Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2025/1144

4.6.2025

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2025/1144 VAN DE COMMISSIE

van 3 juni 2025

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

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

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

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Bij Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie ([2]) is de lijst vastgesteld van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.

(2) Sommige lidstaten en het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart ("het Agentschap") hebben de Commissie overeenkomstig artikel 4, lid 3, van Verordening (EG) nr. 2111/2005 informatie verstrekt die relevant is voor de bijwerking van die lijst. Ook derde landen en internationale organisaties hebben relevante informatie meegedeeld. Op basis van de geleverde informatie moet de lijst worden bijgewerkt.

(3) De Commissie heeft alle betrokken luchtvaartmaatschappijen hetzij rechtstreeks, hetzij via de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving door die maatschappijen, op de hoogte gesteld van de essentiële feiten en overwegingen die aan de basis liggen van haar beslissing om aan die luchtvaartmaatschappijen een exploitatieverbod op te leggen in de Unie of om de voorwaarden te wijzigen van een exploitatieverbod dat is opgelegd aan een luchtvaartmaatschappij die is opgenomen in de lijst in bijlage A of bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(4) De Commissie heeft de betrokken luchtvaartmaatschappijen in de gelegenheid gesteld om alle relevante documenten te raadplegen, om schriftelijke opmerkingen in te dienen en om een mondelinge presentatie te geven aan de Commissie en aan het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart.

(5) In het kader van Verordening (EG) nr. 2111/2005 en Gedelegeerde Verordening (EU) 2023/660 van de Commissie ([3]) heeft de Commissie het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart op de hoogte gesteld van het lopende overleg met de bevoegde autoriteiten en luchtvaartmaatschappijen van Armenië, Irak, Kirgizië, Libië, Suriname en Tanzania. De Commissie heeft het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart ook geïnformeerd over de situatie op het gebied van luchtvaartveiligheid in Angola, Egypte, Kazachstan, Kenia, Nepal, Pakistan en Sierra Leone.

([1]) PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj.

([2]) Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 tot opstelling van de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad bedoelde communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap (PB L 84 van 23.3.2006, blz. 14, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj).

([3]) Gedelegeerde Verordening (EU) 2023/660 van de Commissie van 2 december 2022 tot vaststelling van gedetailleerde voorschriften voor de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad bedoelde lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod of exploitatiebeperkingen zijn opgelegd in de Unie, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 473/2006 tot vaststelling van uitvoeringsregels voor de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad bedoelde communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap (PB L 83 van 22.3.2023, blz. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

(6) Het Agentschap heeft de Commissie en het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart geïnformeerd over de technische beoordelingen die zijn uitgevoerd in het kader van de initiële beoordeling van en het permanente toezicht op vergunningen voor luchtvaartmaatschappijen uit derde landen ("TCO-vergunningen") die zijn afgegeven overeenkomstig Verordening (EU) nr. 452/2014 van de Commissie ([4]).

(7) Het Agentschap heeft de Commissie en het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart ook op de hoogte gesteld van de resultaten van de analyse van platforminspecties die zijn uitgevoerd in het kader van het SAFA-programma (Safety Assessment of Foreign Aircraft), overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie ([5]).

(8) Het Agentschap heeft de Commissie en het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart bovendien geïnformeerd over de projecten voor technische bijstand die zijn uitgevoerd in derde landen waartegen een exploitatieverbod is uitgevaardigd overeenkomstig Verordening (EG) nr. 474/2006. Voorts heeft het Agentschap informatie geleverd over de plannen en verzoeken om verdere technische bijstand en samenwerking om de administratieve en technische capaciteit van burgerluchtvaartautoriteiten in derde landen te verbeteren, met de bedoeling hen te helpen overeenstemming te bereiken met de toepasselijke internationale veiligheidsnormen voor de burgerluchtvaart. De lidstaten werd verzocht om dergelijke verzoeken op bilaterale basis te beantwoorden, in overleg met de Commissie en het Agentschap. In dat verband heeft de Commissie herhaald dat het nuttig is aan de internationale luchtvaartgemeenschap informatie te leveren, met name via het Aviation Safety Implementation Assistance Partnership van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), over technische bijstand die de Unie en de lidstaten aan derde landen verlenen om de veiligheid van de luchtvaart in de wereld te verbeteren.

(9) Eurocontrol heeft de Commissie en het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart een update gegeven over de status van de SAFA- en TCO-waarschuwingsfuncties, met inbegrip van statistieken over waarschuwingsberichten voor luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Unie

(10) De lidstaten en het Agentschap, handelend als bevoegde autoriteiten, hebben de Commissie en het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart op de hoogte gesteld van bepaalde corrigerende en handhavingsmaatregelen die zij hebben getroffen naar aanleiding van een door het Agentschap uitgevoerde analyse van de resultaten van platforminspecties van luchtvaartuigen van luchtvaartmaatschappijen uit de Unie en van door het Agentschap uitgevoerde normalisatie-inspecties, aangevuld met informatie van specifieke inspecties en audits door nationale luchtvaartautoriteiten.

(11) De lidstaten en het Agentschap, handelend als bevoegde autoriteiten, hebben herhaald dat zij zo nodig bereid zijn om in te grijpen als uit relevante veiligheidsinformatie blijkt dat door de niet-naleving van relevante veiligheidsnormen door luchtvaartmaatschappijen uit de Unie veiligheidsrisico's dreigen te ontstaan.

Luchtvaartmaatschappijen uit Armenië

(12) Alle in Armenië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen zijn in juni 2020 krachtens Uitvoeringsverordening (EU) 2020/736 van de Commissie ([6]) opgenomen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

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

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

([6]) Uitvoeringsverordening (EU) 2020/736 van de Commissie van 2 juni 2020 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 wat betreft de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod of exploitatiebeperkingen zijn opgelegd in de Unie (PB L 172 van 3.6.2020, blz. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/736/oj).

(13) In het kader van het permanent toezicht van de Commissie op de algemene veiligheidssituatie in Armenië, met inbegrip van de capaciteit en bekwaamheid van het burgerluchtvaartcomité van Armenië (CAC) om veiligheidstoezicht uit te oefenen, vond op 9 april 2025 een technische bijeenkomst plaats tussen de Commissie, het Agentschap, de lidstaten en het CAC. Tijdens de vergadering heeft de Commissie het CAC in kennis gesteld van de resultaten van haar beoordeling van het in december 2024 ingediende corrigerende actieplan ("CAP"). Dit CAP was door het CAC opgesteld naar aanleiding van de opmerkingen die gemaakt zijn tijdens het beoordelingsbezoek van de Unie aan Armenië in 2020.

(14) Het door het CAC ingediende CAP is alomvattend en gedetailleerd en wijst erop dat duidelijke inspanningen worden geleverd om het nationale toezicht op de luchtvaart af te stemmen op de regelgevende verwachtingen van de EU bij het aanpakken van de opmerkingen die de Unie heeft gemaakt naar aanleiding van het bezoek ter plaatse in 2020. Positieve ontwikkelingen zijn onder meer de formele vaststelling van verscheidene nationale voorschriften die in overeenstemming zijn met de EU-voorschriften, stappen in de richting van de toepassing van risicogebaseerde toezichtsbeginselen en de verbetering van opleidingsdocumentatie en -registers voor inspecteurs.

