Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

►**B**

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

(Voor de EER relevante tekst)

(PB L 84 van 23.3.2006, blz. 14)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
►**M1**	Verordening (EG) nr. 910/2006 van de Commissie van 20 juni 2006	L 168	16	21.6.2006
►**M2**	Verordening (EG) nr. 1543/2006 van de Commissie van 12 oktober 2006	L 283	27	14.10.2006
►**M3**	Verordening (EG) nr. 235/2007 van de Commissie van 5 maart 2007	L 66	3	6.3.2007
►**M4**	Verordening (EG) nr. 787/2007 van de Commissie van 4 juli 2007	L 175	10	5.7.2007
►**M5**	Verordening (EG) nr. 1043/2007 van de Commissie van 11 september 2007	L 239	50	12.9.2007
►**M6**	Verordening (EG) nr. 1400/2007 van de Commissie van 28 november 2007	L 311	12	29.11.2007

▼B

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

(Voor de EER relevante tekst)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG [1], en met name op artikel 3,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) In hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 (hierna „de basisverordening" genoemd) zijn procedures vastgesteld voor het opstellen van de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap, alsook procedures die de lidstaten in bepaalde omstandigheden de mogelijkheid bieden uitzonderingsmaatregelen te nemen waarbij op hun grondgebied een exploitatieverbod wordt opgelegd.

(2) Overeenkomstig artikel 3, lid 3, van de basisverordening heeft elke lidstaat de Commissie meegedeeld aan welke luchtvaartmaatschappijen een exploitatieverbod op zijn nationaal grondgebied is opgelegd, samen met de redenen waarom het verbod is opgelegd en andere relevante informatie.

(3) De Commissie heeft alle betrokken luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks of, wanneer dit praktisch niet mogelijk was, via de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht, in kennis gesteld van de essentiële feiten en overwegingen die aan de basis liggen van haar beslissing om aan deze luchtvaartmaatschappijen een exploitatieverbod op te leggen in de Gemeenschap.

(4) Overeenkomstig artikel 7 van de basisverordening heeft de Commissie de betrokken luchtvaartmaatschappijen de gelegenheid geboden de door de lidstaten verstrekte documenten in te zien, schriftelijke opmerkingen te maken en (binnen 10 werkdagen) een mondelinge toelichting te geven aan de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart [2].

(5) De gemeenschappelijke criteria voor het om veiligheidsredenen opleggen van een exploitatieverbod op communautair niveau zijn uiteengezet in de bijlage bij de basisverordening.

---

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

[2] Vastgesteld bij artikel 12 van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart (PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4).

▼B

Air Bangladesh

(6) Er zijn geverifieerde aanwijzingen voor ernstige veiligheidstekortkomingen bij bepaalde luchtvaartuigen van de vloot van Air Bangladesh. Deze tekortkomingen zijn vastgesteld tijdens platforminspecties die door Duitsland zijn uitgevoerd in het kader van het SAFA-programma ([1]).

(7) Air Bangladesh heeft niet tijdig en adequaat gereageerd op een vraag van de Duitse burgerluchtvaartautoriteiten in verband met de veiligheid van zijn activiteiten. Het feit dat de luchtvaartmaatschappij geen antwoord heeft gegeven op de correspondentie van Duitsland wijst op een gebrek aan transparantie en communicatie. Duitsland heeft tot op heden nog niet de gelegenheid gehad na te gaan of de veiligheidstekortkomingen zijn verholpen.

(8) De autoriteiten van Bangladesh die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht op Air Bangladesh hebben nagelaten om, overeenkomstig hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Chicago, adequaat toezicht te houden op een specifiek luchtvaartuig dat door deze luchtvaartmaatschappij wordt gebruikt.

(9) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt hieruit geconcludeerd dat een strikte exploitatiebeperking moet worden opgelegd aan Air Bangladesh en dat deze luchtvaartmaatschappij moet worden opgenomen in bijlage B.

Air Koryo

(10) Er zijn geverifieerde aanwijzingen voor ernstige veiligheidstekortkomingen bij Air Koryo. Deze tekortkomingen zijn door Frankrijk en Duitsland vastgesteld tijdens in het kader van het SAFA-programma uitgevoerde platforminspecties ([2]).

(11) Tijdens andere in het kader van het SAFA-programma ([3]) uitgevoerde platforminspecties is aan het licht gekomen dat Air Koryo aanhoudend verzuimt om tekortkomingen te verhelpen die eerder door Frankrijk zijn vastgesteld.

(12) Door Frankrijk meegedeelde gegronde en bevestigde aanwijzingen in verband met ernstige voorvallen wijzen op latente systematische veiligheidstekortkomingen bij Air Koryo.

(13) Air Koryo heeft blijk gegeven van een gebrek aan vermogen om deze veiligheidstekortkomingen te verhelpen.

(14) Air Koryo heeft niet tijdig en adequaat gereageerd op een vraag van de burgerluchtvaartautoriteiten van Frankrijk in verband met de veiligheid van zijn activiteiten. Het feit dat de luchtvaartmaatschappij geen antwoord heeft gegeven op een vraag van Frankrijk wijst op een gebrek aan transparantie en communicatie.

(15) Het actieplan met corrigerende maatregelen dat Air Koryo heeft opgesteld naar aanleiding van de vraag van Frankrijk, is ongeschikt en ontoereikend om de geconstateerde ernstige veiligheidstekortkomingen te corrigeren.

(16) De autoriteiten van de Democratische Volksrepubliek Korea die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht op Air Koryo, hebben nagelaten om, overeenkomstig hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Chicago, adequaat toezicht te houden op deze luchtvaartmaatschappij.

([1]) LBA-D-2005-0003
LBA-D-2005-0004
LBA-D-2005-0004

([2]) DGAC/F 2000-210
Geen ref. voor een andere door Duitsland uitgevoerde SAFA-inspectie.

([3]) DGAC/F-2000-895

▼B

(17) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt hieruit geconcludeerd dat Air Koryo niet voldoet aan de geldende veiligheidsnormen.

