UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2022/862 VAN DE COMMISSIE

van 1 juni 2022

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 reizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG ([1]), en met name artikel 4, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

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

(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. Derde landen en internationale organisaties hebben eveneens relevante informatie meegedeeld. De lijst moet op basis van die informatie 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, in kennis 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 B bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(4) De Commissie heeft de betrokken luchtvaartmaatschappijen de gelegenheid geboden 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 bij artikel 15 van Verordening (EG) nr. 2111/2005 opgerichte comité (het "EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart").

(5) De Commissie heeft het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart in kennis gesteld van het gezamenlijk overleg dat in het kader van Verordening (EG) nr. 2111/2005 en Verordening (EG) nr. 473/2006 van de Commissie ([3]) heeft plaatsgevonden met de bevoegde autoriteiten en luchtvaartmaatschappijen van Armenië, Irak, Kazachstan, Moldavië, Pakistan, Rusland en Zuid-Sudan. De Commissie heeft het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart ook geïnformeerd over de situatie op het gebied van luchtvaartveiligheid in Congo-Brazzaville, Equatoriaal-Guinea, Madagaskar en Suriname.

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

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

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

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

([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).

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

(8) Het Agentschap heeft de Commissie en het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart voorts informatie verstrekt over de projecten voor technische bijstand die het heeft uitgevoerd in derde landen waartegen een exploitatieverbod is uitgevaardigd op grond van Verordening (EG) nr. 474/2006. Bovendien heeft het Agentschap informatie verstrekt over de plannen en verzoeken om verdere technische bijstand en samenwerking teneinde de administratieve en technische capaciteiten van burgerluchtvaartautoriteiten in derde landen te verbeteren, zodat hulp kan worden geboden bij het verhelpen van gevallen van niet-naleving van 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 verstrekken, met name via het Aviation Safety Implementation Assistance Partnership van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, 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 geactualiseerde informatie verstrekt 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) Verschillende lidstaten en het Agentschap, handelend als bevoegde autoriteiten, hebben de Commissie en het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart in kennis gesteld van bepaalde corrigerende en handhavingsmaatregelen die zij hebben genomen naar aanleiding van een door het Agentschap uitgevoerde analyse van de resultaten van platforminspecties van luchtvaartuigen van luchtvaartmaatschappijen uit de Unie, 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 desgevallend bereid zijn maatregelen te treffen als uit relevante veiligheidsinformatie blijkt dat de niet-naleving van relevante veiligheidsnormen door luchtvaartmaatschappijen uit de Unie acute veiligheidsrisico's zou doen ontstaan.

Luchtvaartmaatschappijen uit Armenië

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

(13) Op 29 april 2022 hebben de Commissie, het Agentschap, de lidstaten en het burgerluchtvaartcomité van Armenië (het CAC) een technische vergadering gehouden; tijdens die vergadering gaf het CAC een update van de maatregelen die sinds de technische vergadering van 3 november 2021 zijn genomen om de vastgestelde veiligheidstekortkomingen te verhelpen. De belangrijkste maatregelen zijn de wijziging van de burgerluchtvaartwetgeving en de ondersteunende regelgeving, verbeteringen met betrekking tot de structuur en het personeel van het CAC en de actualisering van het CAC-systeem voor het beheer van de kwalificaties en opleiding van zijn inspecteurs, met inbegrip van aanvullende basisopleidingen, periodieke opleidingen en opleidingen op de werkplek. Voorts heeft het CAC uitgelegd dat het aanvullende toezichtsprocedures en checklists op verschillende domeinen, het nationaal luchtvaartveiligheidsplan en de verordening inzake de melding van veiligheidsvoorvallen heeft opgesteld; deze laatste twee zullen in 2022 worden vastgesteld. Al dit materiaal zal zorgvuldig worden onderzocht door de Commissie en het Agentschap.

([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).

([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).

(14) Het CAC heeft een update gegeven van de maatregelen in zijn corrigerend actieplan om tegemoet te komen aan de opmerkingen die tijdens het beoordelingsbezoek van de Unie in 2020 zijn gemaakt. Het gaat onder meer om de actualisering van de processen voor personeelsplanning en opleiding, diverse procedures en checklists om zijn activiteiten inzake veiligheidstoezicht te verbeteren, de tenuitvoerlegging van een elektronische databank ter ondersteuning van zijn toezichtsactiviteiten en de ontwikkeling van een systeem voor de melding van veiligheidsvoorvallen.