(15) Hoewel in het CAP een alomvattende aanpak van de vastgestelde opmerkingen wordt gepresenteerd, lijken verschillende problemen onopgelost te blijven of is er onvoldoende bewijsmateriaal om een oplossing te onderbouwen, zoals het ontbreken van een classificatie van bevindingen, onvoldoende bewijs van de uitvoering van toezichtsplannen en tekortkomingen in de controle en vertaling van documenten. Bovendien blijven er inconsistenties bestaan in de kwaliteit en volledigheid van opleidingsdocumentatie, vergunningsprocedures en toezichtmechanismen, die moeten worden beoordeeld aan de hand van aanvullende evaluaties ter plaatse alvorens een definitief besluit over de toereikendheid van het CAP kan worden genomen.

(16) In het licht van de resterende tekortkomingen en de noodzaak van een grondiger beoordeling van de uitvoering op het terrein, is de Commissie van mening dat een verdere evaluatie op afstand van de veiligheidssituatie in Armenië onvoldoende extra duidelijkheid zou verschaffen. Daarom is een beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie gepland voor het derde kwartaal van 2025. Dit bezoek heeft tot doel na te gaan of de door het CAC ingediende corrigerende maatregelen daadwerkelijk worden toegepast, met inbegrip van de maatregelen die tijdens de contacten in 2024 en 2025 zijn besproken.

(17) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 is de Commissie van mening dat er op dit ogenblik geen redenen zijn om de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod in de Unie is opgelegd, te wijzigen met betrekking tot in Armenië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen.

(18) De lidstaten moeten blijven controleren of de in Armenië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen de relevante internationale veiligheidsnormen naleven door bij platforminspecties prioriteit te geven aan deze luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.

Luchtvaartmaatschappijen uit Irak

(19) In december 2015 en november 2023 zijn de luchtvaartmaatschappijen *Iraqi Airways* en *Fly Baghdad* opgenomen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006, bij respectievelijk Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2322 van de Commissie ([7]) en Uitvoeringsverordening (EU) 2023/2691 van de Commissie ([8]).

(20) In het kader van het permanent toezicht van de Commissie op de algemene veiligheidssituatie in Irak, met inbegrip van de capaciteit en bekwaamheid van de Iraakse burgerluchtvaartautoriteit (ICAA) om veiligheidstoezicht uit te oefenen, vond op 23 april 2025 een technische bijeenkomst plaats tussen de Commissie, het Agentschap, lidstaten en de ICAA. Tijdens die bijeenkomst presenteerde de ICAA updates met betrekking tot haar inspanningen om het wet- en regelgevingskader en het toezicht te verbeteren.

(21) De ICAA heeft een gedetailleerde presentatie gegeven van haar lopende inspanningen om het toezicht op de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren door middel van wetswijzigingen, ontwikkeling van regelgeving, initiatieven voor capaciteitsopbouw en institutionele hervormingen. Hoewel deze inspanningen worden erkend als belangrijke stappen, bevinden zij zich nog in een vroeg stadium van uitvoering. Er blijft grote bezorgdheid bestaan over de tijdigheid van deze maatregelen, de consistentie en kwaliteit van de resultaten van de regelgeving en de afstemming ervan op de internationale veiligheidsnormen.

([7]) Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2322 van de Commissie van 10 december 2015 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 tot opstelling van de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap (PB L 328 van 12.12.2015, blz. 67, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj).

([8]) Uitvoeringsverordening (EU) 2023/2691 van de Commissie van 29 november 2023 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 wat betreft de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod of exploitatiebeperkingen zijn opgelegd in de Unie (PB L, 2023/2691, 30.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj).

(22) Er is enige vooruitgang geboekt, met name op het gebied van de aanwerving van personeel, opleidingsinitiatieven en het opstellen van geactualiseerde nationale luchtvaartvoorschriften. Cruciale hervormingen, zoals de goedkeuring van een herziene primaire luchtvaartwetgeving en de versterking van het systeem voor veiligheidstoezicht, zijn nog steeds onvolledig of hebben geen verifieerbare resultaten.

(23) Daarom werd gezamenlijk erkend dat het uitvoeren van een beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse in september 2025, zoals eerder besproken, voorbarig en mogelijk contraproductief zou zijn, gezien de noodzaak van verdere tastbare en aantoonbare vooruitgang op kerngebieden van het Iraakse systeem voor toezicht op de veiligheid van de luchtvaart.

(24) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 is de Commissie van mening dat er op dit ogenblik geen redenen zijn om de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod in de Unie is opgelegd, te wijzigen met betrekking tot luchtvaartmaatschappijen uit Irak.

(25) De lidstaten moeten blijven controleren of in Irak gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen de relevante internationale veiligheidsnormen werkelijk naleven door bij platforminspecties prioriteit te geven aan al die luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.

(26) Als uit relevante veiligheidsinformatie blijkt dat veiligheidsrisico's dreigen te ontstaan als gevolg van niet-naleving van de desbetreffende internationale veiligheidsnormen, moet de Commissie zo nodig verdere maatregelen treffen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Kirgizië

(27) In oktober 2006 zijn in Kirgizië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen bij Verordening (EG) nr. 1543/2006 van de Commissie ([9]) opgenomen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(28) In het kader van de lopende uitwisselingen, die het resultaat zijn van hernieuwde contacten die sinds 2023 hebben plaatsgevonden tussen de Commissie en het Staatsagentschap voor de burgerluchtvaart ("SCAA"), dat onder het kabinet van ministers van de Kirgizische Republiek valt, heeft de Commissie een initiatief voor technische bijstand gelanceerd, dat door het Agentschap wordt uitgevoerd in het kader van Verordening (EG) nr. 2111/2005. Dat initiatief heeft tot doel de inspanningen van het SCAA om zijn toezichtscapaciteit te vergroten, te ondersteunen.

(29) In het kader van dat initiatief zijn al één activiteit op afstand en één bezoek ter plaatse uitgevoerd. Het bezoek ter plaatse bood ook de gelegenheid om informatie uit de eerste hand te verzamelen over de wijze waarop het SCAA de internationale veiligheidsnormen toepast, en om een simulatie van beoordelingsbezoeken ter plaatse van de Unie uit te voeren. De simulatie leverde waardevolle inzichten op in het organisatorische en regelgevingskader van het SCAA, waarbij werd vastgesteld dat de algemene structuur van het SCAA geschikt lijkt voor haar omvang en verantwoordelijkheden, hoewel de operationele doeltreffendheid moet worden verbeterd. Hoewel het managementhandboek is goedgekeurd, moet het verder worden ontwikkeld en moet de samenhang ervan worden verbeterd; voorts moet ook de verantwoordelijkheid voor het onderzoeken van ernstige incidenten nog verder worden vastgesteld.

(30) De simulatie maakte het ook mogelijk lacunes op te sporen in de omzetting van de normen en aanbevolen praktijken van de ICAO, met name wat de bijlagen 1, 6, 8, 18 en 19 van de ICAO betreft; deze lacunes staan een volledige afstemming op de internationale veiligheidsnormen in de weg. Het SCAA heeft deze lacunes erkend en stappen ondernomen om de desbetreffende wetgeving te wijzigen, waarbij interministerieel overleg is gevoerd over verscheidene ontwerpwijzigingen. Voorts heeft het SCAA stappen ondernomen om de melding van veiligheidsvoorvallen en de opleiding van personeel te verbeteren via partnerschappen met internationale opleidingsorganisaties. Het is van essentieel belang dat de inspanningen op deze gebieden worden voortgezet om het toezicht op de veiligheid van de luchtvaart in Kirgizië verder te verbeteren.

