UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2017/830 VAN DE COMMISSIE

van 15 mei 2017

tot wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 met betrekking tot de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod of exploitatiebeperkingen zijn opgelegd in de Unie

(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]) is de lijst van luchtvaartmaatschappijen vastgesteld 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. Er is ook relevante informatie verstrekt door derde landen en internationale organisaties. Op basis van die informatie moet de lijst worden geactualiseerd.

(3) De Commissie heeft alle betrokken luchtvaartmaatschappijen, hetzij rechtstreeks, hetzij 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 lijsten in bijlage A en B van Verordening (EG) nr. 474/2006.

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

(5) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft van de Commissie nieuwe informatie ontvangen over het gezamenlijk overleg dat in het kader van Verordening (EG) nr. 2111/2005 en Verordening (EG) nr. 473/2006 ([4]) aan de gang is met de bevoegde autoriteiten en luchtvaartmaatschappijen van Benin, Bolivia, India, Indonesië, Libië, Mozambique, Nigeria, Pakistan, Saint Vincent en de Grenadines, Thailand, Oekraïne en Zimbabwe. De Commissie heeft ook informatie aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart verstrekt over de situatie in Afghanistan, Angola, Equatoriaal Guinea, Georgië, Kazachstan, Libanon en Nepal, en over het technisch overleg met de Russische Federatie.

(6) Het EASA heeft aan de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart de resultaten voorgesteld van de analyse van de auditverslagen die de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (de ICAO) in het kader van haar Universal Safety Oversight Audit Programme heeft uitgevoerd. In deze context werden de lidstaten verzocht prioriteit te 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 dergelijke prioritering bij platforminspecties het mogelijk om nadere informatie te verkrijgen over de veiligheidsprestaties van de in die landen geregistreerde luchtvaartmaatschappijen.

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

([2]) Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 tot opstelling van 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. 14).

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

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

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

(8) Het EASA heeft de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart voorts informatie verstrekt over de projecten voor technische bijstand die het heeft uitgevoerd in derde landen waartegen maatregelen zijn genomen of die onder toezicht staan op grond van Verordening (EG) nr. 2111/2005. Het EASA heeft informatie verstrekt over de plannen en verzoeken om verdere technische bijstand en samenwerking, teneinde de administratieve en technische capaciteiten van burgerluchtvaartautoriteiten te verbeteren, zodat hulp kan worden geboden bij het oplossen van gevallen van niet-naleving van toepasselijke internationale normen voor de burgerluchtvaart. De lidstaten werden verzocht om op bilaterale basis antwoord te geven op die verzoeken, in overleg met de Commissie en het EASA. Bij deze gelegenheid heeft de Commissie herhaald 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 de lidstaten verlenen om de veiligheid van de luchtvaart in de wereld te verbeteren.

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

Luchtvaartmaatschappijen uit de Unie

(10) Verschillende lidstaten hebben de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart in kennis gesteld van de handhavingsmaatregelen die zij hebben genomen naar aanleiding van een door het EASA uitgevoerde analyse van de resultaten van platforminspecties van luchtvaartuigen van luchtvaartmaatschappijen uit de Unie, van door het EASA uitgevoerde normalisatie-inspecties, of van specifieke inspecties en audits door nationale luchtvaartautoriteiten. Het Verenigd Koninkrijk heeft de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart in kennis gesteld van de maatregelen die het heeft genomen ten aanzien van de luchtvaartmaatschappij *Blu Halkin Ltd*.

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

Luchtvaartmaatschappijen uit Benin

(12) Van 29 tot en met 31 maart 2017 heeft de Unie een beoordelingsbezoek gebracht aan Benin. Deskundigen van de Commissie, het EASA en één lidstaat hebben daaraan deelgenomen. Tijdens dat bezoek heeft de Agence Nationale de l'Aviation Civile van Benin (ANAC Benin) aangetoond dat het de voorbije jaren veel vooruitgang heeft geboekt bij de toepassing van de normen en aanbevolen praktijken van de ICAO (Standards And Recommended Practices).

(13) De burgerluchtvaartautoriteit ANAC Benin is opgericht krachtens de in 2013 vastgestelde luchtvaartwet van Benin en is financieel en functioneel autonoom. Er zijn aanwijzingen dat ANAC Benin in staat is een robuust regelgevingssysteem in stand te houden en te handhaven, en de nationale regels lijken voortdurend te worden geactualiseerd telkens wanneer nieuwe wijzigingen van de normen en aanbevolen praktijken van de ICAO worden vastgesteld. Tijdens dat bezoek werd echter vastgesteld dat er op sommige domeinen ruimte voor verbetering was, met name wat betreft de tijd die nodig is voor het voltooien van het proces voor de wijziging van de nationale regels. ANAC Benin heeft aangetoond dat het over een robuust proces voor de indienstname en opleiding van personeel beschikt. Omdat ANAC Benin momenteel over meer gekwalificeerde inspecteurs beschikt dan nodig is in het licht van het huidige niveau van de luchtvaartactiviteiten in het land, heeft ANAC Benin programma's opgezet voor de uitwisseling van zijn inspecteurs met buurlanden.

(14) Tijdens het bezoek heeft ANAC Benin bewijzen voorgelegd waaruit blijkt dat de certificering van luchtvaartmaatschappijen plaatsvindt overeenkomstig het ICAO-proces en dat alle activiteiten goed gedocumenteerd zijn. Hoewel alles er op wijst dat ANAC Benin in staat is toezicht te houden op de luchtvaartactiviteiten in Benin, kan de effectiviteit van de toezichtsactiviteiten nog worden verbeterd als ze sterker worden gebaseerd op een solide beoordeling van de veiligheidsrisico's.

([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).

(15) Op 26 april 2017 heeft ANAC Benin de corrigerende maatregelen die het heeft genomen om de tijdens het beoordelingsbezoek van de Unie vastgestelde problemen op te lossen, voorgesteld aan de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. ANAC Benin heeft ook informatie verstrekt over een aantal maatregelen die het heeft genomen om de veiligheid van de luchtvaart in Benin verder te verbeteren. Het gaat onder meer om maatregelen ter versterking van de tenuitvoerlegging van het veiligheidstoezicht op kritieke elementen en om een aantal werkafspraken met autoriteiten van andere landen voor de terbeschikkingstelling van extra inspecteurs als het niveau van de activiteiten dit zou vereisen.

(16) Op basis van de informatie die op dit ogenblik beschikbaar is, met inbegrip van de resultaten van het bezoek van maart 2017, is de Commissie van oordeel dat ANAC Benin aanhoudende vooruitgang heeft geboekt over een continue periode. De Commissie erkent ook dat ANAC Benin zich steeds bereid heeft getoond om op permanente basis met de Commissie samen te werken. Uit de beschikbare informatie wordt geconcludeerd dat ANAC Benin in staat is zich te kwijten van zijn verantwoordelijkheden met betrekking tot het toezicht op in Benin gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen.

