VERORDENING (EU) Nr. 1071/2010 VAN DE COMMISSIE

van 22 november 2010

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

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

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

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Bij Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 is de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 bedoelde communautaire lijst opgesteld van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie [2].

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

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

(4) De Commissie heeft de betrokken luchtvaartmaatschappijen de gelegenheid gegeven om door de lidstaten verstrekte documenten te raadplegen, om schriftelijke opmerkingen in te dienen en om binnen tien werkdagen een mondelinge uiteenzetting te geven aan de Commissie en aan het bij Verordening (EEG) nr. 3922/1991 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart ingestelde Comité inzake veiligheid van de luchtvaart [3].

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

(6) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft uiteenzettingen bijgewoond van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (het EASA) en de Commissie over de belangrijkste operationele conclusies van de laatste vergadering van de Europese SAFA-stuurgroep (ESSG), die plaatsvond in Wenen op 28 en 29 oktober 2010. Het Comité is er met name van in kennis gesteld dat de ESSG zijn goedkeuring heeft gegeven aan de vrijwillige invoering van een minimumjaarquotum voor inspecties in de lidstaten vanaf 2011.

(7) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft uiteenzettingen bijgewoond over de analyse van verslagen van de uitgebreide veiligheidsaudits die door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (de ICAO) zijn uitgevoerd in het kader van het Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) en over de resultaten van de samenwerking tussen de Commissie en de ICAO op veiligheidsgebied, en met name met betrekking tot de mogelijkheden om informatie uit te wisselen over het niveau van naleving van de internationale veiligheidsnormen en aanbevolen praktijken.

(8) Naar aanleiding van de conclusies van de algemene raad van de ICAO heeft de Commissie het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart de opdracht gegeven om de regelmatige analyse van de verslagen van uitgebreide veiligheidsaudits die door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (de ICAO) worden uitgevoerd in het kader van het Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) te coördineren; deze coördinatie gebeurt door deskundigen van de lidstaten in het kader van een werkgroep die is opgericht door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. De lidstaten worden verzocht deskundigen aan te wijzen voor deze belangrijke taak.

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

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

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

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

Luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie

(12) Sommige lidstaten hebben bepaalde handhavingsmaatregelen genomen op basis van vaststellingen die zijn gedaan tijdens SAFA-platforminspecties van luchtvaartuigen van bepaalde EU-luchtvaartmaatschappijen en tijdens inspecties en audits die door hun nationale luchtvaartautoriteiten op specifieke gebieden zijn uitgevoerd. Zij hebben de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart in kennis gesteld van de volgende maatregelen: Griekenland heeft meegedeeld dat het Air Operator Certificate (AOC) en de exploitatievergunning van Hellas Jet op 2 november 2010 zijn ingetrokken omdat deze maatschappij haar activiteiten op 30 april 2010 heeft stopgezet. Duitsland heeft meegedeeld dat het AOC van de luchtvaartmaatschappij ACH Hamburg op 27 oktober 2010 is ingetrokken en dat het luchtvaartuig met registratiekenteken D-CJJJ op 30 september 2010 is geschrapt van het AOC van de luchtvaartmaatschappij Advance Air Luftfahrtgesellschaft. Spanje heeft bevestigd dat de schorsing van het AOC van Baleares Link Express, die is ingegaan op 9 juni 2010, nog steeds van kracht is. Zweden heeft meegedeeld dat het AOC van Viking Airlines AB op 29 oktober 2010 is geschorst.

(13) Portugal heeft meegedeeld dat het, naar aanleiding van ernstige problemen met de veiligheid van de exploitatie en de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen van de Portugese luchtvaartmaatschappijen Luzair en White, en na overleg met de Commissie op 25 oktober 2010, heeft besloten het permanente toezicht op deze maatschappijen te versterken om te garanderen dat ze tijdig een passend correctief actieplan ten uitvoer leggen. Portugal heeft het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart meegedeeld dat de prestaties van de luchtvaartmaatschappij White enigszins zijn verbeterd. De Commissie heeft nota genomen van de aangekondigde maatregelen. Het EASA zal in het kader van Verordening (EG) nr. 216/2008 een normaliseringsinspectie uitvoeren in Portugal. Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart zal tijdens zijn volgende vergadering in kennis worden gesteld van de eventuele resultaten van dit bezoek.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Islamitische Republiek Afghanistan

Kam Air

(14) Er zijn geverifieerde aanwijzingen voor ernstige veiligheidstekortkomingen bij het in de Islamitische Republiek Afghanistan geregistreerde Kam Air. Op 11 augustus 2010 heeft een luchtvaartuig van het type DC8 van Kam Air, met registratiekenteken YA-VIC, met zijn staart de startbaan en het gras voorbij de startbaan geraakt bij het opstijgen van Manston Airport (Verenigd Koninkrijk). Het onderzoek van dit ernstig incident door het Verenigd Koninkrijk bracht ernstige tekortkomingen in het beheer van de exploitatie van de vloot DC8's van Kam Air aan het licht. Het Verenigd Koninkrijk heeft daarom op 2 september 2010 een nationaal verbod op vluchten met DC8's van Kam Air opgelegd.

(15) Bovendien hebben de bevoegde autoriteiten van Oostenrijk op 16 september 2010 een aanzienlijk aantal ernstige veiligheidstekortkomingen vastgesteld tijdens een SAFA-platforminspectie van een Boeing B-767 van Kam Air met registratiekenteken YA-KAM ([1]). Oostenrijk heeft uit de resultaten van deze SAFA-platforminspectie geconcludeerd dat Kam Air ernstige tekortkomingen vertoont inzake exploitatieprocedures, uitrusting, systeembeheer en het laden van goederen. Gezien de tekortkomingen die zijn vastgesteld tijdens het onderzoek in het Verenigd Koninkrijk en het feit dat deze tekortkomingen overeenkomen met die welke zijn vastgesteld tijdens de SAFA-platforminspectie op de luchthaven van Wenen, heeft Oostenrijk sinds 17 september 2010 een volledig nationaal exploitatieverbod opgelegd aan Kam Air.

(16) Overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 2111/2005 is het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart in kennis gesteld van de maatregelen die deze twee lidstaten hebben genomen.

(17) Op 6 oktober 2010 hebben de bevoegde autoriteiten van de Islamitische Republiek Afghanistan (de MoTCA) en vertegenwoordigers van Kam Air met de Commissie en vertegenwoordigers van de lidstaten overleg gepleegd over de omstandigheden van het Manston-incident en de SAFA-inspectie in Oostenrijk.

(18) De luchtvaartmaatschappij kon tijdens deze bijeenkomst niet aantonen dat ze aan alle relevante internationale veiligheidsnormen kan voldoen. De luchtvaartuigen van het type DC8 zijn in maart 2010 in dienst genomen zonder passend toezicht op het beheer en zonder dat de bemanningen voldoende opleiding hadden gekregen. Bovendien hadden deze bemanningen de relevante opleiding nog niet voltooid, hoewel de vliegtuigen al werden gebruikt voor internationale commerciële vluchten. De luchtvaartmaatschappij heeft ook niet kunnen aantonen dat de bemanning dienst had op het ogenblik van het ernstige incident in het Verenigd Koninkrijk. Wat de Boeings B-767 betreft, heeft Kam Air uitgelegd dat het luchtvaartuig met registratiekenteken YA-KAM, toen het een

([1]) ACG-2010-335.

platforminspectie onderging in Oostenrijk, net zijn eerste vlucht had uitgevoerd na een lange periode van stilstand, en niet passend was voorbereid alvorens te worden ingezet voor de vlucht naar Wenen. Bovendien verklaarde de luchtvaartmaatschappij dat haar beheersmiddelen overbelast waren ten gevolge van de introductie van de DC8's en dat zij niet in staat was geweest erop toe te zien dat de nodige veiligheidsactiviteiten werden uitgevoerd vóór het vertrek van het vliegtuig.

(19) De luchtvaartmaatschappij Kam Air heeft verzocht door het comité voor de veiligheid van de luchtvaart te worden gehoord, en heeft een uiteenzetting gegeven op 9 november 2010. Kam Air heeft het Comité meegedeeld dat het de luchtvaartuigen van het type DC8 niet meer exploiteert. Hoewel Kam Air de gebeurtenissen die geleid hebben tot het exploitatieverbod door het Verenigd Koninkrijk en Oostenrijk heeft onderzocht, heeft het geen systemische tekortkomingen vastgesteld die de vastgestelde niet-naleving van de ICOA-normen kunnen verklaren.

(20) De MoTCA zijn er tijdens de vergadering van 6 oktober 2010 niet in geslaagd het bestaan uit te leggen van twee verschillende exploitatiespecificaties voor Kam Air, die op dezelfde dag zijn ondertekend (29 september 2010): één waarop de DC8's zijn vermeld en een ander waaruit de DC8's zijn geschrapt. Het is dan ook onduidelijk of Kam Air sinds die dag activiteiten mag uitvoeren met de luchtvaartuigen van het type DC8. Bovendien hebben de MoTCA geen resultaten kunnen voorleggen van certificerings- en toezichtsactiviteiten met betrekking tot Kam Air.