(15) In het kader van de inspanningen van de Unie om het CAC een oplossing te helpen vinden voor zijn behoeften op het gebied van de verbetering van de luchtvaartveiligheid, heeft het Agentschap in maart 2022 een specifiek technisch project gelanceerd om het CAC-veiligheidstoezicht op de domeinen vluchtuitvoering en luchtwaardigheid te versterken.

(16) Op basis van alle beschikbare informatie wordt geoordeeld dat het CAC zijn capaciteit voor veiligheidstoezicht op enkele punten opmerkelijk heeft verbeterd. Voorts wordt erkend dat het CAC zich blijkbaar zal blijven inspannen om zijn toezichtscapaciteiten verder te ontwikkelen en vastgestelde veiligheidsproblemen op te lossen. Ondanks deze positieve ontwikkelingen is er momenteel onvoldoende onderbouwd bewijs dat het CAC daadwerkelijk alle tekortkomingen heeft aangepakt die tijdens het beoordelingsbezoek ter plaatse van februari 2020 zijn vastgesteld en die geleid hebben tot het besluit om een exploitatieverbod op te leggen krachtens Uitvoeringsverordening (EU) 2020/736. De informatie over de mogelijke verbeteringen moet verder worden geverifieerd via aanvullende technische vergaderingen en eventueel ter plaatse worden bevestigd.

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

(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) Krachtens Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2322 van de Commissie ([7]) is de luchtvaartmaatschappij *Iraqi Airways* in december 2015 opgenomen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(20) In februari 2022 hebben de Iraakse burgerluchtvaartautoriteit (ICAA) en *Iraqi Airways* bij de Commissie informatie ingediend over de acties en maatregelen die zijn genomen om hun systemen en capaciteit voor veiligheidstoezicht en -beheer te verbeteren. Op basis van de ontvangen informatie merkt de Commissie op dat enige vooruitgang is geboekt bij het aanpakken van vastgestelde veiligheidsproblemen. Er zijn echter bepaalde tekortkomingen vastgesteld, bijvoorbeeld met betrekking tot de kwaliteit van de checklists die door de ICAA-inspecteurs worden gebruikt voor certificerings- en toezichtsprocessen en de opstelling en uitvoering van het opleidingsplan van de ICAA. De beoordeling van de resultaten van het toezicht van de ICAA bracht verschillende tekortkomingen aan het licht, met name wat de opstelling en follow-up van toezichtbevindingen betreft. In dit opzicht werd ook opgemerkt dat de inspecteurs van de ICAA geen passende handhavingsmaatregelen hebben genomen indien dat nodig was.

(21) Uit de beoordeling van de door *Iraqi Airways* verstrekte informatie is gebleken dat deze luchtvaartmaatschappij aanzienlijke vooruitgang heeft geboekt op verschillende gebieden. Zo heeft de luchtvaartmaatschappij een externe consultant ingeschakeld om een audit uit te voeren en een corrigerend actieplan op te stellen. De uitvoering van dat plan is al aan de gang.

(22) Er is een programma voor de monitoring van vluchtgegevens opgezet, zodat er meer gegevens beschikbaar zijn voor analyse en gebruik met het oog de ontwikkeling van veiligheidsverbeterende maatregelen. Bovendien is een intern rapportagesysteem opgezet, zijn veiligheidsvergaderingen op verschillende strategische niveaus georganiseerd en zijn sommige handleidingen van de organisatie herzien.

(23) Onverminderd de bovengenoemde vooruitgang zijn er nog steeds een aantal uitdagingen, zoals het feit dat er nog verscheidene softwaretoepassingen voor onderhoud, vluchtuitvoering en documentenbeheer moeten worden geïnstalleerd. De luchtvaartmaatschappij moet ook haar taken en procedures voor het aanpakken van de door de ICAA vastgestelde toezichtsbevindingen verbeteren. Hoewel *Iraqi Airways* een kwaliteitsbeheersysteem heeft ontwikkeld, lijkt het er overigens op dat dit systeem geen passende follow-up mogelijk maakt van alle in het kader van dit systeem vastgestelde bevindingen.

([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).

(24) Op verzoek van Irak en in het kader van het permanente toezicht van de Commissie hebben de Commissie, het Agentschap, de lidstaten, de ICAA en *Iraqi Airways* op 14 december 2021 en 4 mei 2022 een technische vergadering gehouden. Tijdens beide vergaderingen heeft de ICAA een presentatie gegeven van de vooruitgang die zij heeft geboekt bij het aanpakken van de veiligheidsproblemen met betrekking tot haar capaciteit om effectief toezicht te houden op de veiligheid in het land, en met name op *Iraqi Airways*. Iraqi Airways heeft toelichting gegeven bij de vooruitgang die is geboekt bij het aanpakken van eerder vastgestelde veiligheidstekortkomingen die uiteindelijk hebben geleid tot een negatieve TCO-beslissing van het Agentschap, en bij andere daarmee verband houdende ontwikkelingen op het gebied van de veiligheid.