([9]) Verordening (EG) nr. 1543/2006 van de Commissie van 12 oktober 2006 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie 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 en gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 910/2006 (PB L 283 van 14.10.2006, blz. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(31) In het kader van het permanent toezicht van de Commissie op de algemene veiligheidssituatie in Kirgizië, met inbegrip van de capaciteit en bekwaamheid van het SCAA om veiligheidstoezicht uit te oefenen, vond op 2 mei 2025 een technische bijeenkomst plaats tussen de Commissie, het Agentschap, de lidstaten en het SCAA. Tijdens deze bijeenkomst heeft het SCAA een gedetailleerde presentatie gegeven van haar lopende initiatieven om het toezicht op de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren, waaronder wetswijzigingen, de ontwikkeling van regelgeving, maatregelen voor capaciteitsopbouw en institutionele hervormingen.

(32) Het SCAA heeft ook haar organisatiestructuur en personeelsbezetting beschreven, met inbegrip van de ontwikkeling van een systeem voor de berekening van het personeelsbestand dat rechtstreeks gekoppeld is aan individuele opleidingsbehoeften.

(33) Het SCAA gaf ook een presentatie van de vooruitgang die is geboekt bij het afstemmen van zijn regelgeving op de internationale veiligheidsnormen en de uitvoering ervan op belangrijke toezichtsgebieden. Voorts werd gewezen op de lopende werkzaamheden ter verbetering van certificeringsprocessen en handhavingsmechanismen.

(34) Het SCAA heeft een alomvattend actieplan gedeeld om vastgestelde lacunes in de regelgeving aan te pakken en de ontwikkeling te ondersteunen van een veilig burgerluchtvaartsysteem dat voldoet aan de internationale veiligheidsnormen.

(35) Er zijn momenteel echter onvoldoende bewijzen om te kunnen bevestigen dat het SCAA alle veiligheidsgebreken die tot het bij Verordening (EG) nr. 1543/2006 opgelegde exploitatieverbod hebben geleid, daadwerkelijk heeft verholpen.

(36) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 is de Commissie van mening dat er op dit ogenblik geen redenen zijn om de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod in de Unie is opgelegd, te wijzigen met betrekking tot in Kirgizië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen.

(37) De lidstaten moeten blijven controleren of in Kirgizië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen de relevante internationale veiligheidsnormen werkelijk naleven door bij platforminspecties prioriteit te geven aan die luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.

Luchtvaartmaatschappijen uit Libië

(38) Krachtens Uitvoeringsverordening (EU) nr 1318/2014 van de Commissie ([10]) zijn in december 2014 luchtvaartmaatschappijen uit Libië opgenomen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(39) In het kader van het permanent toezicht van de Commissie op de algemene veiligheidssituatie in Libië, met inbegrip van de capaciteit en bekwaamheid van de Libische burgerluchtvaartautoriteit (LYCAA) om veiligheidstoezicht uit te oefenen, werd op 25 maart 2025 een technische bijeenkomst gehouden tussen de Commissie, het Agentschap, de lidstaten en de LYCAA.

(40) De Commissie heeft het resultaat gepresenteerd van haar beoordeling van de informatie die de LYCAA in 2023 en 2024 heeft ingediend. Die beoordeling bracht aanzienlijke tekortkomingen aan het licht, met name met betrekking tot de personeelsbezetting, de samenhang van de opleiding en de doeltreffende uitvoering van toezichtsactiviteiten. Voorts werd benadrukt dat cruciale informatie die de Commissie had gevraagd, ontbrak. De conclusie van de beoordeling was dat er aanzienlijke verdere verbeteringen nodig zijn, zowel wat het regelgevingskader als wat de toezichtscapaciteit van de LYCAA betreft. Tijdens de vergadering herhaalde de Commissie haar verwachtingen met betrekking tot het type en de kwaliteit van de documenten en gegevens die nodig zijn om een adequate beoordeling van het Libische systeem voor veiligheidstoezicht te kunnen uitvoeren.

([10]) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1318/2014 van de Commissie van 11 december 2014 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 tot opstelling van de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap (PB L 355 van 12.12.2014, blz. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/1318/oj).

(41) De LYCAA heeft geactualiseerde informatie verstrekt over administratieve en technische initiatieven ter versterking van het veiligheidstoezicht. De initiatieven omvatten herzieningen van de luchtvaartwetgeving en -regelgeving, een verhoging van de frequentie van de inspecties en de invoering van digitale toezichtsystemen. De presentatie van het Integrated Oversight Centre (IOC), een digitaal platform dat ontworpen is om het toezicht op en het beheer van luchtvaartveiligheidsgegevens te verbeteren, was een centraal onderdeel van die inspanningen. Het digitale platform is bedoeld om de naleving van de regelgeving te ondersteunen en de toegang tot relevante veiligheidsinformatie en -documentatie te verbeteren.

(42) De informatie en bijbehorende materialen die de LYCAA in het kader van de prestentatie van het IOC heeft verstrekt, met inbegrip van handleidingen en checklists die in certificerings- en toezichtsprocessen worden gebruikt, waren gebaseerd op regelgeving van de Unie en aangepast aan de nationale context. De LYCAA presenteerde ook geselecteerde auditresultaten van het hercertificeringsproces, waarbij de gegevens van het IOC in een duidelijk en gestructureerd formaat werden weergegeven.

(43) Niettemin werd opgemerkt dat dergelijke documentatie tijdens eerdere uitwisselingen in 2023 en 2024 niet met de Commissie was gedeeld, ondanks meerdere formele verzoeken. Voorts werd opgemerkt dat de doeltreffendheid van het IOC op lange termijn afhangt van de consistentie en kwaliteit van de toepassing ervan.

(44) De LYCAA heeft de Commissie ook in kennis gesteld van het lopende hercertificeringsproces voor alle Libische luchtvaartmaatschappijen, dat de periode van november 2023 tot november 2024 bestrijkt. De LYCAA meldde dat er in die periode meer dan 100 auditbezoeken waren uitgevoerd. Er werden echter onvoldoende bijzonderheden verstrekt met betrekking tot de resultaten van die audits, met inbegrip van de specifieke bevindingen en eventuele bijbehorende corrigerende maatregelen. Daarom werd overeengekomen dat de LYCAA de relevante informatie en documentatie zo spoedig mogelijk zal verstrekken.

(45) Er zijn momenteel echter onvoldoende bewijzen om te kunnen bevestigen dat de LYCAA alle veiligheidsgebreken die tot het bij Verordening (EU) nr. 1318/2014 opgelegde exploitatieverbod hebben geleid, daadwerkelijk heeft verholpen.

(46) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 is de Commissie van mening dat er op dit ogenblik geen redenen zijn om de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod in de Unie is opgelegd, te wijzigen met betrekking tot in Libië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen.