(21) Gezien deze vaststellingen wordt geoordeeld dat de luchtvaartmaatschappij Kam Air niet beantwoordt aan de gemeenschappelijke criteria en derhalve in bijlage A moet worden opgenomen.

Algemeen veiligheidstoezicht op luchtvaartmaatschappijen uit Afghanistan

(22) Er zijn geverifieerde aanwijzingen dat de bevoegde autoriteiten van de Islamitische Republiek Afghanistan momenteel niet in staat zijn om de relevante veiligheidsnormen toe te passen en te handhaven, noch om toezicht te houden op de luchtvaartuigen die worden gebruikt door de luchtvaartmaatschappijen waarop zij regelgevend toezicht houden overeenkomstig hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Chicago. Zoals de MoTCA op 6 oktober 2010 al hebben uiteengezet, ondervinden zij momenteel grote problemen om te voldoen aan hun internationale verplichtingen met betrekking tot alle kritieke elementen van het veiligheidssysteem. Zij zijn volledig afhankelijk van de door de ICAO verleende deskundigheid voor het uitvoeren van inspecties en verklaarden dat zij, wegens gebrek aan gekwalificeerd personeel, aan sommige luchtvaartuigen luchtwaardigheidscertificaten hadden afgegeven zonder de relevante inspecties uit te voeren. Bovendien is de primaire wetgeving met betrekking tot de exploitatie van luchtvaartuigen verouderd (1972); er is een ontwerpwet ter goedkeuring voorgelegd aan de regering, maar het is nog niet duidelijk wanneer deze zal worden goedgekeurd. Daarenboven waren de operationele regels niet-bindend (adviserende rondzendbrieven).

(23) De MoTCA hebben verzocht door het Comité voor de veiligheid van de luchtvaart te worden gehoord, en hebben op 9 november 2010 een uiteenzetting gegeven voor het Comité. Zij waren het ermee eens dat hun toezicht tot nu toe niet op passende wijze had gegarandeerd dat de in Afghanistan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen voldeden aan de ICAO-normen. De MoTCA hebben het Comité echter meegedeeld dat zij besloten hebben geen Air Operator Certificates meer af te geven, dat zij hun beheerstructuur hebben gewijzigd en dat zij een verbod hebben opgelegd aan activiteiten met luchtvaartuigen van het type AN 24. Bovendien was een nieuwe reeks luchtvaartregels net omgezet in wetgeving en waren de MoTCA bezig met de voorbereidingen om alle Afghaanse luchtvaartmaatschappijen opnieuw te certificeren volgens deze nieuwe regels.

(24) De Commissie heeft nota genomen van de zeer moeilijke omstandigheden waarin de MoTCA moeten werken, en verwelkomde de inspanningen die de bevoegde autoriteiten hebben geleverd om de situatie in de toekomst te verbeteren. De Commissie wees er echter op dat de MoTCA op dit ogenblik niet in staat zijn om zich correct van hun verantwoordelijkheden als certificeringsautoriteit te kwijten en te garanderen dat hun internationale luchtvaartmaatschappijen aan de internationale veiligheidsnormen voldoen.

(25) Gezien deze vaststellingen wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat alle in de Islamitische Republiek Afghanistan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen in bijlage A moeten worden opgenomen.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Republiek Ghana

(26) Ingevolge de maatregelen die bij Verordening (EU) nr. 791/2010 van 6 september 2010 [1] zijn opgelegd aan twee luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in Ghana - Meridian Airways en Airlift International (GH) Ltd - hebben de bevoegde autoriteiten van de Republiek Ghana (de GCAA) verzocht door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart te worden gehoord, hetgeen op 10 november 2010 is gebeurd.

(27) Tijdens hun uiteenzetting hebben de GCAA nadere informatie verstrekt over de tot dusver genomen maatregelen om de bij Meridian Airways, Air Charter Express en Airlift International vastgestelde tekortkomingen te verhelpen, en hebben beschreven welke verbeteringen van de Ghanese toezichtsregeling zij tot stand hebben gebracht, inclusief de eis dat alle in Ghana gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen hun activiteiten in Ghana moeten uitvoeren. De GCAA hebben het Comité ook meegedeeld dat zij een inspectie van het door Airlift International geëxploiteerde luchtvaartuig van het type DC8 met registratiekenteken 9G-RAC hebben uitgevoerd; deze inspectie bevestigde dat de door het Verenigd Koninkrijk vastgestelde gevallen van niet-naleving zijn verholpen.

[1] PB L 237 van 8.9.2010, blz. 10.

(28) De Commissie heeft nota genomen van de bereidheid van de GCAA om de tekortkomingen in hun toezicht te verhelpen door te investeren in extra middelen, en verwelkomde het besluit om in Ghana gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te verplichten naar Ghana te verhuizen en hun hoofdkantoor in Ghana te vestigen, zodat de GCAA beter toezicht kunnen houden op deze maatschappijen. Ter ondersteuning van de inspanningen van de GCAA om hun toezichtssysteem te verbeteren, heeft de Commissie het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart verzocht technische bijstand te verlenen door middel van een bezoek, begin 2011.

Airlift International (GH) Ltd.

(29) De luchtvaartmaatschappij Airlift International (GH) Ltd heeft verzocht door het Comité voor de veiligheid van de luchtvaart te worden gehoord, en heeft een op 10 november 2010 een uiteenzetting gegeven voor het Comité. De luchtvaartmaatschappij heeft een presentatie gegeven van haar verbeteringen op het gebied van organisatiestructuur, beleid, procedures, middelen en naleving van de regelgeving. De luchtvaartmaatschappij heeft bevestigd dat de luchtvaartuigen 9G-SIM en 9G-FAB in opslag blijven in afwachting dat een beslissing wordt genomen over het onderhoud dat moet worden uitgevoerd om hen weer luchtwaardig te maken, alvorens de activiteiten met deze luchtvaartuigen te hervatten. De luchtvaartmaatschappij was het met de GCAA eens dat zij de eerder vastgestelde tekortkomingen aan het luchtvaartuig 9G-RAC op adequate wijze had verholpen.

(30) De Commissie heeft er nota van genomen dat de luchtvaartmaatschappij vooruitgang heeft geboekt bij het verhelpen van vastgestelde veiligheidstekortkomingen. Gezien deze bevindingen wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat het luchtvaartuig van het type DC8 met registratiekenteken 9G-RAC uit bijlage B moet worden geschrapt en toestemming moet krijgen om opnieuw naar de Unie te vliegen.

(31) De lidstaten zullen blijven controleren of Airlift International effectief voldoet aan de desbetreffende veiligheidsnormen door, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 351/2008, bij het uitvoeren van platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van deze maatschappij, en de Commissie zal van nabij toezicht blijven houden op de maatregelen die door Airlift International worden genomen.

Air Charter Express

(32) Er zijn geverifieerde aanwijzingen van veiligheidstekortkomingen bij het in Ghana gecertificeerde Air Charter Express. Deze tekortkomingen zijn door België, Frankrijk, Nederland en het Verenigd Koninkrijk vastgesteld tijdens platforminspecties in het kader van het SAFA-programma ([1]).

(33) De luchtvaartmaatschappij heeft op 9 juni 2010 met de Commissie en lidstaten overleg gepleegd over de problemen die zijn vastgesteld tijdens SAFA-inspecties, en heeft ermee ingestemd een correctief actieplan op te stellen om de vastgestelde tekortkomingen te verhelpen.

([1]) BCAA-2009-157, BCAA-2010-87, DGAC/F-2009-2422, DGAC/F-2009-2651, DGAC/F-2009-2766, DGAC/F-2010-1678, DGAC/F-2010-2075, CAA-NL-20109-195, CAA-NL-20109-196, CAA-UK-2010-923.

(34) De luchtvaartmaatschappij Air Charter Express heeft verzocht door het Comité voor de veiligheid van de luchtvaart te worden gehoord, en heeft op 10 november 2010 een uiteenzetting gegeven. De luchtvaartmaatschappij heeft de maatregelen beschreven die zij tot op heden heeft genomen in het kader van haar correctief actieplan, met name wat procedures, controle van de exploitatie, onderhoud en opleiding betreft, en heeft bevestigd dat de corrigerende maatregelen in uitvoering waren.