(25) De ICAA en *Iraqi Airways* hebben blijk gegeven van een duidelijke visie en ambitie getoond om hun naleving van de regelgeving en veiligheidsprestaties te verbeteren. Er zijn echter nog verdere verbeteringen nodig. De Commissie zal blijven samenwerken met de ICAA en *Iraqi Airways* om toezicht te houden op en bij te dragen aan hun inspanningen ter verbetering van hun capaciteit op het gebied van veiligheidstoezicht en -beheer. In deze context zij erop gewezen dat het Agentschap in de loop van 2022 een project voor technische bijstand zal opstarten om de ICAA bij te staan in zijn inspanningen ter verbetering van het toezicht op de veiligheid van de luchtvaart in Irak.

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

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

(28) Als uit relevante veiligheidsinformatie blijkt dat de niet-naleving van de relevante internationale veiligheidsnormen veiligheidsrisico's dreigt te veroorzaken, kan de Commissie genoodzaakt zijn verdere maatregelen te nemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Kazachstan

(29) Bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/2214 van de Commissie ([8]) zijn in Kazachstan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen in december 2016 geschrapt uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006, met uitzondering van *Air Astana*, dat in 2015 uit bijlage B was geschrapt bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2322.

(30) In het kader van de permanente monitoring door de Commissie van het systeem voor veiligheidstoezicht in Kazachstan hebben deskundigen van de Commissie, het Agentschap en de lidstaten (het "beoordelingsteam") in oktober 2021 een beoordelingsbezoek van de Unie aan Kazachstan gebracht, meer bepaald aan de kantoren van het burgerluchtvaartcomité van Kazachstan ("CAC KZ"), de Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company ("AAK") en de kantoren van drie in Kazachstan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, namelijk *Air Astana, Jupiter Jet* en *Qazaq Air*.

(31) Op 2 februari 2022 heeft de AAK een corrigerend actieplan bij de Commissie ingediend, om de door het beoordelingsteam geconstateerde en gerapporteerde tekortkomingen aan te pakken. De Commissie heeft samen met het Agentschap het corrigerend actieplan beoordeeld en opmerkingen en suggesties voor aanpassingen naar het CAC KZ en de AAK gestuurd.

(32) Op 27 en 28 april 2022 hebben de Commissie, het Agentschap, de lidstaten en vertegenwoordigers van het CAC KZ en de AAK een technische vergadering gehouden. Die vergadering had tot doel de ontwikkeling en uitvoering van het corrigerend actieplan door het CAC KZ en de AAK te evalueren, alsook de bijbehorende maatregelen die zij hebben genomen om ervoor te zorgen dat hun systeem voor veiligheidstoezicht beantwoordt aan de relevante internationale veiligheidsnormen.

(33) Op basis van het ingediende corrigerend actieplan en de besprekingen en het bewijsmateriaal dat tijdens de technische vergadering is verstrekt, werd geconstateerd dat er vooruitgang is geboekt bij het aanpakken van de opmerkingen die tijdens het beoordelingsbezoek ter plaatse zijn gemaakt. Het is duidelijk dat alle opmerkingen tot op zekere hoogte zijn behandeld en dat sommige als afgesloten kunnen worden beschouwd.

([8]) Uitvoeringsverordening (EU) 2016/2214 van de Commissie van 8 december 2016 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 met betrekking tot de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie (PB L 334 van 9.12.2016, blz. 6).

(34) Tijdens de vergadering werd duidelijk dat het CAC KZ en de AAK de Commissie nog nadere verduidelijkingen en bewijsmateriaal moeten verstrekken met betrekking tot bepaalde acties en maatregelen. De Commissie heeft het CAC KZ en de AAK ook verzocht het corrigerende actieplan te herzien door de onderliggende oorzaken van de tijdens het bezoek van de Unie vastgestelde veiligheidstekortkomingen verder te analyseren, zodat dit tijdens de volgende technische vergadering kan worden besproken.

(35) Bij wijze van follow-up van de beraadslagingen van het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart van november 2021, zoals bevestigd tijdens de technische vergadering van april 2022, heeft de Commissie het CAC KZ, de AAK en de luchtvaartmaatschappij *Air Astana* uitgenodigd op de hoorzitting van het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart van 17 mei 2022.

