UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2015/1014 VAN DE COMMISSIE

van 25 juni 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 van de Unie. Ook bepaalde derde landen hebben relevante informatie meegedeeld. Op basis van deze informatie en de door de Commissie uitgevoerde verificaties, moet de lijst van de Unie nu 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 lijst van de Unie.

(4) De Commissie gaf de betrokken luchtvaartmaatschappijen de gelegenheid om de door de lidstaten, het EASA en de derde landen 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 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 Angola, Botswana, de Democratische Republiek Congo, Gabon, Ghana, India, Indonesië, Iran, Kazachstan, Libanon, Libië, Madagascar, de Islamitische Republiek Mauritanië, Mozambique, de Filipijnen, Sudan, Thailand, Jemen en Zambia. Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft van de Commissie ook informatie ontvangen over Afghanistan, Benin, de Republiek Guinee, Kirgizië, Nepal, Noord-Korea, São Tomé en Principe en Taiwan, en werd door de Commissie geïnformeerd over het technisch 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

([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).

werd er nogmaals op gewezen hoe belangrijk het wel is dat de lidstaten prioriteit geven aan platforminspecties van luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn in landen waarvoor de ICAO Significant Safety Concerns heeft vastgesteld of waarvoor het EASA heeft geconcludeerd dat het systeem voor toezicht op de veiligheid belangrijke tekortkomingen vertoont. In aanvulling op het overleg van de Commissie in het kader van Verordening (EG) nr. 2111/2005 maakt dergerlijke prioritering het mogelijk om verdere informatie te verkrijgen over de veiligheidsprestaties van de in die landen geregistreerde luchtvaartmaatschappijen.

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

(8) Het EASA heeft de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart ook geactualiseerde 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 zijn plannen hiervoor uiteengezet en informatie verstrekt over verzoeken om verdere technische bijstand en samenwerking, teneinde de administratieve en technische capaciteiten van burgerluchtvaartautoriteiten te verbeteren, zodat kan worden geholpen bij het oplossen van alle gevallen van niet-naleving van toepasselijke internationale normen. De lidstaten werden verzocht om op bilaterale basis antwoord te geven op deze verzoeken, in overleg met de Commissie en het EASA. Bij deze gelegenheid heeft de Commissie benadrukt dat het nuttig is aan de internationale luchtvaartgemeenschap informatie te verstrekken, met name via de databank van het Safety Collaborative Assistance Network (SCAN) van de ICAO, over technische bijstand die de Unie en haar lidstaten verlenen om de veiligheid van de luchtvaart in de wereld te verbeteren. Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft ook geluisterd naar een presentatie van Eurocontrol.

(9) 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. Estland heeft meegedeeld dat de Estse burgerluchtvaartautoriteit een audit heeft uitgevoerd van de luchtvaartmaatschappij *AS Avies* en dat de bevindingen worden aangepakt door de luchtvaartmaatschappij.

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

Luchtvaartmaatschappijen uit Angola

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

(13) *TAAG Angola Airlines* heeft op 21 november 2014 via de bevoegde autoriteit van Angola (de INAVIC) een verzoek ingediend om een nieuw luchtvaartuig van het type Boeing 777-300 toe te voegen aan bijlage B bij

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

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

Verordening (EG) nr. 474/2006. Op uitnodiging van de Commissie hebben zowel de INAVIC als *TAAG Angola Airlines* deelgenomen aan een technische overlegvergadering in Brussel op 25 februari 2015, waar alle aspecten van de huidige veiligheidssituatie grondig werden bekeken, ook wat de toevoeging van nieuwe luchtvaartuigen aan de vloot van *TAAG Angola Airlines* betreft.

(14) De INAVIC heeft haar inspanningen vooral gericht op de aanpassing van het wettelijk kader aan de internationale voorschriften, de verbetering van de infrastructuur (radiodekking van haar grondgebied) en de versterking van de vergunningsvereisten voor personeel en organisaties, alsmede op toezicht op de bestaande exploitanten. Deze laatste activiteit voldoet nog niet volledig aan de internationale veiligheidsvoorschriften omdat het proces voor de certificering van exploitanten nog niet voldoende robuust is; er is dan ook geen ruimte voor een versoepeling van het huidige verbod op alle luchtvaartmaatschappijen die door de INAVIC zijn gecertificeerd, met uitzondering van *TAAG Angola Airlines*. De Commissie heeft een verbetering vastgesteld van de communicatie en coördinatie tussen de INAVIC en *TAAG Angola Airlines*: er worden regelmatig bijeenkomsten georganiseerd om van gedachten te wisselen over alle aspecten van de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij.

(15) *TAAG Angola Airlines* heeft toelichting gegeven bij de vernieuwing en uitbreiding van de vloot: de luchtvaartuigen van het type B737-200 en B747-300 Combi zijn buiten dienst gesteld en er zijn nieuwe luchtvaartuigen van het type B777-200, B777-300ER en B737-700 aangekocht. Voorts wordt ook bijzondere aandacht besteed aan de kwaliteit van de vluchtuitvoering, engineering, onderhoud en groei. De opleiding van piloten is aanzienlijk verbeterd met de hulp van externe consultants. De veiligheid is verder versterkt door de invoering van een niet-bestraffend en anoniem mechanisme voor het melden van voorvallen. Deze informatie wordt, samen met uitgebreide vluchtgegevensmonitoring (Flight Data Monitoring, FDM), nu systematisch gebruikt om incidenten of anomalieën op te sporen en te voorkomen dat ze zich opnieuw voordoen; deze informatie wordt vervolgens gebruikt als input in het opleidingsprogramma voor piloten.

(16) In de context van de vergunningsprocedure voor exploitanten uit derde landen ([1]) voert *TAAG Angola Airlines* sinds november 2014 voortdurend overleg met het EASA en heeft deze luchtvaartmaatschappij feitelijke en gedetailleerde gegevens verstrekt over haar vloot en activiteiten.

(17) 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 het luchtvaartuig van het type Boeing 777-300 met registratiekenteken D2-TEI van *TAAG Angola Airlines* op te nemen in bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006. Met dit luchtvaartuig mag naar de Unie worden gevlogen.

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

Luchtvaartmaatschappijen uit Botswana

(19) Op verzoek van de Commissie heeft de burgerluchtvaartautoriteit van Botswana bij brief van 30 januari 2015 informatie verstrekt over de voortgang bij het oplossen van de Significant Safety Concerns en de andere bevindingen van de ICAO. De burgerluchtvaartautoriteit van Botswana heeft ook aangetoond vooruitgang te hebben geboekt bij de toepassing van internationale veiligheidsnormen. De burgerluchtvaartautoriteit van Botswana wordt aangemoedigd om de ICAO te verzoeken na te gaan of de Significant Safety Concerns zijn opgelost.

(20) Op basis van de beschikbare veiligheidsinformatie kan niet worden besloten een exploitatieverbod of exploitatiebeperkingen op te leggen aan luchtvaartmaatschappijen die in Botswana zijn gecertificeerd. De Commissie is echter van mening dat de situatie van nabij moet worden gevolgd.

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

([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.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Democratische Republiek Congo

(22) Alle in de Democratische Republiek Congo gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen zijn sinds maart 2006 opgenomen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 ([1]).

(23) Bij schrijven van 27 mei 2015 heeft de bevoegde autoriteit van de Democratische Republiek Congo (de Autorité de l'Aviation Civile, AAC) de Commissie meegedeeld dat de Air Operator Certificates van de luchtvaartmaatschappijen *Air Baraka, Biega Airways, Cetrac Aviation Service SPRL, Congo Express, GIS'AIR, Goma Express, GTRA, Katanga Express, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus Aviation, Sion Airlines en Tracep Congo* zijn ingetrokken en dat deze luchtvaartmaatschappijen dus moeten worden geschrapt uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(24) Op 4 juni 2015 heeft de AAC de Commissie aanvullende informatie verstrekt waaruit blijkt dat de Air Operator Certificates van de luchtvaartmaatschappijen *African Air Service Commuter, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Business Aviation, CHC Stellavia, Eagles Services, Ephrata Airlines, Filair, Fly Congo, Galaxy Kavatsi, International Trans Air Business, Jet Congo Airlines, Katanga Wings, Lignes Aériennes Congolaises, Mavivi Air Trade, Safe Air, Stellar Airways, Waltair Aviation* en *Wimbi Dira Airways* zijn ingetrokken en deze luchtvaartmaatschappijen dus moeten worden geschrapt uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(25) De AAC heeft de Commissie ook meegedeeld dat een exploitatievergunning is afgegeven aan de luchtvaartmaatschappijen *Dakota SPRL, Malu Aviation, Serve Air* en *Congo Airways*, zonder dat evenwel is aangetoond dat de certificering van en het toezicht op deze luchtvaartmaatschappijen volledig voldoet aan de toepasselijke internationale veiligheidsnormen. Deze luchtvaartmaatschappijen moeten dan ook worden toegevoegd aan bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(26) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn uiteengezet in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 wordt geoordeeld dat de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod wordt opgelegd in de Unie moet worden gewijzigd teneinde de luchtvaartmaatschappijen *African Air Service Commuter, Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi global Business Airways, Biega Airways, Business Aviation, Cetrac Aviation Service SPRL, CHC Stellavia, Congo Express, Eagles Services, Ephrata Airlines, Filair, Fly Congo, Galaxy Kavatsi, GIS'AIR, Goma Express, GTRA, International Trans Air Business, Jet Congo Airlines, Katanga Express, Katanga Wings, Lignes Aériennes Congolaises, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus Aviation, Safe Air, Sion Airlines, Stellar Airways, Tracep Congo, Waltair Aviation* en *Wimbi Dira Airways* te schrappen uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 en de luchtvaartmaatschappijen *Dakota, Malu Aviation, Serve Air en Congo Airways* toe te voegen aan bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