(35) De Commissie heeft nota genomen van de vooruitgang van de luchtvaartmaatschappij en benadrukte dat alle door Air Charter Express genomen corrigerende en preventieve maatregelen effectief ten uitvoer moeten worden gelegd om te voorkomen dat de tijdens eerdere platforminspecties vastgestelde veiligheidstekortkomingen zich opnieuw zouden voordoen. De lidstaten zullen blijven controleren of Air Charter Express effectief voldoet aan de relevante veiligheidsnormen door, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 351/2008, bij het uitvoeren van platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van deze maatschappij, en de Commissie zal van nabij toezicht blijven houden op de maatregelen die door Air Charter Express worden genomen.

Luchtvaartmaatschappijen uit Kazachstan

(36) Zoals vermeld in Verordening (EG) nr. 1144/2009 heeft de Commissie het overleg met de bevoegde autoriteiten van Kazachstan actief voortgezet teneinde de voortgang van deze autoriteiten bij de tenuitvoerlegging van het correctieve actieplan te volgen; Kazachstan heeft dit actieplan vastgesteld om de tekortkomingen te verhelpen die door de ICAO zijn vastgesteld tijdens de uitgebreide veiligheidsaudit die in april 2009 is uitgevoerd in het kader van het Universal Safety oversight Audit Programme, en met name de ernstige veiligheidswaarschuwingen die de ICAO naar alle landen die partij zijn bij het Verdrag van Chicago heeft gestuurd.

(37) Na op 27 september 2010 overleg te hebben gepleegd met de Commissie zijn de bevoegde autoriteiten van Kazachstan (de CAC) op 10 november 2010 gehoord door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. Zij hebben meegedeeld dat zij verdere vooruitgang hebben geboekt met de tenuitvoerlegging van hun correctief actieplan. Op 15 juli 2010 heeft Kazachstan met name nieuwe luchtvaartwetgeving vastgesteld, en de werkzaamheden zijn aan de gang om meer dan 100 secundaire wetgevingsbesluiten in wetgeving om te zetten, hetgeen noodzakelijk is om de luchtvaartwetgeving in de komende maanden ten uitvoer te kunnen leggen.

(38) Op 18 oktober 2010 is een eerste pakket secundaire wetgeving, met betrekking tot luchtwerk, vastgesteld en op dezelfde dag hebben de bevoegde autoriteiten van Kazachstan het AOC van 15 maatschappijen ingetrokken: KazAirWest, IJT Aviation, Euro Asia Air International, Berkut ZK, Tyan Shan, Kazavia, Navigator, Salem, Orlan 2000, Fenix, Association of amateur pilots of Kazakhstan, Burundayavia, Sky Service, Aeroprakt KZ en Asia Continental Avialines.

(39) De bevoegde autoriteiten van Kazachstan hebben meegedeeld dat twee van deze maatschappijen - Burundayavia en Euro Asia Air International - op 28 oktober 2010 om de teruggave van hun AOC hebben gevraagd. De bevoegde autoriteiten van Kazachstan zijn er tijdens de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart niet in geslaagd de status van de activiteiten van deze twee maatschappijen te verduidelijken. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt dan ook geoordeeld dat Burundayavia en Euro Asia Air International in bijlage A moeten blijven.

(40) De door de bevoegde autoriteiten van Kazachstan (de CAC) ingediende documenten en gegeven uiteenzettingen met betrekking tot de maatschappijen Asia Continental Avialines, KazAirWest, Kazavia en Orlan 2000 bevatten onvoldoende informatie om aan te tonen dat deze maatschappijen hun commerciële luchtvervoersactiviteiten hebben stopgezet. De CAC hebben de documenten betreffende de certificaten en goedkeuringen waarvan deze maatschappijen nog houder zijn na de intrekking van het AOC niet ingevuld. Uit informatie blijkt dat deze maatschappijen nog steeds grote vrachtvliegtuigen exploiteren. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt in deze fase dan ook geoordeeld dat deze vier maatschappijen in bijlage A moeten blijven.

(41) De bevoegde autoriteiten van Kazachstan hebben verklaard dat the Association of Amateur Pilots of Kazakhstan, Aeroprakt KZ, Berkut ZK, IJT Aviation, Navigator, Fenix, Salem, Sky Service en Tyan Shan Flight Center geen commercieel luchtvervoer meer uitvoeren en geen geldige exploitatievergunning meer bezitten, en hebben dit met bewijzen gestaafd. Zij worden daarom niet meer beschouwd als luchtvaartmaatschappijen in de zin van artikel 2, onder a), van Verordening (EG) nr. 2111/2005. Gezien het voorgaande wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat deze negen maatschappijen uit bijlage A moeten worden geschrapt.

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

Luchtvaartmaatschappijen uit de Republiek Mauritanië

(43) Er zijn geverifieerde aanwijzingen dat de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de in de Islamitische Republiek Mauritanië geregistreerde luchtvaartmaatschappijen onvoldoende in staat zijn de veiligheidstekortkomingen te verhelpen; dit is aan het licht gekomen tijdens de audit van Mauritanië die in april 2008 door de ICAO is uitgevoerd in het kader van haar Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP). In het eindverslag van deze audit, dat in maart 2009 openbaar is gemaakt, wordt melding gemaakt van een groot aantal belangrijke tekortkomingen waaruit blijkt dat de burgerluchtvaartautoriteiten onvoldoende in staat zijn om hun taken inzake toezicht op de veiligheid van de luchtvaart uit te voeren. Op het ogenblik dat de ICAO-audit werd uitgevoerd, werd meer dan 67 % van de ICAO-normen niet effectief nageleefd. Met betrekking tot het oplossen van de vastgestelde veiligheidsproblemen - een kritiek punt - heeft de ICAO meegedeeld dat meer dan 93 % van de ICAO-normen niet ten uitvoer was gelegd.

(44) Uit verificaties is gebleken dat zich ernstige veiligheidstekortkomingen voordoen bij de in Mauritanië gecertificeerde luchtvaartmaatschappij Mauritania Airways. Deze tekortkomingen zijn door Frankrijk en Spanje vastgesteld tijdens platforminspecties die zijn uitgevoerd in het kader van het SAFA-programma [1]. Mauritania Airways heeft niet passend gereageerd op de autoriteiten die de inspecties hebben uitgevoerd en heeft niet aangetoond dat deze tekortkomingen duurzaam zijn verholpen.

(45) De Commissie heeft in februari 2010 overleg op gang gebracht met de bevoegde autoriteiten van Mauritanië en haar ernstige bezorgdheid geuit over de veiligheid van de in dat land geregistreerde luchtvaartmaatschappijen; zij heeft ook gevraagd toelichting te geven bij de acties die door de bevoegde autoriteiten van Mauritanië zijn ondernomen om tegemoet te komen aan de ICAO-bevindingen en de tijdens SAFA-inspecties gedane vaststellingen. Dit overleg werd in maart en oktober 2010 gevolgd door correspondentie over dezelfde kwesties. De bevoegde autoriteiten van Mauritanië zijn op 9 november 2010 ook gehoord door het Comité voor de veiligheid van de luchtvaart.

(46) De bevoegde autoriteiten van Mauritanië (de ANAC) zijn onvoldoende in staat om de door de ICAO vastgestelde gevallen van niet-naleving effectief te verhelpen, zoals blijkt uit de vertraging bij de tenuitvoerlegging van het actieplan om de door de ICAO vastgestelde problemen op te lossen. De ANAC hebben niet aangetoond dat de bevindingen waarvan zij hebben meegedeeld dat ze gesloten zijn, ook daadwerkelijk gesloten zijn. Het burgerluchtvaartbesluit uit 1972 is bijvoorbeeld nog niet herzien, en evenmin de bijbehorende specifieke secundaire luchtvaartwetgeving. De rechtsgrondslag voor de certificering en het permanent toezicht op alle in Mauritanië geregistreerde luchtvaartmaatschappijen is derhalve niet in overeenstemming met de toepasselijke internationale veiligheidsnormen.

[1] DGAC/F-2009-2728; DGAC/F-2010-343; DGAC/F-2010-520, DGAC/F-2010-723, DGAC/F-2010-1007, DGAC/F-2010-1294, DGAC/F-2010-1573, DGAC/F-2010-1914, DGAC/F-2010-2004; AESA-E-2010-46, AESA-E-2010-249; AESA-E-2010-396; AESA-E-2010-478.

(47) De ANAC hebben meegedeeld dat Mauritania Airways momenteel de enige in Mauritanië gecertificeerde luchtvaartmaatschappij is en dat het AOC van deze maatschappij op 8 juli 2010 verlengd is voor een periode van zes maanden, tot en met 31 december 2010. De ANAC hebben echter geen bewijzen ingediend van de verificaties die voorafgaand aan de verlenging zijn uitgevoerd, noch bijzonderheden van actieplannen om te garanderen dat de vastgestelde veiligheidstekortkomingen effectief en op duurzame wijze worden rechtgezet. Er zijn met name geen bewijzen overgemaakt van de goedkeuring van het exploitatiehandboek, de minimumuitrustingslijst, de verklaring van het onderhoudsbeheer en de verklaring van de onderhoudsorganisatie.