(36) Tijdens die hoorzitting hebben het CAC KZ en de AAK aan de Commissie en het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart een overzicht verstrekt van het systeem dat is opgezet om het toezicht op de veiligheid van de in Kazachstan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te waarborgen. Zij hebben uitleg gegeven bij het Kazachse plan voor de ontwikkeling van de veiligheid, dat maatregelen bevat om de doeltreffendheid van het Kazachse luchtvervoer te verbeteren, zoals de effectieve tenuitvoerlegging van de relevante internationale veiligheidsnormen. Bovendien heeft de AAK verslag uitgebracht over de laatste ontwikkelingen met betrekking tot zijn organisatiestructuur, de omvang van de luchtvaartsector in Kazachstan, en de resultaten van de gecoördineerde valideringsmissie van de ICAO in augustus 2021.

(37) Om aan te tonen dat zij streven naar permanente verbetering hebben het CAC KZ en de AAK de Commissie en het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart een uitgebreid en gedetailleerd overzicht gegeven van de uitvoering van het corrigerend actieplan dat is opgesteld op basis van de resultaten van het beoordelingsbezoek van de Unie in oktober 2021. Dit overzicht omvatte onder meer de strategische doelstellingen voor de toekomst, zoals wijzigingen van het Kazachse wetgevingskader, de handboeken en procedures van de AAK, de verdere verbeteringen van het kwaliteitsbeheersysteem en de vooruitgang bij de effectieve toepassing van de relevante internationale veiligheidsnormen.

(38) Tijdens de hoorzitting hebben het CAC KZ en de AAK toegezegd de Commissie op de hoogte te houden van toekomstige maatregelen met betrekking tot de resterende opmerkingen die tijdens het beoordelingsbezoek van de Unie in 2021 werden gemaakt. Voorts hebben het CAC KZ en de AAK zich ook verbonden tot permanent veiligheidsoverleg, onder meer door relevante veiligheidsinformatie te verstrekken en door minstens twee keer per jaar, of als en wanneer de Commissie dit nodig acht, deel te nemen aan aanvullende vergaderingen.

(39) Uit gegevens blijkt dat de maatregelen van het CAC KZ en de AAK reeds bijdragen tot de versterking van hun capaciteit om toezicht te houden op de luchtvaartactiviteiten in Kazachstan. Er zijn echter verdere verbeteringen nodig wat betreft hun vermogen om erop toe te zien dat de activiteiten van in Kazachstan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen worden uitgevoerd overeenkomstig de relevante internationale veiligheidsnormen, onder meer door te zorgen voor passende middelen voor dergelijke toezichtsactiviteiten.

(40) Uit de ingediende informatie blijkt dat het CAC KZ en de AAK sinds oktober 2021 opmerkelijke vooruitgang hebben geboekt bij de tenuitvoerlegging van de relevante internationale veiligheidsnormen. De Commissie en het Agentschap hebben aangegeven verder steun te zullen verlenen voor de inspanningen van het CAC KZ en de AAK om het luchtvaartveiligheidssysteem in Kazachstan te versterken.

(41) Tijdens de hoorzitting heeft de luchtvaartmaatschappij *Air Astana* een overzicht verstrekt van haar huidige vloot en van de beschikbare middelen en faciliteiten. Zij heeft een beschrijving gegeven van haar robuust en goed ontwikkeld veiligheidsbeheersysteem en kwaliteitsbeheersysteem. De luchtvaartmaatschappij heeft opgemerkt dat zij een reeks softwarehulpmiddelen gebruikt om de veiligheids-, kwaliteits- en risicobeheersgegevens te integreren, waaronder het systeem voor het beheer van vermoeidheidsrisico's.

(42) Op verzoek van het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft *Air Astana* ook een debriefing gegeven van het toezicht dat in 2021-2022 op haar is uitgeoefend door de AAK; de luchtvaartmaatschappij heeft bevestigd dat de interactie met het CAC KZ en de AAK is verbeterd.

(43) Op basis van zijn beraadslagingen is het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart tot de conclusie gekomen dat bijzondere aandacht moet worden besteed aan de voortdurende monitoring van de situatie en ontwikkelingen op het gebied van de veiligheid in Kazachstan, onder meer via regelmatige voortgangsverslagen van het CAC KZ en de AAK; het is mogelijk dat het CAC KZ en de AAK in de toekomst nog voor een andere hoorzitting van het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart zullen worden uitgenodigd.