Luchtvaartmaatschappijen uit Gabon

(27) De luchtvaartmaatschappijen *Air Services SA* en *SCD Aviation* zijn sinds juli 2008 opgenomen in bijlage A. De luchtvaartmaatschappij *Gabon Airlines* mag sinds juli 2008 alleen activiteiten in de Unie uitoefenen met het luchtvaartuig van het type Boeing 767-200 met registratiekenteken TR-LHP, onder de voorwaarden die vermeld zijn in overweging (15) van Verordening (EG) nr. 715/2008 ([2]).

(28) Op 5 juni 2015 heeft de bevoegde autoriteit van Gabon de Commissie bewijzen verstrekt van de intrekking van het Air Operator Certificate (AOC) van de luchtvaartmaatschappijen *Air Services SA, SCD Aviation* en *Gabon Airlines*. Deze luchtvaartmaatschappijen moeten dan ook worden geschrapt uit de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod of exploitatiebeperkingen worden opgelegd in de Unie.

(29) De bevoegde autoriteit van Gabon heeft de Commissie meegedeeld dat zij op 6 mei 2015 een nieuw AOC heeft afgegeven aan de luchtvaartmaatschappij *Tropical Air Gabon*, zonder evenwel aan te tonen dat de certificering van en het toezicht op deze luchtvaartmaatschappij volledig voldoet aan de toepasselijke internationale veiligheidseisen. Deze luchtvaartmaatschappij moet dan ook worden toegevoegd aan bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

([1]) Bij Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 is de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 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).

([2]) Verordening (EG) nr. 715/2008 van 24 juli 2008 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 tot opstelling van de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap (PB L 197 van 25.7.2008, blz. 36).

(30) 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 *Air Services SA* en *SCD Aviation* te schrappen uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006, de luchtvaartmaatschappij *Gabon Airlines* te schrappen uit bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006 en de luchtvaartmaatschappij *Tropical Air Gabon* toe te voegen aan bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

Luchtvaartmaatschappijen uit Ghana

(31) In september 2010 is *Meridian Airways LTD* opgenomen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 ([1]). In september 2010 is *Airlift International (GH) LTD* opgenomen in bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006, waarbij slechts met één luchtvaartuig van het type DC-8-63F vluchten mogen worden uitgevoerd in de Unie. De aanleiding voor beide besluiten waren ernstige veiligheidstekortkomingen die zijn vastgesteld tijdens platforminspecties in het kader van het SAFA-programma. In november 2010 werd geoordeeld dat *Airlift International (GH) LTD* gebruik mag maken van een tweede luchtvaartuig van het type DC-8-63F in de Unie ([2]).

(32) Op 5 februari 2014 heeft de burgerluchtvaartautoriteit van Ghana (de GCAA) de certificaten van uitschrijving van bepaalde in Ghana geregistreerde luchtvaartuigen van het type DC-8-63F aan de Commissie toegezonden. De GCAA heeft ook meegedeeld dat het een technisch voorschrift had opgesteld waarbij het gebruik van luchtvaartuigen van het type DC-8 door in Ghana geregistreerde luchtvaartmaatschappijen sinds 31 december 2013 is verboden. Dit kan worden beschouwd als een bevestiging van het feit dat de staat Ghana de activiteiten van de luchtvaartuigen van het type DC-8 die in haar register zijn ingeschreven niet meer ondersteunt.

(33) Op 16 februari 2015 heeft de GCAA de Commissie schriftelijke bewijzen verstrekt van de intrekking van de Air Operator Certificates van *Meridian Airways LTD* en *Airlift International (GH) LTD*. Op 17 maart 2015 heeft een technische vergadering plaatsgevonden tussen hooggeplaatste vertegenwoordigers van de GCAA, de Commissie en het EASA; tijdens deze vergadering heeft de GCAA nadere informatie verstrekt over zijn organisatiestructuur, over zijn toezicht op de in Ghana gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen en over de procedure voor het afgegeven van Air Operator Certificates. Het bewijs van de intrekking van deze twee Air Operator Certificates en de informatie die tijdens de technische vergadering is verstrekt over de regelingen van de GCAA voor toezicht op de veiligheid van de luchtvaart werden voldoende geacht om te concluderen dat de activiteiten van *Meridian Airways Ltd* en *Airlift International (GH) LTD* waren stopgezet.

(34) 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 *Meridian Airways LTD* te schrappen uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 en Buddha Air (International Operations) en *Airlift International (GH) LTD* te schrappen uit bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(35) 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

(36) Bij schrijven van 24 december 2014 heeft het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van India (het DGCA) de Commissie op de hoogte gebracht van de corrigerende maatregelen die het DGCA heeft genomen naar aanleiding van de beslissing van de Amerikaanse Federal Aviation Administration (de FAA) van januari 2014 om de nalevingsstatus van India te verlagen van categorie 1 naar categorie 2, op basis van een International Aviation Safety Assessment (IASA) van de FAA. In deze brief wordt ook vermeld dat de FAA in december 2014 een herbeoordeling van het Indische DGCA heeft uitgevoerd. Op 8 april 2015 heeft de FAA aangekondigd India's IASA-nalevingsstatus opnieuw te verhogen van categorie 2 naar categorie 1.

([1]) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 791/2010 van de Commissie van 6 september 2010 (PB L 237 van 8.9.2010, blz. 10). Zie met name overwegingen 9 tot en met 23 van deze verordening.

([2]) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1071/2010 van de Commissie van 22 november 2010 (PB L 306 van 23.11.2010, blz. 44). Zie met name overwegingen 29 tot en met 31 van deze verordening.

(37) In haar brief van 10 april 2015 aan het DGCA heeft de Commissie meegedeeld dat zij weliswaar ingenomen is met het positieve besluit van de FAA om de IASA-nalevingsstatus van India te verhogen, maar heeft zij ook herhaald dat het DGCA de Commissie regelmatig op de hoogte moet blijven houden van de naleving van de internationale veiligheids- en toezichtsverplichtingen.

(38) Op 7 mei 2015 heeft technisch overleg plaatsgevonden tussen deskundigen van de Commissie, het EASA, een lidstaat en hoge vertegenwoordigers van het DGCA. Tijdens deze ontmoeting heeft het DGCA nadere informatie verstrekt over de maatregelen die de FAA ertoe hebben aangezet India's nalevingsstatus te verhogen van categorie 2 naar 1. Het DGCA heeft nadere informatie verstrekt over het correctieve actieplan dat het heeft uitgevoerd en specifieke details van duurzame maatregelen die het heeft genomen om zijn toezicht op de veiligheid te versterken. De Commissie heeft nota genomen van de informatie die door het DGCA is ingediend. Zij oordeelde dat een exploitatieverbod of exploitatiebeperkingen op luchtvaartmaatschappijen die in India zijn gecertificeerd niet nodig is, maar dat verder overleg moet worden gepleegd om veiligheidsgerelateerde kwesties op permanente basis te bespreken met het DGCA.

(39) 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 lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.

(40) 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

(41) Er is regelmatig overleg gepleegd tussen de Commissie en het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van Indonesië (het DGCA) om na te gaan of zij vooruitgang boeken bij het waarborgen van het veiligheidstoezicht op alle in Indonesië geregistreerde luchtvaartmaatschappijen, in overeenstemming met de internationale veiligheidsnormen. Na de ICAO-audit van mei 2014 heeft het DGCA zijn correctieve actieplan voltooid; het is nu bezig met de uitvoering van die correctieve maatregelen.

(42) Op 28 december 2014 vond boven de Javaanse zee een ongeval plaats met vlucht QZ8501 van de luchtvaartmaatschappij Indonesia AirAsia. Het luchtvaartuig werd vernietigd en alle passagiers en bemanningsleden kwamen om. Het Indonesische National Transportation Safety Committee (het NTSC) onderzoekt het ongeval en zal naar verwachting tegen eind 2015 klaar zijn met zijn verslag.