(48) Mauritania Airways is op 9 november 2010 gehoord door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart; de maatschappij heeft meegedeeld dat ze een reeks corrigerende acties op gang heeft gebracht om de tijdens SAFA-platforminspecties vastgestelde tekortkomingen te verhelpen, en een intern onderzoek heeft gevoerd na het ongeval met hun luchtvaartuig in juli 2010. Mauritania Airways heeft tot dusver echter nog niet aangetoond dat deze acties resultaat hebben opgeleverd. De maatschappij heeft evenmin aangetoond dat ze over de eerder vermelde noodzakelijke goedkeuringen beschikt.

(49) Mauritania Airways heeft bevestigd dat het luchtvaartuig van het type Boeing B737-700 met registratiekenteken TS-IEA op 27 juli 2010 betrokken was bij een ongeval met verscheidene gewonden en aanzienlijke schade aan het luchtvaartuig, dat sindsdien in herstelling is. Uit voorlopige informatie van de luchtvaartmaatschappij blijkt dat het luchtvaartuig diverse tekortkomingen vertoonde, met name wat de extensie van de vleugelneuskleppen betreft, en niet stabiel was tijdens de nadering.

(50) De bevoegde autoriteiten van Mauritanië (de ANAC) hebben niet aangetoond dat ze in staat zijn hun taken op het gebied van toezicht op de in Mauritanië geregistreerde luchtvaartmaatschappijen effectief uit te oefenen. Gezien deze bevindingen is de Commissie, op basis van de gemeenschappelijke criteria, van oordeel dat alle in Mauritanië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen in bijlage A moeten worden opgenomen.

(51) De Commissie spoort de bevoegde autoriteiten van Mauritanië aan om de tenuitvoerlegging van het bij de ICAO ingediende correctieve actieplan actief voort te zetten en is bereid om, indien nodig, daarbij steun te verlenen. De Commissie is met name bereid om, met de hulp van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart en de steun van de lidstaten, ter plaatse een beoordeling uit te voeren van de voortgang bij de uitvoering van het actieplan.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(52) De in Oekraïne gecertificeerde maatschappij Ukrainian Mediterranean Airlines heeft gevraagd te worden gehoord door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, hetgeen op 9 november 2010 is gebeurd. De maatschappij heeft meegedeeld dat ze momenteel haar vloot aan het vernieuwen is en dat de luchtvaartuigen van het type DC-9 niet meer worden geëxploiteerd. Ukrainian Mediterranean Airlines heeft echter niet de volledige en actuele exploitatiespecificaties ingediend die aan het huidige Air Operator Certificate zijn gehecht, en is er tijdens de hoorzitting niet in geslaagd verduidelijking te verschaffen over de huidige vloot. Bovendien werd bevestigd dat de bevoegde autoriteiten van Oekraïne een audit van Ukrainian Mediterranean Airlines uitvoeren in het kader van de vernieuwing van het Air Operator Certificate van de maatschappij, dat op 28 november 2010 verstrijkt, en dat dit proces nog niet is voltooid. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt dan ook geoordeeld dat Ukrainian Mediterranean Airlines in bijlage B moet blijven.

(53) De documenten die na de hoorzitting van de maatschappij zijn ingediend, zullen door de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart worden onderzocht tijdens de volgende vergadering van het Comité.

Air Algérie

(54) Naar aanleiding van de vaststelling van Verordening (EU) nr. 590/2010 [1] heeft de luchtvaartmaatschappij Air Algérie talrijke inspecties van haar luchtvaartuigen uitgevoerd vóór het vertrek naar bestemmingen in de Unie. De bevoegde autoriteiten van Algerije hebben in september 2010 ook teams van technici samengesteld om, op basis van de SAFA-methode, inspecties uit te voeren (zogenaamde SANAA-inspecties) van luchtvaartuigen die door Air Algérie worden geëxploiteerd, met name die welke worden ingezet op routes naar de Unie. Deze gezamenlijke inspanningen moeten hen in staat stellen een aantal tekortkomingen te ontdekken en te verhelpen vóór het vertrek van het luchtvaartuig. De resultaten van deze inspecties doen echter vragen rijzen over de kwaliteit van het onderhoudsactiviteiten van de luchtvaartmaatschappij.

(55) Zoals gevraagd in Verordening (EU) nr. 590/2010 hebben de burgerluchtvaartautoriteiten van Algerije, tot aan de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van 10 november 2010, vier maandelijkse verslagen ingediend voor juni, juli, augustus en september 2010. In deze verslagen werd in de eerste plaats aandacht besteed aan de resultaten van het veiligheidstoezicht op de activiteiten van Air Algérie, aangevuld door de vaststellingen die gedaan zijn tijdens inspecties van luchtvaartuigen van deze luchtvaartmaatschappij door inspecteurs van Air Algérie. In deze verslagen wordt bovendien geen informatie verstrekt waaruit blijkt dat de bevoegde autoriteiten van Algerije een risicobeoordeling uitvoeren en dat met de resultaten van die risicobeoordeling rekening is gehouden in het toezichtsproces en de planning.

[1] PB L 170 van 5.7.2010, blz. 9.

(56) Gelet op het feit dat er tijdens SAFA- en SANAA-inspecties en interne inspecties van Air Algérie nog steeds bevindingen worden gedaan op het gebied van permanente luchtwaardigheid, onderhoud, exploitatie en veiligheid van de goederen aan boord, en teneinde toelichting te krijgen bij de maandelijkse verslagen, is op 11 oktober 2010 overleg gepleegd met de bevoegde autoriteiten en de luchtvaartmaatschappij; ook het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart en een lidstaat hebben aan dit overleg deelgenomen. De Commissie heeft tijdens deze vergadering nota genomen van de belofte van de bevoegde autoriteiten van Algerije om een uitgebreide oorzakenanalyse uit te voeren en een solide actieplan met corrigerende maatregelen voor te stellen, en van alle relevante informatie waaruit blijkt dat zowel de bevoegde autoriteiten van Algerije als de autoriteiten van Air Algérie maatregelen hebben genomen om een duurzame oplossing te vinden. Op 20 oktober 2010 is een door de bevoegde autoriteiten van Algerije goedgekeurd correctief actieplan bij de Commissie ingediend.

(57) Op 10 november 2010 heeft Air Algérie een verbeterd correctief actieplan ingediend bij het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. Het Comité erkende de inspanningen die de luchtvaartmaatschappij heeft geleverd om de vastgestelde veiligheidstekortkomingen op te lossen en heeft de bevoegde autoriteiten van Algerije aangespoord om hun toezichtactiviteiten op te drijven teneinde te garanderen dat de relevante veiligheidsnormen worden nageleefd. Tijdens de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart hebben de bevoegde autoriteiten van Algerije de wens uitgedrukt hun bekwaamheden te versterken via een twinningproject. In februari 2011 zal onder leiding van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart een technische bijstandsmissie worden uitgevoerd om de bevoegde autoriteiten van Algerije te steunen in hun inspanningen ter versterking van hun capaciteit om zich van hun verantwoordelijkheden te kwijten.

(58) Ondertussen blijven de lidstaten de prestaties van Air Algérie nauwlettend in de gaten houden in het kader van Verordening (EG) nr. 351/2006, zodat de basis kan worden gelegd voor een nieuwe beoordeling van deze zaak tijdens de volgende bijeenkomst van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Republiek Congo

(59) Krachtens Verordening (EG) nr. 1144/2009 [1] geldt voor alle luchtvaartmaatschappijen die in de Democratische Republiek Congo zijn gecertificeerd een exploitatieverbod in de EU; deze maatschappijen zijn derhalve opgenomen in bijlage A.

(60) De Commissie heeft het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart op de hoogte gebracht van de resultaten van een technische bijstandsmissie die het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart in februari 2010 in de Republiek Congo heeft uitgevoerd naar aanleiding van de USOAP-audit die in november 2008 door de ICAO is uitgevoerd. De USOAP-audit van de ICAO heeft aanleiding gegeven tot een ernstige veiligheidswaarschuwing op het gebied van de exploitatie en certificering van luchtvaartuigen en het toezicht door de burgerluchtvaartautoriteiten van de Republiek Congo (de ANAC); voorts werd ook vastgesteld dat een groot gedeelte (76,89 %) van de veiligheidsnormen niet werd nageleefd; voor deze ernstige veiligheidswaarschuwing is nog geen oplossing gevonden. Tijdens de technische bijstandsmissie is vastgesteld dat de ANAC op elk niveau duidelijke inspanningen hadden geleverd om een correctief actieplan ten uitvoer te leggen en blijk hadden gegeven van vastberadenheid om de tijdens de ICAO-audit benadrukte veiligheidsproblemen op te lossen. De Commissie juicht deze bemoedigende stappen toe en zal van nabij toezicht blijven houden op de vooruitgang die de ANAC boeken op weg naar de effectieve tenuitvoerlegging van hun correctief actieplan, teneinde te garanderen dat de veiligheidstekortkomingen zo snel mogelijk worden verholpen.