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

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

(46) Als uit relevante veiligheidsinformatie blijkt dat de niet-naleving van de relevante internationale veiligheidsnormen veiligheidsrisico's dreigt te veroorzaken, kan de Commissie genoodzaakt zijn verdere maatregelen te nemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Moldavië

(47) Bij Uitvoeringsverordening (EU) 2021/2070 van de Commissie ([9]) zijn de luchtvaartmaatschappijen uit Moldavië in november 2021 geschrapt uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006, met uitzondering van *Air Moldova*, *Aerotranscargo*, en *Fly One*, die nooit in bijlage A of B zijn opgenomen.

(48) Bij brief van 31 maart 2022 heeft de burgerluchtvaartautoriteit van Moldavië (de CAAM) informatie en een update verstrekt over de activiteiten op het gebied van veiligheidstoezicht voor de periode van november 2021 tot en met maart 2022. Naast de actualisering van het corrigerend actieplan dat is opgesteld op basis van het beoordelingsbezoek van de Unie in september 2021, bevatte de door het CAAM verstrekte informatie ook actualiseringen met betrekking tot de meest recente wijzigingen van het Moldavische nationale regelgevingskader voor de luchtvaart.

(49) Na onderzoek van de ontvangen informatie en documentatie is de Commissie van mening dat de resterende openstaande opmerkingen ten gevolge van het beoordelingsbezoek ter plaatse van september 2021 met succes zijn aangepakt en kunnen worden afgesloten. Gezien de geboekte vooruitgang acht de Commissie het voldoende dat het CAAM eenmaal per jaar een update stuurt, tot anders wordt beslist.

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

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

(52) Als uit relevante veiligheidsinformatie blijkt dat de niet-naleving van de relevante internationale veiligheidsnormen veiligheidsrisico's dreigt te veroorzaken, kan de Commissie genoodzaakt zijn verdere maatregelen te nemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Pakistan

(53) Bij verordening (EG) nr. 235/2007 van de Commissie ([10]) is *Pakistan International Airlines* in maart 2007 opgenomen in bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006, en bij Verordening (EG) nr. 1400/2007 van de Commissie ([11]) is deze luchtvaartmaatschappij in november 2007 opnieuw uit die bijlage geschrapt.

(54) Op 24 juni 2020 bleek uit een verklaring van de Pakistaanse federale minister van Luchtvaart dat een groot aantal van de door de Pakistaanse burgerluchtvaartautoriteit (PCAA) afgegeven vergunningen op frauduleuze wijze werd verkregen.

([9]) Uitvoeringsverordening (EU) 2021/2070 van de Commissie van 25 november 2021 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 421 van 26.11.2021, blz. 31).

([10]) Verordening (EG) nr. 235/2007 van de Commissie van 5 maart 2007 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 66 van 6.3.2007, blz. 3).

([11]) Verordening (EU) nr. 1400/2007 van de Commissie van 28 november 2007 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 311 van 29.11.2007, blz. 12).

(55) Samen met het duidelijke gebrek aan effectief veiligheidstoezicht door de PCAA heeft dit het Agentschap doen besluiten de TCO-vergunningen van *Pakistan International Airlines* en *Vision Air* met ingang van 1 juli 2020 op te schorten.

(56) Op 1 juli 2020 heeft de Commissie overeenkomstig artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006 overleg opgestart met de PCAA. In die context heeft de Commissie, in samenwerking met het Agentschap en de lidstaten, een aantal technische vergaderingen met de PCAA georganiseerd, op respectievelijk 9 juli en 25 september 2020, 15 en 16 maart 2021, 15 oktober 2021 en 16 maart 2022.

(57) Tijdens die vergaderingen werden diverse kwesties besproken, met name het toezicht op in Pakistan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, met inbegrip van hun veiligheidsbeheersysteem. De Commissie heeft informatie en bewijzen gevraagd om te kunnen nagaan of soortgelijke situaties niet eveneens voorkomen op andere gebieden, zoals de afgifte van vergunningen aan cabinepersoneel en onderhoudsingenieurs of de certificering van luchtvaartmaatschappijen.

(58) De informatie die op 16 maart 2022 met de PCAA werd uitgewisseld, had in de eerste plaats betrekking op de resultaten van de recente audit in het kader van het Universal Safety Oversight Audit Programme van de ICAO. De Commissie benadrukte dat terdege rekening zal worden gehouden met de inhoud van het auditverslag om de volgende stappen in haar eigen raadplegingsproces met betrekking tot de EU-luchtvaartveiligheidslijst te bepalen. Tijdens de vergadering heeft de PCAA een overzicht gegeven van de belangrijkste aspecten van het verslag en zich ertoe verbonden het verslag met de Commissie te delen zodra het definitief is.

