond zich ertoe van nabij toezicht te blijven houden op de veiligheidsprestaties van de luchtvaartmaatschappij *TNA* en op de uitvoering van de correctieve en preventieve actieplannen.

(106) Op basis van de informatie waar de Commissie over beschikt, werd geoordeeld dat de burgerluchtvaartautoriteit van Taiwan en de luchtvaartmaatschappij *TNA* niet hoefden te verschijnen voor het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, en dat een exploitatieverbod voor luchtvaartmaatschappijen uit Taiwan niet noodzakelijk was. De burgerluchtvaartautoriteit van Taiwan en de luchtvaartmaatschappij *TNA* hebben ingestemd met verder technisch overleg teneinde de Commissie in staat te stellen om de toepassing van de correctieve en preventieve actieplannen te volgen en het mogelijk te maken dat veiligheidsgerelateerde kwesties op permanente basis kunnen worden besproken.

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

(108) De lidstaten moeten de effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen blijven controleren door bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van in Taiwan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.

Luchtvaartmaatschappijen uit Thailand

(109) Bij brief van 14 oktober 2015 heeft de burgerluchtvaartautoriteit van Thailand de Commissie informatie verstrekt over de vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van de correctieve maatregelen om het SSC en andere bevindingen van de ICAO en de Federal Aviation Administration te verhelpen. Er zij op gewezen dat de regering van Thailand erin geslaagd is op enkele maanden tijd het voormalige directoraat voor de burgerluchtvaart om te vormen tot een autonome burgerluchtvaartautoriteit van Thailand. De burgerluchtvaartautoriteit van Thailand heeft nieuwe technische specialisten en extra inspectiepersoneel in dienst genomen en is bezig haar personeelsbestand nog verder te versterken.

(110) Van 9 tot en met 12 november 2015 heeft het EASA een bezoek gebracht aan Thailand en aan de burgerluchtvaartautoriteit van Thailand, teneinde de door de ICAO vastgestelde gevallen van niet-naleving te onderzoeken in het licht van de TCO-aanvragen van twee Thaise luchtvaartmaatschappijen. De waarnemingen van het EASA stemmen overeen met de bevindingen van de ICAO. Het EASA heeft vastgesteld dat burgerluchtvaartautoriteit van Thailand relatief zwak en overbelast is, maar heeft ook bemoedigende ontwikkelingen gezien. Voor verdere ontwikkelingen is politieke steun en een voldoende en realistische termijn nodig om correctieve maatregelen op duurzame wijze te kunnen uitvoeren.

(111) Op verzoek van de regering van Thailand is op 23 november 2015 een technische vergadering georganiseerd; deze vergadering werd bijgewoond door de Commissie, het EASA, hoge ambtenaren van de Thaise regering, ambtenaren van de burgerluchtvaartautoriteit van Thailand en vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappij *Thai Airways International*. De informatie die tijdens die vergadering werd verstrekt met betrekking tot de verbetering van het burgerluchtvaartsysteem van Thailand werden ook significant geacht voor het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart.

(112) De delegatie van Thailand werd dan ook uitgenodigd op een hoorzitting van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart op 25 november 2015. De burgerluchtvaartautoriteit van Thailand heeft een presentatie gegeven van de organisatorische verbeteringen en de actieplannen op korte, middellange en lange termijn die moeten leiden tot het verhelpen van de ICAO-bevindingen en het oplossen van het SSC. Wat de termijnen betreft, heeft de burgerluchtvaartautoriteit van Thailand uitgelegd dat zij het belangrijker acht een luchtvaartveiligheidssysteem van goede kwaliteit op te zetten dan onrealistische termijnen vast te stellen. De burgerluchtvaartautoriteit van Thailand is voornemens de Europese regels inzake veiligheid van de luchtvaart toe te passen en sluit contracten met het EASA en andere Europese partners ter ondersteuning daarvan. *Thai Airways* heeft een presentatie gegeven over de ontwikkeling van de luchtvaartmaatschappij, de tenuitvoerlegging van internationale veiligheidsnormen en het veiligheidsbeheer van haar activiteiten.