(61) De door de ANAC gecertificeerde luchtvaartmaatschappij Equaflight Service heeft verzocht door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart te worden gehoord, hetgeen op 10 november 2010 is gebeurd. De luchtvaartmaatschappij heeft een uiteenzetting van haar activiteiten gegeven en informatie verstrekt over de voortgang bij de tenuitvoerlegging van haar actieplan.

(62) De door de ANAC gecertificeerde luchtvaartmaatschappij Trans Air Congo heeft verzocht door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart te worden gehoord, hetgeen op 10 november 2010 is gebeurd. De luchtvaartmaatschappij heeft een uiteenzetting van haar activiteiten gegeven en informatie verstrekt over de voortgang bij de tenuitvoerlegging van haar actieplan.

(63) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft nota genomen van het voortgangsverslag. Uit de uiteenzettingen van deze luchtvaartmaatschappijen kon echter niet worden geconcludeerd dat zij in deze fase voldoen aan de toepasselijke ICAO-veiligheidsnormen. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt bovendien geoordeeld, in afwachting van de effectieve uitvoering van passende corrigerende maatregelen om het door de ICAO gemelde ernstige veiligheidsrisico aan te pakken en bij gebrek aan substantiële vooruitgang bij het sluiten van de tijdens de ICAO-audit gedane bevindingen, dat de bevoegde autoriteiten van de Republiek Congo momenteel niet in staat zijn de relevante veiligheidsnormen toe te passen en te handhaven ten aanzien van alle luchtvaartmaatschappijen waarop zij regelgevend toezicht uitoefenen. Alle door deze autoriteiten gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen moeten derhalve in bijlage A blijven.

(64) De Commissie zal het overleg met de bevoegde autoriteiten van de Republiek Congo over de maatregelen ter verbetering van de veiligheid van de luchtvaart actief voortzetten en is bereid deel te nemen aan een tweede technische bijstandsmissie in 2011, die tot doel heeft de administratieve en technische capaciteit op burgerluchtvaartgebied te helpen opbouwen.

[1] PB L 312 van 27.11.2009, blz. 16.

Luchtvaartmaatschappijen uit Kirgizië

(65) De bevoegde autoriteiten van Kirgizië hebben verzocht door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart te worden gehoord, hetgeen op 10 november 2010 is gebeurd. Zij hebben meegedeeld dat ze vooruitgang boeken bij het uitvoeren van een ambitieuze hervorming van de luchtvaartsector, die sinds 2006 aan de gang is en die tot doel heeft de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren. Door de indienstname van extra gekwalificeerde instructeurs, die de volgende maanden zal worden voortgezet, boeken de bevoegde autoriteiten met name vooruitgang op het gebied van capaciteitsopbouw. De luchtvaartwetgeving van Kirgizië wordt herzien om tegen november 2011 aan de internationale veiligheidsnormen te kunnen voldoen.

(66) De bevoegde autoriteiten van Kirgizië hebben meegedeeld dat zij een nieuw AOC hebben afgegeven aan de luchtvaartmaatschappij CAAS. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt geoordeeld dat CAAS moet worden opgenomen in bijlage A.

(67) De bevoegde autoriteiten van Kirgizië hebben ook meegedeeld dat ze de AOC's van drie luchtvaartmaatschappij hebben geschorst: Itek Air, TransAero en Asian Air. Voorts hebben ze ook meegedeeld dat ze handhavingmaatregelen hebben getroffen ten aanzien van de volgende luchtvaartmaatschappijen: Golden Rules Airlines, Kyrgyzstan Airline, Max Avia en Tenir Airlines. Ze hebben echter niet aangetoond dat de vergunning of het AOC van deze maatschappijen is ingetrokken. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt dan ook geoordeeld dat deze luchtvaartmaatschappijen in bijlage A moeten blijven.

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

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

Luchtvaartmaatschappijen uit Gabon

(70) De bevoegde autoriteiten van Gabon (de ANAC) zijn op 26 oktober 2010 met de Commissie, het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart en de bevoegde autoriteiten van Frankrijk bijeengekomen om toelichting te verstrekken bij de vooruitgang die zij tot nu toe hebben geboekt. De ANAC hebben meegedeeld dat het wetgevingskader, inclusief het burgerluchtvaartwetboek, momenteel wordt herzien, met als gevolg: a) een reorganisatie van de ANAC, die naar verwachting tegen 31 december 2010 zal worden goedgekeurd; b) de geleidelijke opstelling van een uitgebreide reeks Gabonese luchtvaartverordeningen, die gefaseerd zullen worden ingevoerd tegen 2011. De ANAC hebben ook verslag uitgebracht van de voortgang van de capaciteitsopbouw, inclusief de indienstname van extra inspecteurs. De ANAC hebben ook vooruitgang gemeld bij het toezicht op de luchtvaartmaatschappijen en de handhaving van de huidige veiligheidsregels (RACAM), zoals blijkt uit de schorsing van het AOC van de luchtvaartmaatschappij Air Services op 30 juli 2010 en de tijdelijke schorsing van het AOC van de luchtvaartmaatschappij Allegiance tussen 22 augustus en 2 september 2010.

(71) De ANAC hebben echter niet aangetoond dat passende corrigerende maatregelen ten uitvoer waren gelegd alvorens de schorsing van het AOC van de luchtvaartmaatschappij Allegiance ongedaan werd gemaakt. Uit het aantal en de aard van sommige vastgestelde tekortkomingen blijkt bovendien dat verdere handhavingsmaatregelen nodig kunnen zijn als de in Gabon gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen de toepasselijke veiligheidsnormen niet toepassen.

(72) Aangezien de Commissie nog niet in kennis is gesteld van bewijzen dat de in de communautaire lijst vermelde luchtvaartmaatschappijen en de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving door die luchtvaartmaatschappijen, passende corrigerende maatregelen volledig ten uitvoer hebben gelegd, wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat deze luchtvaartmaatschappijen onderworpen moeten blijven aan een exploitatieverbod (bijlage A) of exploitatiebeperkingen (bijlage B), naar gelang van het geval.

(73) De ANAC hebben meegedeeld dat op 25 september 2010 een nieuw AOC is afgegeven aan de luchtvaartmaatschappij Afric Aviation, zonder dat aangetoond is dat de certificering van en het toezicht op deze luchtvaartmaatschappij volledig beantwoorden aan de toepasselijke internationale veiligheidsnormen. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt derhalve geoordeeld dat Afric Aviation moet worden opgenomen in bijlage A.

(74) De lidstaten zullen de prestaties van de in Gabon gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen blijven volgen via gerichte platforminspecties in het kader van het SAFA-programma, teneinde erop toe te zien dat de activiteiten en het onderhoud van deze maatschappijen blijvend voldoen aan de toepasselijke veiligheidsnormen. Indien platforminspecties veiligheidsproblemen aan het licht zouden brengen, zal de Commissie genoodzaakt zijn de maatregelen die van toepassing zijn op deze luchtvaartmaatschappijen tijdens de volgende vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart te herbekijken.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Republiek der Filipijnen

(75) De Commissie, bijgestaan door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart en de bevoegde autoriteiten van Duitsland en Spanje, heeft in oktober 2010 een veiligheidsbeoordelingsbezoek gebracht aan de Filipijnen om te beoordelen welke vooruitgang de bevoegde autoriteiten van de Filipijnen (de CAAP) en bepaalde luchtvaartmaatschappijen die onder hun toezicht staan, hadden geboekt bij de tenuitvoerlegging van de maatregelen die zijn genomen om de in Verordening (EU) nr. 273/2010 vermelde veiligheidsproblemen op te lossen.

(76) In het verslag van dat bezoek wordt bevestigd dat de burgerluchtvaartautoriteiten van de Filipijnen sinds april 2010, onder het gezag van hun nieuwe directeur-generaal, een reeks ambitieuze hervormingen van het systeem voor toezicht op de burgerluchtvaart in de Republiek der Filipijnen hebben doorgevoerd. De genomen maatregelen gaan duidelijk in de goede richting en zullen, zodra ze effectief en blijvend worden toegepast, zorgen voor aanzienlijke vooruitgang op weg naar de naleving van veiligheidsnormen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (de ICAO). Deze acties hebben met name betrekking op a) een herschikking van de bestaande uitvoeringsregels van het burgerluchtvaartwetboek; b) een volledige herziening van de bestaande burgerluchtvaartregels; c) de aanstelling van een aanzienlijk aantal personeelsleden, op basis van verbeterde kwalificatiecriteria; d) de voortzetting van uitgebreide opleidingsprogramma's voor de in dienst genomen personeelsleden; e) de modernisering van de faciliteiten en de totstandbrenging van passende informatiesystemen om de controle van goedkeuringen en licenties mogelijk te maken; f) de certificering van de luchtvaartmaatschappijen die, hoewel ze hun commerciële activiteiten voortzetten, nog niet zijn gecertificeerd overeenkomstig de geldende burgerluchtvaartregelgeving; g) de opstelling van uitgebreide toezichtsplannen, inclusief alle aspecten van de activiteiten; en h) het oplossen van eventuele veiligheidsproblemen.