(59) De Commissie heeft vastgesteld dat het verslag geen aanwijzingen bevat dat bepaalde gebieden onmiddellijke corrigerende maatregelen vereisen. In het verslag wordt aangegeven dat de meeste elementen die de PCAA nodig heeft om zich van haar verantwoordelijkheden te kunnen kwijten, aanwezig zijn, maar voorts wordt ook opgemerkt dat de PCAA haar richtsnoeren en procedures moet wijzigen, aanvullen of verbeteren, met name wat de afgifte van bevoegdheidsbewijzen aan piloten betreft. Bovendien wordt in het verslag opgemerkt dat de nationale wetgeving van Pakistan moet worden verbeterd door bepalingen op te nemen inzake het handhavingsbeleid en de onbeperkte toegang van inspectiepersoneel, teneinde doeltreffend toezicht te waarborgen.

(60) Op basis van de beschikbare informatie en overleg met de PCAA erkent de Commissie dat de PCAA inspanningen heeft geleverd om een corrigerend actieplan vast te stellen om de geïdentificeerde veiligheidstekortkomingen te verhelpen. De Commissie, bijgestaan door het Agentschap en de lidstaten, merkt op dat Pakistan na het USOAP-bezoek van de ICAO een belangrijk ontwikkelingsproces doormaakt, met inbegrip van wijzigingen van zijn primaire luchtvaartwetgeving.

(61) Teneinde te bepalen of verdere actie op grond van Verordening (EG) nr. 2111/2005 noodzakelijk is, zal de Commissie blijven samenwerken met de PCAA en toezicht blijven houden op de vooruitgang die geboekt is bij het aanpakken van de situatie op het gebied van veiligheidstoezicht in Pakistan. Op basis van deze permanente monitoringactiviteiten zal worden bepaald wanneer de Unie een beoordelingsbezoek ter plaatse zal afleggen.

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

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

(64) Als uit relevante veiligheidsinformatie blijkt dat de niet-naleving van de relevante internationale veiligheidsnormen veiligheidsrisico's dreigt te veroorzaken, kan de Commissie genoodzaakt zijn verdere maatregelen te nemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Rusland

(65) Bij Uitvoeringsverordening (EU) 2022/594 van de Commissie ([12]) zijn luchtvaartmaatschappijen uit Rusland die een of meer van de in overweging 4 of 5 van Uitvoeringsverordening (EU) 2022/594 vermelde luchtvaartuigen hadden geëxploiteerd, op 8 april 2022 opgenomen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(66) Op 28 april 2022 heeft het Russische federale agentschap voor luchtvervoer (het FATA) de Commissie ervan in kennis gesteld dat het alle in Uitvoeringsverordening (EU) 2022/594 vermelde beschuldigingen van schendingen van de internationale burgerluchtvaartnormen en van eventuele veiligheidsproblemen ongegrond acht. Het FATA heeft echter geen informatie verstrekt om deze verklaring te onderbouwen.

(67) In het kader van haar permanente monitoringactiviteiten heeft de Commissie vastgesteld dat er aanwijzingen zijn dat de luchtvaartmaatschappij *I Fly* in overweging 5 van Uitvoeringsverordening (EU) 2022/594 vermelde luchtvaartuigen heeft ingeschreven in het luchtvaartregister van Rusland en deze luchtvaartuigen welbewust in strijd met de relevante internationale veiligheidsnormen heeft geëxploiteerd. De inschrijving van de luchtvaartuigen in het Russische register heeft plaatsgevonden zonder toestemming van de eigenaars en zonder verdere veiligheidsgerelateerde samenwerking met de luchtvaartautoriteit van Ierland, de erkende staat van registratie voor deze luchtvaartuigen.

(68) Overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2022/594 en de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, is de Commissie van oordeel dat de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie moet worden gewijzigd met betrekking tot luchtvaartmaatschappijen uit Rusland, teneinde de luchtvaartmaatschappij *I Fly* op te nemen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

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

Luchtvaartmaatschappijen uit Zuid-Sudan

(70) In Zuid-Sudan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen zijn nog nooit opgenomen in bijlage A of B bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(71) In de voorbije vier jaar hebben vier dodelijke ongevallen en verscheidene andere ongevallen en ernstige incidenten plaatsgevonden in Zuid-Sudan, vaak met luchtvaartuigen met verdachte registratiemerktekens.

(72) Op 26 maart 2021 heeft de Commissie overeenkomstig artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006 formeel overleg opgestart met de burgerluchtvaartautoriteit van Zuid-Sudan (de SSCAA).