(43) In januari 2015 hebben vertegenwoordigers van de Commissie een bezoek gebracht aan Indonesië om de resultaten van de ICAO-audit van mei 2014 te bespreken, teneinde te garanderen dat het niveau van het veiligheidstoezicht op de luchtvaartmaatschappijen die niet langer zijn opgenomen in de lijst van de Unie van die aard blijft dat er geen reden is om ze in die lijst op te nemen. De vertegenwoordigers van de Commissie hebben een ontmoeting gehad met de Indonesische minister van Vervoer en vertegenwoordigers van het DGCA van Indonesië, het National Transportation Safety Committee en de betrokken luchtvaartmaatschappijen. Die luchtvaartmaatschappijen hebben een goed overzicht gegeven van hun systemen voor het beheer van de veiligheid en de tenuitvoerlegging van de internationale veiligheidsnormen.

(44) Bij brief van 31 maart 2015 heeft het DGCA uitgebreide informatie verstrekt over de corrigerende maatregelen die in uitvoering zijn om de ICAO-bevindingen te verhelpen. Voorts heeft het DGCA informatie verstrekt over het toezicht op de veiligheid van de betrokken luchtvaartmaatschappijen. Na analyse van de informatie die werd verstrekt, verzocht de Commissie om verduidelijkingen met betrekking tot het veiligheidstoezicht op de luchtvaartmaatschappijen die in Indonesië zijn gecertificeerd en de huidige lijst van houders van Air Operator Certificates in Indonesië.

(45) Deze informatie is verstrekt bij brief van 13 mei 2015. Er werd informatie verstrekt over het surveillance- en toezichtsprogramma op de luchtvaartmaatschappijen die momenteel zijn vrijgesteld van het exploitatieverbod, namelijk *PT. Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua* en *Indonesia Air Asia*. Op basis van de verstrekte informatie werd geconcludeerd dat het DGCA het veiligheidstoezicht op deze luchtvaartmaatschappijen uitvoert en dat er geen relevante veiligheidsinformatie is ter ondersteuning van een besluit om een exploitatieverbod op te leggen.

(46) In dezelfde brief heeft het DGCA van Indonesië de Commissie meegedeeld dat de Air Operator Certificates van de luchtvaartmaatschappijen *Mandala Airlines* (AOC nr. 121-005), *Merpati Nusantara Airlines* (AOC nr. 121-002), *Sky Aviation* (AOC nr. 121-028 en 135-044) en *Republik Express* (AOC nr. 121-040) zijn ingetrokken. De luchtvaartmaatschappij *Mandala Airlines* moet derhalve worden geschrapt uit de lijst van vrijgestelde Indonesische luchtvaartmaatschappijen en *Merpati Nusantara Airlines*, *Sky Aviation* en *Republik Express* moeten worden geschrapt uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(47) 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 luchtvaartmaatschappij *Mandala Airlines* te schrappen uit de lijst van vrijgestelde luchtvaartmaatschappijen en de luchtvaartmaatschappijen *Merpati Nusantara Airlines*, *Sky Aviation* en *Republik Express* te schrappen uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

Luchtvaartmaatschappijen uit Iran

(48) 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 ([1]). Na een bezoek ter plaatse heeft de Unie de operationele beperkingen op de vloot van *Iran Air* op 5 juli 2010 nader omschreven ([2]).

(49) *Iran Air* heeft de Commissie informatie verstrekt over haar huidige vloot, ondersteund door de relevante documentatie. De luchtvaartmaatschappij heeft gevraagd de exploitatiebeperkingen niet toe te passen op de luchtvaartuigen van het type A 320, zodat die luchtvaartuigen kunnen worden geëxploiteerd in de Unie. Het was tot op heden echter niet mogelijk om de bewijsstukken die tijdens een technische vergadering en/of het bezoek van de Unie ter plaatse werden verstrekt, te verifiëren. Bijgevolg kan op dit ogenblik geen besluit worden genomen waarbij *Iran Air* toestemming krijgt de luchtvaartuigen van het type A320 te exploiteren.

(50) 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 lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen voor wat luchtvaartmaatschappijen betreft die in Iran zijn gecertificeerd.

Luchtvaartmaatschappijen uit Kazachstan

(51) De Commissie blijft toezien op de tenuitvoerlegging door Kazachstan van het actieplan met corrigerende maatregelen dat is opgesteld naar aanleiding van de gecoördineerde valideringsmissie die de ICAO (ICVM) in 2014 in dat land heeft uitgevoerd. Deze ICVM bevestigde dat een Significant Safety Concern op het gebied van luchtwaardigheid was opgelost en dat vooruitgang was geboekt bij de tenuitvoerlegging van de internationale veiligheidsnormen. De ICAO heeft echter ernstige tekortkomingen vastgesteld op het gebied van vluchtuitvoering en heeft het Significant Safety Concern op dit gebied zelfs uitgebreid.

(52) Op 27 april 2015 hebben technische besprekingen plaatsgevonden met het comité burgerluchtvaart van Kazachstan (het CAC) teneinde het CAC de kans te bieden om de Commissie een update te geven van zijn toezichtsactiviteiten en prioriteiten voor de korte en middellange termijn. Volgens de informatie van het CAC zijn bepaalde corrigerende acties van start gegaan. Andere corrigerende acties zijn in min of meerdere mate voltooid. Volgens het CAC omvatten de prioriteiten voor 2015 de invoering van een procedure voor de afgifte van Air Operator Certificates in vijf fasen, de ontwikkeling van procedures voor speciale goedkeuringen, de indienstname van aanvullend technisch personeel, de ontwikkeling en toepassing van een programma voor veiligheidstoezicht en een inspectieplan, de invoering van nieuwe controlelijsten voor inspecties en audits, de opleiding van inspecteurs en de machtiging van inspecteurs om hun toezichts- en controlefuncties uit te oefenen.

(53) Tijdens het technisch overleg heeft *Air Astana* meegedeeld dat het CAC in april 2015 een hercertificering van de luchtvaartmaatschappij heeft uitgevoerd. Deze luchtvaartmaatschappij heeft voorts ook regelmatige updates verstrekt over haar activiteiten op het gebied van vluchtuitvoering, opleiding en onderhoud.

([1]) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 273/2010 van de Commissie van 30 maart 2010 (PB L 84 van 31.3.2010, blz. 25). Zie met name overwegingen 41 tot en met 49 van deze verordening.

([2]) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 590/2010 van de Commissie van 5 juli 2010 (PB L 170 van 6.7.2010, blz. 9). Zie met name overwegingen 60 tot en met 71 van deze verordening.

(54) Tijdens het technisch overleg van april 2015 heeft de luchtvaartmaatschappij *SCAT Air Company* de Commissie meegedeeld dat zij reeds is geslaagd voor een operationele veiligheidsaudit van de International Air Transport Association (IATA) en dat zij waarschijnlijk een certificaat van deze audit zal ontvangen tegen eind 2015, mits de gevallen van niet-naleving met succes worden verholpen.

(55) Op basis van de informatie waarover de Commissie beschikt en de besprekingen tijdens het technisch overleg werd geconcludeerd dat Kazachstan nog altijd wordt geconfronteerd met problemen bij de tenuitvoerlegging van de internationale veiligheidsnormen. De Commissie moedigt het CAC ten zeerste aan om meer inspanningen te leveren bij de tenuitvoerlegging van de internationale veiligheidsnormen. Alleen als deze voorwaarde is vervuld, kan de Commissie overwegen de huidige beperkingen op luchtvaartmaatschappijen die onder toezicht van het CAC staan verder te versoepelen.

(56) 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 lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen voor wat luchtvaartmaatschappijen uit Kazachstan betreft.

(57) 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

(58) Er is overleg aan de gang met het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart (het DGCA) van Libanon, teneinde te bevestigen dat Libanon het correctieve actieplan uitvoert dat is opgesteld naar aanleiding van de bevindingen en het Significant Safety Concern op basis van de gecoördineerde valideringsmissie van de ICAO van december 2012.

(59) Op 9 april 2015 heeft de adviseur van de minister van Vervoer van Libanon tijdens een bijeenkomst in Brussel de Commissie en het EASA informatie verstrekt over de oprichting van een raad van bestuur van de burgerluchtvaartautoriteit. Hij verwees daarbij ook naar de voorstellen voor de scheiding tussen de taken inzake veiligheidstoezicht en de dienstverlenende functies, die momenteel allebei onder de organisatiestructuur van het DGCA van Libanon vallen. Er werd nadere informatie verstrekt over de stappen die het DGCA samen met de ICAO heeft ondernomen. In maart 2015 voerde het Regional Office Safety Team van de ICAO een missie uit om na te gaan welke vooruitgang was geboekt bij het verhelpen van het Significant Safety Concern.

(60) Tussen september 2014 en maart 2015 heeft de Commissie, via het EASA, technische bijstand verleend aan het DGCA van Libanon bij de tenuitvoerlegging van de internationale veiligheidsnormen, als follow-up van het „Mediterranean Aviation Safety Cell"-project. Deze activiteiten hebben het DGCA van Libanon geholpen bij de tenuitvoerlegging van de corrigerende maatregelen, de verbetering van hun interne procedures, handleidingen en handboeken en de voorbereiding van een verbeterde organisatiestructuur.

