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

(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 ([3]) van de Commissie heeft plaatsgevonden met de bevoegde autoriteiten en luchtvaartmaatschappijen van Armenië, de Comoren, Irak, Kazachstan, Libië, Mexico, Moldavië, Pakistan, Rusland en Zuid-Sudan. De Commissie heeft het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart ook geïnformeerd over de situatie op het gebeid van luchtvaartveiligheid in Congo (Brazzaville), Equatoriaal-Guinea, Madagaskar, Sudan 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 hebben het Agentschap en Frankrijk 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 autoriteit, 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 autoriteit, hebben herhaald dat zij desgevallend bereid zijn maatregelen te treffen als uit relevante veiligheidsinformatie blijkt dat de niet-naleving van de 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 uit Armenië opgenomen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(13) Op 3 november 2021 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 acties die sinds de technische vergadering van 15 april 2021 zijn genomen om de vastgestelde veiligheidstekortkomingen te verhelpen. Het CAC heeft een overzicht gegeven van de laatste ontwikkelingen met betrekking tot het wetgevingskader voor de burgerluchtvaart in Armenië en heeft informatie verstrekt over de verdere ontwikkelingen van de functies en verantwoordelijkheden van de afdelingen/secties van het CAC en over het handboek personeelsbeleid.

(14) Het CAC heeft de Commissie ook informatie verstrekt over de nieuwe handleiding veiligheidsbeleid en over de opleidingen op het gebied van het veiligheidsbeheersysteem (Safety Management System, sms) die door het personeel van het CAC werden gevolgd.

([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).

(15) Voorts deelde het CAC aan de Commissie mee dat de air operator certificates (AOC) van de luchtvaartmaatschappijen *Atlantis Armenian Airlines* en *Fly Armenia Airways* waren ingetrokken en dat een nieuwe luchtvaartmaatschappij, *Flyone Armenia* (AOC nr. 074), is gecertificeerd. Aangezien het CAC niet heeft aangetoond over voldoende capaciteit te beschikken om de relevante veiligheidsnormen toe te passen en te handhaven, garandeert de afgifte van een AOC aan deze nieuwe luchtvaartmaatschappij niet dat zij de internationale veiligheidsnormen voldoende naleeft.

(16) De Commissie neemt nota van de vooruitgang die het CAC heeft geboekt bij de aanpak van de veiligheidskwesties die in juni 2020 hebben geleid tot de opname van in Armenië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006. Uit de door het CAC verstrekte informatie en documentatie blijkt echter dat er onvoldoende bewijzen zijn om aan te nemen dat de tijdens het beoordelingsbezoek van de Unie in 2020 vastgestelde tekortkomingen voldoende zijn aangepakt om naleving van de internationale veiligheidsnormen te garanderen. De Commissie zal met het CAC blijven samenwerken en toezicht houden op verdere maatregelen en activiteiten om die veiligheidstekortkomingen aan te pakken, met inbegrip van de capaciteit van het CAC om toezicht te houden op de veiligheid. In deze context zij erop gewezen dat het Agentschap een project voor technische bijstand zal beheren teneinde het CAC bij te staan in zijn inspanningen om het toezicht op de veiligheid van de luchtvaart in Armenië te verbeteren.

(17) Overeenkomstig 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 voor wat luchtvaartmaatschappijen uit Armenië betreft, teneinde de luchtvaartmaatschappij *Flyone Armenia* op te nemen in bijlage A bij Verordening (EG) nr; 474/2006 en *Atlantis Armenian Airlines* en *Fly Armenia Airways* te schrappen uit die bijlage.

(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 de Comoren

(19) Op 22 maart 2006 is de luchtvaartmaatschappij *Air Service Comores* opgenomen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(20) Op 12 oktober 2006 is de luchtvaartmaatschappij *Air Service Comores* van bijlage A naar bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006 verplaatst, bij Verordening (EG) nr. 1543/2006 ([7]).

(21) In het kader van haar activiteiten inzake permanent toezicht heeft de Commissie het Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores (het ANACM) gevraagd een lijst van alle in de Comoren gecertificeerde AOC-houders in te dienen.