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

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

(19) 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 Bolivia

(20) In de voorbije jaren werden geen grote veiligheidsproblemen vastgesteld met luchtvaartmaatschappijen die in Bolivia zijn geregistreerd. Het dodelijk ongeval van luchtvaartmaatschappij *LaMia* op 29 november 2016 heeft echter vragen doen rijzen over de wijze waarop de Boliviaanse autoriteiten veiligheidstoezicht houden op de luchtvaartmaatschappijen die onder hun bevoegdheid staan.

(21) Op 23 maart 2017 heeft technisch overleg plaatsgevonden tussen de vertegenwoordigers van de Commissie, het EASA, een lidstaat en hoge vertegenwoordigers van het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van Bolivia (DGAC). Tijdens dat overleg heeft DGAC toelichting gegeven bij zijn reorganisatie en zijn plannen om een robuuste veiligheidscultuur in te stellen, een algemeen en domeinoverschrijdend veiligheidssysteem tot stand te brengen, een uitgebreide veiligheidsgegevensbank op te zetten om risico's gerichter aan te pakken, en de overzichtsprocedures en de opleiding van het personeel te verbeteren.

(22) DGAC heeft uitgelegd dat de Boliviaanse regering al vóór het *LaMia*-ongeval besluiten had vastgesteld over de beheersstructuur van DGAC, teneinde het civiele karakter van DGAC te versterken, in vergelijking met de vroegere militaire aanpak. De regering investeert momenteel ook in mechanismen om het veiligheidstoezicht te verbeteren en het nationale wetgevingskader te wijzigen, zodat DGAC gemakkelijker effectieve handhavingsmaatregelen kan nemen wanneer dit nodig is. Uit die maatregelen blijkt dat de Boliviaanse autoriteiten bereid zijn om hun capaciteiten op het vlak van veiligheidstoezicht te versterken. De effectiviteit van die maatregelen hangt echter af van de toepassing ervan, en de Boliviaanse autoriteiten hebben nog een aanzienlijke marge om de capaciteit van DGAC op het vlak van veiligheidstoezicht te verbeteren.

(23) Op verzoek van de Commissie heeft DGAC, na het technisch overleg, nuttige informatie verstrekt over de afgifte van bevoegdheidsbewijzen, certificering en toezichtsactiviteiten, kwalificatie en opleiding van het personeel dat bevoegd is voor het veiligheidstoezicht, en over de ongevallen en ernstige incidenten die hebben plaatsgevonden in 2016 en 2017.

(24) Op basis van de informatie die momenteel beschikbaar is, met inbegrip van de informatie die is verstrekt tijdens en na het technisch overleg van 23 maart 2017, wordt geoordeeld dat DGAC op dit ogenblik voldoende in staat en bereid is om alle veiligheidstekortkomingen te verhelpen.

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

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

(27) 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 India

(28) Op 28 maart 2017 heeft technisch overleg plaatsgevonden tussen de Commissie, het EASA, de lidstaten en vertegenwoordigers van het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van India („DGCA India"). Dat overleg vond plaats in het kader van de eerdere overeenkomst met DGCA India, die overeenkomstig artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006 is gesloten en waarin werd overeengekomen regelmatig technisch overleg te houden met de Commissie teneinde de verplichtingen van DGCA India met betrekking tot de certificering van luchtvaartmaatschappijen en het toezicht op gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te bespreken.

(29) Tijdens dat overleg heeft DGCA India informatie verstrekt over zijn analyse van de prestaties van in India gecertificeerde luchtvaartuigen in het kader van het SAFA-programma, met inbegrip van een vergelijking van de prestaties van 2016 en 2017, en specifieke informatie over zijn toezicht op de in India gecertificeerde luchtvaartmaatschappij *Air India*. DGCA India heeft ook informatie verstrekt over de ontwikkelingen op het vlak van zijn toezichtscapaciteit, met inbegrip van de ontwikkeling van een 'platforminspectiegegevensbank'.

(30) Tijdens dat overleg heeft de Commissie een aantal elementen herhaald die betrekking hebben op de certificerings- en toezichtsverplichtingen van DGCA India. De Commissie is verheugd over de transparante wijze waarop DGCA India veiligheidsgerelateerde informatie heeft verstrekt, maar benadrukt het belang van een permanente ontwikkeling van de certificerings- en toezichtscapaciteit van DGCA India, met inbegrip van de indienstname en opleiding van technisch personeel en de noodzaak om instrumenten te ontwikkelen die systematische tracking en monitoring van het veiligheidstoezicht mogelijk maken.

(31) Op basis van de informatie die momenteel beschikbaar is, met inbegrip van de informatie die door DGCA India is verstrekt tijdens het technisch overleg van 28 maart 2017, wordt geoordeeld dat DGCA India op dit ogenblik voldoende in staat en bereid is om veiligheidstekortkomingen te verhelpen.

(32) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, is de Commissie dan ook van oordeel 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.

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

(34) 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 Indonesië

(35) Het overleg tussen de Commissie en het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart van Indonesië („DGCA Indonesië") wordt voortgezet teneinde toezicht te houden op de voortgang die DGCA Indonesië boekt bij zijn inspanningen om het systeem voor toezicht op de veiligheid van de luchtvaart in Indonesië in overeenstemming te brengen met de internationale veiligheidsnormen. In die context heeft DGCA Indonesië bij schrijven van 16 maart 2017 aanvullende informatie aan de Commissie verstrekt en een stand van zaken gegeven van de Indonesische luchtvaart en de activiteiten op het gebied van veiligheidstoezicht.

(36) DGCA Indonesië heeft voor de periode van november 2016 tot maart 2017 informatie verstrekt over de in Indonesië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, het veiligheidstoezicht op die luchtvaartmaatschappijen, de uitgevoerde handhavingsacties, de ontwikkeling van de Indonesische luchtvaartregelgeving, een lijst van ernstige incidenten die in die periode hebben plaatsgevonden en de technische bijstand die aan DGCA Indonesië is verstrekt.

(37) In de periode van november 2016 tot maart 2017 heeft DGCA Indonesië geen nieuwe luchtvaartmaatschappijen gecertificeerd en geen AOC's ingetrokken. DGCA Indonesië heeft in zijn brief van 16 maart 2017 verklaard prioriteit te geven aan de voorbereiding van de ICAO Coordinated Validation Mission (ICVM) die in oktober 2017 zal plaatsvinden. Naar verwachting zal het resultaat van deze ICVM een goede indicatie geven van de ontwikkeling van het systeem voor veiligheidstoezicht in Indonesië. DGCA Indonesië heeft niet aangetoond dat het systeem voor veiligheidstoezicht op de luchtvaartmaatschappijen die momenteel zijn opgenomen in de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod in de Unie is opgelegd, ten uitvoer wordt gelegd in overeenstemming met internationale veiligheidsnormen.

(38) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, is de Commissie dan ook van oordeel dat er in dit stadium geen redenen zijn om luchtvaartmaatschappijen uit Indonesië op te nemen in of te schrappen uit de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.