(61) Op basis van de beschikbare veiligheidsinformatie kan niet worden besloten een exploitatieverbod of exploitatiebeperkingen op te leggen aan luchtvaartmaatschappijen die in Libanon zijn gecertificeerd. De Commissie was echter van mening dat de situatie van nabij moet worden gevolgd. Het overleg met de Libanese autoriteiten zal worden voortgezet overeenkomstig artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006.

(62) 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 Libanon op te nemen de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.

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

Luchtvaartmaatschappijen uit Libië

(64) De Commissie blijft bezorgd over de veiligheid van de luchtvaart in Libië. De door de Unie erkende regering heeft een nieuwe bevoegde autoriteit aangewezen, de Libische burgerluchtvaartautoriteit (de LCAA). Bepaalde taken die verband houden met de veiligheid van de luchtvaart, zoals de uitgifte van berichten aan luchtvarenden (Notices To Airmen, NOTAM) zijn door de LCAA toegewezen aan de bevoegde autoriteiten van andere staten. De voormalige bevoegde autoriteit, de Libyan Civil Aviation Authority (LYCAA), blijft echter actief en geeft nog steeds NOTAM's uit, naast de NOTAMs die door de LCAA worden uitgegeven. Dit kan gevolgen hebben voor de veiligheid van de luchtvaart; de NOTAMs die door deze organisaties worden uitgegeven, kunnen immers tegenstrijdige informatie bevatten voor hetzelfde luchtruim of dezelfde luchtvaartterreinen.

(65) De Commissie heeft contact gelegd met de LCAA, maar heeft geen nuttige en controleerbare informatie ontvangen over de huidige situatie met betrekking tot het toezicht op de burgerluchtvaart of de status van de luchtvaartveiligheid in Libië.

(66) Aangezien de situatie in Libië momenteel onduidelijk en onstabiel is en de LCAA slechts over beperkte capaciteit beschikt om op passende wijze toezicht te houden op de Libische luchtvaartmaatschappijen en dreigende veiligheidsrisico's onder controle te houden, wordt geoordeeld dat Libië zijn internationale verplichtingen met betrekking tot de veiligheid van de luchtvaart niet kan nakomen.

(67) 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 lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen voor wat luchtvaartmaatschappij uit Libië betreft.

Luchtvaartmaatschappijen uit Madagascar

(68) Het overleg met de bevoegde autoriteit van Madagascar (de Aviation Civile de Madagascar, ACM) is actief voortgezet om toezicht te houden op de vooruitgang die deze autoriteit boekt bij het waarborgen van het veiligheidstoezicht op alle in Madagascar geregistreerde luchtvaartmaatschappijen, in overeenstemming met de internationale veiligheidsnormen.

(69) Op 28 april 2015 heeft de Commissie, bijgestaan door het EASA, een overlegvergadering belegd met de ACM en vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappij *Air Madagascar*. Tijdens deze vergadering hebben de ACM en de luchtvaartmaatschappij informatie verstrekt over de voortgang die geboekt is bij de tenuitvoerlegging van hun correctieve en preventieve actieplan, dat tot doel heeft de veiligheidsproblemen op te lossen die waren vastgesteld tijdens het beoordelingsbezoek van de EU aan Madagascar in februari 2014.

(70) De ACM heeft met name verslag uitgebracht over de vooruitgang die geboekt is bij de opleiding van haar inspecteurs, welke plaatsvindt in het kader van het programma voor technische bijstand van de ICAO (SAFE), en heeft aangegeven dat zij van oordeel is dat de huidige gekwalificeerde inspecteurs op het ogenblik van de vergadering 65 % van de opleiding hadden gevolgd die nodig is om de ACM in staat te stellen een aanvaardbaar prestatieniveau te bereiken bij de uitoefening van haar toezichtsverplichtingen. Hoewel het toezichtsprogramma van 2014 werd uitgevoerd met de bijstand van derden, was de ACM er toch van overtuigd dat uit het toezichtsprogramma voor 2015 zou blijken dat zij in staat is haar toezichtsverplichtingen na te komen. De ACM heeft ook meegedeeld dat zij onlangs besloten heeft om het Air Operator Certificate van de luchtvaartmaatschappijen *Aeromarine*, *Henri Fraise Fils Transport Aérien* and *Insolite Travel Fl* en de goedkeuring van de opleidingsorganisatie Ecole Nationale d'Enseignement de l'Aéronautique et de la Météorologie te schorsen. De ACM benadrukte tot slot dat de door de off-site ICAO-evaluatie van de kritieke onderdelen 1 tot en met 5 van een systeem voor veiligheidstoezicht aan de gang was en dat deze evaluatie in juli 2015 zou worden afgerond.

(71) In aanvulling op de informatie over haar preventieve en correctieve actieplan heeft de luchtvaartmaatschappij *Air Madagascar* ook de meest recente gegevens verstrekt over de ontwikkeling van haar vloot en heeft zij met name meegedeeld dat de verwerving van een derde luchtvaartuig van het type ATR 72-600 werd overwogen en dat de twee luchtvaartuigen van het type Boeing 737-300 volgens de planning in het vierde kwartaal van 2015 zouden worden vervangen door luchtvaartuigen van het type Boeing 737-700.

(72) De Commissie heeft nota genomen van de informatie die door de ACM en de luchtvaartmaatschappij *Air Madagascar* is verstrekt. De Commissie was tevreden over de vooruitgang die de ACM en de luchtvaartmaatschappij *Air Madagascar* hebben geboekt bij het opzetten van nieuwe processen of het verbeteren van de bestaande. De Commissie beklemtoonde evenwel dat beide organisaties over voldoende capaciteit moeten

beschikken om deze processen effectief te implementeren. De Commissie beveelt aan om stap voor stap te werk te gaan om te vermijden dat bepaalde processen slechts gedeeltelijk worden uitgevoerd, zoals werd vastgesteld tijdens het beoordelingsbezoek van de Unie aan Madagascar in februari 2014.

(73) Op 8 mei 2015 heeft de ACM de Commissie meegedeeld dat de luchtvaartmaatschappij *Air Madagascar* gevraagd heeft om het luchtvaartuig van het type Airbus A340-300 met registratiekenteken 5R-EAA toe te voegen aan de lijst van luchtvaartuigen van de onderneming die reeds zijn opgenomen in bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(74) Op 29 mei 2015 heeft de minister van Toerisme, vervoer en meteorologie van Madagascar gevraagd dat de situatie van de twee luchtvaartuigen van het type Airbus A340-300 opnieuw zou worden bekeken tijdens de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van juni 2015. Als de mogelijke schrapping van de luchtvaartmaatschappij Air Madagascar uit bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006 echter niet vóór de vergadering van juni 2015 opnieuw kon worden beoordeeld, zou hij zijn steun uitspreken voor het verzoek van de luchtvaartmaatschappij *Air Madagascar* om het luchtvaartuig van het type Airbus A 340-300 met registratiekenteken 5R-EAA op te nemen in bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(75) Gezien de ernst van de bevindingen die zijn gedaan tijdens het EU-beoordelingsbezoek aan Madagascar in februari 2014, is de Commissie van oordeel dat de voorwaarden om dit luchtvaartuig in bijlage B op te nemen in essentie niet verschillen van de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om de luchtvaartmaatschappij *Air Madagascar* te schrappen uit bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006. Uit de beoordeling van de informatie die na de vergadering van 28 april 2014 door de ACM en de luchtvaartmaatschappij Air Madagascar is ingediend en die tot doel had het luchtvaartuig van het type Airbus A340-300 met registratiekenteken 5R-EAA op te nemen in bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006, bleek echter niet dat aan deze voorwaarden is voldaan.

(76) 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 lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen voor wat luchtvaartmaatschappij uit Madagascar betreft.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Islamitische Republiek Mauritanië

(77) Op 24 februari 2015 heeft in Brussel een technische vergadering plaatsgevonden tussen de Commissie, het EASA, diverse lidstaten, de burgerluchtvaartautoriteiten van Mauritanië, het Agence Nationale de l'Aviation civile en de luchtvaartmaatschappij *Mauritania Airlines International* (MAI). Het Agence Nationale de l'Aviation civile heeft een overzicht gegeven van de veiligheidssituatie en het State Safety Plan van Mauritanië en benadrukte de goede ICAO-resultaten en het hoge niveau van effectieve tenuitvoerlegging van de internationale veiligheidsnormen. MAI heeft uitgelegd hoe zij heeft gereageerd op de recente SAFA-bevindingen en kondigde aan dat zij het registratieproces voor de International Air Transport Association Operation Safety Audit zou doorlopen. MAI heeft bevestigd dat het, om economische redenen, niet meer naar bepaalde bestemmingen in de Unie vliegt en dat het voornemens is een regionaal netwerk uit te bouwen in samenwerking met een luchtvaartmaatschappij uit de Unie. Daarom heeft MAI ook besloten de samenstelling van haar vloot te wijzigen en kleinere vliegtuigen in te zetten in een schema met een hogere frequentie.