(73) In de daaropvolgende briefwisseling heeft de SSCAA meegedeeld dat het Air Operator Certificate (AOC) van de luchtvaartmaatschappij *South Sudan Supreme Airlines*, die betrokken was bij een dodelijk ongeval, was opgeschort. Wegens vermoedens in verband met de registratie van het luchtvaartuig dat bij dat ongeval was betrokken, werden alle luchtvaartuigexploitanten en AOC's in het land opnieuw onderzocht door de SSCAA. De SSCAA gaf ook aan dat er verbeteringsmaatregelen aan de gang waren met betrekking tot de opstelling en herziening van de regelgeving, handboeken en opleiding. Op 5 november 2021 zijn documenten verstrekt met informatie over het inspectie-, surveillance- en auditprogramma van de SSCAA, evenals verslagen over beoordelingen van bepaalde luchtvaartmaatschappijen en van in het buitenland geregistreerde luchtvaartuigen die in Zuid-Sudan worden geëxploiteerd.

(74) Op 28 maart 2022 heeft de SSCAA haar antwoorden ingediend op de vragenlijst die de Commissie op 26 maart 2021 had verstuurd. Volgens deze antwoorden had de SSCAA nog geen doeltreffend toezichtsysteem ontwikkeld en uitgerold. De SSCAA merkt ook op dat zij weliswaar geen enkele vergunning of AOC had afgegeven en er geen luchtvaartuigen in het land zijn geregistreerd, maar dat zij wel vergunningen heeft afgegeven om in het buitenland geregistreerde luchtvaartuigen te exploiteren in Zuid-Sudan. Er zijn aanwijzingen van enige toezichtactiviteit voorafgaand aan de afgifte van deze vergunningen, noch van relevante permanente monitoring.

([12]) Uitvoeringsverordening (EU) 2022/594 van de Commissie van 8 april 2022 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 114 van 12.4.2022, blz. 49).

(75) Op 22 februari 2022 heeft de Commissie de SSCAA in kennis gesteld van haar voornemen om de evaluatie van de situatie op het gebied van toezicht op de burgerluchtvaart in Zuid-Sudan op de agenda te zetten van de volgende vergadering van het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart. Zij heeft de SSCAA uitgenodigd om op 18 mei 2022 te verschijnen voor het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart.

(76) Na de hoorzitting heeft de SSCAA de Commissie en het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart een overzicht verstrekt van haar organisatiestructuur en informatie over de omvang van de luchtvaartsector in Zuid-Sudan. Zij heeft de functies en verantwoordelijkheden van de verschillende SSCAA-directoraten beschreven en algemene informatie verstrekt over het personeel van de autoriteit. De SSCAA heeft uitgelegd dat zij nog steeds sterk afhankelijk is van de steun van het EAC-CASSOA (East African Community Civil Aviation Safety and Security Oversight Agency) voor de opstelling van burgerluchtvaartregelgeving en voor de ontwikkeling van een doeltreffend toezichtsproces. In dit opzicht heeft de SSCAA opgemerkt dat alle bijstand en ondersteuning van haar inspanningen welkom zou zijn.

(77) De SSCAA heeft bevestigd dat zij geen enkel AOC heeft afgegeven en nog geen luchtvaartuigregister heeft opgesteld. De SSCAA deelde echter mee dat zij verwacht om, na een opleiding die het EAC-CASSOA vanaf 23 mei 2022 zal verstrekken, de doelstelling van de opstelling van een luchtvaartuigregister te zullen halen, alsook de doelstelling om de nodige capaciteit te bereiken om luchtvaartmaatschappijen te certificeren aan de hand van een uit 5 fasen bestaand certificeringsproces dat beantwoordt aan de ICAO-richtsnoeren.

(78) De SSCAA heeft de Commissie en het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart meegedeeld dat zij 24 exploitatievergunningen heeft afgegeven aan buitenlandse luchtvaartmaatschappijen, en dat sommige van deze vergunde luchtvaartmaatschappijen binnenlandse vluchten uitvoeren in het land. Het lijkt erop dat dit de enige certificeringsactiviteit is die de SSCAA heeft uitgevoerd. De SSCAA heeft een beschrijving gegeven van het proces voor de afgifte van dergelijke vergunningen, aan de hand van een validering van de AOC's, dat bestaat uit de inspectie van documenten en de fysieke controle van de luchtvaartuigen. Deze informatie werd echter alleen tijdens de hoorzitting verstrekt en het was niet mogelijk om na te gaan hoe het valideringsproces wordt uitgevoerd.

(79) Tijdens de hoorzitting heeft de SSCAA ook een voorbeeld gegeven van handhavingsmaatregelen die tegen een buitenlandse luchtvaartmaatschappij zijn genomen (de intrekking van de exploitatievergunning) toen zij vaststelde dat het AOC van de luchtvaartmaatschappij was ingetrokken door haar bevoegde autoriteit.