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

Luchtvaartmaatschappijen uit Libië

(40) Op 6 maart 2017 heeft technisch overleg plaatsgevonden tussen de Commissie, het EASA, een lidstaat en de burgerluchtvaartautoriteit van Libië („LYCAA").

(41) Tijdens dat overleg heeft LYCAA informatie verstrekt over zijn toezichtsactiviteiten, met inbegrip van zijn plannen met betrekking tot de indienstname en opleiding van technisch personeel en zijn strategische benadering van technische ontwikkeling in de context van de capaciteitsopbouw op het gebied van luchtvaartveiligheid. LYCAA heeft herhaald dat het, binnen de beperkingen van een uitdagende operationele omgeving, zich ertoe verbindt zijn internationale verplichtingen inzake luchtvaartveiligheid na te komen.

(42) De Commissie is verheugd over de inspanningen die de leiding van LYCAA levert en het feit dat LYCAA voornemens is om met de Commissie samen te werken door updates te verstrekken over de status van zijn toezichtsverplichtingen.

(43) De Commissie wijst echter op de uitdagende operationele omgeving in Libië en de gevolgen daarvan voor het vermogen van LYCAA om zich van zijn verplichtingen inzake veiligheidstoezicht te kwijten. Op basis van alle beschikbare informatie is de Commissie dan ook van oordeel dat Libië op dit ogenblik zijn internationale verplichtingen inzake veiligheid van de luchtvaart niet kan nakomen.

(44) Daarom oordeelt de Commissie, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, dat er op dit ogenblik geen redenen zijn om de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen voor wat luchtvaartmaatschappijen uit Libië betreft.

Luchtvaartmaatschappijen uit Mozambique

(45) Van 6 tot en met 10 februari 2017 heeft de Unie een beoordelingsbezoek gebracht aan Mozambique. Deskundigen van de Commissie, het EASA en de lidstaten hebben daaraan deelgenomen. Tijdens die beoordeling heeft de burgerluchtvaartautoriteit van Mozambique („IACM") aangetoond dat ze de voorbije jaren aanzienlijke vooruitgang heeft geboekt. IACM besteedde vooral aandacht aan de tenuitvoerlegging van de ICAO Standards And Recommended Practices. IACM volgt een traditionele, op naleving gebaseerde benadering van luchtvaartveiligheid en evolueert naar de tenuitvoerlegging van moderne technieken voor het beheer van de luchtvaartveiligheid, waaronder een nationaal veiligheidsprogramma.

(46) Sinds het vorige beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse, in april 2015, is aanzienlijke vooruitgang geboekt met de invoering van de nieuwe luchtvaartwet in Mozambique en het nieuwe statuut van IACM. Nu de nieuwe luchtvaartwet is goedgekeurd, worden ook veel aanvullende regels en eisen, alsook handboeken en procedures, geactualiseerd teneinde ze in overeenstemming te brengen met de nieuwe luchtvaartwet en de meest recente wijzigingen van de internationale veiligheidsnormen. De personeelsbezetting van IACM is verbeterd en er zijn meer volledig gekwalificeerde inspecteurs beschikbaar om toezicht te houden op de luchtvaartactiviteiten in Mozambique. Er worden meer inspecteurs opgeleid en het huidige personeelsplan volstaat voor het niveau van luchtvaartactiviteiten in Mozambique. Ook de faciliteiten van IACM zijn verbeterd. IACM is een burgerluchtvaartautoriteit met administratieve, financiële, patrimoniale en functionele autonomie.

(47) Er zijn aanwijzingen dat IACM over de nodige capaciteiten beschikt om toezicht te houden op de luchtvaartactiviteiten in Mozambique en een robuust regelgevingssysteem in stand te houden, en dat IACM zorgt voor de tenuitvoerlegging en handhaving van de bestaande luchtvaartregelgeving teneinde eventuele veiligheidsproblemen te verhelpen. Het systeem voor toezicht op de veiligheid in Mozambique functioneert goed, en er worden nog steeds inspanningen geleverd om het systeem verder te verbeteren en te garanderen dat het in overeenstemming is met recente wijzigingen van de internationale veiligheidsnormen.

(48) De Unie heeft een bezoek ter plaatse gebracht aan een relevante steekproef van drie in Mozambique gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, namelijk de twee grootste luchtvaartmaatschappijen uit het land en een luchtvaartmaatschappij die helikopters exploiteert. Tijdens dat bezoek is vastgesteld dat de luchtvaartmaatschappijen in kwestie systemen voor kwaliteits- en veiligheidsbeheer hebben ontwikkeld, dat ze het onderhoud en de blijvende luchtwaardigheid onder controle hebben en dat ze hun activiteiten uitvoeren overeenkomstig de regels die in Mozambique gelden. De luchtvaartmaatschappijen passen de internationale veiligheidsnormen toe en zijn in staat en bereid om veiligheidstekortkomingen aan te pakken.

(49) Op 17 maart 2017 heeft technisch overleg plaatsgevonden tussen de Commissie, het EASA en IACM. IACM heeft de Commissie geactualiseerde informatie verstrekt over de vooruitgang die geboekt is sinds het bezoek van de Unie ter plaatse; de Commissie en IACM zijn overeengekomen dat IACM nadere informatie zal verstrekken over de corrigerende maatregelen die zijn genomen om tegemoet te komen aan de opmerkingen die tijdens het bezoek zijn gemaakt. IACM heeft uitgelegd dat het die opmerkingen heeft voorgelegd aan de betrokken luchtvaartmaatschappijen en hen gevraagd heeft corrigerende maatregelen te nemen.

(50) Op 21 april 2017 heeft IACM informatie verstrekt over zijn corrigerende actieplan en over dat van de drie luchtvaartmaatschappijen die werden bezocht tijdens het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse, met inbegrip van informatie over het verhelpen van door IACM vastgestelde bevindingen. Het corrigerende actieplan komt tegemoet aan de opmerkingen die tijdens het bezoek zijn gemaakt en bevat realistische termijnen. De ingediende bewijsstukken zijn relevant voor het verhelpen van de bevindingen.

(51) IACM en *Linhas Aéreas de Moçambique*, de grootste in Mozambique geregistreerde luchtvaartmaatschappij, kregen op 26 april 2017 de gelegenheid door de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart te worden gehoord, overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EG) nr. 2111/2005.

(52) Tijdens die zitting heeft de vertegenwoordiger van de regering van Mozambique meegedeeld dat zijn regering vast voornemens is de veiligheid van het vervoer in Mozambique in het algemeen te verbeteren, en met name te streven naar een aanhoudende verbetering van de tenuitvoerlegging van internationale normen op het gebied van de veiligheid van de luchtvaart.

(53) Tijdens die zitting heeft IACM informatie verstrekt over de luchtvaartsector in Mozambique en de bevoegdheden van IACM als autonome burgerluchtvaartautoriteit. Het ging onder meer om informatie over de organisatie van IACM, de financieringsmechanismen, het aantal inspecteurs voor toezicht op de veiligheid, de ontwikkeling van wet- en regelgeving en de toekomstplannen van IACM.