(78) De meest recente SAFA-analyse van het EASA wees op een verbetering: er werden minder bevindingen gedaan tijdens SAFA-controles in de Unie, hoewel sommige lidstaten erop wezen dat de ingebruikname van een nieuw type luchtvaartuig door MAI, de Embraer ERJ145, niet op correcte wijze was verlopen. Van 10 tot 14 maart 2015 heeft de Internationale Luchtvaartassociatie een pre-audit op het gebied van de veiligheid van de vluchtuitvoering uitgevoerd in Nouakchott. Het Agence Nationale de l'Aviation civile en MAI hebben de voorlopige resultaten van deze pre-audit aan de Commissie verstrekt. Op grond daarvan lijken de internationale veiligheidsnormen op aanvaardbare wijze te worden toegepast en zijn er geen elementen die wijzen op het bestaan van een zeer alarmerende veiligheidstekortkomingen.

(79) 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 Islamitische Republiek Mauritanië op te nemen in de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.

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

Luchtvaartmaatschappijen uit Mozambique

(81) In november en december 2014 heeft een gecoördineerde valideringsmissie van de ICAO plaatsgevonden om de vooruitgang te valideren die geboekt is bij de tenuitvoerlegging van het corrigerende actieplan van de bevoegde autoriteit voor de burgerluchtvaart van Mozambique, het Instituto de Aviação Civil de Moçambique (het IACM). Deze gecoördineerde valideringsmissie van de ICAO had betrekking op de burgerluchtvaartwetgeving van Mozambique, de interne organisatie van het IACM, luchtvaartterreinen en grondapparatuur en de luchtvaartnavigatiediensten in Mozambique. Het verslag van deze gecoördineerde valideringsmissie van de ICAO werd op 5 mei 2015 gepubliceerd op de website van de ICAO.

(82) Erkennende dat het IACM vooruitgang heeft geboekt bij de rechtzetting van door de ICAO vastgestelde tekortkomingen en inspanningen heeft geleverd om een luchtvaartsysteem tot stand te brengen dat voldoet aan de internationale veiligheidsnormen, was een veiligheidsbeoordelingsmissie van de Unie gepland in 2015.

(83) Deze beoordelingsmissie vond plaats in april 2015; er namen deskundigen van de Commissie, het EASA en de lidstaten aan deel. De gebieden die werden beoordeeld, waren de primaire luchtvaartwetgeving en burgerluchtvaartregels, de interne organisatie van het IACM, personeelslicenties en opleiding, toezicht op de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en toezicht op de vluchtuitvoering.

(84) De beoordelingsmissie van de Unie heeft duidelijk gemaakt dat het vigerende wettelijke kader op een aantal punten afwijkt van de internationale veiligheidsnormen. De herziene de basiswet luchtvaart, met de wijzigingen die deze afwijkingen zullen verhelpen, wacht op goedkeuring van overheidswege. Er zijn specifieke juridische en technische regelingen van kracht, maar ze zijn onvolledig en inconsistent. De herziene statuten van het IACM, waarbij het IACM de vereiste financiële en operationele autonomie krijgt en de vastgestelde tekortkomingen op dit gebied worden verholpen, wachten eveneens op goedkeuring van overheidswege. Hoewel de indienstname van het personeel grotendeels voltooid is en sommige geplande organisatorische wijzigingen zijn uitgevoerd, moet een aanzienlijk deel van de implementatie die daarop moet volgen nog altijd worden voltooid.

(85) Tijdens de beoordelingsmissie van de Unie werden ook tekortkomingen vastgesteld op verschillende activiteitsgebieden van het IACM, waaronder personeelsvergunningen en -opleiding, toezicht op de luchtwaardigheid en vluchtuitvoering. Bij de drie exploitanten die bij wijze van steekproef werden bezocht, heeft het beoordelingsteam van de Unie belangrijke lacunes vastgesteld op het gebied van het bijhouden van gegevens, ontoereikende handboeken, losse organisatorische mechanismen en slecht onderhoud. Sommige activiteiten vallen volledig onder de verantwoordelijkheid van de exploitant, maar een groot aantal kan worden beschouwd als een teken van gebrekkig toezicht door de autoriteit.

(86) Anderzijds heeft het IACM aangetoond vastberaden te blijven werken aan het bereiken van zijn einddoelstelling, namelijk de totstandbrenging van een luchtvaartsysteem dat in overeenstemming is met de internationale veiligheidsnormen; het IACM blijft dan ook de volledige steun en goedkeuring van de overheid genieten. Het IACM heeft in de komende periode echter ook behoefte aan professionele, bekwame en onbevooroordeelde bijstand. De Commissie werkt, samen met het IACM en het EASA, aan deze technische bijstand, 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.

(87) Op basis van de beoordelingsmissie van de Unie kon de Commissie concluderen dat, hoewel het IACM aanzienlijke vooruitgang heeft geboekt bij de tenuitvoerlegging van internationale veiligheidsnormen, er nog steeds belangrijke tekortkomingen zijn in het systeem voor veiligheidstoezicht in Mozambique. Het IACM is in dit stadium nog onvoldoende in staat om erop toe te zien dat de burgerluchtvaartactiviteiten in Mozambique overeenkomstig de internationale veiligheidsnormen plaatsvinden. Er zijn dus onvoldoende argumenten om een besluit tot versoepeling van het exploitatieverbod voor alle in Mozambique gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te ondersteunen.

(88) 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 Lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen voor wat luchtvaartmaatschappij uit Mozambique betreft.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Filipijnen

(89) In maart 2010 zijn alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in de Republiek der Filipijnen opgenomen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 ([1]) omdat er geverifieerde bewijzen waren dat de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor toezicht op die luchtvaartmaatschappijen onvoldoende in staat zijn de veiligheidstekortkomingen te verhelpen. Er waren ook onvoldoende bewijzen dat de toepasselijke internationale veiligheidsnormen en aanbevolen praktijken werden nageleefd door de luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in de Republiek der Filipijnen.

(90) In juli 2013 is de luchtvaartmaatschappij *Philippine Airlines* geschrapt uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 ([2]). In april 2014 is de luchtvaartmaatschappij *Cebu Pacific Air* eveneens geschrapt uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 ([3]). Beide besluiten waren gebaseerd op een beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie in juni 2013, op het verbeterde veiligheidstoezicht op die luchtvaartmaatschappijen door de burgerluchtvaartautoriteit van de Filipijnen (de CAAP) en op het vermogen van de betrokken luchtvaartmaatschappijen om te zorgen voor effectieve naleving van de internationale veiligheidsnormen. In april 2014 heeft de Federal Aviation Administration van de Verenigde Staten ook zijn besluit aangekondigd om de nalevingsstatus van de Filipijnen te verhogen van categorie 2 naar 1, op basis van het IASA-programma.

(91) Op 10 maart 2015 heeft technisch overleg plaatsgevonden tussen deskundigen van de Commissie, het EASA, een lidstaat, hoge vertegenwoordigers van de CAAP en drie in de Filipijnen gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, namelijk *Zest Airways Inc. (Dba „Air Asia Zest"), Air Philippines Corporation* en *South East Asian Airlines (SEAir) Inc.* De CAAP heeft een update gegeven van de aan de gang zijnde organisatorische verbeteringen, met inbegrip van de reorganisatie van haar afdeling „Flight Standards Inspectorate Service" en bijzonderheden van de opleiding van CAAP-inspecteurs. Bovendien heeft de CAAP ook nadere informatie verstrekt over het veiligheidstoezicht dat zij uitoefent op de luchtvaartmaatschappijen *Air Asia Zest, Air Philippines Corporation* and *South East Asian Airlines (SEAir) Inc.* Wat het veiligheidstoezicht door de CAAP betreft, had de nadere informatie die tijdens de vergadering werd verstrekt ook betrekking op het „Minimum Required Annual Inspection"-programma voor elke luchtvaartmaatschappij en op specifieke bijzonderheden van de toezichtsactiviteiten op elke luchtvaartmaatschappij. Tijdens de vergadering heeft de CAAP ook een update gegeven over de tenuitvoerlegging van het State Safety Programme van de Filipijnen. Deze update had omvatte specifieke informatie over het nationale programma van de Filipijnen inzake de veiligheid van start- en landingsbanen, met inbegrip van het bijbehorende programma voor opleiding en bewustmaking. De CAAP heeft ook een update gegeven van het onderzoek naar de runway excursion van een vliegtuig van *Air Asia Zest* op 30 december 2014.

(92) Tijdens het technisch overleg op 10 maart 2015 hebben *Air Asia Zest, Air Philippines Corporation* en *South East Asian Airlines (SEAir) Inc* elk toelichting gegeven bij hun respectieve activiteiten. De informatie die door elke luchtvaartmaatschappij werd verstrekt, had onder meer betrekking op de organisatiestructuur en de werking van hun individuele veiligheids- en kwaliteitsafdelingen. De informatie had specifiek betrekking op actuele vlootgegevens, de beperking van veiligheidsrisico's door elke luchtvaartmaatschappij en interne kwaliteitsbewaking. Voorts heeft iedere luchtvaartmaatschappij haar individuele programma voor de monitoring van vluchtgegevens gepresenteerd.