(22) Op 15 juli 2021 heeft het ANACM schriftelijk bevestigd dat de luchtvaartmaatschappij *Air Service Comores* haar activiteiten heeft stopgezet.

(23) Overeenkomstig 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 teneinde de luchtvaartmaatschappij *Air Service Comores* te schrappen uit bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

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

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

([7]) 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).

Luchtvaartmaatschappijen uit Irak

(26) Krachtens Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2322 van de Commissie ([8]) is de luchtvaartmaatschappij *Iraqi Airways* in december 2015 opgenomen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(27) Op verzoek van Irak en in het kader van het permanente toezicht van de Commissie, het Agentschap de lidstaten en de burgerluchtvaartautoriteit van Irak (de ICAA) is op 17 juni 2021 een technische vergadering gehouden. Tijdens die vergadering heeft de ICAA een update gegeven van de acties die zijn ondernomen sinds *Iraqi Airways* werd opgenomen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006, en informatie verstrekt over de staat van voltooiing van de deskaudit in het kader van de ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Approach (USOAP CMA).

(28) Voorts heeft de ICAA aan de Commissie meegedeeld dat alle aanbevelingen die voortvloeien uit het project voor technische bijstand aan de ICAA, dat in 2017 door het Agentschap is uitgevoerd, in aanmerking zijn genomen of zijn uitgevoerd. De ICAA heeft zich ertoe verbonden meer bewijzen te verstrekken om deze vooruitgang te staven, ter aanvulling van de informatie die voorafgaand aan de technische vergadering werd verstrekt. Tijdens het tweede deel van die vergadering hebben de Commissie en het Agentschap, op specifiek verzoek van Irak, toelichting gegeven bij het proces voor de afgifte van een TCO-vergunningen, met het oog op toekomstige aanvragen van TCO-vergunningen door *Iraqi Airways* of andere in Irak gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen.

(29) Tijdens de vergadering die plaatsvond op 17 juni 2021 heeft de Commissie gespecificeerd dat zij kon overwegen om *Iraqi Airways* te schrappen uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 indien uit informatie, met inbegrip van informatie die wordt verzameld via een beoordelingsbezoek van de Unie ter plaatse, zou blijken dat Irak voldoet aan de ICAO-normen inzake certificering en toezicht en indien *Iraqi Airways* aan het Agentschap en de Commissie aantoont dat de oorzaken van de negatieve TCO-beslissing uit 2015 zijn verholpen.

(30) 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.

(31) 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.

Luchtvaartmaatschappijen uit Kazachstan

(32) Krachtens Uitvoeringsverordening (EU) 2016/2214 van de Commissie ([9]) zijn in december 2016 luchtvaartmaatschappijen uit Kazachstan geschrapt uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(33) In het kader van de permanente monitoring van het systeem voor veiligheidstoezicht in Kazachstan is in februari 2020 formeel overleg opgestart met de bevoegde autoriteiten van Kazachstan. In die context heeft het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart tijdens de vergadering in mei 2021 een overzicht gekregen van de situatie op het gebied van het veiligheidstoezicht in Kazachstan.

(34) Bij wijze van follow-up van de beraadslagingen van het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart van mei 2021 hebben deskundigen van de Commissie, het Agentschap en de lidstaten tussen 11 en 15 oktober 2021 een bezoek gebracht aan het burgerluchtvaartcomité van Kazachstan (het CAC KZ), aan de luchtvaartadministratie van Kazachstan Joint Stock Company (de AAK), en aan een steekproef van drie in Kazachstan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, namelijk *Air Astana, Jupiter JET* en *Qazaq Air*.

([8]) 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).

([9]) 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 of exploitatiebeperkingen zijn opgelegd in de Unie (PB L 334 van 9.12.2016, blz. 6).

(35) Het beoordelingsbezoek was gefocust op de AAK omdat deze administratie een belangrijke rol speelt in en een grote verantwoordelijkheid draagt bij het toezicht op in Kazachstan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen. Ook vertegenwoordigers van het CAC KZ hebben echter deelgenomen aan alle beoordelingsactiviteiten, omdat een aantal beleidsactiviteiten, zoals de vaststelling van de procedures van AAK, binnen hun bevoegdheidsdomein vallen.