Ariana Afghan Airlines

(18) Er zijn geverifieerde aanwijzingen voor ernstige veiligheidstekortkomingen bij bepaalde luchtvaartuigen die door Ariana Afghan Airlines worden geëxploiteerd. Deze tekortkomingen zijn door Duitsland vastgesteld tijdens in het kader van het SAFA-programma uitgevoerde platforminspecties ([1]).

(19) Ariana Afghan Airlines heeft blijk gegeven van een gebrek aan vermogen om deze veiligheidstekortkomingen te verhelpen.

(20) Ariana Afghan Airlines heeft niet tijdig en adequaat gereageerd op een vraag van de Duitse burgerluchtvaartautoriteiten in verband met de veiligheid van zijn activiteiten. Het feit dat de maatschappij geen adequaat antwoord heeft gegeven op de correspondentie van Duitsland wijst op een gebrek aan communicatie.

(21) De bevoegde autoriteiten van Afghanistan, waar de door Ariana Afghan Airlines gebruikte luchtvaartuigen zijn geregistreerd, hebben nagelaten om, overeenkomstig hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Chicago, volledig toezicht te houden op de door deze luchtvaartmaatschappij gebruikte luchtvaartuigen.

(22) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt hieruit geconcludeerd dat geen enkel door Ariana Afghan Airlines geëxploiteerd luchtvaartuig voldoet aan de geldende veiligheidsnormen, met uitzondering van de A310 met registratienummer F-GYYY, die in Frankrijk is geregistreerd en onder toezicht van de Franse autoriteiten staat.

BGB Air

(23) Er zijn geverifieerde aanwijzingen voor ernstige veiligheidstekortkomingen bij BGB Air. Deze tekortkomingen zijn door Italië vastgesteld tijdens in het kader van het SAFA-programma uitgevoerde platforminspecties ([2]).

(24) BGB Air heeft blijk gegeven van een gebrek aan vermogen of bereidheid om de veiligheidstekortkomingen te verhelpen. Dit blijkt uit het feit dat de maatschappij, op basis van de door Italië ter beschikking gestelde Foreign Operator Check List, een zelfbeoordeling volgens de ICAO-normen heeft ingediend die niet bleek te beantwoorden aan de bevindingen van de latere SAFA-inspecties.

(25) BGB Air heeft niet adequaat gereageerd op een vraag van de Italiaanse burgerluchtvaartautoriteiten in verband met de veiligheid van zijn activiteiten. Het feit dat de maatschappij geen antwoord heeft gegeven op bepaalde correspondentie van Italië wijst op een gebrek aan transparantie en communicatie.

(26) Niets wijst er op dat BGB Air, als reactie op de vraag van Italië, een adequaat actieplan met corrigerende maatregelen voor het verhelpen van de ernstige veiligheidstekortkomingen heeft uitgevoerd.

(27) De autoriteiten van Kazachstan die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht op BGB Air hebben niet volledig meegewerkt met de burgerluchtvaartautoriteiten van Italië toen deze hun bezorgdheid uitten over de veiligheid van de activiteiten van het in Kazachstan geregistreerde BGB Air, hetgeen blijkt uit het feit

([1]) LBA-D-2004-269
LBA-D-2004-341
LBA-D-2004-374
LBA-D-2004-597

([2]) ENAC-IT-2005-237

▼B

dat ze geen antwoord hebben gegeven op de correspondentie van Italië.

(28) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt hieruit geconcludeerd dat BGB Air niet voldoet aan de geldende veiligheidsnormen.

Buraq Air

(29) Er zijn geverifieerde aanwijzingen voor ernstige veiligheidstekortkomingen bij de vrachtactiviteiten van Buraq Air. Deze tekortkomingen zijn door Zweden en Nederland vastgesteld tijdens in het kader van het SAFA-programma uitgevoerde platforminspecties ([1]).

(30) Buraq Air heeft niet tijdig en adequaat gereageerd op een vraag van de Duitse burgerluchtvaartautoriteiten in verband met de veiligheid van de door die maatschappij uitgevoerde vrachtactiviteiten. Het feit dat de maatschappij geen antwoord heeft gegeven op de correspondentie van Duitsland wijst op een gebrek aan transparantie en communicatie.

(31) De Libische autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht op Buraq Air hebben nagelaten om, overeenkomstig hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Chicago, adequaat toezicht te houden op de vrachtactiviteiten van deze luchtvaartmaatschappij.

(32) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt hieruit geconcludeerd dat strikte exploitatiebeperkingen moeten worden opgelegd aan Buraq Air en dat deze luchtvaartmaatschappij moet worden opgenomen in bijlage B.

Air Service Comores

(33) Er zijn geverifieerde aanwijzingen voor ernstige veiligheidstekortkomingen bij Air Service Comores. Deze tekortkomingen zijn door een lidstaat, Frankrijk, vastgesteld tijdens een in het kader van het SAFA-programma uitgevoerde platforminspectie ([2]).

(34) Niets wijst er op dat Air Service Comores, als reactie op de vraag van Frankrijk, een adequaat actieplan met corrigerende maatregelen voor het verhelpen van de vastgestelde ernstige veiligheidstekortkomingen heeft uitgevoerd.

(35) De autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het regelgevend toezicht op Air Service Comores hebben blijk gegeven van een gebrek aan vermogen om veiligheidstekortkomingen te verhelpen.

(36) De autoriteiten van de Comoren die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht hebben niet tijdig meegewerkt met de burgerluchtvaartautoriteiten van Frankrijk toen deze hun bezorgdheid uitten over de veiligheid van de activiteiten van een in de Comoren geregistreerde luchtvaartmaatschappij.

(37) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt hieruit geconcludeerd dat Air Service Comores niet voldoet aan de geldende veiligheidsnormen.

GST Aero Air Company

(38) Er zijn geverifieerde aanwijzingen voor ernstige veiligheidstekortkomingen bij GST Aero Air Company. Deze tekortkomingen zijn door Italië vastgesteld tijdens in het kader van het SAFA-programma uitgevoerde platforminspecties ([3]).

([1]) LFV-S-2004-2004-52
CAA-NL-2005-47
([2]) DGAC/F-2005-1222
([3]) ENAC-IT-2005-170
ENAC-IT-2005-370

▼B

(39) GST Aero Air Company heeft blijk gegeven van een gebrek aan vermogen of bereidheid om veiligheidstekortkomingen te verhelpen.