(93) Op basis van het bewijsmateriaal dat tijdens dit technisch overleg is gepresenteerd, heeft de Unie in april 2015 een beoordelingsbezoek gebracht aan de Filipijnen. Deskundigen van de Commissie, het EASA en de lidstaten hebben deelgenomen aan dit beoordelingsbezoek. Het werd uitgevoerd in de kantoren van de CAAP en bij een steekproef van diverse in de Filipijnen gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, namelijk *Air Asia Inc, Air Asia Zest, Air Philippines Corporation, Island Aviation Inc, Magnum Air (Skyjet) Inc, South East Asian Airlines (SEAir) Inc* en *South East Asian Airlines (SEAIR) International.*

(94) Tijdens het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse werden onder meer bewijzen verstrekt van het feit dat het Flight Standards Inspectorate Service over 173 personeelsleden beschikt die certificering en toezicht als taak hebben. Uit de genomen steekproeven bleek dat de inspecteurs op het gebied van vluchtuitvoering en onderhoud voldoende ervaring hadden om effectief toezicht te houden en dat zij formele opleiding hadden gekregen met betrekking tot hun toezichtsverantwoordelijkheden. Om haar inspecteurs te helpen bij hun toezichtstaken heeft de CAAP een hulpmiddel voor de functie van inspecteur ontwikkeld, dat bestaat uit gestructureerde controlelijsten, documentatie over technische richtsnoeren van de CAAP, inspectieformulieren en referentiedocumenten voor toezicht.

([1]) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 273/2010 van de Commissie van 30 maart 2010 (PB L 84 van 31.3.2010, blz. 25). Zie met name overwegingen 74 tot en met 87 van deze verordening.

([2]) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 659/2013 van de Commissie van 10 juli 2013 (PB L 190 van 11.7.2013, blz. 54). Zie met name overwegingen 80 tot en met 94 van deze verordening.

([3]) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 368/2014 van de Commissie van 10 april 2014 (PB L 108 van 11.4.2014, blz. 16). Zie met name overwegingen 102 tot en met 119 van deze verordening.

(95) De bewijzen die tijdens het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse werden gepresenteerd, hadden onder meer betrekking op het feit dat de CAAP gebruik maakt van een CASORT-gegevensbank (Civil Aviation Safety Oversight Reporting and Tracking) om te helpen bij het plannen van het „Minimum Required Annual Inspection"-programma. Om de individuele inspecteurs in staat te stellen een gestructureerd toezichtsschema op te stellen, publiceert de CAAP richtsnoeren betreffende het nationale toezichts- en inspectieprogramma. Dit document omvat opties voor gerichte inspecties in het geval houders van een Air Operator Certificate (AOC) ondermaats presteren. Wat AOC-certifcering en verlenging betreft, heeft de CAAP een handboek voor de certificering en het beheer van luchtvaartexploitanten gepubliceerd. Tijdens het beoordelingsbezoek van de Unie werden de dossiers inzake afgifte en verlenging van AOC's voor 9 door de CAAP gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen onderzocht, waaronder alle luchtvaartmaatschappijen die door het EU-beoordelingsteam werden bezocht. Voorts werden inspecteurs van de CAAP tijdens hun specifieke toezichtsactiviteiten geobserveerd. Daarbij werd vastgesteld dat zij hun taken op bevredigende wijze plannen en uitvoeren.

(96) Tijdens het beoordelingsbezoek van de Unie werden zeven in de Filipijnen gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen bezocht; dit werd als een relevante steekproef beschouwd. Tot de bezochte maatschappijen behoorden onder meer de vier grootste in de Filipijnen gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen die nog steeds in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 zijn opgenomen. Het doel van het bezoek was na te gaan in welke mate deze luchtvaartmaatschappijen voldoen aan de internationale veiligheidsnormen. Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn uiteengezet in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 werd tijdens het bezoek ook getracht een beoordeling te maken van de bereidheid en het vermogen van elke luchtvaartmaatschappij om de veiligheidstekortkomingen te verhelpen. De belangrijkste conclusie van de bezoeken aan deze luchtvaartmaatschappijen is dat er geen gebrek aan bereidheid is en over het algemeen ook geen gebrek aan bekwaamheid om veiligheidstekortkomingen te verhelpen.

(97) Na het beoordelingsbezoek van de Unie werd op basis van de in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 uiteengezette gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat de burgerluchtvaartautoriteit van de Filipijnen bereid en in staat is om de veiligheidstekortkomingen te verhelpen en over voldoende bekwaamheid beschikt om de relevante internationale veiligheidsnormen, met inbegrip van de burgerluchtvaartverordeningen van de Filipijnen, ten uitvoer te leggen en, indien nodig, te handhaven.

(98) De CAAP is op 10 juni 2015 voor het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart verschenen. Bij die gelegenheid zijn, bij wijze van steekproef, ook drie in de Filipijnen gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen voor het comité verschenen (*Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* en *Cebgo Inc*, voorheen *South East Asian Airlines (SEAir) Inc*).

(99) De CAAP heeft de actuele organisatiestructuur van haar Flight Standards Inspectorate Service aan het comité gepresenteerd, heeft nadere informatie verstrekt over haar personeel dat taken in verband met toezicht op de veiligheid uitvoert en heeft een algemeen beeld geschetst van de luchtvaartactiviteiten in de Filipijnen. De CAAP heeft meegedeeld dat zij verantwoordelijk is voor het toezicht op 36 AOC-houders en dat ze negen daarvan heeft ingedeeld in de categorie van exploitanten van grote luchtvaartuigen. De CAAP heeft ook een overzicht gegeven van het voor 2015 geplande toezicht op de drie luchtvaartmaatschappijen die aan de hoorzitting hebben deelgenomen. Bovendien heeft de CAAP benadrukt dat zij, als bevoegde autoriteit van de Filipijnen, zich ertoe verbindt haar stappenplan met permanente verbeteringen verder uit te voeren.

(100) Tijdens haar presentatie heeft de CAAP ook een samenvatting gegeven van het correctieve actieplan dat is opgesteld naar aanleiding van de opmerkingen die het EU-beoordelingsteam heeft gemaakt tijdens het beoordelingsbezoek ter plaatse. De voorgestelde correctieve maatregelen focussen op bepaalde kwesties, zoals de verbetering van het opleidingsprogramma voor inspecteurs van de CAAP, verbeteringen van de IT-infrastructuur, verdere maatregelen om de vaardigheden van het personeel te verbeteren en een verbintenis om de werkzaamheden met betrekking tot de normalisering van het veiligheidstoezicht voort te zetten. De CAAP heeft ook specifieke informatie verstrekt over verbeteringen van de infrastructuur, inclusief maatregelen met betrekking tot het nationale programma van de Filipijnen inzake de veiligheid van start- en landingsbanen

(101) *Air Philippines Corporation* heeft nadere informatie verstrekt over zijn organisatiestructuur, de plannen voor zijn vloot en bijzonderheden met betrekking tot zijn systeem voor het beheer van de veiligheid. Deze luchtvaartmaatschappij heeft verslag uitgebracht over haar vergaderstructuur, veiligheidsrapportering en -beheer, programma voor toezicht op vluchtgegevens, en de wijze waarop zij permanent toezicht houdt op risicobeperkende acties. *Air Philippines Corporation* heeft nadere informatie verstrekt over haar veiligheidsborging en procedures voor veranderingsmanagement. Voorts heeft deze luchtvaartmaatschappij verslag uitgebracht over de follow-upmaatregelen die zij heeft genomen naar aanleiding van de opmerkingen die gemaakt zijn tijdens het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse.

(102) *Cebgo Inc* heeft nadere informatie verstrekt over haar managementstructuur, systeem voor veiligheidsbeheer, ongevallenpreventie en vluchtveiligheidsprogramma, programma voor het beheer van vluchtgegevens, kwaliteitsbeheersysteem en toezicht op luchtwaardigheid en onderhoud. Er werd onder meer specifieke informatie verstrekt over de veiligheidsdoelstellingen voor 2015 en bewijzen van het proces voor veiligheidsrapportering. *Cebgo Inc* heeft zijn vijf belangrijkste veiligheidsprioriteiten uiteengezet en aangegeven welke acties zijn ondernomen met betrekking tot deze prioriteiten. Voorts heeft deze luchtvaartmaatschappij een samenvatting gegeven van de follow-upmaatregelen die zij heeft genomen naar aanleiding van de opmerkingen die gemaakt zijn tijdens het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse.

(103) *Air Asia Zest* heeft nadere informatie verstrekt over haar vloot, organisatiestructuur en afdeling voor veiligheids- en kwaliteitsbeheer. Er werd onder meer specifieke informatie verstrekt over de veiligheidsdoelstellingen op hoog niveau, het proces voor veiligheidsrapportering, het programma voor analyse van vluchtgegevens en de top vijf van veiligheidsprioriteiten. Voorts heeft deze luchtvaartmaatschappij een samenvatting gegeven van de follow-upmaatregelen die zij heeft genomen naar aanleiding van de opmerkingen die gemaakt zijn tijdens het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse.