(54) Tijdens de zitting heeft *Linhas Aéreas de Moçambique* informatie verstrekt over zijn huidige vloot en zijn doelstellingen voor de komende jaren. De maatschappij heeft uitgelegd dat zij zich toelegt op de ontwikkeling van routes op de binnenlandse en regionale markt. *Linhas Aéreas de Moçambique* heeft ook informatie verstrekt over zijn systeem voor veiligheidsbeheer.

(55) Op basis van alle beschikbare informatie, met inbegrip van de resultaten van het beoordelingsbezoek van de Unie en de informatie die tijdens de zitting van 26 april 2017 is verstrekt, wordt geoordeeld dat IACM aanhoudende vooruitgang heeft geboekt over een continue periode. Tevens wordt erkend dat IACM zich steeds bereid heeft getoond om op permanente basis met de Commissie samen te werken. De Commissie oordeelt dat IACM in staat is zich te kwijten van zijn verantwoordelijkheden met betrekking tot het toezicht op in Mozambique gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen. Tijdens de zitting heeft de regering van Mozambique 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.

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

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

(58) 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 Nigeria

(59) Op 25 november 2015 heeft de in Nigeria gecertificeerde luchtvaartmaatschappij *Med-View Airline* een vergunning van exploitant uit een derde land („TCO-vergunning") aangevraagd bij het EASA. Het EASA heeft die aanvraag getoetst aan de eisen die zijn vastgesteld in Verordening (EU) nr. 452/2014 van de Commissie en heeft te kennen gegeven zeer bezorgd te zijn omdat *Med-View Airline* niet kan aantonen dat het voldoet aan de toepasselijke eisen van artikel 3 van Verordening (EU) nr. 452/2014. Het EASA kwam dan ook tot de conclusie dat een verdere evaluatie niet zou leiden tot de afgifte van een TCO-vergunning aan *Med-View Airline* omdat de luchtvaartmaatschappij niet aan de bovengenoemde eisen voldoet. Het EASA heeft daarom op 17 november 2016 de aanvraag om veiligheidsredenen afgewezen.

(60) Op 24 februari 2017 heeft de Commissie informatie gevraagd aan de Nigeriaanse burgerluchtvaartautoriteit („NCAA") over de maatregelen die zijn genomen nadat het EASA de aanvraag van een TCO-vergunning door *Med-View Airline* had afgewezen. In een brief van 22 maart 2017 aan de Commissie heeft NCAA niet de informatie verstrekt die nodig is om te garanderen dat de door NCAA genomen maatregelen geschikt zijn om de problemen op te lossen die het EASA tijdens de beoordeling van de TCO-aanvraag door *Med-View Airline* heeft vastgesteld.

(61) Op 10 en 24 april 2017 heeft *Med-View Airline* de Commissie informatie verstrekt over de corrigerende maatregelen die zijn genomen om de door het EASA vastgestelde problemen op te lossen.

(62) Zowel NCAA als *Med-View Airline* kregen de gelegenheid om tijdens de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van 25 april 2017 toelichting te verstrekken aan de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EG) nr. 2111/2005.

(63) Tijdens die vergadering heeft NCAA slechts beperkte informatie verstrekt over elementen zoals zijn datum van oprichting, de resultaten van de ICAO-audits van 2006 en maart 2016, zijn status in het kader van het „International Aviation Safety Assessment"-programma van de FAA, het aantal inspecteurs voor vluchtuitvoering en luchtwaardigheid, en het aantal houders van een Air Operator Certificate in Nigeria. Uit de antwoorden van NCAA op vragen over zijn vermogen om veiligheidstekortkomingen te identificeren en te monitoren, bleek dat dat vermogen ontoereikend is. De Commissie is van mening dat NCAA maatregelen moet nemen om de kwaliteit te verbeteren van het veiligheidstoezicht op de luchtvaartmaatschappijen die onder zijn verantwoordelijkheid staan.

(64) Tijdens de vergadering heeft *Med-View Airline*, bij wijze van aanvulling op informatie die het eerder had verstrekt, de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart informatie verstrekt over de corrigerende maatregelen die zijn genomen om de door het EASA in het kader van zijn TCO-veiligheidsbeoordeling vastgestelde ernstige veiligheidstekortkomingen te verhelpen, zoals vluchtuitvoeringen buiten het toepassingsgebied van het goedgekeurde Air Operator Certificate en de bijbehorende vluchtuitvoeringsspecificaties, controle van luchtwaardigheid en onderhoud, tenuitvoerlegging en monitoring van luchtwaardigheidsrichtsnoeren en de veiligheid en kwaliteit van het beheersysteem. *Med-View Airline* gaf echter blijk van onvoldoende bewustzijn en begrip van de ernst van de door het EASA vastgestelde veiligheidsproblemen. Uit de maatregelen die *Med-View Airline* heeft genomen, blijkt bovendien dat de diepere oorzaken onvoldoende zijn geanalyseerd en dat het corrigerend actieplan niet volstaat om te voorkomen dat dezelfde of soortgelijke gevallen van niet-naleving zich opnieuw voordoen.

(65) Uit de informatie die momenteel beschikbaar is op basis van de TCO-veiligheidsbeoordeling van het EASA, samen met de informatie die door NCAA en *Med-View Airline* is verstrekt, blijkt dat *Med-View Airline* ernstige veiligheidstekortkomingen vertoont. Uit die informatie blijkt ook dat *Med-View Airline* niet in staat is die veiligheidstekortkomingen aan te pakken, zoals onder meer blijkt uit het niet-passende en ontoereikende actieplan dat de luchtvaartmaatschappij heeft ingediend in reactie op de tijdens de TCO-veiligheidsbeoordeling vastgestelde bevindingen.

(66) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, is de Commissie dan ook van oordeel dat de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie moet worden gewijzigd teneinde de luchtvaartmaatschappij *Med-View Airline* op te nemen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

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

(68) 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 Pakistan

(69) Bij brief van 23 januari 2017 heeft de Commissie de Pakistaanse burgerluchtvaartautoriteit („PCAA") verzocht om informatie te verstrekken over de follow-up van het ongeval dat op 7 december 2016 plaatsvond met het ATR-luchtvaartuig van de in Pakistan gecertificeerde luchtvaartmaatschappij *Pakistan International Airlines Corporation Ltd*. In die brief heeft de Commissie er ook aan herinnerd dat het EASA op 13 januari 2016 om veiligheidsredenen de TCO-aanvraag van de eveneens in Pakistan gecertificeerde vrachtmaatschappij *AHS International (Pvt) Ltd* had geweigerd. Bovendien gaf de Commissie in die brief aan dat zij officieel overleg opstart met PCAA, overeenkomstig de bepalingen van artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006.