(40) GST Aero Air Company heeft niet tijdig en adequaat gereageerd op een vraag van de Italiaanse burgerluchtvaartautoriteiten in verband met de veiligheid van zijn activiteiten. Het feit dat de maatschappij geen antwoord heeft gegeven op de correspondentie van Italië wijst op een gebrek aan transparantie en communicatie.

(41) Niets wijst er op dat GST Aero Air Company, als reactie op de vraag van Italië, een adequaat actieplan met corrigerende maatregelen voor het verhelpen van de vastgestelde ernstige veiligheidstekortkomingen heeft uitgevoerd.

(42) De Kazachse autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht op GST Aero Air Company hebben niet volledig meegewerkt met de burgerluchtvaartautoriteiten van Italië toen deze hun bezorgdheid uitten over de veiligheid van de activiteiten van een in Kazachstan geregistreerde luchtvaartmaatschappij, hetgeen blijkt uit het feit dat ze geen volledig antwoord hebben gegeven op de correspondentie van Italië.

(43) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt hieruit geconcludeerd dat GST Aero Air Company niet voldoet aan de geldende veiligheidsnormen.

Phoenix Aviation

(44) De autoriteiten van Kirgizië die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht hebben blijk gegeven van onvoldoende vermogen om de geldende veiligheidsnormen toe te passen en te handhaven met betrekking tot Phoenix Aviation. Hoewel het Air Operator's Certificate van Phoenix Aviation is afgegeven door Kirgizië, zijn er aanwijzingen dat het hoofdkantoor van deze luchtvaartmaatschappij in de Verenigde Arabische Emiraten is gevestigd, wat in strijd is met bijlage 6 van het Verdrag van Chicago. In het feitenverslag van het onderzoek van de National Transportation Safety Board van de VS ([1]) naar een ongeval met Kam Air vlucht 904, die werd geëxploiteerd door Phoenix Aviation, wordt gesteld dat het hoofdkantoor van Phoenix Aviation in de Verenigde Arabische Emiraten is gevestigd.

(45) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt hieruit geconcludeerd dat Phoenix Aviation niet voldoet aan de geldende veiligheidsnormen.

Phuket Airlines

(46) Er zijn geverifieerde aanwijzingen voor ernstige veiligheidstekortkomingen bij Phuket Airlines. Deze tekortkomingen zijn door lidstaten, het Verenigd Koninkrijk en Nederland, vastgesteld tijdens in het kader van het SAFA-programma uitgevoerde platforminspecties ([2]).

(47) Phuket Airlines heeft blijk gegeven van een gebrek aan vermogen om deze veiligheidstekortkomingen tijdig en adequaat te verhelpen.

([1]) Feitenverslag, USA-National Transportation Safety Board, 2 maart 2005, (NTSB ID: DCA05RA033).

([2]) CAA-UK-2005-40
CAA-UK-2005-41
CAA-UK-2005-42
CAA-UK-2005-46
CAA-UK-2005-47
CAA-UK-2005-48
CAA-NL-2005-49
CAA-NL-2005-51
CAA-NL-2005-54
CAA-NL-2005-55
CAA-NL-2005-56

▼B

(48) De Thaise autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht hebben niet volledig meegewerkt met de burgerluchtvaartautoriteiten van Nederland toen deze hun bezorgdheid uitten over de veiligheid van het in Thailand geregistreerde Phuket Airlines, hetgeen blijkt uit het feit dat ze geen relevant antwoord hebben gegeven op de correspondentie van Nederland.

(49) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt hieruit geconcludeerd dat Phuket Airlines niet voldoet aan de geldende veiligheidsnormen.

Reem Air

(50) Er zijn geverifieerde aanwijzingen voor ernstige veiligheidstekortkomingen bij Reem Air. Deze tekortkomingen zijn voor het eerst vastgesteld door Nederland tijdens in het kader van het SAFA-programma uitgevoerde platforminspecties ([1]).

(51) Nederland heeft bevestigd dat uit latere in het kader van het SAFA-programma ([2]) uitgevoerde platforminspecties van een specifiek luchtvaartuig is gebleken dat Reem Air aanhoudend verzuimt aan de tekortkomingen te verhelpen.

(52) Reem Air heeft blijk gegeven van een gebrek aan vermogen of bereidheid om veiligheidstekortkomingen te verhelpen.

(53) Reem Air heeft niet tijdig en adequaat gereageerd op een vraag van de Nederlandse burgerluchtvaartautoriteiten naar de veiligheid van zijn activiteiten. Het feit dat geen antwoord werd gegeven op de correspondentie van Nederland, wijst op een gebrek aan transparantie of communicatie.

(54) Niets wijst er op dat Reem Air, als reactie op de vraag van Nederland, een adequaat actieplan met corrigerende maatregelen voor het verhelpen van de vastgestelde ernstige veiligheidstekortkomingen heeft uitgevoerd.

(55) De autoriteiten van Kirgizië die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht op Reem Air hebben nagelaten om, overeenkomstig hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Chicago, adequaat toezicht te houden op deze luchtvaartmaatschappij, hetgeen blijkt uit de aanhoudende veiligheidstekortkomingen. Uit informatie die Reem Air tijdens de toegestane hoorzitting aan de Commissie heeft meegedeeld blijkt bovendien dat het hoofdkantoor van Reem Air in de Verenigde Arabische Emiraten is gevestigd, terwijl het Air Operator's Certificate van deze luchtvaartmaatschappij is afgegeven door Kirgizië. Dit is in strijd met de voorschriften van bijlage 6 van het Verdrag van Chicago.

(56) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt hieruit geconcludeerd dat Reem Air niet voldoet aan de geldende veiligheidsnormen.

Silverback Cargo Freighters

(57) Er zijn geverifieerde aanwijzingen voor ernstige veiligheidstekortkomingen bij Silverback Cargo Freighters. Deze tekortkomingen

([1]) CAA-NL-2005-119
CAA-NL-2005-122
CAA-NL-2005-128
CAA-NL-2005-171
CAA-NL-2005-176
CAA-NL-2005-177
CAA-NL-2005-191
CAA-NL-2005-195
CAA-NL-2005-196

([2]) CAA-NL-2005-230
CAA-NL-2005-234
CAA-NL-2005-235

▼B

zijn vastgesteld door België tijdens een in het kader van het SAFA-programma uitgevoerde platforminspectie ([1]).