(104) Op basis van alle beschikbare informatie, inclusief de resultaten van het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse en de informatie die werd verstrekt tijdens de hoorzitting van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, is de Commissie van oordeel dat de CAAP aanhoudende vooruitgang heeft geboekt gedurende een ononderbroken periode. Voorts wordt ook erkend dat de CAAP geen gebrek aan bereidheid heeft getoond om op permanente basis met de Commissie samen te werken en dat de CAAP openlijk toegeeft dat verdere vooruitgang moet worden geboekt om het veiligheidstoezicht en de toezichtsprocedures te verbeteren. De Commissie is van oordeel dat de CAAP in staat is haar verantwoordelijkheden op te nemen met betrekking tot het toezicht op luchtvaartmaatschappijen die in de Filipijnen zijn gecertificeerd. Tijdens de hoorzitting voor het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft de CAAP zich ertoe verbonden voortdurend met de Commissie overleg te plegen over de veiligheid, eventueel via extra vergaderingen als en wanneer de Commissie dit nodig acht.

(105) De Commissie merkte op dat de drie in de Filipijnen gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen die, bij wijze van steekproef, waren uitgenodigd op de hoorzitting voor het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, een toereikende presentatie hebben gegeven en allemaal in staat ware specifieke informatie te verstrekken over de veilige uitvoering van hun respectieve activiteiten. De Commissie is van oordeel dat er voldoende bewijzen zijn dat de toepasselijke internationale veiligheidsnormen en aanbevolen praktijken worden nageleefd door de luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in de Republiek der Filipijnen,

(106) 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 alle in de Republiek van de Filipijnen gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te schrappen uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(107) De lidstaten zullen de effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen door alle luchtvaartmaatschappijen uit de Filipijnen blijven controleren door bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van deze luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012. Als uit de resultaten van die inspecties of andere informatie die relevant is voor de veiligheid blijken dat de internationale veiligheidsnormen niet worden nageleefd, zal de Commissie genoodzaakt zijn actie te ondernemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Russische Federatie

(108) 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.

(109) Op 23 maart 2015 heeft een ontmoeting plaatsgehad tussen de Commissie, bijgestaan door het EASA, en vertegenwoordigers van het Russische federale agentschap voor luchtvervoer (het FATA). Het doel van deze ontmoeting was de veiligheidsprestaties te bekijken van Russische luchtvaartmaatschappijen tijdens SAFA-platforminspecties voor de periode tussen 10 maart 2014 en 9 maart 2015 en na te gaan welke gevallen specifieke aandacht vergen. Tijdens de ontmoeting heeft het FATA zich ertoe verbonden bepaalde gevallen van niet-naleving die nog niet zijn rechtgezet te volgen en de Commissie vóór eind mei in te lichten over de status van deze gevallen.

(110) Het FATA heeft de Commissie ervan in kennis gesteld dat het, als gevolg van de uitbreiding van het SAFA-systeem, ook toezicht houdt op de SAFA-prestaties van Russische luchtvaartmaatschappijen in bepaalde derde landen. Het FATA heeft ook aangegeven dat het nieuwe veiligheidsinspecteurs heeft aangewezen, die zich zullen bezighouden met de nog openstaande bevindingen die zijn vastgesteld in het kader van het SAFA-programma. Het FATA heeft de verwachting geuit dat dit toezicht zal leiden tot een verdere verbetering van de reactiesnelheid en de kwaliteit van de corrigerende maatregelen van de exploitanten. Het FATA heeft de Commissie in kennis gesteld van de recentste schorsingen en intrekkingen van Air Operator Certificates onder hun bevoegdheid.

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

(112) 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 Lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.

(113) 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.

(114) 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

(115) Uit de regelmatige contacten tussen de Sudanese burgerluchtvaartautoriteit (de SCAA) en de Commissie is gebleken dat de SCAA goede vooruitgang heeft geboekt met betrekking tot haar toezicht op de in Sudan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen. De SCAA heeft de Commissie ook meegedeeld dat bepaalde luchtvaartmaatschappijen goede vorderingen hebben gemaakt met de tenuitvoerlegging van internationale veiligheidsnormen.

(116) De SCAA heeft ermee ingestemd dat de Unie in oktober 2015 een beoordelingsbezoek ter plaatse brengt. Dit beoordelingsbezoek is gepland om de door de SCAA verstrekte informatie te verifiëren en aanvullende informatie te verzamelen om een mogelijk besluit met betrekking tot in Sudan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te onderbouwen. Op dit ogenblik is er onvoldoende informatie beschikbaar om een besluit met betrekking tot de in Sudan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te onderbouwen.

(117) 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 Lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen voor wat luchtvaartmaatschappijen uit Sudan betreft.

Luchtvaartmaatschappijen uit Thailand

(118) De ICAO heeft in januari 2015 een volledige audit in het kader van het Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Approach uitgevoerd in Thailand. Het algemene resultaat is dat de effectieve tenuitvoerlegging van internationale veiligheidsnormen in Thailand ver onder het mondiale gemiddelde blijft. Op basis van de resultaten van de audit heeft de ICAO een Significant Safety Concern uitgevaardigd met betrekking tot de certificering van luchtvaartmaatschappijen, inclusief de vergunning voor specifieke vluchtuitvoeringsprocedures. Het departement voor de burgerluchtvaart van Thailand (het DCA) heeft een correctief actieplan ingediend om de bevindingen van de ICAO te verhelpen.

(119) Het DCA heeft technische bijstand gevraagd aan de Europese Unie en het EASA teneinde steun te krijgen bij het verhelpen van de door de ICAO vastgestelde bevindingen. Het EASA heeft in april 2015 een technisch bijstandsbezoek gebracht aan Thailand en ook in de komende maanden zal verdere technische bijstand worden verleend.

(120) Op basis van de resultaten van de ICAO-audit en de aanbevelingen naar aanleiding van het technisch bijstandsbezoek, werd het Thaise DCA, samen met de luchtvaartmaatschappij *Thai Airways International*, in Brussel uitgenodigd voor technisch overleg, teneinde aanvullende informatie te krijgen over de corrigerende maatregelen die de DCA zal nemen op korte, middellange en lange termijn. Het Thaise DCA en *Thai Airways International* zijn ingegaan op deze uitnodiging en hebben voorafgaand aan de vergadering op transparante wijze alle gevraagde informatie verstrekt.

(121) Tijdens het technisch overleg dat plaatsvond op 3 juni 2015 gaven het DCA en *Thai Airways International* blijk van een duidelijke bereidheid om met de Commissie samen te werken en zoveel mogelijk informatie te verstrekken. Het DCA benadrukte dat de regering van Thailand zich ten zeerste bewust is van het belang van de veiligheid van de burgerluchtvaart en zich ertoe heeft verbonden de nodige middelen in te zetten om het systeem voor toezicht op de veiligheid van het Thaise DCA te verbeteren; het DCA zal weldra worden gereorganiseerd en zal voortaan burgerluchtvaartautoriteit van Thailand heten, met een sterk toegenomen budget.

(122) *Thai Airways International* heeft duidelijke uitleg gegeven over zijn systeem voor het beheer van de veiligheid en de kwaliteit. De luchtvaartmaatschappij heeft aangetoond dat zij in staat is de internationale veiligheidsnormen op passende wijze na te leven.

(123) De Commissie is van oordeel dat op basis van de beschikbare veiligheidsinformatie niet kan worden besloten een exploitatieverbod of exploitatiebeperkingen op te leggen aan luchtvaartmaatschappijen die in Thailand zijn gecertificeerd. De Commissie is echter van mening dat de situatie van nabij moet worden gevolgd.

(124) 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 Lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen voor wat luchtvaartmaatschappijen uit Thailand betreft.

(125) 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.

(126) 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 Jemen

(127) Bij brief van 10 april 2015 heeft de Commissie de burgerluchtvaart- en meteorologische autoriteit van Jemen (de CAMA) gevraagd of de verslechterende veiligheidssituatie in Jemen gevolgen heeft voor het vermogen van de CAMA om veiligheidstoezicht uit te oefenen op de in Jemen gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen.

(128) Op 18 mei 2015 heeft de luchtvaartmaatschappij *Yemen Airways* („*Yemenia*") de Commissie meegedeeld dat zij eind maart 2015 haar activiteiten had stopgezet wegens de verslechterende situatie in Jemen. *Yemenia* verklaarde in deze mededeling ook dat haar luchtvaartuigen op diverse plaatsen buiten Jemen werden opgeslagen. In een brief van 1 juni 2015 heeft de CAMA de Commissie ervan in kennis gesteld dat de luchtvaartuigen van *Yemenia* zich niet meer in Jemen bevinden en dat de CAMA voornemens is overleg te plegen over de verantwoordelijkheden inzake veiligheidstoezicht met de luchtvaartautoriteiten van de landen waar de luchtvaartuigen zich momenteel bevinden. In dezelfde brief heeft de CAMA ook aangegeven dat er op dit ogenblik weinig luchtvaartactiviteiten plaatsvonden in Jemen ten gevolge van de verslechterende veiligheidssituatie in het land.