(47) De lidstaten moeten blijven controleren of de in Libië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen de relevante internationale veiligheidsnormen naleven door bij platforminspecties prioriteit te geven aan deze luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.

Luchtvaartmaatschappijen uit Suriname

(48) In juli 2010 is *Blue Wing Airlines* krachtens Verordening (EU) nr. 590/2010 van de Commissie ([11]) opgenomen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(49) Bij wijze van follow-up van de beraadslagingen van het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart van november 2024 hebben deskundigen van de Commissie, het Agentschap en de lidstaten tussen 24 en 28 februari 2025 in Suriname een beoordelingsbezoek van de Unie gebracht aan de autoriteit voor de veiligheid van de burgerluchtvaart van Suriname (CASAS). Het bezoek ter plaatse omvatte een steekproefsgewijze beoordeling van drie door de CASAS gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, namelijk *Blue Wing Airlines, Fly All Ways* en *Gum Air*.

(50) Het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie had in de eerste plaats betrekking op de CASAS, gezien haar rol en verantwoordelijkheid voor het veiligheidstoezicht op de in Suriname gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen. Tijdens het beoordelingsbezoek werden grote tekortkomingen in het regelgevingssysteem voor de burgerluchtvaart vastgesteld met betrekking tot de naleving van internationale veiligheidsnormen; deze tekortkomingen staan een doeltreffend veiligheidstoezicht in de weg.

([11]) Verordening (EU) nr. 590/2010 van de Commissie van 5 juli 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 (PB L 170 van 6.7.2010, blz. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/590/oj).

(51) De primaire luchtvaartwet van Suriname is ongewijzigd sinds de inwerkingtreding ervan in 2002. Daarom zijn de reeds in 2009 door de ICAO vastgestelde problemen nog steeds aanwezig, namelijk het gebrek aan bevoegdheden van het CASAS-inspectiepersoneel om toegang te krijgen tot faciliteiten en documentatie, en het gebrek aan scheiding tussen gerechtelijke en veiligheidsonderzoeken naar ongevallen en ernstige incidenten in de luchtvaart, met gebrekkige bescherming van melders van veiligheidsvoorvallen tot gevolg.

(52) De meeste nationale burgerluchtvaartvoorschriften zijn in 2023 geactualiseerd om ze in overeenstemming te brengen met de meest recente ICAO-wijzigingen. De handleidingen, gidsen, checklists en alle andere werkprocedures van de CASAS voor de uitvoering van het toezicht zijn echter niet bijgewerkt. Dat heeft negatieve gevolgen voor de naleving van de nationale wetgeving en dus ook van de internationale veiligheidsnormen.

(53) Tijdens het bezoek werd bevestigd dat de CASAS een systemische tekortkoming vertoont op het gebied van het beheer van de middelen, namelijk een gebrek aan procedures en methoden om de personeelsbehoeften te bepalen, ondoeltreffende initiële opleiding voor inspectiepersoneel en geen periodieke opleiding wegens een gebrek aan begrotingsmiddelen. De bezochte afdelingen van de CASAS bleken onderbemand te zijn en het inspecterende personeel was niet volledig gekwalificeerd.

(54) Uit het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse is voorts ook gebleken dat de CASAS kritieke tekortkomingen vertoont wat betreft de wijze waarop het veiligheidstoezicht wordt uitgeoefend, zoals het sluiten van bevindingen zonder analyse van de onderliggende oorzaken en het buitensporig lang laten openstaan van bevindingen, zonder handhavingsmaatregelen te nemen. Bijgevolg doen ernstige gevallen van niet-naleving zich herhaaldelijk opnieuw voor.

(55) Bovendien blijkt uit het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse dat de CASAS niet over de kwaliteitsbeheerfunctie beschikt die nodig is om iets te doen aan de vastgestelde tekortkomingen met betrekking tot, maar niet beperkt tot, het documentencontrolesysteem, het bijhouden van registers, het beheer van bevindingen en het controleniveau.

(56) De CASAS heeft geen veiligheidsbeheerfunctie om proactief om te gaan met actuele of opkomende veiligheidsrisico's en er is evenmin een functionerend systeem voor verplichte voorvalsmelding, dat de CASAS in staat zou stellen te bepalen op welke gebieden met een hoog risico het toezicht moet worden versterkt.

(57) Er werden kritieke punten van zorg waargenomen met betrekking tot de afdelingen vluchtuitvoeringen en luchtwaardigheid van de CASAS, zoals het onvermogen van CASAS om binnen de vereiste tijd aan haar toezichtsplannen te voldoen en om de reikwijdte van de uitgevoerde audits volledig te verwezenlijken. Er zijn bewijzen gevonden waaruit blijkt dat het niveau van onderzoek van technische dossiers voorafgaand aan de afgifte van certificaten ontoereikend is en dat gevallen van niet-naleving van de relevante internationale veiligheidsnormen door luchtvaartmaatschappijen niet zijn vastgesteld.

(58) Uit de tekortkomingen die zijn vastgesteld tijdens de bezoeken aan de luchtvaartmaatschappen blijkt dat het vermogen van de CASAS om doeltreffend toezicht uit te oefenen, uitgebreide audits uit te voeren en proactief te reageren op actuele en opkomende veiligheidsrisico's aanzienlijk wordt belemmerd door twee fundamentele factoren: het gebrek aan structurele financiering en het ontbreken van handhavingsmaatregelen.

(59) Het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse aan de drie luchtvaartmaatschappijen *Blue Wing Airlines, Gum Air* en *Fly All Ways* op respectievelijk 25, 26 en 27 februari 2025 bracht dezelfde of soortgelijke kritieke tekortkomingen aan het licht bij alle drie de luchtvaartmaatschappijen, met directe gevolgen voor de vliegveiligheid en de naleving van de regelgeving, zoals, maar niet beperkt tot, het ontbreken van een functionerend veiligheidsbeheersysteem (SMS) en kwaliteitsbeheersysteem (QMS). Wat de evaluatie van de respectieve vluchtuitvoeringen betreft, waren er aanwijzingen dat dezelfde ernstige gevallen van niet-naleving zich voordeden voor alle vluchtuitvoeringen en dat, ondanks het feit dat de CASAS deze bevindingen had vastgesteld, de vluchtuitvoeringen zonder enige beperking van de CASAS of de luchtvaartmaatschappij zelf werden voortgezet.

(60) Bovendien heeft het bezoek aan de drie respectieve luchtwaardigheidsafdelingen tal van ernstige problemen aan het licht gebracht, zoals een gebrek aan opleiding van het personeel voor de uitvoering van hun taken, onbruikbare onderdelen die niet naar behoren zijn gescheiden en niet in het quarantainegebied worden bewaard, gekalibreerde instrumenten met verlopen kalibratiecertificaten en niet-geïdentificeerd gereedschap. Al deze problemen werden in de loop der jaren herhaaldelijk door de CASAS vastgesteld, zonder noemenswaardige resultaten.

(61) Uit het bezoek aan *Fly All Ways* is gebleken dat er geen programma voor vluchtgegevensmonitoring wordt toegepast, zoals vereist door de internationale veiligheidsnormen voor de categorie luchtvaartuigen die door deze luchtvaartmaatschappij worden gebruikt.