(58) Silverback Cargo Freighters, dat ook instaat voor het onderhoud (A&B-controles) van zijn eigen luchtvaartuigen, heeft niet adequaat geantwoord op een vraag van de Belgische burgerluchtvaartautoriteiten naar de veiligheid van zijn activiteiten. Het feit dat geen relevant antwoord werd gegeven op de vragen van België wijst op een gebrek aan transparantie of communicatie.

(59) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt hieruit geconcludeerd dat Silverback Cargo Freighters niet voldoet aan de geldende veiligheidsnormen.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Democratische Republiek Congo

(60) Ondanks de geleverde inspanningen hebben de autoriteiten van de Democratische Republiek Congo die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht te kampen met aanhoudende problemen om de geldende veiligheidsnormen toe te passen en te handhaven, zoals blijkt uit het door ICAO-USOAP opgestelde auditverslag van het directoraat voor burgerluchtvaart van de Democratische Republiek Congo (Kinshasa, 11-18 juni 2001). Er bestaat met name geen systeem voor de certificering van luchtvaartexploitanten.

(61) De autoriteiten van de Democratische Republiek Congo die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht hebben vervolgens ook blijk gegeven van een gebrek aan vermogen om adequaat toezicht te houden op de veiligheid.

(62) Aan Central Air Express is een exploitatieverbod opgelegd wegens aangetoonde tekortkomingen op het vlak van de internationale veiligheidsnormen en wegens niet-samenwerking met een lidstaat.

(63) België ([2]) en Hewa Bora Airways (HBA) hebben informatie verstrekt waaruit blijkt dat, in het geval van HBA, de in het verleden door de Belgische autoriteiten vastgestelde tekortkomingen in aanzienlijke mate zijn verholpen met betrekking tot bepaalde luchtvaartuigen. België heeft de Commissie ervan in kennis gesteld dat ze voornemens is systematisch platforminspecties van HBA uit te voeren. Hieruit wordt besloten dat deze luchtvaartmaatschappij de toelating moet krijgen haar huidige activiteiten voort te zetten.

(64) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt hieruit geconcludeerd dat alle in de Democratische Republiek Congo geregistreerde luchtvaartmaatschappijen in bijlage A moeten worden opgenomen, met uitzondering van Hewa Bora Airways (HBA), dat in bijlage B moet worden opgenomen.

Luchtvaartmaatschappijen uit Equatoriaal-Guinea

(65) De autoriteiten van Equatoriaal-Guinea die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht hebben niet volledig meegewerkt met de burgerluchtvaartautoriteiten van het Verenigd Koninkrijk (VK) toen deze hun bezorgdheid uitten over de veiligheid van de activiteiten van in dat land geregistreerde luchtvaartmaatschappijen. Op 27 maart 2002 heeft het VK schriftelijk contact opgenomen met de voor burgerluchtvaart bevoegde directeur-generaal van Equatoriaal-Guinea ([3]) en om verduidelijking gevraagd met betrekking tot de volgende punten:

([1]) BCAA-2005-36

([2]) Door de Belgische autoriteiten op 11 maart 2006 in Brussel uitgevoerde SAFA-platforminspectie.

([3]) Correspondentie tussen het departement vervoer van het VK en de voor burgerluchtvaart bevoegde directeur-generaal van Equatoriaal-Guinea over het register van luchtvaartuigen van Equatoriaal-Guinea (27 maart 2002).

▼B

— een sterke stijging van het aantal in Equatoriaal-Guinea geregistreerde luchtvaartuigen en vermoedens dat het Aircraft Registration Bureau (ARB) of een soortgelijke organisatie het register beheert;

— het feit dat de hoofdvestiging van een aantal exploitanten met een door Equatoriaal-Guinea afgegeven Air Operator Certificate (AOC) zich niet in Equatoriaal-Guinea bevindt.

In die brief stelde het VK de voor burgerluchtvaart bevoegde directeur-generaal er ook van in kennis dat het VK op zijn grondgebied geen toestemming meer kon geven voor commerciële activiteiten van luchtvaartmaatschappijen uit Equatoriaal-Guinea zolang niet tot tevredenheid van de autoriteiten van het VK werd aangetoond dat afdoende regelgevend toezicht op die luchtvaartmaatschappijen wordt uitgeoefend. Equatoriaal-Guinea heeft geen antwoord gegeven op deze brief.

(66) De autoriteiten van Equatoriaal-Guinea die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht hebben blijk gegeven van een gebrek aan vermogen om de relevante veiligheidsnormen toe te passen en te handhaven, zoals blijkt uit de in het kader van ICAO's Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) uitgevoerde audits en daarmee gepaard gaande actieplannen met corrigerende maatregelen. Uit het verslag van de USOAP-audit ([1]) van Equatoriaal-Guinea die in mei 2001 plaatshad, blijkt dat de burgerluchtvaartautoriteit op het ogenblik van de audit niet in staat was adequaat toezicht te houden op zijn luchtvaartmaatschappijen en te garanderen dat ze de ICAO-normen naleven. Tijdens de audit werd onder meer het volgende vastgesteld:

— in Equatoriaal-Guinea is er geen organisatie die in staat is om toezicht te houden op de veiligheid; het ontbeert het land met name aan personeel dat gespecialiseerd is in vergunningen, luchtvaartactiviteiten of luchtwaardigheid;

— Equatoriaal-Guinea is niet in staat te bepalen hoeveel vliegtuigen in het land zijn geregistreerd of hoeveel geldige luchtwaardigheidscertificaten het land heeft afgegeven;

— Equatoriaal-Guinea is er niet in geslaagd een gestructureerd systeem op te zetten voor de certificering van en het toezicht op luchtvaartexploitanten;

— Equatoriaal-Guinea heeft geen regelgeving inzake luchtvaartactiviteiten aangenomen;

— Equatoriaal-Guinea voert geen controles uit van exploitanten die een vergunning hebben gekregen;

— Equatoriaal-Guinea heeft geen systeem opgezet voor het uitvoeren van de basistaken van een agentschap voor luchtwaardigheidsinspectie.