(80) De Commissie en het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart hebben er nota van genomen dat er geen enkele luchtvaartmaatschappij is waarvoor de SSCAA verantwoordelijk is voor regelgevend toezicht, aangezien zij geen enkel AOC heeft afgegeven, en dat alle luchtvaartactiviteiten in het land worden uitgevoerd door luchtvaartmaatschappijen waarvan het AOC is afgegeven door buitenlandse autoriteiten; Rekening houdend met de gemeenschappelijke criteria in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 is er dan ook geen enkele door SSCAA gecertificeerde luchtvaartmaatschappij die in aanmerking kan komen voor maatregelen op het niveau van de Unie.

(81) Bovendien hebben de Commissie en het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart nota genomen van aanwijzingen waaruit blijkt dat de SSCAA niet van plan is AOC's af te geven tot zij de certificerings- en toezichtscapaciteit heeft bereikt die haar in staat stelt de relevante internationale veiligheidsnormen toe te passen en te handhaven.

(82) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 oordeelt de Commissie dat er geen redenen zijn om luchtvaartmaatschappijen uit Zuid-Sudan op te nemen in de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.

(83) In het kader van haar permanente monitoringactiviteiten zal de Commissie de veiligheidssituatie in Zuid-Sudan nauwlettend blijven volgen. Het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart is tot de conclusie gekomen dat bijzondere aandacht moet worden besteed aan de veiligheidssituatie en de ontwikkelingen in Zuid-Sudan. De SSCAA moet worden verzocht regelmatig verslag uit te brengen over de vooruitgang die is geboekt bij de vaststelling van burgerluchtvaartregelgeving, de ontwikkeling van een doeltreffend proces voor veiligheidstoezicht en het vermogen om AOC's af te geven. Als de Commissie weet krijgt van een dreigend veiligheidsrisico door niet-naleving van de relevante internationale veiligheidsnormen, zoals de afgifte van een AOC zonder dat de SSCAA over de passende certificerings- en toezichtscapaciteit beschikt, kan zij genoodzaakt zijn verdere maatregelen te nemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005, bijvoorbeeld door een exploitatieverbod op te leggen aan de betrokken luchtvaartmaatschappijen en ze op te nemen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

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

(85) 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, gelet op 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, worden bekendgemaakt en onmiddellijk na de vaststelling ervan in werking treden.

(86) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 15 van Verordening (EG) nr. 2111/2005 ingestelde 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, 1 juni 2022.

Voor de Commissie,
namens de voorzitter,
Adina VĂLEAN
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
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Afghanistan welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**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**
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenië
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenië
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenië

[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.

FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		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 die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht, waaronder			**Democratische Republiek Congo**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Onbekend	Democratische Republiek Congo
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Onbekend	Democratische Republiek Congo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Onbekend	Democratische Republiek Congo
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Onbekend	Democratische Republiek Congo
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Onbekend	Democratische Republiek Congo
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Onbekend	Democratische Republiek Congo
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Onbekend	Democratische Republiek Congo

SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Onbekend	Democratische Republiek Congo
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Djibouti welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Onbekend	DAO	Djibouti
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Equatoriaal-Guinea welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Equatoriaal-Guinea**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Equatoriaal-Guinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Onbekend	Equatoriaal-Guinea
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**
AEROSTAN	*08*	*BSC*	Kirgizië
AIR COMPANY AIR KG	50	Onbekend	Kirgizië
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizië
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizië
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgizië
HELI SKY	47	HAC	Kirgizië
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgizië
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizië
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizië
VALOR AIR	07	VAC	Kirgizië
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Liberia die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving			**Liberia**

Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Libië die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving, 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
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
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**

AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé en Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé en Principe
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Sierra Leone 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
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"

BIJLAGE II

"BIJLAGE B

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

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaat-schappij, 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, constructieserienum-mer(s) van luchtvaartuigen waaraan beperkingen zijn opgelegd	Staat van registratie
IRAN AIR	FS100	IRA	Iran	Alle luchtvaartuigen van het type Fokker F100 en het type Boeing B747	Luchtvaartuigen van het type Fokker F100, als vermeld op het AOC; luchtvaartuigen van het type Boeing B747, als vermeld op het AOC	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Noord-Korea	De volledige vloot, met uitzondering van: 2 luchtvaartuigen van het type TU-204.	De volledige vloot, met uitzondering van: P-632, P-633.	Noord-Korea"

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