(62) Het aantal en de aard van de tekortkomingen die zijn vastgesteld tijdens het beoordelingsbezoek van de Unie aan de drie luchtvaartmaatschappijen wezen op systemische zwakheden in zowel de beheersystemen van de luchtvaartmaatschappijen als het vermogen van de CASAS om effectief toezicht te houden. De verzamelde bewijzen wijzen op een gebrek aan capaciteit van de luchtvaartmaatschappijen om de veiligheid van de activiteiten op duurzame wijze te waarborgen en op het onvermogen van de CASAS om de naleving van de regelgeving te waarborgen en de veiligheidsborging te herstellen.

(63) Bij brief van 11 april 2025 deelde de Commissie de CASAS mee dat de zaak van Suriname op de agenda was geplaatst van de vergadering van het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart van 13 tot en met 15 mei 2025, en dat de CASAS en de in Suriname gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen de gelegenheid zouden krijgen om te worden gehoord overeenkomstig Verordening (EG) nr 2111/2005. *Blue Wing Airlines* en *Surinam Airways* hebben de uitnodiging aanvaard om voor het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart te verschijnen.

(64) De CASAS en de twee luchtvaartmaatschappijen zijn op 14 mei 2025 gehoord door het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart. Tijdens haar presentatie aan het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart gaf de CASAS een overzicht van de bronnen van de tekortkomingen die ten grondslag liggen aan sommige opmerkingen, en van de corrigerende maatregelen en termijnen om deze uit te voeren. De voorgestelde corrigerende maatregelen waren met name gericht op wijzigingen van de nationale luchtvaartwetgeving, de uitvoering van de kwaliteits- en veiligheidsbeheerfuncties, de uitvoering van de vereiste opleiding van technisch personeel, verbeteringen in de toezichtfuncties, en aanwervingsplannen om belangrijke leidinggevende functies in te vullen en extra inspectiepersoneel in dienst te nemen.

(65) De CASAS erkende dat de situatie die tijdens het bezoek van de Unie werd aangetroffen, bijzonder zorgwekkend was, maar het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart van de EU wees erop dat een aantal van deze tekortkomingen reeds in 2009 en 2012 waren vastgesteld in het kader van de audits van het Universal Safety Oversight Audit Programme van de ICAO, en dat er sindsdien geen vooruitgang was geboekt om ze te verhelpen. Daarom blijft er bezorgdheid bestaan over de vraag of de door CASAS voorgestelde maatregelen en streefdata haalbaar zijn, ondanks de bereidheid en toezegging om de situatie te verbeteren, ondersteund door de inspanningen van de regering van Suriname om aanvullende financiering voor de CASAS te zoeken.

(66) Deze bezorgdheid werd meermaals bevestigd tijdens de hoorzitting; de CASAS was immers niet in staat bewijs te leveren van concrete en geloofwaardige maatregelen om tegemoet te komen aan opmerkingen, zoals gebrekkige handhaving ten aanzien van luchtvaartmaatschappijen die herhaaldelijk verzuimen maatregelen te nemen om overeenkomstig de nationale procedures vastgestelde gevallen van niet-naleving aan te pakken.

(67) De capaciteiten van de CASAS moeten aanzienlijk worden verbeterd om belangrijke veiligheidstekortkomingen aan te pakken, met name op het gebied van aanwerving, opleiding en kwalificatie van personeel, certificeringsactiviteiten op het gebied van kwaliteits- en veiligheidsbeheer, en toezicht op alle in Suriname gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen. Deze tekortkomingen tonen aan dat de toezichtscapaciteit van de CASAS niet kan waarborgen dat de activiteiten van alle door de CASAS gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen voortdurend worden uitgevoerd overeenkomstig de internationale veiligheidsnormen.

(68) *Blue Wing Airlines* werd vertegenwoordigd door haar commerciële vertegenwoordiger in Europa en een juridisch adviseur. Tijdens de hoorzitting gaf de luchtvaartmaatschappij een presentatie van haar operationele netwerk, haar inzicht in het doel van het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse en hoe dit betrekking had op *Blue Wing Airlines*, en een overzicht van de eigen veiligheidsbeoordeling van de luchtvaartmaatschappij en de maatregelen die zij heeft genomen om vastgestelde problemen aan te pakken.

(69) Op geen enkel moment in de presentatie zijn de vertegenwoordigers van *Blue Wing Airlines* ingegaan op de ernstige tekortkomingen die het beoordelingsteam van de EU heeft vastgesteld, onder meer in de afdelingen vluchtuitvoering en onderhoud. Toen de luchtvaartmaatschappij door het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart werd ondervraagd over specifieke punten in verband met de vastgestelde opmerkingen, kon zij bovendien geen inhoudelijk antwoord geven op de vragen.

(70) *Surinam Airways* heeft de uitnodiging om voor het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart te verschijnen aanvaard, hoewel deze luchtvaartmaatschappij niet werd bezocht tijdens de beoordeling van de Unie ter plaatse. De luchtvaartmaatschappij heeft een overzicht gegeven van haar geschiedenis en haar operationele netwerk. Een aanzienlijk deel van de presentatie had betrekking op elementen die verband houden met de nalevingsactiviteiten van de luchtvaartmaatschappij op het gebied van veiligheid, zowel wat betreft activiteiten in samenwerking met de CASAS als met derden, waaronder het EASA, in het kader van haar TCO-vergunning. In de presentatie werd ook gewezen op geplande maatregelen om het SMS en het QMS van de luchtvaartmaatschappij te verbeteren.

(71) Het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft de luchtvaartmaatschappij vragen gesteld over de operationele regelingen met betrekking tot haar activiteiten van en naar de EU. De luchtvaartmaatschappij werd ook ondervraagd over haar follow-up van de bevinding van de CASAS met betrekking gebrekkige opleiding van het onderhoudspersoneel.

(72) Het EASA heeft de door de luchtvaartmaatschappij verstrekte informatie aangevuld met de bevindingen van de TCO-audit ter plaatse, die gelijktijdig met het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse is uitgevoerd. Dit betrof bevindingen op gebieden die door de CASAS hadden moeten worden geïdentificeerd als onderdeel van haar toezichtsactiviteiten en die vergelijkbaar zijn met die van andere luchtvaartmaatschappijen die door het EU-team werden bezocht, wat er op wijst dat de problemen van de CASAS bij het toezicht op haar luchtvaartmaatschappijen systemisch zijn.

(73) Op basis van al het beschikbare bewijsmateriaal, met inbegrip van het beoordelingsbezoek van de Unie aan de CASAS en drie in de steekproef opgenomen luchtvaartmaatschappijen, en de informatie die is verstrekt tijdens de hoorzittingen van het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart, moet worden geconcludeerd dat de capaciteit en bekwaamheid van de CASAS niet toereikend zijn om te waarborgen dat de internationale veiligheidsnormen worden nageleefd wat betreft effectief toezicht op de luchtvaartmaatschappijen waarvoor zij verantwoordelijk is.

(74) De Commissie en het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart erkennen de geleverde inspanningen en moedigen de CASAS aan deze voort te zetten, maar wijzen op de omvang van de problemen die moeten worden aangepakt. Zij wijzen in dit verband op het belang van de inzet van de Armeense regering, en verklaarden zich bereid met de CASAS te blijven samenwerken om haar inspanningen te ondersteunen.