Bovendien heeft het directoraat-generaal voor burgerluchtvaart van Equatoriaal-Guinea tot op heden bij ICAO nog geen actieplan ingediend om de tijdens de audit vastgestelde tekortkomingen te verhelpen ([2]). Daarom heeft nog geen follow-up van de audit plaatsgevonden.

(67) De autoriteiten van Equatoriaal-Guinea die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht hebben blijk gegeven van een gebrek aan vermogen om, overeenkomstig hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Chicago, de relevante veiligheidsnormen toe te passen en te handhaven. Het hoofdkantoor van sommige houders van een door Equatoriaal-Guinea afgegeven Air Operator

([1]) Samenvattend verslag ICAO-USOAP — Audit van het directoraat burgerluchtvaart van de Republiek Equatoriaal-Guinea (Malabo, 14-18 mei 2001).
([2]) Werkdocument C-WP/12471 van de ICAO-raad.

▼B

Certificate (AOC) is bovendien niet in Equatoriaal-Guinea gevestigd, hoewel dit vereist is overeenkomstig bijlage 6 bij het Verdrag van Chicago ([1]).

(68) De autoriteiten van Equatoriaal-Guinea die bevoegd zijn voor regelgevend toezicht op de volgende luchtvaartmaatschappijen hebben blijk gegeven van een gebrek aan vermogen om adequaat veiligheidstoezicht te houden op deze maatschappijen: Air Consul SA, Avirex Guinée Equatoriale, COAGE — Compagnie Aeree de Guinée Equatorial, Ecuato Guineana de Aviación, Ecuatorial Cargo, GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA, GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos, Jetline Inc., King Transavia Cargo, Prompt Air GE SA, UTAGE — Unión de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial.

(69) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt hieruit geconcludeerd dat aan alle in Equatoriaal-Guinea geregistreerde luchtvaartmaatschappijen een exploitatieverbod moet worden opgelegd en dat deze luchtvaartmaatschappijen in bijlage A moeten worden opgenomen.

Luchtvaartmaatschappijen uit Liberia

(70) Er zijn geverifieerde aanwijzingen voor ernstige veiligheidstekortkomingen bij het in Liberia geregistreerde International Air Services. Deze tekortkomingen zijn vastgesteld door Frankrijk tijdens in het kader van het SAFA-programma uitgevoerde platforminspecties ([2]).

(71) De autoriteiten van Liberia die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht hebben niet volledig meegewerkt met de burgerluchtvaartautoriteiten van het Verenigd Koninkrijk (VK) toen deze hun in kennis stelden van ernstige veiligheidstekortkomingen die zijn vastgesteld tijdens een op 5 maart 1996 door de burgerluchtvaartautoriteiten van het VK uitgevoerde platforminspectie ([3]) van een in Liberia geregistreerd luchtvaartuig. Op 12 maart 1996 stelde de burgerluchtvaartautoriteiten van het VK de Liberiaanse DCA ervan in kennis dat alle aanvragen van in Liberia geregistreerde luchtvaartuigen om commerciële diensten naar het VK te exploiteren zouden worden geweigerd tot de Liberiaanse autoriteiten aantoonden over een doeltreffend regelgevend systeem te beschikken om de luchtwaardigheid van in Liberia geregistreerde luchtvaartuigen te garanderen. De Liberiaanse autoriteiten hebben nooit geantwoord. Zij hebben ook niet volledig meegewerkt met de burgerluchtvaartautoriteit van Frankrijk. Zij hebben immers geweigerd antwoord te geven toen deze hun bezorgdheid uitten over de veiligheid van de activiteiten van een in Liberia geregistreerde luchtvaartmaatschappij.

(72) De autoriteiten van Liberia die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht hebben blijk gegeven van een gebrek aan vermogen om de relevante veiligheidsnormen toe te passen en te handhaven. De regering van Liberia heeft in 1996 ([4]) zelf toegegeven dat ze wegens de burgeroorlog niet in staat was regelgevend toezicht uit te oefenen op in Liberia geregistreerde luchtvaartuigen. Hoewel in 2003 een uitgebreide vredesovereenkomst is ondertekend en de VN en de nationale overgangsregering van Liberia stilaan maatregelen nemen om de veiligheid te verbeteren, is het weinig waarschijnlijk dat het vermogen van de regering om

([1]) Correspondentie tussen het Britse departement vervoer en ECAC over het probleem van de documenten van luchtvaartuigen van niet-goedgekeurde maatschappijen (6 augustus 2003).
([2]) DGAC/F-2004 nrs. 315, 316.
([3]) UK-CAA regelgevende groep — Verslag over het toezicht op luchtvaartuigen, 5 maart 1996 (Office code: 223).
([4]) Correspondentie tussen het Liberiaanse ministerie van Vervoer en het Britse DGCA over het feit dat het wegens de bugeroorlog in Liberia onmogelijk is regelgevend toezicht uit te oefenen op de in Liberia geregistreerde luchtvaartuigen, 28 augustus 1996.

▼B

haar register in orde te brengen sinds 1996 is verbeterd. Wegens de veiligheidssituatie heeft ICAO nog geen USOAP-audit van Liberia uitgevoerd.

(73) De autoriteiten van Liberia die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht op de volgende luchtvaartmaatschappijen hebben blijk gegeven van een gebrek aan vermogen om adequaat veiligheidstoezicht te houden op deze luchtvaartmaatschappijen: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.

(74) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt hieruit geconcludeerd dat aan alle in Liberia geregistreerde luchtvaartmaatschappijen een exploitatieverbod moet worden opgelegd en dat deze luchtvaartmaatschappijen in bijlage A moeten worden opgenomen.

Luchtvaartmaatschappijen uit Sierra Leone

(75) Er zijn geverifieerde aanwijzingen voor ernstige veiligheidstekortkomingen bij Air Universal Ltd. Deze tekortkomingen zijn vastgesteld door Zweden tijdens een in het kader van het SAFA-programma uitgevoerde platforminspectie ([1]).