(70) Op 18 april 2017 heeft technisch overleg plaatsgevonden tussen de Commissie, het EASA, een lidstaat en vertegenwoordigers van PCAA. Tijdens die vergadering heeft PCAA informatie verstrekt, waaronder een overzicht van zijn certificerings- en toezichtsverplichtingen, en een samenvatting van de inspectiegegevens voor de periode 2011-2016. Met name de verantwoordelijkheden van PCAA met betrekking tot het veiligheidstoezicht op *Pakistan International Airlines Corporation Ltd* werden tijdens die vergadering besproken.

(71) Tijdens die vergadering heeft de Commissie een aantal elementen aan PCAA meegedeeld die betrekking hebben op de certificerings- en toezichtsverplichtingen van PCAA. Met name rekening houdende met de transparante wijze waarop PCAA veiligheidsinformatie aan de Commissie heeft verstrekt, heeft de Commissie benadrukt dat PCAA bijzondere aandacht moet besteden aan de verdere verbetering van zijn veiligheidssystemen. Bovendien heeft de Commissie aan PCAA meegedeeld dat zij verwacht dat PCAA volledig op de hoogte is van de eisen van Verordening (EU) nr. 452/2014 en de daarmee verband houdende implicaties voor in Pakistan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen.

(72) Op basis van de informatie die momenteel beschikbaar is, met inbegrip van de informatie die door PCAA is verstrekt tijdens het technisch overleg van 18 april 2017, wordt geoordeeld dat PCAA op dit ogenblik voldoende in staat en bereid is om veiligheidstekortkomingen te verhelpen.

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

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

(75) 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 Rusland

(76) De Commissie, het EASA en de bevoegde autoriteiten van de lidstaten hebben de voorbije zes maanden nauwlettend toegezien op de veiligheidsprestaties van luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in Rusland en vluchten uitvoeren in de Unie, onder meer door bij het uitvoeren van platforminspecties overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012 prioriteit te geven aan bepaalde Russische luchtvaartmaatschappijen

(77) Op 17 maart 2017 heeft een ontmoeting plaatsgehad tussen vertegenwoordigers van de Commissie, het EASA en een lidstaat, en vertegenwoordigers van het Russische federale agentschap voor luchtvervoer („FATA"). Het doel van deze ontmoeting was de veiligheidsprestaties van In Rusland gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te bekijken aan de hand van verslagen van platforminspecties voor de periode tussen 11 maart 2016 en 10 maart 2017 en na te gaan in welke gevallen FATA strenger toezicht moet houden.

(78) Tijdens de vergadering heeft de Commissie de resultaten van SAFA-platforminspecties van zes in Rusland gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen nauwkeuriger bekeken. Er werden geen veiligheidsproblemen vastgesteld, maar omdat bij sommige luchtvaartmaatschappijen slechts een beperkt aantal inspecties werd uitgevoerd, heeft FATA de Commissie meegedeeld dat in de loop van het volgende kwartaal extra inspecties zullen worden uitgevoerd bij twee van die luchtvaartmaatschappijen.

(79) Op basis van de informatie die momenteel beschikbaar is, met inbegrip van de informatie die door FATA is verstrekt tijdens het technisch overleg van 17 maart 2017, wordt geoordeeld dat FATA op dit ogenblik voldoende in staat en bereid is om veiligheidstekortkomingen te verhelpen. Om die redenen heeft de Commissie geconcludeerd dat de Russische luchtvaartautoriteiten of in Rusland gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen niet voor de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart hoeven te verschijnen.

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

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

(82) 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 Rusland overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Saint Vincent en de Grenadines

(83) Op 16 april 2015 heeft de luchtvaartmaatschappij *Mustique Airways*, geregistreerd in Saint Vincent en de Grenadines, een TCO-vergunning aangevraagd bij het EASA. Het EASA heeft die aanvraag getoetst aan de eisen die zijn vastgesteld in Verordening (EU) nr. 452/2014 en heeft te kennen gegeven zeer bezorgd te zijn omdat *Mustique Airways* niet kan aantonen dat het voldoet aan de toepasselijke eisen van artikel 3 van Verordening (EU) nr. 452/2014. Het EASA kwam dan ook tot de conclusie dat een verdere evaluatie niet zou leiden tot de afgifte van een TCO-vergunning aan *Mustique Airways* omdat de luchtvaartmaatschappij niet aan de bovengenoemde eisen voldoet. Het EASA heeft daarom op dinsdag 4 oktober 2016 de aanvraag om veiligheidsredenen afgewezen.

(84) Op 30 januari 2017 heeft de Commissie informatie gevraagd aan de bevoegde autoriteit van Saint Vincent en de Grenadines, de Oost-Caraïbische burgerluchtvaartautoriteit („ECCAA"), over de maatregelen die zijn genomen nadat het EASA de aanvraag van een TCO-vergunning door Mustique Airways had afgewezen. Op 24 februari 2017 heeft ECCAA de Commissie meegedeeld dat *Mustique Airways* op 2 februari 2017 een nieuwe aanvraag voor een TCO-vergunning had ingediend bij het EASA omdat, volgens *Mustique Airways*, de veiligheidsproblemen die aanleiding hadden gegeven tot de afwijzing op bevredigende wijze waren opgelost.

(85) Aangezien noch *Mustique Airways*, noch ECCAA heeft aangetoond dat de tijdens de TCO-veiligheidsbeoordeling van de ICAO vastgestelde veiligheidsproblemen inderdaad waren opgelost, kreeg zowel *Mustique Airways* als ECCAA de gelegenheid om op 26 april 2017 te worden gehoord door de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EG) nr. 2111/2005.

(86) De autoriteit gaf geen antwoord op de uitnodiging en heeft niet deelgenomen aan de hoorzitting. ECCAA heeft ook geen informatie verstrekt over de maatregelen die zijn genomen naar aanleiding van de TCO-bevindingen bij *Mustique Airways*, noch over zijn toezichtsactiviteiten.

(87) Op 24 april 2017 heeft het EASA een technische vergadering gehad met *Mustique Airways* om de nieuwe aanvraag te bespreken. Gezien de korte tijd tussen deze vergadering en de nieuwe hoorzitting, kon het EASA geen volledige beoordeling van de nieuwe aanvraag uitvoeren. Het EASA kon echter aan de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart bevestigen dat de belangrijkste diepere oorzaak van de ernstige en herhaalde veiligheidstekortkomingen die het EASA tijdens de eerste TCO-beoordeling had vastgesteld, nog steeds aanwezig was.