(75) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, wordt dan ook geoordeeld dat alle in Suriname gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen moeten worden opgenomen in de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie, zoals vastgesteld in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(76) De lidstaten moeten blijven controleren of de in Suriname gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen de relevante internationale veiligheidsnormen naleven door bij platforminspecties prioriteit te geven aan deze luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.

Luchtvaartmaatschappijen uit Tanzania

(77) In december 2024 is de luchtvaartmaatschappij *Air Tanzania Company Limited* krachtens Uitvoeringsverordening (EU) 2024/3137 van de Commissie ([12]) opgenomen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(78) Bij wijze van follow-up van de beraadslagingen van het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart van november 2024 hebben deskundigen van de Commissie, het Agentschap en de lidstaten tussen 9 en 13 december 2024 in Tanzania een beoordelingsbezoek van de Unie gebracht aan de Tanzaniaanse burgerluchtvaartautoriteit (TCAA). Het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse omvatte een beoordeling van een steekproef van twee in Tanzania gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, namelijk *Precision Air Services PLC* ("*Precision Air*") en *Coastal Travels Limited* ("*Coastal Air*").

(79) Het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse had in de eerste plaats betrekking op de TCAA, gezien haar rol en verantwoordelijkheid voor het veiligheidstoezicht op de in Tanzania gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen.

(80) Tijdens het bezoek werd vastgesteld dat de TCAA structurele inefficiënties en kritieke capaciteitstekorten vertoont, waaronder het ontbreken van een strategische aanpak van de personeelsplanning, wat zich vertaalt in een tekort aan gekwalificeerd en ervaren technisch personeel op belangrijke toezichtsgebieden, met name de afgifte van personeelsvergunningen, vluchtuitvoeringen en luchtwaardigheid.

(81) Wat personeelsvergunningen betreft, werd vastgesteld dat het personeelsbestand moet worden versterkt, met name door de aanwerving van personeel met relevante eerdere ervaring. Voorts moet een gestructureerd en periodiek opleidingsprogramma voor inspecteurs worden opgezet en uitgevoerd, dat geavanceerde modules omvat op het gebied van kwaliteitsbeheer, nalevingscontrole en analyse van de onderliggende oorzaken. Het is ook van essentieel belang uitgebreide en gestandaardiseerde procedures, checklists en formulieren voor de afgifte van vergunningen en bevoegdverklaringen op te stellen en te gebruiken.

([12]) Uitvoeringsverordening (EU) 2024/3137 van de Commissie van 13 december 2024 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 wat betreft de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod of exploitatiebeperkingen zijn opgelegd in de Unie (PB L, 2024/3137, 16.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3137/oj).

(82) Op het gebied van vluchtuitvoering heeft de TCAA niet aangetoond dat zij over een doeltreffend en sterk systeem beschikt om zich van haar regelgevende verantwoordelijkheden te kwijten, in overeenstemming met de internationale veiligheidsnormen. Dit werd bevestigd door het feit dat de certificeringsprocedures voor luchtvaartmaatschappijen onvoldoende streng bleken te zijn en dat de toezichtsactiviteiten op ontoereikende wijze werden gepland en uitgevoerd, wat leidde tot aanzienlijke lacunes in het toezicht. Bovendien beschikt de TCAA over onvoldoende volledig gekwalificeerde inspecteurs en moeten de vaardigheden van het bestaande personeel verder worden ontwikkeld.

(83) Wat luchtwaardigheid betreft, voldoen de door de TCAA toegepaste procedures niet aan de internationale veiligheidsnormen, wat leidt tot ontoereikende toezichtsprestaties en tot bezorgdheid over de consistente toepassing van veiligheidseisen. Er zijn luchtwaardigheidscertificaten afgegeven zonder dat er voldoende zekerheid was dat het luchtvaartuig in kwestie voldoet aan alle toepasselijke ontwerp- en luchtwaardigheidscriteria.

(84) Het beoordelingsteam van de Unie heeft op 11 december 2024 een bezoek gebracht aan *Precision Air*.

(85) Tijdens de beoordeling van *Precision Air* zijn verschillende tekortkomingen vastgesteld bij de uitvoering van het SMS en QMS. De veiligheidsdoelstellingen waren niet adequaat geïntegreerd in het handboek voor veiligheidsbeheer ("SMM") en de monitoring van de veiligheidsprestatie-indicatoren en de veiligheidsprestatiedoelstellingen was ontoereikend. Voorts bracht de monitoring van vluchtgegevens terugkerende afwijkingen van de standaardvluchtuitvoeringsprocedures aan het licht, wat wijst op systemische problemen met de naleving.

(86) Hoewel de algemene structuur en werking van de onderhouds- en luchtwaardigheidsorganisatie bevredigend werden bevonden, werden aanzienlijke lacunes in het opleidingsprogramma voor cockpitpersoneel vastgesteld, waaronder het ontbreken van een volledige theoretische opleiding en essentiële modules, zoals het voorkomen en herstellen van storingen.

(87) Het beoordelingsteam van de Unie heeft op 12 december 2024 een bezoek gebracht aan *Coastal Air*.

(88) Bij de beoordeling van het SMS en QMS van *Coastal Air* is vastgesteld dat er verbeteringen nodig zijn op belangrijke gebieden om ervoor te zorgen dat de nationale wetgeving van Tanzania en de internationale veiligheidsnormen worden nageleefd.

(89) Tijdens het bezoek kon *Coastal Air* niet aantonen dat haar eigen procedures en handleidingen werden nageleefd, en werden tekortkomingen vastgesteld in de documentatie, de goedkeuring en het interne toezicht op de naleving van de luchtvaartmaatschappij op diverse gebieden, zoals organisatorische bevoegdheden, logbestanden, handboeken, gegevens en opleidingsnormen.

(90) De beoordeling van de beheersystemen voor onderhoud en permanente luchtwaardigheid van *Coastal Air* heeft verscheidene kritieke tekortkomingen aan het licht gebracht, die rechtstreekse gevolgen hebben voor de vliegveiligheid en de naleving van de regelgeving. Bovendien hebben fouten bij het invoeren van gegevens in het systeem voor toezicht op de luchtwaardigheid geleid tot onjuiste onderhoudsintervallen, waardoor de betrouwbaarheid en integriteit van de onderhoudsopvolging worden ondermijnd.

(91) Het aantal en de aard van de tijdens het bezoek vastgestelde tekortkomingen wezen op systemische zwakheden in zowel de interne nalevingscontrolefunctie van *Coastal Air* als de toezichtactiviteiten van de TCAA. Veel vastgestelde tekortkomingen hadden tijdens het certificeringsproces moeten worden opgespoord door middel van regelmatige toezichtsactiviteiten of via de interne veiligheidsmechanismen van de luchtvaartmaatschappij.

(92) Uit het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse is gebleken dat Tanzania weliswaar een rechtskader voor de burgerluchtvaart heeft vastgesteld, maar dat het regelgevingssysteem voor aanzienlijke uitdagingen staat in verband met juridische precisie, doeltreffende uitvoering en tijdige aanpassing aan de veranderende internationale veiligheidsnormen, wat leidt tot juridische en operationele afwijkingen die tot gevolg hebben dat Tanzania niet volledig kan voldoen aan zijn verplichtingen uit hoofde van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Verdrag van Chicago). De opmerkingen naar aanleiding van het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse zijn opgenomen in een verslag dat is ingediend bij en goedgekeurd door de TCAA.