(113) Hoewel de effectieve graad van naleving van internationale veiligheidsnormen laag is, zoals blijkt uit de resultaten van de ICAO-audit van februari 2015, tonen de regering en de burgerluchtvaartautoriteit van Thailand dat zij vast voornemens zijn het systeem voor veiligheidstoezicht in Thailand te verbeteren; zij hebben ook bewijzen ingediend van het feit dat in een korte tijdspanne al relevante vooruitgang is geboekt. Op basis van de

beschikbare veiligheidsinformatie over luchtvaartmaatschappijen uit Thailand kan bovendien geen beslissing worden genomen om een verbod of exploitatiebeperkingen op te leggen. Om van nabij toezicht te houden op de situatie, zal het overleg met de autoriteiten van Thailand worden voortgezet overeenkomstig artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006.

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

(115) De lidstaten moeten de effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen blijven controleren door bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van in Thailand gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.

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

Luchtvaartmaatschappijen uit Zambia

(117) Op 4 september 2015 heeft de burgerluchtvaartautoriteit van Zambia de Commissie een update verstrekt over de werkzaamheden met betrekking tot het veiligheidsactieplan van Zambia. Uit deze update blijkt dat aanzienlijke vooruitgang is geboekt. Bepaalde acties bevinden zich echter nog in de eindfase en zijn nog niet voltooid. De Commissie en de burgerluchtvaartautoriteit van Zambia zijn overeengekomen een EU-beoordelingsbezoek uit te stellen tot begin 2016.

(118) Van de burgerluchtvaartautoriteit van Zambia wordt verwacht dat zij zal blijven voortwerken aan de tenuitvoerlegging van de internationale veiligheidsnormen. De Commissie is voornemens verdere voorbereidingen te treffen om begin 2016 een beoordelingsbezoek ter plaatse te brengen om de toepassing van die normen in Zambia te verifiëren.

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

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

(121) 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, 10 december 2015.

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

BIJLAGE A

LIJST VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN WAARAAN EEN VERBOD IS OPGELEGD OM VLUCHTEN UIT TE VOEREN IN DE UNIE, MET UITZONDERINGEN [1]

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

[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-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
HELIANG	010	Onbekend	Republiek Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Onbekend	Republiek Angola
MAVEWA	016	Onbekend	Republiek Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republiek Angola
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Benin welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Republiek Benin**
AERO BENIN	PEA nr. 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Republiek Benin
AFRICA AIRWAYS	Onbekend	AFF	Republiek Benin
ALAFIA JET	PEA nr. 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/ DEA/SCS	Onbekend	Republiek Benin
BENIN GOLF AIR	PEA nr. 012/ MDCTTP-PR/ANAC/ DEA/SCS.	BGL	Republiek Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA nr. 013/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republiek Benin
COTAIR	PEA nr. 015/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	Republiek Benin
ROYAL AIR	PEA nr. 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/ SCS	BNR	Republiek Benin
TRANS AIR BENIN	PEA nr. 016/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Republiek Benin
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van de Republiek Congo welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Republiek Congo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republiek Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Onbekend	Republiek Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Onbekend	Republiek Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republiek Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republiek Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Onbekend	Republiek Congo