(76) De autoriteiten van Sierra Leone die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht hebben niet volledig meegewerkt met de burgerluchtvaartautoriteiten van Zweden toen deze hun bezorgdheid uitten over de veiligheid van het in Sierra Leone geregistreerde Air Universal Ltd, hetgeen blijkt uit het feit dat ze geen antwoord hebben gegeven op de correspondentie van Zweden.

(77) De exploitatievergunning of technische vergunning van alle luchtvaartmaatschappijen onder toezicht van Sierra Leone zijn in het verleden geweigerd of ingetrokken door het Verenigd Koninkrijk.

(78) Hoewel het Air Operator's Certificate van Air Universal Ltd is afgegeven door Sierra Leone, zijn er aanwijzingen dat het hoofdkantoor van de luchtvaartmaatschappij tegenwoordig in Jordanië is gevestigd, wat in strijd is met de voorschriften van bijlage 6 van het Verdrag van Chicago.

(79) De autoriteiten van Sierra Leone die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht op Air Universal Ltd hebben nagelaten om, overeenkomstig hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Chicago, adequaat toezicht uit te oefenen op deze luchtvaartmaatschappij.

(80) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt hieruit geconcludeerd dat Air Universal Ltd niet voldoet aan de geldende veiligheidsnormen.

(81) Er zijn geverifieerde aanwijzingen voor ernstige veiligheidstekortkomingen bij luchtvaartmaatschappijen die in Sierra Leone zijn geregistreerd. Deze tekortkomingen zijn vastgesteld door drie lidstaten, het VK, Malta en Zweden tijdens in het kader van het SAFA-programma uitgevoerde platforminspecties ([2]).

(82) De autoriteiten van Sierra Leone die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht hebben niet volledig meegewerkt met de burgerluchtvaartautoriteiten van Zweden en Malta toen deze hun bezorgdheid uitten over de veiligheid van de activiteiten van het in Sierra Leone geregistreerde Air Universal Ltd, hetgeen

([1]) LFV-S-2004-37

([2]) CAA-UK-2003-103
CAA-UK-2003-111
CAA-UK-2003-136
CAA-UK-2003-198
CAA-MA-2003-4
LFV-S-2004-37

▼B

blijkt uit het feit dat ze geen antwoord hebben gegeven op de correspondentie van deze lidstaten.

(83) De autoriteiten van Sierra Leone die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht hebben blijk gegeven van een gebrek aan vermogen om, overeenkomstig hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Chicago, de geldende veiligheidsnormen toe te passen en te handhaven. Sierra Leone heeft geen passend systeem om toezicht te houden op zijn exploitanten en luchtvaartuigen en beschikt niet over de technische capaciteiten en middelen om deze taak te vervullen. Het hoofdkantoor van sommige houders van een door Sierra Leone afgegeven Air Operator Certificate is niet in Sierra Leone gevestigd, wat in strijd is met de voorschriften van bijlage 6 van het Verdrag van Chicago.

(84) Het door Sierra Leone opgestelde actieplan met corrigerende maatregelen wordt ongeschikt (of onvoldoende) geacht om de vastgestelde ernstige veiligheidstekortkomingen te verhelpen. De burgerluchtvaartautoriteiten van Sierra Leone hebben een overeenkomst gesloten met een privé-onderneming, International Aviation Surveyors (IAS), om bepaalde toezichtactiviteiten in hun naam uit te voeren. De overeenkomst tussen beide partijen, die is vastgelegd in een intentieverklaring ([1]), voorziet echter niet in een adequaat systeem voor toezicht op de in Sierra Leone geregistreerde luchtvaartuigen omdat:

— de luchtvaartuigen/luchtvaartmaatschappijen waarop de intentieverklaring betrekking heeft, niet in Sierra Leone waren gevestigd en het IAS-personeel noch in Sierra Leone was gevestigd, noch in het land waarin de luchtvaartmaatschappijen gevestigd waren;

— IAS geen handhavingsbevoegdheden leek te hebben;

— IAS verantwoordelijk was voor routine-inspecties van de luchtvaartmaatschappijen, maar het niveau van de inspectieactiviteiten niet was gespecificeerd;

— de intentieverklaring voorzag in een contractuele relatie tussen IAS en de betrokken luchtvaartmaatschappijen;

— de intentieverklaring niet voorzag in adequaat toezicht op de vluchtactiviteiten.

(85) De autoriteiten van Sierra Leone die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht hebben blijk gegeven van een gebrek aan vermogen om adequaat toezicht te houden op de veiligheid van op de volgende luchtvaartmaatschappijen: Aerolift Co. Ltd, Afrik Air Links, Air Leone Ltd, Air Rum Ltd, Air Salone Ltd, Air Universal Ltd, Destiny Air Services Ltd, First Line Air (SL) Ltd, Heavylift Cargo, Paramount Airlines Ltd, Star Air Ltd, Teebah Airways, West Coast Airways Ltd.

(86) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt hieruit geconcludeerd dat aan alle in Sierra Leone geregistreerde luchtvaartmaatschappijen een exploitatieverbod moet worden opgelegd en dat deze luchtvaartmaatschappijen moeten worden opgenomen in bijlage A.

Luchtvaartmaatschappijen uit Swaziland

(87) Er zijn geverifieerde aanwijzingen voor ernstige veiligheidstekortkomingen bij Jet Africa, een in Swaziland geregistreerde luchtvaartmaatschappij. Deze tekortkomingen zijn vastgesteld door

([1]) Intentieverklaring tussen de burgerluchtvaartautoriteiten van Sierra Leone en FAST International Aviation Surveyors inzake inspectie; toezicht en het verlenen van regelgevende diensten aan extraregionale luchtvaartexploitanten (IAS/SL DCA MOA 201101).

▼B

Nederland tijdens een in het kader van het SAFA-programma uitgevoerde platforminspectie ([1]).

(88) Jet Africa heeft niet tijdig en adequaat gereageerd op een vraag van de Nederlandse burgerluchtvaartautoriteiten in verband met de veiligheid van zijn activiteiten. Het feit dat geen antwoord werd gegeven op de correspondentie van Nederland wijst op een gebrek aan transparantie of communicatie.

(89) Niets wijst er op dat Jet Africa, als reactie op de vraag van Nederland, een actieplan met corrigerende maatregelen heeft opgesteld om de ernstige veiligheidstekortkomingen te verhelpen.