(93) In het kader van de lopende monitoring van de algemene veiligheidssituatie in Tanzania door de Commissie, vond op 30 april 2025 een technische bijeenkomst plaats tussen de Commissie, het Agentschap, de lidstaten en de TCAA. De vergadering had twee doelen: een herziening van het CAP dat is opgesteld naar aanleiding van het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse, en een briefing van de TCAA over de voorbereidingen voor de komende hoorzitting van het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart, die gepland staat voor 13 mei 2025.

(94) Vóór en na de technische vergadering werden verschillende versies van het CAP verstrekt. Uit de versie die tijdens de technische vergadering werd besproken, bleek dat de TCAA inspanningen levert om tegemoet te komen aan de opmerkingen die tijdens het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse zijn gemaakt. De daaropvolgende besprekingen brachten echter een aantal aanzienlijke tekortkomingen aan het licht in de door de TCAA genomen maatregelen, met name het niet uitvoeren van grondige analyses van onderliggende oorzaken om systemische problemen op te sporen en aan te pakken, een gebrek aan passende documentatie ter ondersteuning van gemelde corrigerende maatregelen, en aanhoudende niet-naleving van de toepasselijke luchtvaartveiligheidseisen.

(95) Een specifieke opmerking betrof de berekening door de TCAA van de behoefte aan personeel op het domein vluchtuitvoering; de raming van het aantal uren die werden toegewezen aan belangrijke activiteiten, zoals de voorbereiding van AOC-basisinspecties of de follow-up van inspectiebevindingen, werd onrealistisch geacht. De herziene versie van het CAP die vervolgens werd voorgelegd, bevatte een realistischer inschatting van het benodigde aantal inspecteurs, maar nog altijd geen analyse van de daarmee samenhangende opleidingsbehoeften en de tijd die de inspecteurs nodig hebben om de opleiding af te ronden en operationeel te kunnen worden ingezet.

(96) Tijdens de technische vergadering werd bevestigd dat de TCAA weliswaar enige vooruitgang had geboekt bij het aanpakken van de vastgestelde opmerkingen, onder meer door middel van technische ondersteuningsactiviteiten die onmiddellijk na het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse van start zijn gegaan, maar dat er nog steeds grote tekortkomingen waren. Een aantal acties die de TCAA had opgenomen in het CAP bleken reactief van aard te zijn en bevatten onvoldoende preventieve maatregelen. Als er toch preventieve maatregelen waren opgenomen, waren zij over het algemeen oppervlakkig en leverden zij geen geloofwaardige zekerheid op het gebied van duurzaamheid.

(97) Bij brief van 14 april 2025 deelde de Commissie de TCAA mee dat de zaak van Tanzania op de agenda was geplaatst van de vergadering van het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart van 13 tot en met 15 mei 2025, en dat de TCAA en de in Tanzania gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen de gelegenheid zouden krijgen om te worden gehoord door het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart, overeenkomstig Verordening (EG) nr 2111/2005.

(98) In de aanloop naar de hoorzitting heeft de TCAA bevestigd dat geen enkele in Tanzania gecertificeerde luchtvaartmaatschappij zou deelnemen. De TCAA is op 13 mei 2025 gehoord door het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart. Tijdens de presentatie aan het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart gaf de TCAA een algemeen overzicht van de vooruitgang die zij na het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse heeft geboekt bij de opstelling en uitvoering van een CAP. De presentatie was goed gestructureerd en had betrekking op de belangrijkste categorieën opmerkingen en aanbevelingen; de TCAA gaf een overzicht van de opmerkingen en aanbevelingen die waren gesloten, lopende waren of nog openstonden.

(99) Het percentage gesloten bevindingen waarvan de TCAA melding maakte, werd als zeer onrealistisch beoordeeld, zoals blijkt uit het feit dat in verschillende gevallen opmerkingen als afgesloten werden beschouwd zonder na te gaan of zij volledig waren afgehandeld. Een voorbeeld hiervan was de opmerking betreffende het gebrek aan gekwalificeerd personeel; de TCAA beweerde dat deze kwestie was verholpen, maar baseerde zich daarvoor uitsluitend op plannen en tijdschema's voor aanwervingen, zonder rekening te houden met de tijd die nodig is om de relevante opleiding te voltooien en operationeel te kunnen worden ingezet.

(100) Voor een aantal andere opmerkingen gaf de TCAA aan dat zij deze had kunnen sluiten, maar uit de antwoorden op de vragen van het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart bleek meermaals dat dit niet het geval was. Het antwoord van de TCAA op vragen over de procedure voor het luchtwaardigheidscertificaat en de checklist die was herzien om te voldoen aan ICAO Doc 9760, was niet overtuigend; de TCAA kon geen duidelijk bewijs leveren dat de taak was voltooid. Ook op vragen over het onlangs vastgestelde proces voor risicogebaseerd toezicht, met name met betrekking tot de inhoud en toepassing van risicoprofielen van luchtvaartmaatschappijen, was het antwoord van de TCAA onduidelijk; de TCAA kon bovendien niet aantonen dat zij de beginselen van risicogebaseerd toezicht goed begrijpt en doeltreffend toepast.

(101) De Commissie en het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart erkennen de geleverde inspanningen, wat de inzet van zowel personele als financiële middelen betreft, en moedigen de TCAA aan deze inspanningen voort te zetten. Zij onderstrepen het belang van het engagement van de Tanzaniaanse regering in dit verband. Zij tonen zich duidelijk bereid om te blijven samenwerken met de TCAA om haar inspanningen ter versterking van de capaciteiten op het gebied van veiligheidstoezicht te ondersteunen. In het kader van de permanente monitoring zullen in de toekomst technische vergaderingen worden georganiseerd om de geboekte vooruitgang te volgen, en worden regelmatige contacten en voortgangsverslagen verwacht.

(102) Op basis van al het beschikbare bewijsmateriaal, met inbegrip van het beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse, wordt geconcludeerd dat de TCAA niet over de nodige capaciteit en bekwaamheden beschikt om effectief toezicht te houden op de luchtvaartactiviteiten in Tanzania overeenkomstig de internationale veiligheidsnormen. Tekortkomingen in het personeelsbeheer, de opleiding van het personeel, het kwaliteitsbeheer, de certificeringsprocessen en het toezicht op luchtvaartmaatschappijen wijzen erop dat de TCAA er niet in slaagt de blijvende naleving van die normen te waarborgen.

(103) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, wordt dan ook geoordeeld dat alle in Tanzania gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen moeten worden opgenomen in de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie, zoals vastgesteld in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(104) De lidstaten moeten blijven controleren of in Tanzania gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen de relevante internationale veiligheidsnormen werkelijk naleven door bij platforminspecties prioriteit te geven aan die luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.

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

(106) In de artikelen 5 en 6 van Verordening (EG) nr. 2111/2005 wordt erkend dat besluiten snel en, indien passend, met hoogdringendheid moeten worden genomen, gezien de gevolgen voor de veiligheid. Om gevoelige informatie en de reizigers te beschermen is het dan ook van essentieel belang dat alle beslissingen in het kader van de actualisering van de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod of exploitatiebeperkingen zijn opgelegd in de Unie, onmiddellijk na de vaststelling ervan in werking treden.