(88) Tijdens de hoorzitting van 26 april 2017 heeft *Mustique Airways* informatie verstrekt over het bedrijf en zijn faciliteiten, en slechts in beperkte mate over veiligheidsgerelateerde aspecten. Uit de door *Mustique Airways* verstrekte informatie over de vooruitgang die het heeft geboekt bij de ontwikkeling van zijn systemen voor veiligheids- en kwaliteitsbeheer blijkt dat deze systemen onvoldoende ontwikkeld zijn. De Commissie is tevreden over de bereidheid die *Mustique Airways* toont om een effectievere dialoog met het EASA aan te gaan over de nieuwe aanvraag van een TCO-vergunning, maar stelde vast dat de essentiële veiligheidsvoorwaarden, zoals een basissysteem voor veiligheidsbeheer, niet vervuld waren. Bovendien gaf *Mustique Airways* blijk van onvoldoende bewustzijn en begrip van de ernst van de door het EASA vastgestelde veiligheidsbevindingen. Ten slotte werd duidelijk dat de veiligheidscultuur binnen de luchtvaartmaatschappij een reactief in plaats van een proactief karakter heeft.

(89) De informatie die tot dusver beschikbaar is, met inbegrip van de informatie die door het EASA is verstrekt in het kader van de afgewezen TCO-aanvraag van *Mustique Airways* en in het kader van de lopende nieuwe aanvraag, en alle informatie die door de luchtvaartmaatschappij *Mustique Airways* is verstrekt, bevat aanwijzingen van ernstige veiligheidstekortkomingen bij *Mustique Airways*. *Mustique Airways* is op dit ogenblik onvoldoende in staat zijn veiligheidstekortkomingen te verhelpen. De lopende veiligheidsmaatregelen bevinden zich grotendeels nog in de ontwikkelingsfase, en het corrigerende actieplan dat *Mustique Airways* heeft gepresenteerd in reactie op de bevindingen die tijdens de TCO-veiligheidsbeoordeling zijn vastgesteld, is niet robuust genoeg, met name wat de noodzakelijke analyse van diepere oorzaken betreft.

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

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

(92) 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 Thailand

(93) Op 17 maart 2017 heeft technisch overleg plaatsgevonden tussen de Commissie, het EASA en de burgerluchtvaartautoriteit van Thailand („CAAT"). Tijdens dat overleg heeft CAAT de Commissie geactualiseerde informatie verstrekt over de vooruitgang die sinds september 2016 is geboekt, met name wat betreft het luchtvervoerssysteem in Thailand, het stappenplan van CAAT op weg naar volledige naleving en de huidige stand van de tenuitvoerlegging van het corrigerende actieplan van CAAT.

(94) De belangrijkste punten van vooruitgang zijn de nieuwe burgerluchtvaartwet van Thailand, die naar verwachting in het laatste kwartaal van 2017 van kracht zal worden, de wijziging van de regels van CAAT, de actualisering van de organisatie van CAAT, duurzame financieringsmechanismen en een verbeterd programma voor de indienstname en opleiding van inspecteurs. Het inspectieproces, de handboeken en de instrumenten van CAAT, met inbegrip van het it-systeem, zijn verbeterd en het programma voor veiligheidstoezicht is geactualiseerd om volledig en permanent toezicht op de in Thailand gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te garanderen. CAAT heeft ook een afdeling kwaliteitsborging opgericht, die als taak heeft na te gaan of CAAT de internationale en nationale normen inzake veiligheid van de luchtvaart naleeft.

(95) Voorts heeft CAAT informatie verstrekt over de ontwikkeling van zijn nationaal veiligheidsprogramma, over de stand van zaken met betrekking tot de bevindingen die de ICAO tijdens de audit van januari 2015 had gedaan, met inbegrip van het op die bevindingen gebaseerde Significant Safety Concern over de certificering van luchtvaartmaatschappijen. CAAT heeft ook informatie verstrekt over de vooruitgang met betrekking tot zijn duurzaamheidsplan en over de internationale samenwerking die het is aangegaan.

(96) Een belangrijk element van het corrigerend actieplan van CAAT is de hercertificering van de luchtvaartmaatschappijen in Thailand, waarbij de gestructureerde benadering van de ICAO voor de certificering van luchtvaartmaatschappijen in vijf fasen wordt gevolgd. In februari 2017 is de eerste internationaal actieve luchtvaartmaatschappij gehercertificeerd, en CAAT verwacht dat tegen eind juni 2017 twaalf andere luchtvaartmaatschappijen die internationaal luchtvervoer uitvoeren, zullen worden gehercertificeerd. Tijdens het hercertificeringsproces heeft CAAT handhavingsmaatregelen genomen tegen bepaalde kandidaten voor hercertificering.

(97) De Thaise regering en CAAT geven blijk van een sterke wil om het systeem voor veiligheidstoezicht in Thailand te verbeteren. CAAT heeft bewijsmateriaal verstrekt waaruit blijkt dat het de voorbije zes maanden vooruitgang heeft geboekt. Op basis van de veiligheidsinformatie die momenteel beschikbaar is met betrekking tot in Thailand gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, kan geen besluit worden genomen om een verbod of exploitatiebeperkingen op te leggen. Om van nabij toezicht te houden op de situatie, zal het overleg met de autoriteiten van Thailand worden voortgezet overeenkomstig artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006.

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

(99) 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.

(100) 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 Oekraïne

(101) Op 29 augustus 2014 heeft de in Oekraïne gecertificeerde luchtvaartmaatschappij *International Joint-Stock Aviation Company „URGA"* een TCO-vergunning aangevraagd bij het EASA. Het EASA heeft die aanvraag getoetst aan de eisen die zijn vastgesteld in Verordening (EU) nr. 452/2014 en heeft te kennen gegeven zeer bezorgd te zijn omdat International Joint-Stock Aviation Company „URGA" niet kan aantonen dat het voldoet aan de toepasselijke eisen van artikel 3 van Verordening (EU) nr. 452/2014. Het EASA kwam dan ook tot de conclusie dat een verdere evaluatie niet zou leiden tot de afgifte van een TCO-vergunning aan *International Joint-Stock Aviation Company „URGA"* omdat de luchtvaartmaatschappij niet aan de bovengenoemde eisen voldoet. Het EASA heeft daarom op donderdag 15 september 2016 de aanvraag om veiligheidsredenen afgewezen.

(102) Op 15 februari 2016 heeft de in Oekraïne geregistreerde luchtvaartmaatschappij *Air Company „Black Sea Airlines" LLC* een TCO-vergunning aangevraagd bij het EASA. Het EASA heeft die aanvraag getoetst aan de eisen die zijn vastgesteld in Verordening (EU) nr. 452/2014 en heeft te kennen gegeven zeer bezorgd te zijn omdat *Air Company „Black Sea Airlines" LLC* niet kan aantonen dat het voldoet aan de toepasselijke eisen van artikel 3 van Verordening (EU) nr. 452/2014. Het EASA kwam dan ook tot de conclusie dat een verdere evaluatie niet zou leiden tot de afgifte van een TCO-vergunning aan *Air Company „Black Sea Airlines" LLC* omdat de luchtvaartmaatschappij niet aan de bovengenoemde eisen voldoet. Het EASA heeft daarom op donderdag 13 oktober 2016 de aanvraag om veiligheidsredenen afgewezen.