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Onbekend	Republiek Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republiek Congo
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van de Democratische Republiek Congo (RDC) welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Democratische Republiek Congo (RDC)**
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Democratische Republiek Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Democratische Republiek Congo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Djibouti welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Onbekend	DAO	Djibouti
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Equatoriaal Guinea welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Equatoriaal Guinea**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Equatoriaal Guinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Onbekend	Equatoriaal Guinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Onbekend	Equatoriaal Guinea
TANGO AIRWAYS	Onbekend	Onbekend	Equatoriaal Guinea
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Eritrea welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC nr. 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC nr. 005	NAS	Eritrea
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van de Republiek Gabon welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, met uitzondering van *Afrijet* en *SN2AG*, die in bijlage B worden geplaatst			**Republiek Gabon**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republiek Gabon
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	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-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republiek Gabon
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republiek Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republiek Gabon
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Onbekend	Republiek Gabon
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Indonesië welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, met uitzondering van *Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua* en *Indonesia Air Asia*			**Republiek Indonesië**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Onbekend	Republiek Indonesië
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Onbekend	Republiek Indonesië
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Onbekend	Republiek Indonesië
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Onbekend	Republiek Indonesië
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Republiek Indonesië
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republiek Indonesië
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Onbekend	Republiek Indonesië
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Republiek Indonesië
BATIK AIR	121-050	BTK	Republiek Indonesië
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Republiek Indonesië
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Onbekend	Republiek Indonesië
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republiek Indonesië
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republiek Indonesië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republiek Indonesië
EASTINDO	135-038	ESD	Republiek Indonesië
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Onbekend	Republiek Indonesië
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Onbekend	Republiek Indonesië
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Onbekend	Republiek Indonesië
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Onbekend	Republiek Indonesië
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republiek Indonesië
HEAVY LIFT	135-042	Onbekend	Republiek Indonesië
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Onbekend	Republiek Indonesië
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republiek Indonesië
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Onbekend	Republiek Indonesië
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Republiek Indonesië
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republiek Indonesië
KAL STAR	121-037	KLS	Republiek Indonesië
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republiek Indonesië
KOMALA INDONESIA	135-051	Onbekend	Republiek Indonesië
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republiek Indonesië
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republiek Indonesië
MARTABUANA ABADION	135-049	Onbekend	Republiek Indonesië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Onbekend	Republiek Indonesië
MIMIKA AIR	135-007	Onbekend	Republiek Indonesië
MY INDO AIRLINES	121-042	Onbekend	Republiek Indonesië
NAM AIR	121-058	Onbekend	Republiek Indonesië
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Onbekend	Republiek Indonesië
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Republiek Indonesië
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Onbekend	Republiek Indonesië
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republiek Indonesië
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Onbekend	Republiek Indonesië
PURA WISATA BARUNA	135-025	Onbekend	Republiek Indonesië
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republiek Indonesië
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Onbekend	Republiek Indonesië
SMAC	135-015	SMC	Republiek Indonesië
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republiek Indonesië
SURYA AIR	135-046	Onbekend	Republiek Indonesië
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republiek Indonesië
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republiek Indonesië
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republiek Indonesië
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Republiek Indonesië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republiek Indonesië
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republiek Indonesië
UNINDO	135-040	Onbekend	Republiek Indonesië
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Onbekend	Republiek Indonesië
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republiek Indonesië
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Kazachstan welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, met uitzondering van *Air Astana*			**Republiek Kazachstan**
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Republiek Kazachstan
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Republiek Kazachstan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Republiek Kazachstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republiek Kazachstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Republiek Kazachstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Republiek Kazachstan
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Republiek Kazachstan
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Republiek Kazachstan
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Republiek Kazachstan
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Republiek Kazachstan
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Republiek Kazachstan
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Republiek Kazachstan

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Republiek Kazachstan
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Republiek Kazachstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republiek Kazachstan
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Republiek Kazachstan
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Republiek Kazachstan
SCAT	KZ-01/004	VSV	Republiek Kazachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Republiek Kazachstan
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Kirgizië welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Kirgizië**
AIR BISHKEK (voorheen EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgizië
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizië
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizië
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgizië
HELI SKY	47	HAC	Kirgizië
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgizië
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgizië
S GROUP INTERNATIONAL (voorheen S GROUP AVIATION)	45	IND	Kirgizië
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirgizië
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizië
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgizië
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizië
VALOR AIR	07	VAC	Kirgizië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Liberia die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving			**Liberia**
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Libië die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Libië**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libië
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libië
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libië
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libië
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libië
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libië
PETRO AIR	025/08	PEO	Libië
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Mozambique welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Republiek Mozambique**
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	Onbekend	Republiek Mozambique
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Onbekend	Republiek Mozambique
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Onbekend	Republiek Mozambique
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Onbekend	Republiek Mozambique
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Onbekend	Republiek Mozambique
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Onbekend	Republiek Mozambique
EVERETT AVIATION LDA	MOZ-18	Onbekend	Republiek Mozambique
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Onbekend	Republiek Mozambique
INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA	MOZ-19	Onbekend	Republiek Mozambique
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republiek Mozambique

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
LAM — LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE LAM S.A.	MOZ-01	LAM	Republiek Mozambique
MAKOND, LDA	MOZ-20	Onbekend	Republiek Mozambique
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Republiek Mozambique
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Onbekend	Republiek Mozambique
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Onbekend	Republiek Mozambique
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Onbekend	Republiek Mozambique
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Republiek Mozambique
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Nepal welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Republiek Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Onbekend	Republiek Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Onbekend	Republiek Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republiek Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Onbekend	Republiek Nepal
GOMA AIR	064/2010	Onbekend	Republiek Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Onbekend	Republiek Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Onbekend	Republiek Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Onbekend	Republiek Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Onbekend	Republiek Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Onbekend	Republiek Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republiek Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Onbekend	Republiek Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republiek Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Onbekend	Republiek Nepal