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

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

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

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

2) bijlage B wordt vervangen door de tekst in bijlage II bij deze verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

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

Gedaan te Brussel, 3 juni 2025.

Voor de Commissie,
namens de voorzitter,
Apostolos TZITZIKOSTAS
Lid van de Commissie

BIJLAGE I

"BIJLAGE A

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

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	Drieletterige aanduiding van de ICAO	Land van de exploitant
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irak
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Afghanistan welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afghanistan
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Angola die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, met uitzondering van *TAAG Angola Airlines* en *Heli Malongo*, maar inclusief			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Onbekend	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Onbekend	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Onbekend	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Onbekend	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Armenië die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Armenië**
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Armenië
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenië
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenië

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

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	Drieletterige aanduiding van de ICAO	Land van de exploitant
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenië
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Armenië
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Armenië
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenië
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenië
SKYBALL	AM AOC 073	n.v.t.	Armenië
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Congo (Brazzaville) die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Congo (Brazzaville)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Congo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Congo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Congo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Congo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Onbekend	Congo (Brazzaville)
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van de Democratische Republiek Congo (DRC) die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht, waaronder			**Democratische Republiek Congo (DRC)**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Democratische Republiek Congo (DRC)

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	Drieletterige aanduiding van de ICAO	Land van de exploitant
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Democratische Republiek Congo (DRC)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Djibouti welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Onbekend	DAO	Djibouti
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Equatoriaal-Guinea welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Equatoriaal-Guinea**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Equatoriaal-Guinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Onbekend	Equatoriaal-Guinea
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Eritrea welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC Nr. 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC Nr. 005	NAS	Eritrea
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Kirgizië die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Kirgizië**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirgizië
AEROSTAN	08	BSC	Kirgizië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	Drieletterige aanduiding van de ICAO	Land van de exploitant
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kirgizië
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kirgizië
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizië
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kirgizië
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgizië
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Onbekend	Kirgizië
HELI SKY	47	HAC	Kirgizië
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgizië
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kirgizië
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kirgizië
SKY JET	60	SJL	Kirgizië
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizië
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kirgizië
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizië
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Liberia die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving.			**Liberia**
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Libië die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Libië**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libië
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libië
AL MAHA AVIATION	030/18	Onbekend	Libië
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libië
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libië
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libië
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libië
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libië
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libië
PETRO AIR	025/08	PEO	Libië
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Nepal welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Onbekend	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Onbekend	Nepal

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	Drieletterige aanduiding van de ICAO	Land van de exploitant
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Onbekend	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Onbekend	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Onbekend	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Onbekend	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Onbekend	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Onbekend	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Onbekend	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Onbekend	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Onbekend	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Onbekend	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Onbekend	Nepal
TARA AIR	053/2009	Onbekend	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
De volgende luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Rusland die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving			**Rusland**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Rusland
AVIACOMPANY "AVIASTAR-TU" CO. LTD	458	TUP	Rusland
IZHAVIA	479	IZA	Rusland
JOINT STOCK COMPANY "AIR COMPANY YAKUTIA"	464	SYL	Rusland
JOINT STOCK COMPANY "RUSJET"	498	RSJ	Rusland
JOINT STOCK COMPANY "UVT AERO"	567	UVT	Rusland
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Rusland
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Rusland
JOINT-STOCK COMPANY "IRAERO" AIRLINES	480	IAE	Rusland

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	Drieletterige aanduiding van de ICAO	Land van de exploitant
JOINT-STOCK COMPANY "URAL AIRLINES"	18	SVR	Rusland
JOINT-STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Rusland
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Rusland
JS AVIATION COMPANY "RUSLINE"	225	RLU	Rusland
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Rusland
LLC "NORD WIND"	516	NWS	Rusland
LLC "AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Rusland
LTD. I FLY	533	RSY	Rusland
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Rusland
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Rusland
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Rusland
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rusland
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Rusland
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Sao Tomé en Principe welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Sao Tomé en Principe**
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé en Principe
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Sierra Leone die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Sierra Leone**
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Sudan welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Sudan**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	Drieletterige aanduiding van de ICAO	Land van de exploitant
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudan
SUN AIR	51	SNR	Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudan
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Suriname welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Suriname**
BLUE WING AIRLINES N.V.	SR/BWA-02/2010	BWI	Suriname
FLY ALL WAYS N.V.	SR/FAW-06-2015	EDR	Suriname
GUM AIR N.V.	SR/GUM-03-2010	GUM	Suriname
SAMAVCO N.V. (VORTEX AIR SERVICES)	SR/VORTEX-9-2019	Onbekend	Suriname
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	Onbekend	Suriname
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Suriname
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	Onbekend	Suriname
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	Onbekend	Suriname
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Tanzania welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Tanzania**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	Onbekend	Tanzania
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	Onbekend	Tanzania
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Tanzania
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	Onbekend	Tanzania
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	Onbekend	Tanzania
ALS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	Onbekend	Tanzania
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Tanzania
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Tanzania
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	Onbekend	Tanzania
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tanzania

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	Drieletterige aanduiding van de ICAO	Land van de exploitant
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Tanzania
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	Onbekend	Tanzania
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	Onbekend	Tanzania
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	Onbekend	Tanzania
JAMBO AVIATION LTD.	TCAA/AOC/070	Onbekend	Tanzania
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	Onbekend	Tanzania
LEVEL UP AVIATION LTD.	TCAA/AOC/076	Onbekend	Tanzania
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	Onbekend	Tanzania
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	Onbekend	Tanzania
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	Onbekend	Tanzania
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	Onbekend	Tanzania
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	Onbekend	Tanzania
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Tanzania
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	REG	Tanzania
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	Onbekend	Tanzania
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	Onbekend	Tanzania
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	Onbekend	Tanzania
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	Onbekend	Tanzania
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	Onbekend	Tanzania
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	Onbekend	Tanzania
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	Onbekend	Tanzania
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	Onbekend	Tanzania
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	Onbekend	Tanzania
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	Onbekend	Tanzania”

BIJLAGE II

"BIJLAGE B

LIJST VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN WAARAAN EXPLOITATIEBEPERKINGEN ZIJN OPGELEGD IN DE UNIE [1]

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC)	Drieletterige aanduiding van de ICAO	Land van de exploitant	Type luchtvaartuig waaraan beperkingen worden opgelegd	Registratiemerkteken(s) en, voor zover beschikbaar, constructieserienummer(s) van luchtvaartuigen waaraan beperkingen zijn opgelegd	Land van registratie
IRAN AIR	IR.AOC.100	IRA	Iran	Alle luchtvaartuigen van het type Fokker F100 en het type Boeing B747	Luchtvaartuigen van het type Fokker F100 zoals vermeld op het AOC; luchtvaartuigen van het type Boeing B747 zoals vermeld op het AOC	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Democratische Volksrepubliek Korea	De volledige vloot, met uitzondering van: 2 luchtvaartuigen van het type TU-204.	De volledige vloot, met uitzondering van: P-632, P-633.	Democratische Volksrepubliek Korea"

[1] De in deze bijlage 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.