(103) Op 6 maart 2017 heeft de Commissie informatie gevraagd aan de nationale luchtvaartautoriteit van Oekraïne („SAAU") over de maatregelen die zij heeft genomen naar aanleiding van de afwijzing van de TCO-aanvragen van *International Joint-Stock Aviation Company „URGA"* en *Air Company „Black Sea Airlines" LLC*. Bij die brief werd officieel overleg met SAAU opgestart, overeenkomstig de bepalingen van artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006. Aangezien de tijdens de TCO-veiligheidsbeoordeling van het EASA vastgestelde veiligheidsproblemen niet waren opgelost, kregen SAAU, *International Joint-Stock Aviation Company „URGA"* en *Air Company „Black Sea Airlines" LLC* de gelegenheid om tijdens de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van 25 april 2017 toelichting te verstrekken aan de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EG) nr. 2111/2005.

(104) Op 3 april 2017 heeft SAAU het Air Operator Certificate van *Air Company „Black Sea Airlines" LLC* ingetrokken. Die beslissing vormde het einde van het officiële overleg over die luchtvaartmaatschappij, dat op 6 maart 2017 was opgestart.

(105) SAAU en *International Joint-Stock Aviation Company „URGA"* werden op 25 april 2017 gehoord door de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. SAAU deelde onder meer mee dat de toezichtsactiviteiten op in Oekraïne gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen worden aangepast op basis van de SAFA-prestaties en alle andere informatie uit het TCO-vergunningsproces. SAAU verstrekte ook informatie over de vaststelling van mogelijke acties op korte termijn, zoals de opschorting, beperking of intrekking van het Air Operator Certificate van luchtvaartmaatschappijen naar aanleiding van de aanwijzing van een TCO-aanvraag door het EASA. Bovendien verstrekte SAAU informatie over langetermijnmaatregelen die tot doel hebben zijn interne processen met betrekking tot de certificering van en het toezicht op in Oekraïne gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te verbeteren.

(106) Tijdens die hoorzitting verstrekte *International Joint-Stock Aviation Company „URGA"*, bij wijze van aanvulling op informatie die zij eerder had verstrekt, informatie over de corrigerende maatregelen die zij had genomen om tegemoet te komen aan de ernstige tekortkomingen die het EASA in het kader van de TCO-veiligheidsbeoordeling had vastgesteld, bijvoorbeeld met betrekking tot het beheer van de blijvende luchtwaardigheid en de uitvoering van onderhoudsactiviteiten. De luchtvaartmaatschappij deelde ook mee dat in maart 2017 een aanvullende audit was uitgevoerd door een privé-entiteit om de actuele stand van zaken te bepalen met betrekking tot de naleving van de internationale veiligheidsnormen. Die audit bevestigde de systematische tekortkomingen die eerder door het EASA waren vastgesteld in het bestaande documentatiesysteem van de luchtvaartmaatschappij.

(107) Tijdens de hoorzitting heeft *International Joint-Stock Aviation Company „URGA"* ook uitgelegd dat het op 19 april 2017 een nieuwe aanvraag voor een TCO-vergunning had ingediend. De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart hebben hier nota van genomen; de luchtvaartmaatschappij en het EASA hebben bevestigd dat de behandeling van deze nieuwe TCO-aanvraag alle nodige aandacht zal krijgen in het kader van Verordening (EU) nr. 452/2014.

(108) Uit de informatie die tot dusver beschikbaar is, gebaseerd op de door het EASA uitgevoerde TCO-veiligheidsbeoordeling van *International Joint-Stock Aviation Company „URGA"* en de informatie die door SAAU en *International Joint-Stock Aviation Company „URGA"* is verstrekt, blijkt dat de corrigerende maatregelen om de door het EASA vastgestelde veiligheidsproblemen op te lossen, nog niet voldoende zijn uitgevoerd. Uit de bovenvermelde informatie blijkt ook dat de luchtvaartmaatschappij niet in staat is zelf gevallen van niet-naleving vast te stellen in al zijn processen en activiteiten.

(109) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, is de Commissie dan ook van oordeel dat de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie moet worden gewijzigd teneinde de luchtvaartmaatschappij *International Joint-Stock Aviation Company „URGA"* op te nemen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

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

(111) 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 Zimbabwe

(112) Op 12 april 2016 heeft de in Zimbabwe geregistreerde luchtvaartmaatschappij *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* een TCO-vergunning aangevraagd bij het EASA. Het EASA heeft die aanvraag getoetst aan de eisen die zijn vastgesteld in Verordening (EU) nr. 452/2014 en heeft te kennen gegeven zeer bezorgd te zijn omdat *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* niet kan aantonen dat het voldoet aan de toepasselijke eisen van artikel 3 van Verordening (EU) nr. 452/2014. Het EASA kwam dan ook tot de conclusie dat een verdere evaluatie niet zou leiden tot de afgifte van een TCO-vergunning aan *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* omdat de luchtvaartmaatschappij niet aan de bovengenoemde eisen voldoet. Het EASA heeft daarom op maandag 7 november 2016 de aanvraag om veiligheidsredenen afgewezen.

(113) Op 3 maart 2017 heeft de Commissie aan de burgerluchtvaartautoriteit van Zimbabwe („CAAZ") informatie gevraagd over de maatregelen die zij had genomen nadat het EASA de TCO-aanvraag van *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* had afgewezen. Bij die brief werd officieel het overleg met CAAZ opgestart, overeenkomstig de bepalingen van artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006. Aangezien de veiligheidsproblemen die het EASA had vastgesteld tijdens zijn TCO-veiligheidsbeoordeling van *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* niet waren opgelost, kregen zowel CAAZ als *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* de gelegenheid om tijdens de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van 26 april 2017 toelichting te verstrekken aan de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EG) nr. 2111/2005.

(114) Tijdens die vergadering heeft CAAZ onder meer informatie verstrekt over zijn toezichtsverantwoordelijkheden met betrekking tot *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. CAAZ heeft een beknopt overzicht gegeven van de maatregelen die het heeft genomen nadat het EASA om veiligheidsredenen de aanvraag van een TCO-vergunning door *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* had afgewezen. Het EASA heeft informatie verstrekt over de serious safety concerns die aan de basis lagen van dat negatieve TCO-besluit.

(115) Tijdens de vergadering heeft *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* informatie verstrekt over de corrigerende acties die zijn opgestart nadat het EASA de TCO-aanvraag van die luchtvaartmaatschappij had afgewezen. De informatie die door *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* werd verstrekt, waaronder elementen die wezen op de beperkte vooruitgang die is geboekt bij de ontwikkeling van de veiligheids- en beheersystemen van de maatschappij, volstond echter niet om tegemoet te komen aan de opgeworpen bezwaren.