(129) Op basis van de informatie die door de CAMA en *Yemenia* werd verstrekt, werd geconcludeerd dat, hoewel de situatie nauwgezet moet blijven gevolgd, er op dit ogenblik onvoldoende aanwijzingen waren om een verbod op te leggen aan de in Jemen gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen.

(130) 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 Lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen voor wat luchtvaartmaatschappijen uit Jemen betreft.

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

Luchtvaartmaatschappijen uit Zambia

(132) Op 25 februari 2015 heeft een technische vergadering plaatsgevonden waaraan vooraanstaande vertegenwoordigers van de Zambiaanse burgerluchtvaartautoriteit (de ZCAA), de Commissie, het EASA en de lidstaten hebben deelgenomen. De ZCAA heeft een volledig en transparant overzicht gegeven van de stappen die zij in het afgelopen jaar heeft ondernomen op het vlak van de ontwikkeling van de ZCAA, de indienstname van personeel voor de ZCAA, de ontwikkeling van regelgeving voor de burgerluchtvaart in Zambia en de verbetering van het toezicht op de luchtvaartmaatschappijen.

(133) Blijkbaar heeft de ZCAA goede vooruitgang geboekt bij het oplossen van een aantal door de ICAO vastgestelde tekortkomingen; er is ook een solide basis is gelegd voor de verdere ontwikkeling van het systeem voor het toezicht op de veiligheid van de burgerluchtvaart in Zambia. Voor wat de meeste van de acht kritieke elementen van de ICAO, die samen een systeem voor toezicht op de veiligheid van de burgerluchtvaart vormen, betreft, moet echter nog veel werk worden verricht.

(134) De ZCAA heeft aangegeven dat zij zal blijven voortwerken aan de tenuitvoerlegging van de internationale veiligheidsnormen. De Commissie is voornemens verdere beoordelingen uit te voeren om na te gaan of het mogelijk is vóór eind oktober 2015 een beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse te organiseren teneinde de tenuitvoerlegging van de internationale veiligheidsnormen in Zambia te controleren.

(135) 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 Lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen voor wat luchtvaartmaatschappijen uit Zambia betreft.

Slotopmerkingen

(136) Wat de andere luchtvaartmaatschappijen betreft die momenteel zijn opgenomen in de lijst van de Unie, is de Commissie nagegaan of het aangewezen is de lijst te actualiseren; zij is tot de conclusie gekomen dat dit niet het geval is. 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 Lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen voor wat deze luchtvaartmaatschappijen betreft.

(137) In artikel 8, lid 2, van Verordening (EG) nr. 2111/2005 wordt erkend dat besluiten snel en, indien passend, met hoogdringendheid moeten worden genomen, gelet op de gevolgen voor de veiligheid. Om gevoelige informatie te beschermen en de commerciële gevolgen tot een minimum te beperken, is het dan ook van wezenlijk belang dat de beslissingen in het kader van de actualisering van de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod of exploitatiebeperkingen zijn opgelegd in de Unie, worden bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie en de dag na de bekendmaking ervan in werking treden.

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

(139) 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, 25 juni 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 de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
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 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	RAC06-003	EKA	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 de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republiek Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC06-014	Onbekend	Republiek Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Onbekend	Republiek Congo
TRANS AIR CONGO	RAC06-001	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)

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 de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Democratische Republiek Congo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
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

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 de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
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
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
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Onbekend	Republiek Indonesië
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Republiek Indonesië
ASCO NUSA AIR	135-022	Onbekend	Republiek Indonesië
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republiek Indonesië

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 de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
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
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

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 de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
KOMALA INDONESIA	135-051	Onbekend	Republiek Indonesië
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republiek Indonesië
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republiek Indonesië
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Republiek Indonesië
MARTABUANA ABADION	135-049	Onbekend	Republiek Indonesië
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
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Onbekend	Republiek Indonesië
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Republiek Indonesië
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Onbekend	Republiek Indonesië
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republiek Indonesië
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Onbekend	Republiek Indonesië
PURA WISATA BARUNA	135-025	Onbekend	Republiek Indonesië
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republiek Indonesië
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Onbekend	Republiek Indonesië
SMAC	135-015	SMC	Republiek Indonesië
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republiek Indonesië
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	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 de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
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
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republiek Indonesië
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republiek Indonesië
UNINDO	135-040	Onbekend	Republiek Indonesië
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republiek Indonesië
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Kazachstan welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, met uitzondering van *Air Astana, dat in bijlage B wordt geplaatst*			**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

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 de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Republiek Kazachstan
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

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 de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
VALOR AIR	07	VAC	Kirgizië
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Liberia die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving			**Liberia**
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Libië die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Libië**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libië
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libië
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libië
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libië
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libië
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libië
PETRO AIR	025/08	PEO	Libië
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Mozambique welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Republiek Mozambique**
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Onbekend	Republiek Mozambique
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Onbekend	Republiek Mozambique
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Onbekend	Republiek Mozambique
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Onbekend	Republiek Mozambique
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Onbekend	Republiek Mozambique
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Onbekend	Republiek Mozambique
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Onbekend	Republiek Mozambique
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Onbekend	Republiek Mozambique

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republiek Mozambique
LAM — LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE LAM S.A.	MOZ-01	LAM	Republiek Mozambique
MAKOND, LDA	MOZ-20	Onbekend	Republiek Mozambique
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Republiek Mozambique
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Onbekend	Republiek Mozambique
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Onbekend	Republiek Mozambique
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Onbekend	Republiek Mozambique
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Republiek Mozambique
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Onbekend	Republiek Mozambique
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Nepal welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Republiek Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Onbekend	Republiek Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Onbekend	Republiek Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republiek Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Onbekend	Republiek Nepal
GOMA AIR	064/2010	Onbekend	Republiek Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Onbekend	Republiek Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Onbekend	Republiek Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Onbekend	Republiek Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Onbekend	Republiek Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	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 de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republiek Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Onbekend	Republiek Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republiek Nepal
SITA AIR	033/2000	Onbekend	Republiek Nepal
TARA AIR	053/2009	Onbekend	Republiek Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republiek Nepal
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van 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

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 de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
BADER AIRLINES	35	BDR	Republiek Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Republiek Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republiek Sudan
DOVE AIRLINES	52	DOV	Republiek Sudan
ELIDINER AVIATION	8	DND	Republiek Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Republiek Sudan
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 ASTANA [1]	AK-0475-13	KZR	Kazachstan	De volledige vloot, met uitzondering van: luchtvaartuigen van het type Boeing B767, luchtvaartuigen van het type Boeing B757, luchtvaartuigen van het type Airbus A319/320/321.	De volledige vloot, met uitzondering van: luchtvaartuigen van de vloot Boeing B767, zoals vermeld op het AOC; luchtvaartuigen van de vloot B757, zoals vermeld op het AOC; luchtvaartuigen van de vloot Airbus A319/320/321, zoals vermeld op het AOC.	Aruba (Koninkrijk der Nederlanden)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoren	De volledige vloot, met uitzondering van: LET 410 UVP.	De volledige vloot, met uitzondering van: D6-CAM (851336).	Comoren
AFRIJET BUSINESS SERVICE [2]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republiek Gabon	De volledige vloot, met uitzondering van: 2 luchtvaartuigen van het type Falcon 50, 2 luchtvaartuigen van het type Falcon 900.	De volledige vloot, met uitzondering van: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Republiek Gabon
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 [3]	FS100	IRA	Islamitische Republiek Iran	De volledige vloot, met uitzondering van: 14 luchtvaartuigen van het type Airbus A300, 8 luchtvaartuigen van het type Airbus A310, 1 luchtvaartuig van het type Boeing B737.	De volledige vloot, met uitzondering van: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA.	Islamitische Republiek Iran

[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 KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Democratische Volksrepubliek Korea	De volledige vloot, met uitzondering van: 2 luchtvaartuigen van het type TU-204.	De volledige vloot, met uitzondering van: P-632, P-633.	Democratische Volksrepubliek Korea
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagascar	De volledige vloot, met uitzondering van: luchtvaartuigen van het type Boeing B737, luchtvaartuigen van het type ATR 72/ 42 en 3 luchtvaartuigen van het type DHC 6-300.	De volledige vloot, met uitzondering van: luchtvaartuigen van het type Boeing 737, zoals vermeld op het AOC, luchtvaartuigen van het type ATR 72/42, zoals vermeld op het AOC; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Republiek Madagascar

(1) Air Astana mag alleen gebruik maken van de vermelde specifieke luchtvaartuigen, voor zover deze luchtvaartuigen in Aruba zijn geregistreerd en alle wijzigingen van het AOC tijdig worden ingediend bij de Commissie en Eurocontrol.
(2) Afrijet mag voor zijn huidige activiteiten in de Europese Unie alleen gebruikmaken van de vermelde luchtvaartuigen.
(3) 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.