(77) In het verslag wordt benadrukt dat deze ambitieuze hervormingen, ondanks de inspanningen van de CAAP en de energie die hier sinds april 2010 in is geïnvesteerd, niet binnen enkele maanden kunnen worden voltooid, met name door de lange duur van het proces van indienstname en aanstelling in de Filipijnen, dat buiten de controle van de CAAP valt, en door het daaruit voortvloeiende gebrek aan passende middelen. Er lijkt meer tijd nodig te zijn om de voortgang te bestendigen en om erkenning te krijgen voor de verwezenlijkingen. Hoewel de CAAP acties hebben ondernomen om een oplossing te vinden voor de oorzaken van de ernstige veiligheidswaarschuwing die de ICAO in 2009 aan alle overeenkomstsluitende staten heeft gegeven, is tot op heden onvoldoende vooruitgang geboekt om de ernstige veiligheidswaarschuwing als afgesloten te kunnen beschouwen. Ondanks de acties die de CAAP hebben ondernomen om de in 2007 door de FAA gemelde gevallen van nietnaleving te verhelpen, is de vooruitgang tot op heden onvoldoende gebleken om door de FAA te worden erkend als zijnde in overeenstemming met de internationale veiligheidsnormen (categorie 1). Gezien deze bevindingen wordt geoordeeld dat alle in de Republiek der Filipijnen gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen in deze fase in bijlage A moeten blijven.

(78) De Commissie verzoekt de Filipijnen om het tijdschema voor de uitvoering van haar verbintenissen tegenover de internationale gemeenschap na te leven, met name wat het verhelpen van de redenen voor de ernstige veiligheidswaarschuwing van de ICAO betreft. Om dit te verwezenlijken, is het van essentieel belang dat de CAAP met de nodige onafhankelijkheid blijven optreden en erop toezien dat voldoende gekwalificeerd personeel wordt aangesteld om zich effectief van hun verantwoordelijkheden tegenover de internationale gemeenschap te kunnen kwijten en robuust toezicht te kunnen garanderen, in overeenstemming met de toepasselijke veiligheidsnormen. Het is onontbeerlijk dat de regering van de Filipijnen steun verleent aan de CAAP om deze doelstellingen te verwezenlijken.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Russische Federatie

(79) Ingevolge de vaststelling van Verordening (EU) nr. 590/2010 hebben de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie de Commissie meegedeeld dat alle exploitatiebeperkingen die aan de luchtvaartmaatschappij YAK Service waren opgelegd op 11 augustus 2010 waren opgeheven omdat hun toezichtsactiviteiten bevredigende resultaten hadden opgeleverd. De Commissie heeft echter niet alle gevraagde resultaten ontvangen van het toezicht op de correcte tenuitvoerlegging van de corrigerende maatregelen en op de certificering overeenkomstig de ICAO-normen van de apparatuur die geïnstalleerd is in de luchtvaartuigen van deze maatschappij welke gebruikt worden voor het uitvoeren van internationale vluchten.

(80) In het kader van het permanente toezicht op de prestaties van luchtvaartmaatschappijen die naar de Unie vliegen, aan de hand van platforminspecties van luchtvaartuigen van dergelijke maatschappijen, heeft de Commissie de bevoegde autoriteiten van Rusland op 11 oktober 2010 de resultaten meegedeeld van dergelijke inspecties van Russische luchtvaartmaatschappijen tijdens de voorbije twaalf maanden.

(81) Uit deze resultaten bleek dat voor bepaalde Russische luchtvaartmaatschappijen – zij het voor een beperkt aantal inspecties – de voorbije twee jaar voortdurend meer dan twee ernstige en/of zeer ernstige bevindingen per inspectie werden opgetekend. Hieruit blijkt dat deze maatschappijen beter moeten presteren om volledig te voldoen aan de internationale veiligheidsnormen. Op 18 oktober 2010 heeft in Moskou overleg plaatsgevonden tussen de Commissie en de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie over de veiligheidsprestaties van Russische luchtvaartmaatschappijen. Tijdens deze vergadering hebben de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie ermee ingestemd de Commissie de volgende informatie te verstrekken: a) documenten die op 2 september 2010 zijn gevraagd met betrekking tot Yak Services (verzending in het Engels van de resultaten van alle toezichtsactiviteiten op de correcte tenuitvoerlegging van de corrigerende maatregelen en op de certificering overeenkomstig de ICAO-normen van de apparatuur die geïnstalleerd is in de luchtvaartuigen van de maatschappij welke gebruikt worden voor het uitvoeren van internationale vluchten; het nieuwe AOC van de maatschappij, dat

is afgegeven na het opheffen van de beperkingen, samen met de exploitatiespecificaties); b) de resultaten van het toezicht van de Russische autoriteiten op Russische luchtvaartmaatschappijen waarvoor verslagen van SAFA-platforminspecties en analyse aan de Commissie zijn toegezonden. Bovendien hebben de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie tijdens deze vergadering aangekondigd dat zij de Commissie ook in kennis zullen stellen van de verslagen en prestatie-analyses (incidenten, methode voor de berekening van de ratio's enz.) van de platforminspecties van luchtvaartuigen van EU-luchtvaartmaatschappijen die naar de Russische Federatie vliegen.

(82) Na deze vergadering hebben de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie op 25 oktober correspondentie betreffende Yak Service overgemaakt, waaruit blijkt dat bepaalde apparatuur waarmee luchtvaartuigen van YAK service zijn uitgerust, opnieuw is gecertificeerd door de Interstatelijke Luchtvaartcommissie (MAK). Tijdens de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van 10 november 2010 hebben de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie echter niet aangetoond dat alle door YAK Service geëxploiteerde luchtvaartuigen zijn uitgerust met duurzame en door de ICAO verplichte apparatuur voor internationaal commercieel luchtvervoer. Derhalve mag deze maatschappij twee luchtvaartuigen op haar AOC, met registratiekentekens RA-87648 en RA-88308, niet gebruiken voor vluchten naar de Europese Unie. De lidstaten zullen toezicht blijven houden op de effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen door Yak Service door bij het uitvoeren van platforminspecties voorrang te geven aan luchtvaartuigen van deze maatschappij, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 351/2008.

(83) Tijdens de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart hebben de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie geen enkel bewijs voorgelegd van de resultaten van hun toezichtsactiviteiten op diverse in de Russische Federatie gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, zoals gevraagd door de Commissie.

(84) Tijdens die vergadering hebben de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie ook bevestigd dat de volgende luchtvaartuigen nog steeds niet mogen worden gebruikt voor internationaal commercieel luchtvervoer omdat ze niet met door de ICAO verplichte apparatuur zijn uitgerust:

a) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.

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

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

d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 en RA-85457.

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

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538, en RA-42541; het luchtvaartuig van hetzelfde type met registratiekenteken RA-42526 wordt momenteel niet geëxploiteerd om financiële redenen.

g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; alle TU-134's (registratiekentekens onbekend); alle Antonov An-24's (registratiekentekens onbekend); alle An-2's (registratiekentekens onbekend); alle helicopters van het type Mi-2 (registratiekentekens onbekend); alle helicopters van het type Mi-8 (registratiekentekens onbekend).

h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 en RA-85690.

i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433 en RA-42347 worden geëxploiteerd door een andere Russische luchtvaartmaatschappij; Tupolev TU-134A: RA-65970, RA-65691, RA-65973, RA-65065 en RA-65102; Antonov AN-24RV: RA-46625 en RA-47818, die momenteel worden geëxploiteerd door een andere Russische luchtvaartmaatschappij.

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

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

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

m) Russair: het luchtvaartuig van het type Tupolev TU-134A3 met registratiekenteken RA 65124; het luchtvaartuig van het type TU-154 met registratiekenteken RA-65124.

(85) De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart hebben nota genomen van de uiteenzetting en de documenten die zijn ingediend door de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie en zullen door technisch overleg met die autoriteiten blijven werken aan duurzame oplossingen voor de gevallen van niet-naleving die zijn vastgesteld tijdens SAFA-platforminspecties. De lidstaten zullen ondertussen blijven controleren of Russische luchtvaartmaatschappijen effectief voldoen aan de relevante veiligheidsnormen door, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 351/2008, bij het uitvoeren van platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van deze maatschappij, en de Commissie zal van nabij toezicht blijven houden op de maatregelen die door deze maatschappijen worden genomen.