(90) De autoriteiten van Swaziland die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht hebben blijk gegeven van een gebrek aan vermogen om de relevante veiligheidsnormen toe te passen en te handhaven, zoals met name blijkt uit een USOAP-audit van maart 1999. Het auditverslag ([2]) komt tot de conclusie dat Swaziland ten tijde van de audit niet in staat was om de taken met betrekking tot het veiligheidstoezicht op zijn luchtvaartmaatschappijen en register van luchtvoertuigen tot een goed einde te brengen. Het auditverslag vermeldt ook dat het niet mogelijk was het aantal luchtvaartuigen in het register te bepalen omdat het register niet goed was bijgehouden. Het auditteam kon evenmin vaststellen hoeveel door de DCA afgegeven personeelsvergunningen nog steeds geldig waren aangezien de archieven niet waren bijgewerkt. Aangezien Swaziland ICAO geen informatie heeft verstrekt over de voortgang bij de tenuitvoerlegging van het actieplan met corrigerende maatregelen om de tijdens de audit vastgestelde tekortkomingen te verhelpen, heeft geen follow-up van de USOAP-audit plaatsgevonden.

(91) De autoriteiten van Swaziland die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht hebben blijk gegeven van een gebrek aan vermogen om adequaat toezicht te houden op de volgende luchtvaartmaatschappijen: Aero Africa (Pty) Ltd, African International Airways (Pty) Ltd, Airlink Swaziland Ltd, Northeast Airlines (Pty) Ltd, Scan Air Charter Ltd, Swazi Express Airways, Jet Africa.

(92) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt hieruit geconcludeerd dat aan alle in Swaziland geregistreerde luchtvaartmaatschappijen een exploitatieverbod moet worden opgelegd en dat deze luchtvaartmaatschappijen in bijlage A moeten worden opgenomen.

Algemene opmerkingen over de in de lijst opgenomen luchtvaartmaatschappijen

(93) Aangezien dit de veiligheid niet in het gedrang brengt, mogen alle hierboven vermelde luchtvaartmaatschappijen vliegtuigen met bemanning huren („wet lease”) of gebruik maken van een luchtvaartmaatschappij waaraan geen exploitatieverbod is opgelegd om hun verkeersrechten uit te oefenen, voorzover de geldende veiligheidsnormen worden nageleefd.

(94) Telkens dit vereist is moet de communautaire lijst op basis van aanvullend bewijsmateriaal of uitgevoerde corrigerende maatregelen zo snel mogelijk worden bijgewerkt teneinde rekening te houden met de ontwikkeling van de veiligheidssituatie van de betrokken luchtvaartmaatschappijen.

Niet in de lijst opgenomen luchtvaartmaatschappijen

(95) Uit de informatie die verstrekt is door Tuninter en de Tunesische autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht

([1]) CAA/NL-2004-98

([2]) Samenvattend verslag van ICAO-USOAP — Audit van het directoraat voor burgerluchtvaart van Swaziland (Mbabane, 9-12 maart 1999).

▼B

en die bevestigd is door Italië wordt geconcludeerd dat is aangetoond dat Tuninter de veiligheidstekortkomingen die tijdens twee inspecties ter plaatse door de Italiaanse autoriteiten waren vastgesteld, heeft verholpen.

(96) Uit de door Duitsland verstrekte informatie wordt geconcludeerd dat er geen aanwijzingen meer zijn van een gebrek aan vermogen of bereidheid vanwege de autoriteiten van Tadzjikistan die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht op luchtvaartuigen die in dat land zijn geregistreerd.

(97) Uit de aan België verstrekte informatie, waaruit blijkt dat de tekortkomingen die geleid hebben tot een nationaal verbod voor I. C.T.T.P.W. en South Airlines volledig zijn verholpen, wordt geconcludeerd dat er geen bevestigde aanwijzingen meer zijn dat deze luchtvaartmaatschappijen te kampen hebben met aanhoudende ernstige veiligheidstekortkomingen.

(98) Uit de door Duitsland verstrekte informatie, waaruit blijkt dat het luchtvaartuig dat aanleiding gaf tot het opleggen van een exploitatieverbod aan Atlant Soyuz geen deel meer uitmaakt van de vloot van die luchtvaartmaatschappij, wordt geconcludeerd dat er geen bevestigde aanwijzingen meer zijn dat deze luchtvaartmaatschappij te kampen heeft met aanhoudende ernstige veiligheidstekortkomingen.

(99) Uit de op dit ogenblik beschikbare informatie wordt geconcludeerd dat er geen bevestigde aanwijzingen meer zijn van niet-gecorrigeerde ernstige veiligheidstekortkomingen bij Air Mauritanie. Desondanks moet het vermogen van de autoriteiten van Mauritanië die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht op deze luchtvaartmaatschappij verder worden beoordeeld. Daarom zal de Commissie, bijgestaan door de autoriteiten van belanghebbende lidstaten, binnen 2 maanden een beoordeling opstellen van de autoriteiten van Mauritanië die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht op deze luchtvaartmaatschappij en op de ondernemingen die onder deze luchtvaartmaatschappij vallen.

(100) 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

Voorwerp

In deze verordening wordt de in hoofdstuk II van de basisverordening vermelde communautaire lijst vastgesteld van luchtvaartmaatschappijen waaraan in de Gemeenschap een exploitatieverbod is opgelegd.

Artikel 2

Exploitatieverboden

1. Aan de in bijlage A vermelde luchtvaartmaatschappijen wordt een volledig exploitatieverbod opgelegd in de Gemeenschap.

2. Aan de in bijlage B vermelde luchtvaartmaatschappijen worden exploitatiebeperkingen opgelegd in de Gemeenschap. Deze beperkingen houden in dat het verboden is de in bijlage B vermelde specifieke luchtvaartuigen of de specifieke types luchtvaartuigen te gebruiken.

▼B

Artikel 3

Handhaving

De lidstaten stellen de Commissie in kennis van alle maatregelen die zij uit hoofde van artikel 3, lid 1, van de basisverordening hebben genomen om de exploitatieverboden die op hun grondgebied aan de luchtvaartmaatschappijen op de communautaire lijst zijn opgelegd, te doen naleven.