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republiek Nepal
SITA AIR	033/2000	Onbekend	Republiek Nepal
TARA AIR	053/2009	Onbekend	Republiek Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republiek Nepal
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Sao Tomé en Principe welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Sao Tomé en Principe**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé en Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé en Principe
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Sierra Leone welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	ONBEKEND	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	ONBEKEND	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	ONBEKEND	Onbekend	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	ONBEKEND	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	ONBEKEND	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	ONBEKEND	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	ONBEKEND	Onbekend	Sierra Leone
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Sudan welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Republiek Sudan**
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Republiek Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Republiek Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Republiek Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Republiek Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republiek Sudan
DOVE AIRLINES	52	DOV	Republiek Sudan
ELIDINER AVIATION	8	DND	Republiek Sudan

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Republiek Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Onbekend	Republiek Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republiek Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republiek Sudan
KUSH AVIATION	60	KUH	Republiek Sudan
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Republiek Sudan
MID AIRLINES	25	NYL	Republiek Sudan
NOVA AIRLINES	46	NOV	Republiek Sudan
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Republiek Sudan
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Republiek Sudan
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Republiek Sudan
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Zambia welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Zambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

BIJLAGE B

LIJST VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN WAARAAN EXPLOITATIEBEPERKINGEN ZIJN OPGELEGD IN DE 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)	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant	Type luchtvaartuig waaraan beperkingen worden opgelegd	Registratiemerkteken(s) en, voor zover beschikbaar, constructieserienummer(s) van luchtvaartuigen waaraan beperkingen zijn opgelegd	Land van registratie
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republiek Angola	De volledige vloot, met uitzondering van: 6 luchtvaartuigen van het type Boeing B777 en 4 luchtvaartuigen van het type Boeing B737-700.	De volledige vloot, met uitzondering van: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Republiek Angola
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoren	De volledige vloot, met uitzondering van: LET 410 UVP.	De volledige vloot, met uitzondering van: D6-CAM (851336).	Comoren
AFRIJET BUSINESS SERVICE [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republiek Gabon	De volledige vloot, met uitzondering van: 2 luchtvaartuigen van het type Falcon 50, 2 luchtvaartuigen van het type Falcon 900.	De volledige vloot, met uitzondering van: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Republiek Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republiek Gabon	De volledige vloot, met uitzondering van: 1 luchtvaartuig van het type Challenger CL-601, 1 luchtvaartuig van het type HS-125-800.	De volledige vloot, met uitzondering van: TR-AAG, ZS-AFG.	Republiek Gabon; Republiek Zuid-Afrika
IRAN AIR [2]	FS100	IRA	Islamitische Republiek Iran	De volledige vloot, met uitzondering van: 10 luchtvaartuigen van het type Airbus A300 en 2 luchtvaartuigen van het type Airbus A310.	De volledige vloot, met uitzondering van: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBS, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL.	Islamitische Republiek Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Democratische Volksrepubliek Korea	De volledige vloot, met uitzondering van: 2 luchtvaartuigen van het type TU- 204.	De volledige vloot, met uitzondering van: P-632, P-633.	Democratische Volksrepubliek Korea

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

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC)	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant	Type luchtvaartuig waaraan beperkingen worden opgelegd	Registratiemerkteken(s) en, voor zover beschikbaar, constructieserienummer(s) van luchtvaartuigen waaraan beperkingen zijn opgelegd	Land van registratie
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagascar	De volledige vloot, met uitzondering van: luchtvaartuigen van het type Boeing B737, luchtvaartuigen van het type ATR 72/ 42 en 3 luchtvaartuigen an het type DHC 6-300.	De volledige vloot, met uitzondering van: luchtvaartuigen van het type Boeing 737, zoals vermeld op het AOC, luchtvaartuigen van het type ATR 72/42, zoals vermeld op het AOC; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Republiek Madagascar

(1) Afrijet mag voor zijn huidige activiteiten in de Europese Unie alleen gebruikmaken van de vermelde luchtvaartuigen.
(2) 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.