Algemene bedenkingen over de overige luchtvaartmaatschappijen in bijlagen A en B

(86) De Commissie is niet in kennis gesteld van bewijzen dat de overige luchtvaartmaatschappijen die in de op 6 september 2010 geactualiseerde communautaire lijst zijn opgenomen en de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving door die luchtvaartmaatschappijen, passende corrigerende maatregelen volledig ten uitvoer hebben gelegd, ondanks specifieke verzoeken daartoe. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt derhalve geoordeeld dat het exploitatieverbod (bijlage A) of de exploitatiebeperkingen (bijlage B) die aan deze luchtvaartmaatschappijen zijn opgelegd, moeten worden gehandhaafd.

(87) De maatregelen in deze verordening 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 rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 22 november 2010.

Voor de Commissie,
namens de voorzitter,
Siim KALLAS
Vicevoorzitter

BIJLAGE A

LIJST VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN WAARAAN EEN VOLLEDIG EXPLOITATIEVERBOD IS OPGELEGD IN DE EU [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 exploitatie-vergunning	ICAO-code van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	RepubliekGhana
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Koninkrijk Cambodja
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Onbekend	VRB	Republiek Rwanda
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht in Afghanistan			**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 gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Angola die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving, behalve TAAG Angola Airlines, dat in bijlage B wordt opgenomen			**Republiek Angola**
AEROJET	015	Onbekend	Republiek Angola
AIR26	004	DCD	Republiek Angola
AIR GEMINI	002	GLL	Republiek Angola
AIR GICANGO	009	Onbekend	Republiek Angola
AIR JET	003	MBC	Republiek Angola
AIR NAVE	017	Onbekend	Republiek Angola
ALADA	005	RAD	Republiek Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Onbekend	Republiek Angola
DIEXIM	007	Onbekend	Republiek Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republiek Angola
HELIANG	010	Onbekend	Republiek Angola
HELIMALONGO	011	Onbekend	Republiek Angola
MAVEWA	016	Onbekend	Republiek Angola
PHA	019	Onbekend	Republiek Angola
RUI & CONCEICAO	012	Onbekend	Republiek Angola
SAL	013	Onbekend	Republiek Angola
SERVISAIR	018	Onbekend	Republiek Angola
SONAIR	014	SOR	Republiek Angola

[1] Luchtvaartmaatschappijen die in bijlage A zijn opgenomen kunnen toestemming krijgen om verkeersrechten uit te oefenen door luchtvaartuigen met bemanning te leasen van een luchtvaartmaatschappij waaraan geen exploitatieverbod is opgelegd, voor zover de relevante veiligheidsnormen 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 exploitatie-vergunning	ICAO-code van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Benin die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving			**Republiek Benin**
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republiek Benin
AFRICA AIRWAYS	Onbekend	AFF	Republiek Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Niet van toepassing	Republiek Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republiek Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republiek Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republiek Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republiek Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republiek Benin
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van de Republiek Congo die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving			**Republiek Congo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republiek Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republiek Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Onbekend	Republiek Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Onbekend	Republiek Congo
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van de Democratische Republiek Congo (RDC) die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving			**Democratische Republiek Congo (RDC)**
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Democratische Republiek Congo (RDC)

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 exploitatie-vergunning	ICAO-code van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/ 0090/2006	BRV	Democratische Republiek Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 052/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/ 026/08	CER	Democratische Republiek Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	EXY	Democratische Republiek Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 035/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0032/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/ 003/08	EWS	Democratische Republiek Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 027/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 053/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 045/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/ 038/08	ALX	Democratische Republiek Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 033/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 042/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerial signature (ordonnance No. 78/205)	LCG	Democratische Republiek Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 04008	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 034/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/ 025/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)

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-code van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Democratische Republiek Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Djibouti die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Onbekend	DAO	Djibouti
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Equatoriaal Guinea die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving			**Equatoriaal Guinea**
CRONOS AIRLINES	Onbekend	Onbekend	Equatoriaal Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Onbekend	CEL	Equatoriaal Guinea
EGAMS	Onbekend	EGM	Equatoriaal Guinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Equatoriaal Guinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Niet van toepassing	Equatoriaal Guinea
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Equatoriaal Guinea
GUINEA AIRWAYS	738	Niet van toepassing	Equatoriaal Guinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Onbekend	Onbekend	Equatoriaal Guinea
UTAGE – UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Equatoriaal Guinea
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Indonesië die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving, behalve Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia en Metro Batavia			**Republiek Indonesië**
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Onbekend	Republiek Indonesië
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Onbekend	Republiek Indonesië

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 exploitatie-vergunning	ICAO-code van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
ASCO NUSA AIR	135-022	Onbekend	Republiek Indonesië
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Onbekend	Republiek Indonesië
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Onbekend	Republiek Indonesië
CARDIG AIR	121-013	Onbekend	Republiek Indonesië
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Onbekend	Republiek Indonesië
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republiek Indonesië
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republiek Indonesië
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republiek Indonesië
EASTINDO	135-038	Onbekend	Republiek Indonesië
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republiek Indonesië
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republiek Indonesië
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Onbekend	Republiek Indonesië
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Onbekend	Republiek Indonesië
KAL STAR	121-037	KLS	Republiek Indonesië
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republiek Indonesië
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republiek Indonesië
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republiek Indonesië
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Onbekend	Republiek Indonesië
MEGANTARA	121-025	MKE	Republiek Indonesië
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republiek Indonesië
MIMIKA AIR	135-007	Onbekend	Republiek Indonesië
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Onbekend	Republiek Indonesië
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Onbekend	Republiek Indonesië
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Onbekend	Republiek Indonesië
NYAMAN AIR	135-042	Onbekend	Republiek Indonesië
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republiek Indonesië
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Onbekend	Republiek Indonesië
PURA WISATA BARUNA	135-025	Onbekend	Republiek Indonesië
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Republiek Indonesië
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republiek Indonesië
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republiek Indonesië
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Onbekend	Republiek Indonesië
SKY AVIATION	135-044	Onbekend	Republiek Indonesië
SMAC	135-015	SMC	Republiek Indonesië
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republiek Indonesië
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Onbekend	Republiek Indonesië

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 exploitatie-vergunning	ICAO-code van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Onbekend	Republiek Indonesië
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republiek Indonesië
TRAVIRA UTAMA	135-009	Onbekend	Republiek Indonesië
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republiek Indonesië
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republiek Indonesië
UNINDO	135-040	Onbekend	Republiek Indonesië
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republiek Indonesië
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht in Kazachstan, behalve Air Astana			**Republiek Kazachstan**
AERO AIR COMPANY	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republiek Kazachstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republiek Kazachstan
AIR DIVISION OF EKA	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
AIR FLAMINGO	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Onbekend	AKS	Republiek Kazachstan
ALMATY AVIATION	Onbekend	LMT	Republiek Kazachstan
ARKHABAY	Onbekend	KEK	Republiek Kazachstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republiek Kazachstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Republiek Kazachstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republiek Kazachstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republiek Kazachstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republiek Kazachstan
AVIA-JAYNAR	Onbekend	SAP	Republiek Kazachstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Onbekend	BBS	Republiek Kazachstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republiek Kazachstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Republiek Kazachstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Republiek Kazachstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Republiek Kazachstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republiek Kazachstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Republiek Kazachstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republiek Kazachstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Onbekend	KZE	Republiek Kazachstan

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatie-vergunning	ICAO-code van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republiek Kazachstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republiek Kazachstan
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republiek Kazachstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republiek Kazachstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republiek Kazachstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republiek Kazachstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republiek Kazachstan
KAZAIRWEST	Onbekend	KAW	Republiek Kazachstan
KAZAVIA	Onbekend	KKA	Republiek Kazachstan
KAZAVIASPAS	Onbekend	KZS	Republiek Kazachstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republiek Kazachstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republiek Kazachstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republiek Kazachstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Onbekend	KOV	Republiek Kazachstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
PRIME AVIATION	Onbekend	PKZ	Republiek Kazachstan
SAMAL AIR	Onbekend	SAV	Republiek Kazachstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Republiek Kazachstan
SEMEYAVIA	Onbekend	SMK	Republiek Kazachstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republiek Kazachstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republiek Kazachstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Republiek Kazachstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republiek Kazachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Onbekend	JTU	Republiek Kazachstan
ZHERSU AVIA	Onbekend	RZU	Republiek Kazachstan
ZHEZKAZGANAIR	Onbekend	KZH	Republiek Kazachstan
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Kirgizië die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving			**Republiek Kirgizië**
AIR MANAS	17	MBB	Republiek Kirgizië
ASIAN AIR	36	AAZ	Republiek Kirgizië
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republiek Kirgizië
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Republiek Kirgizië
CAAS	13	CBK	Republiek Kirgizië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatie-vergunning	ICAO-code van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republiek Kirgizië
DAMES	20	DAM	Republiek Kirgizië
EASTOK AVIA	15	EEA	Republiek Kirgizië
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Republiek Kirgizië
ITEK AIR	04	IKA	Republiek Kirgizië
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republiek Kirgizië
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republiek Kirgizië
KYRGYZSTAN AIRLINE	Onbekend	KGA	Republiek Kirgizië
MAX AVIA	33	MAI	Republiek Kirgizië
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republiek Kirgizië
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Republiek Kirgizië
SKY WAY AIR	21	SAB	Republiek Kirgizië
TENIR AIRLINES	26	TEB	Republiek Kirgizië
TRAST AERO	05	TSJ	Republiek Kirgizië
VALOR AIR	07	VAC	Republiek 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 gecertificeerd zijn door de autoriteiten van de Republiek Gabon die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving, behalve Gabon Airlines, Afrijet en SN2AG, die in bijlage B worden opgenomen			**Republiek Gabon**
AFRIC AVIATION		Onbekend	Republiek Gabon
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republiek Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republiek Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republiek Gabon
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republiek Gabon
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republiek Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Onbekend	Republiek Gabon
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht in de Republiek Mauritanië			**Republiek Mauritanië**
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Republiek Mauritanië