(36) Uit het beoordelingsbezoek bleek duidelijk dat de AAK sterke punten vertoont, maar ook zwakke punten, zoals de niet-naleving van haar verplichtingen tijdens de certificering van luchtvaartmaatschappijen. Bovendien moet het surveillanceproces worden aangepast en waar nodig versterkt om te garanderen dat het toezicht dat wordt uitgeoefend op luchtvaartmaatschappijen in verhouding staat tot hun grootte en complexiteit, en om te garanderen dat ze blijven voldoen aan de toepasselijke internationale veiligheidsnormen.

(37) Bovendien moet het CAC KZ meer aandacht besteden aan de actualisering van het wetgevingskader voor wat betreft de integratie van wijzigingen van ICAO-bijlagen in de Kazachse regelgeving. Het CAC KZ en de AAK moeten zorgen voor de toepassing van deugdelijke interne mechanismen en procedures om het bestaande juridische en technische kader te vertalen in routineactiviteiten en -procedures voor de organisatie. In deze context moeten het CAC KZ en de AAK hun algemene kwaliteitsbeheerfuncties alsook het staatsveiligheidsprogramma van Kazachstan verbeteren om ervoor te zorgen dat potentiële veiligheidsrisico's systematisch en tijdig worden opgespoord en beperkt.

(38) Om de uitvoering van de vergunningsverantwoordelijkheden van Kazachstan als partij bij de ICAO te garanderen, heeft het beoordelingsteam vastgesteld op welke punten de vergunningsactiviteiten van de AAK moeten worden verbeterd; het gaat met name om de procedures van inspecteurs, het systeem voor theoretische examens van cockpitbemanningen en de procedures om een gestandaardiseerde benadering van de kwalificaties van examinatoren en het toezicht daarop mogelijk te maken.

(39) Het luchtwaardigheidspersoneel beschikt over een goede kennis van de geldende procedures van de AAK. Verdere verbeteringen zijn echter noodzakelijk, met name op het gebied van periodieke en gespecialiseerde opleiding, teneinde te garanderen dat de inspecteurs over de vereiste kwalificaties beschikken. Uit steekproeven van door luchtwaardigheidspersoneel uitgevoerde activiteiten is gebleken dat van de eisen wordt afgeweken, met name op de gebieden certificering en toezicht op exploitanten en onderhoudsorganisaties.

(40) Op 13 oktober 2021 heeft een beoordelingsteam een gericht bezoek gebracht aan *Air Astana*, de belangrijkste passagiers- en vrachtmaatschappij van Kazachstan. Deze luchtvaartmaatschappij beschikt over een goed werkend en solide veiligheidsbeheersysteem, dat nuttige gegevens oplevert voor de luchtvaartmaatschappij. Op basis van de beoordeling van de steekproef kon in het algemeen worden bevestigd dat deze luchtvaartmaatschappij over een robuust en goed werkend systeem voor toezicht op de naleving (CMS) beschikt. Het hogere management van het bedrijf heeft een goed inzicht in dat systeem en gebruikt het om risico's op te sporen en passende maatregelen te nemen om die risico's tot een aanvaardbaar niveau te beperken.

(41) De activiteiten van de luchtvaartmaatschappij worden ondersteund door gekwalificeerde technici en lijnstations met onderhoudscapaciteit. Tijdens het bezoek werden geen problemen of tekortkomingen vastgesteld op het gebied van luchtwaardigheid.

(42) De luchtvaartmaatschappij heeft blijk gegeven van een robuust en gestructureerd systeem voor de controle van de verschillende aspecten van de opleiding van cockpitpersoneel, cabinepersoneel en vluchtdispatchers, met inbegrip van instructeurs en examinatoren. Uit de steekproef is gebleken dat de opleidingscertificaten traceerbaar zijn en dat de formulieren goed zijn ingevuld.