(116) Uit de informatie die momenteel beschikbaar is, met inbegrip van de informatie met betrekking tot de door het EASA uitgevoerde TCO-veiligheidsbeoordeling van *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, samen met de informatie die door CAAZ en *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* is verstrekt, blijkt duidelijk dat *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* te kampen heeft met ernstige veiligheidstekortkomingen. De Commissie is van oordeel dat *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* deze veiligheidstekortkomingen op dit ogenblik niet kan verhelpen. De lopende veiligheidsmaatregelen van *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* bevinden zich grotendeels nog in de ontwikkelingsfase, en het corrigerende actieplan dat *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* heeft gepresenteerd in reactie op de bevindingen die tijdens de TCO-veiligheidsbeoordeling zijn vastgesteld, is niet robuust genoeg, met name wat de noodzakelijke analyse van diepere oorzaken betreft.

(117) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, is de Commissie dan ook van oordeel dat de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie moet worden gewijzigd teneinde de luchtvaartmaatschappij *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* op te nemen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

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

(119) 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.

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

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

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

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

(1) Bijlage A wordt vervangen door de tekst in bijlage I bij deze verordening;

(2) Bijlage B wordt vervangen door de tekst in bijlage II 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, 15 mei 2017.

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

BIJLAGE A

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

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-nummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Islamitische Republiek Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
MUSTIQUE AIRWAYS	2A/12/003K	MAW	Saint Vincent en de Grenadines
INTERNATIONAL JOINT-STOCK AVIATION COMPANY „URGA"	UK 012	URG	Oekraïne
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
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**
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	AOC 008	AJA	Islamitische Republiek Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamitische Republiek Afghanistan
EAST HORIZON AIRLINES	AOC 1013	EHN	Islamitische Republiek Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	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, maar waaronder			**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

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

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-nummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
AIR NAVE	017	Onbekend	Republiek Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republiek Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Onbekend	Republiek Angola
DIEXIM	007	Onbekend	Republiek Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Onbekend	Republiek Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republiek Angola
HELIANG	010	Onbekend	Republiek Angola
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 de Republiek Congo welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, waaronder			**Republiek Congo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republiek Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Onbekend	Republiek Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Onbekend	Republiek Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republiek Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republiek Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Onbekend	Republiek Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Onbekend	Republiek Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republiek Congo
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, waaronder			**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)

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-nummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Democratische Republiek Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Democratische Republiek Congo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
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)

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-nummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Djibouti welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, waaronder			**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, waaronder			**Equatoriaal Guinea**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Equatoriaal Guinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Onbekend	Equatoriaal Guinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Onbekend	Equatoriaal Guinea
TANGO AIRWAYS	Onbekend	Onbekend	Equatoriaal Guinea
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Eritrea welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, waaronder			**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, maar waaronder			**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

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-nummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
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, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air en Batik Air,* maar waaronder			**Republiek Indonesië**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Onbekend	Republiek Indonesië
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Onbekend	Republiek Indonesië
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Onbekend	Republiek Indonesië
ALFA TRANS DIRGANTARA	135-012	Onbekend	Republiek Indonesië
AMA	135-054	Onbekend	Republiek Indonesië
ANGKASA SUPER SERVICE	135-050	LBZ	Republiek Indonesië
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republiek Indonesië
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	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
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
HEVILIFT AVIATION	135-042	Onbekend	Republiek Indonesië
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Onbekend	Republiek Indonesië
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republiek Indonesië
INDO STAR AVIATION	135-057	Onbekend	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

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-nummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
KAL STAR AVIATION	121-037	KLS	Republiek Indonesië
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republiek Indonesië
KOMALA INDONESIA	135-051	Onbekend	Republiek Indonesië
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republiek Indonesië
MARTA BUANA ABADI	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
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
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135-058	Onbekend	Republiek Indonesië
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republiek Indonesië
SURYA AIR	135-046	Onbekend	Republiek Indonesië
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republiek Indonesië
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republiek Indonesië
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republiek Indonesië
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Republiek Indonesië
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republiek Indonesië
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135-037	Onbekend	Republiek Indonesië
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republiek Indonesië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-nummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
UNINDO	135-040	Onbekend	Republiek Indonesië
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Onbekend	Republiek Indonesië
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republiek Indonesië
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Kirgizië welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, waaronder			**Kirgizië**
AIR BISHKEK (formerly EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgizië
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizië
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizië
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgizië
HELI SKY	47	HAC	Kirgizië
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgizië
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgizië
S GROUP INTERNATIONAL (voorheen S GROUP AVIATION)	45	IND	Kirgizië
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirgizië
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizië
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgizië
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizië
VALOR AIR	07	VAC	Kirgizië
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, waaronder			**Libië**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libië
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libië
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-nummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
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 Nepal welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, waaronder			**Republiek Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Onbekend	Republiek Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Onbekend	Republiek Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republiek Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Onbekend	Republiek Nepal
GOMA AIR	064/2010	Onbekend	Republiek Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Onbekend	Republiek Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Onbekend	Republiek Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Onbekend	Republiek Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Onbekend	Republiek Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Onbekend	Republiek Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republiek Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Onbekend	Republiek Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republiek Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Onbekend	Republiek Nepal
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

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-nummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Sao Tomé en Principe welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, waaronder			**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, waaronder			**Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	ONBEKEND	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	ONBEKEND	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	ONBEKEND	Onbekend	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	ONBEKEND	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	ONBEKEND	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	ONBEKEND	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	ONBEKEND	Onbekend	Sierra Leone
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Sudan welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, waaronder			**Republiek Sudan**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Republiek Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Republiek Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republiek Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Republiek Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Onbekend	Republiek Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republiek Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republiek Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Republiek Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Republiek Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Republiek Sudan
SUN AIR	51	SNR	Republiek Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Republiek Sudan

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-nummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant	Type luchtvaartuig waaraan beperkingen worden opgelegd	Registratiemerkteken(s) en, voor zover beschikbaar, constructieserienummers van luchtvaartuigen waaraan beperkingen worden opgelegd	Land van registratie
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republiek Angola	De volledige vloot, met uitzondering van: luchtvaartuigen van het type Boeing B737-700, Boeing B777-200, Boeing B777-300 en Boeing B777-300ER.	De volledige vloot, met uitzondering van: luchtvaartuigen van het type B737-700, als vermeld op het AOC; luchtvaartuigen van het type B777-200, als vermeld op het AOC; luchtvaartuigen van het type Boeing B777-300, als vermeld op het AOC, en luchtvaartuigen van het type Boeing B777-300ER, zoals vermeld op het AOC.	Republiek Angola
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoren	De volledige vloot, met uitzondering van: LET 410 UVP.	De volledige vloot, met uitzondering van: D6-CAM (851336).	Comoren
AFRIJET BUSINESS SERVICE [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republiek Gabon	De volledige vloot, met uitzondering van: 2 luchtvaartuigen van het type Falcon 50 en 2 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	FS100	IRA	Islamitische Republiek Iran	Alle luchtvaartuigen van het type Fokker F100 en het type Boeing B747.	Toestellen van het type Fokker F100, als vermeld op het AOC; toestellen van het type Boeing B747, als vermeld op het AOC.	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-nummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant	Type luchtvaartuig waaraan beperkingen worden opgelegd	Registratiemerkteken(s) en, voor zover beschikbaar, constructieserienummers van luchtvaartuigen waaraan beperkingen worden 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

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