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 exploitatie-vergunning	ICAO-code van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van de Filipijnen die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving			**Republiek der Filipijnen**
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Onbekend	Republiek der Filipijnen
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republiek der Filipijnen
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Onbekend	Republiek der Filipijnen
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Onbekend	Republiek der Filipijnen
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Onbekend	Republiek der Filipijnen
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Onbekend	Republiek der Filipijnen
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Onbekend	Republiek der Filipijnen
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Onbekend	Republiek der Filipijnen
BEACON	Onbekend	Onbekend	Republiek der Filipijnen
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Onbekend	Republiek der Filipijnen
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Onbekend	Republiek der Filipijnen
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Republiek der Filipijnen
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Onbekend	Republiek der Filipijnen
CM AERO	4AN2000001	Onbekend	Republiek der Filipijnen
CORPORATE AIR	Onbekend	Onbekend	Republiek der Filipijnen
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Onbekend	Republiek der Filipijnen
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Onbekend	Republiek der Filipijnen
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Onbekend	Republiek der Filipijnen
HUMA CORPORATION	2009014	Onbekend	Republiek der Filipijnen
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Onbekend	Republiek der Filipijnen
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republiek der Filipijnen
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Onbekend	Republiek der Filipijnen
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Onbekend	Republiek der Filipijnen
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Onbekend	Republiek der Filipijnen
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Onbekend	Republiek der Filipijnen
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Onbekend	Republiek der Filipijnen
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Onbekend	Republiek der Filipijnen

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 exploitatie-vergunning	ICAO-code van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Republiek der Filipijnen
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Onbekend	Republiek der Filipijnen
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Onbekend	Republiek der Filipijnen
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Republiek der Filipijnen
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Onbekend	Republiek der Filipijnen
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Onbekend	Republiek der Filipijnen
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Onbekend	Republiek der Filipijnen
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Onbekend	Republiek der Filipijnen
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Onbekend	Republiek der Filipijnen
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	Republiek der Filipijnen
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Onbekend	Republiek der Filipijnen
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Onbekend	Republiek der Filipijnen
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Onbekend	Republiek der Filipijnen
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	Republiek der Filipijnen
WORLD AVIATION, CORP.	Onbekend	Onbekend	Republiek der Filipijnen
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Onbekend	Republiek der Filipijnen
YOKOTA AVIATION, INC.	Onbekend	Onbekend	Republiek der Filipijnen
ZENITH AIR, INC.	2009012	Onbekend	Republiek der Filipijnen
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	RIT	Republiek der Filipijnen
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Sao Tomé en Principe die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving			**Sao Tomé en Principe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Onbekend	Sao Tomé en Principe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Sao Tomé en Principe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Sao Tomé en Principe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Onbekend	Sao Tomé en Principe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Sao Tomé en Principe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Onbekend	Sao Tomé en Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé en Principe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Sao Tomé en Principe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Onbekend	Sao Tomé en Principe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Sao Tomé en Principe

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 exploitatie-vergunning	ICAO-code van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Sierra Leone die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving			**Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	Onbekend	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Onbekend	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Onbekend	Onbekend	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Onbekend	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Onbekend	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Onbekend	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Onbekend	Onbekend	Sierra Leone
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht in Sudan			**Republiek Sudan**
SUDAN AIRWAYS	Onbekend	SUD	Republiek Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republiek Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republiek Sudan
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Republiek Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republiek Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republiek Sudan
ALMAJARA AVIATION	Onbekend	MJA	Republiek Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republiek Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republiek Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republiek Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Onbekend	Republiek Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republiek Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republiek Sudan
TARCO AIRLINES	056	Onbekend	Republiek Sudan
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Swaziland die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving			**Swaziland**
SWAZILAND AIRLINK	Onbekend	SZL	Swaziland
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Zambia die verantwoordelijk zijn voor de controle van de naleving op de regelgeving			**Zambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

BIJLAGE B

LIJST VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN WAARAAN EXPLOITATIEBEPERKINGEN ZIJN OPGELEGD IN DE EU [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-code van de luchtvaart-maatschappij	Land van de exploitant	Type luchtvaartuig waaraan beperkingen worden opgelegd	Registratiekenteken(s) en, voor zover beschikbaar, constructieserienummer(s)	Land van registratie
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Democratische Volksrepubliek Korea	De volledige vloot, met uitzondering van: 2 luchtvaartuigen van het type Tu-204	De volledige vloot, met uitzondering van: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA		Republiek Gabon	De volledige vloot, met uitzondering van: 2 luchtvaartuigen van het type Falcon 50; 2 luchtvaartuigen van het type Falcon 900	De volledige vloot, met uitzondering van: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republiek Gabon
AIR ASTANA [2]	AK-0388-09	KZR	Kazachstan	De volledige vloot, met uitzondering van: 2 luchtvaartuigen van het type B767; 4 luchtvaartuigen van het type B757; 10 luchtvaartuigen van het type A319/320/321; 5 luchtvaartuigen van het type Fokker 50	De volledige vloot, met uitzondering van: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Koninkrijk der Nederlanden)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republiek Ghana	De volledige vloot, met uitzondering van: 2 luchtvaartuigen van het type DC8-63F	De volledige vloot, met uitzondering van: 9G-TOP en 9G-RAC	Republiek Ghana
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoren	De volledige vloot, met uitzondering van: LET 410 UVP	De volledige vloot, met uitzondering van: D6-CAM (851336)	Comoren
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Republiek Gabon	De volledige vloot, met uitzondering van: 1 luchtvaartuig van het type B-767-200	De volledige vloot, met uitzondering van: TR-LHP	Republiek Gabon

[1] Luchtvaartmaatschappijen die in bijlage B zijn opgenomen kunnen toestemming krijgen om verkeersrechten uit te oefenen door luchtvaartuigen met bemanning te leasen van een luchtvaartmaatschappij waaraan geen exploitatieverbod is opgelegd, voor zover de relevante veiligheidsnormen 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-code van de luchtvaart-maatschappij	Land van de exploitant	Type luchtvaartuig waaraan beperkingen worden opgelegd	Registratiekenteken(s) en, voor zover beschikbaar, constructieserienummer(s)	Land van registratie
IRAN AIR ([4])	FS100	IRA	Islamitische Republiek Iran	De volledige vloot, met uitzondering van: 14 luchtvaartuigen van het type A300, 8 luchtvaartuigen van het type A310, 1 luchtvaartuig van het type 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
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 CL601; 1 luchtvaartuig van het type HS-125-800	De volledige vloot, met uitzondering van: TR-AAG, ZS-AFG	Republiek Gabon; Republiek Zuid-Afrika
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republiek Angola	De volledige vloot, met uitzondering van: 3 luchtvaartuigen van het type Boeing B-777 en 4 luchtvaartuigen van het type Boeing B-737-700	De volledige vloot, met uitzondering van: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republiek Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Oekraïne	De volledige vloot, met uitzondering van: één luchtvaartuig van het type MD-83	De volledige vloot, met uitzondering van: UR-CFF	Oekraïne

([1]) Afrijet mag alleen het vermelde specifieke luchtvaartuig gebruiken voor zijn huidige activiteiten in de Europese Unie.
([2]) Air Astana mag alleen het vermelde specifieke luchtvaartuig gebruiken voor zijn huidige activiteiten in de Europese Unie.
([3]) Gabon Airlines mag alleen het vermelde specifieke luchtvaartuig gebruiken voor zijn huidige activiteiten in de Europese Unie.
([4]) Iran Air mag naar de Europese Unie vliegen met bepaalde luchtvaartuigen, onder de voorwaarden die zijn uiteengezet in overweging (69) van Verordening (EU) nr. 590/2010, PB L 170 van 6.7.2010, blz. 15.