Artikel 4

Inwerkingtreding

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

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

▼M6

BIJLAGE A

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

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator's Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator's Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
AIR KORYO	Onbekend	KOR	Democratische Volksrepubliek Korea
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Soedan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afghanistan
MAHAN AIR	FS 105	IRM	Islamitische Republiek Iran
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Onbekend	VRB	Rwanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Oekraïne
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Oekraïne
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van de Democratische Republiek Congo die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht, waaronder		—	Democratische Republiek Congo
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Democratische Republiek Congo
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	Onbekend	Democratische Republiek Congo
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Onbekend	Democratische Republiek Congo
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Onbekend	Democratische Republiek Congo
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	Democratische Republiek Congo

([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.

▼**M6**

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator's Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator's Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	Democratische Republiek Congo
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Onbekend	Democratische Republiek Congo
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Onbekend	Democratische Republiek Congo
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	Onbekend	Democratische Republiek Congo
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	Onbekend	Democratische Republiek Congo
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Onbekend	Democratische Republiek Congo
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Ministeriële handtekening (ordonnantie 78/205)	LCG	Democratische Republiek Congo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo

▼**M6**

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator's Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator's Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Democratische Republiek Congo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	Onbekend	Democratische Republiek Congo
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Onbekend	Democratische Republiek Congo
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	Onbekend	Democratische Republiek Congo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Onbekend	Democratische Republiek Congo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Onbekend	Democratische Republiek Congo
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Onbekend	Democratische Republiek Congo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	Democratische Republiek Congo
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Equatoriaal-Guinea welke verantwoordelijk zijn voor regulerend toezicht, inclusief			Equatoriaal-Guinea
CRONOS AIRLINES	Onbekend	Onbekend	Equatoriaal-Guinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Equatoriaal-Guinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n.v.t.	Equatoriaal-Guinea
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Equatoriaal-Guinea

▼M6

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator's Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator's Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
GUINEA AIRWAYS	738	n.v.t.	Equatoriaal-Guinea
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Equatoriaal-Guinea
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Indonesië welke verantwoordelijk zijn voor regulerend toezicht, inclusief			Indonesië
ADAM SKY CONNECTION AIRLINES	121-036	DHI	Indonesië
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Onbekend	Indonesië
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonesië
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Onbekend	Indonesië
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Onbekend	Indonesië
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Onbekend	Indonesië
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Onbekend	Indonesië
CARDIG AIR	121-013	Onbekend	Indonesië
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Onbekend	Indonesië
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonesië
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Onbekend	Indonesië
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonesië
EASTINDO	135-038	Onbekend	Indonesië
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	121-019	Onbekend	Indonesië
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Onbekend	Indonesië
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonesië
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonesië
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonesië
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonesië
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Onbekend	Indonesië
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonesië
KURA-KURA AVIATION	135-016	Onbekend	Indonesië
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Indonesië
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonesië
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Onbekend	Indonesië
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Onbekend	Indonesië
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indonesië

▼**M6**

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator's Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator's Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonesië
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Onbekend	Indonesië
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonesië
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indonesië
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Onbekend	Indonesië
PURA WISATA BARUNA	135-025	Onbekend	Indonesië
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indonesië
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonesië
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Onbekend	Indonesië
SMAC	135-015	SMC	Indonesië
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonesië
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	121-017	Onbekend	Indonesië
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Onbekend	Indonesië
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indonesië
TRAVIRA UTAMA	135-009	Onbekend	Indonesië
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonesië
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indonesië
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonesië
TRIGANA AIR SERVICE	135-005	TGN	Indonesië
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonesië
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van de Kirgizische Republiek welke verantwoordelijk zijn voor regulerend toezicht, inclusief		—	Kirgizische Republiek
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	Kirgizische Republiek
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizische Republiek
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	Kirgizische Republiek
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizische Republiek
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	Kirgizische Republiek
BOTIR AVIA	10	BTR	Kirgizische Republiek
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgizische Republiek
DAMES	20	DAM	Kirgizische Republiek
EASTOK AVIA	15	Onbekend	Kirgizische Republiek
ESEN AIR	2	ESD	Kirgizische Republiek
GALAXY AIR	12	GAL	Kirgizische Republiek

▼M6

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator's Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator's Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kirgizische Republiek
INTAL AVIA	27	INL	Kirgizische Republiek
ITEK AIR	04	IKA	Kirgizische Republiek
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgizische Republiek
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgizische Republiek
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	Kirgizische Republiek
MAX AVIA	33	MAI	Kirgizische Republiek
OHS AVIA	09	OSH	Kirgizische Republiek
S GROUP AVIATION	6	Onbekend	Kirgizische Republiek
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Kirgizische Republiek
SKY WAY AIR	21	SAB	Kirgizische Republiek
TENIR AIRLINES	26	TEB	Kirgizische Republiek
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgizische Republiek
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Liberia welke verantwoordelijk zijn voor regulerend toezicht	—	—	Liberia
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Sierra Leone welke verantwoordelijk zijn voor regulerend toezicht, inclusief	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Onbekend	RUM	Sierra Leone
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Onbekend	BVU	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 Swaziland welke verantwoordelijk zijn voor regulerend toezicht, inclusief	—	—	Swaziland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Onbekend	RFC	Swaziland
JET AFRICA SWAZILAND	Onbekend	OSW	Swaziland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Onbekend	RSN	Swaziland

▼**M6**

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator's Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator's Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
SCAN AIR CHARTER, LTD	Onbekend	Onbekend	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Onbekend	SWX	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Onbekend	SZL	Swaziland

▼M6

BIJLAGE B

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

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator's Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator's Certificate (AOC)	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant	Type luchtvaartuig	Registratiemerkteken(s) en, voor zover beschikbaar, constructieserienummer(s)	Land van registratie
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoren	De volledige vloot, met uitzondering van: LET 410 UVP	De volledige vloot, met uitzondering van: D6-CAM (851336)	Comoren
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	Democratische Republiek Congo	De volledige vloot, met uitzondering van: B767-266 ER	De volledige vloot, met uitzondering van: 9Q-CJD (constructienr. 23 178)	Democratische Republiek Congo

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