(43) Op 13 oktober 2021 heeft een beoordelingsteam een gericht bezoek gebracht aan *Jupiter JET*, een Kazachse vrachtmaatschappij die in Almaty is gevestigd. Deze maatschappij werd in 1996 opgericht als *Joint-Stock Company Air Company ATMA* en veranderde in 2016 van naam. Ze voert adhoc-chartervluchten uit met één Antonov AN-12.

(44) Deze luchtvaartmaatschappij heeft een veiligheidsbeheersysteem opgezet en toegepast, maar er zijn verdere verbeteringen nodig om het vereiste maturiteitsniveau van het systeem te bereiken.

(45) De luchtvaartmaatschappij beschikt over een robuust en gestructureerd systeem om de verschillende aspecten van de permanente luchtwaardigheid te controleren.

(46) Tijdens het bezoek werd vastgesteld dat de procedures in verband met de electronic flight bag (EFB), als onderdeel van het vlieghandboek, zeer algemeen waren. Bovendien werd vastgesteld dat sommige procedures in het vlieghandboek niet up-to-date of volledig ontwikkeld waren; zo bevatte het hoofdstuk over het waarschuwings- en antibotsingssysteem (TCAS) niet alle TCAS 7.1-standaardoproepen en de bijbehorende procedures. Het operationeel handboek moet worden herzien en gecontroleerd op overeenstemming met de toepasselijke normen.

(47) *Qazaq Air,* opgericht in 2015, is een in Nur-Sultan gevestigde interregionale passagiers- en vrachtmaatschappij die een vloot van vijf De Havilland Dash-8-Q400NG turbopropvliegtuigen exploiteert. Op 14 oktober 2021 heeft het beoordelingsteam een gericht bezoek gebracht aan deze luchtvaartmaatschappij.

(48) *Qazaq Air* beschikt over een solide veiligheidsbeheersysteem dat nuttige gegevens oplevert voor de luchtvaartmaatschappij. Tijdens de beoordeling werd echter vastgesteld dat *Qazaq Air* niet systematisch alle activiteiten uitvoert volgens de eisen van het handboek voor veiligheidsbeheer; er werden bijvoorbeeld geen veiligheidsaudits uitgevoerd en een noodoefening werd al meermaals uitgesteld.

(49) De luchtvaartmaatschappij heeft een functie voor toezicht op de naleving ontwikkeld en ingevoerd, maar er zijn verdere verbeteringen nodig om het volledige potentieel ervan te waarborgen, met name wat betreft de afsluiting van bevindingen van interne audits.

(50) Tijdens de beoordeling zijn enkele afwijkingen van het vlieghandboek van de luchtvaartmaatschappij geconstateerd. Meer bepaald heeft de luchtvaartmaatschappij geen kwalificatiecriteria voor cockpitpersoneel vastgesteld voor slechtzichtvluchten, hoewel de maatschappij wel een vergunning heeft om dergelijke vluchten uit te voeren.

(51) *Qazaq Air* gebruikt een computergebaseerd systeem voor de planning en monitoring van de cockpitbemanningen. Tijdens de beoordeling van de gegevens inzake opleiding van vluchtdispatchers werd vastgesteld dat een aantal periodieke opleidingen reeds had moeten worden uitgevoerd.

(52) Op basis van zijn beraadslagingen kwam het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart tot de conclusie dat bijzondere aandacht moet worden besteed aan de monitoring van de follow-upactiviteiten, onder meer via een hoorzitting met het CAC KZ en de AAK tijdens de volgende vergadering van het comité, teneinde een oplossing te vinden voor de vaststellingen die tijdens het beoordelingsbezoek werden gedaan, met name wat betreft de opstelling en doeltreffende uitvoering van een passend plan met corrigerende maatregelen.

(53) 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.

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

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

Luchtvaartmaatschappijen uit Libië

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

(57) In haar brief van 2 juni 2021 heeft de Libische burgerluchtvaartautoriteit (de LYCAA) informatie verstrekt over haar structuur, toezichtssysteem en activiteiten, met inbegrip van interne procedurehandleidingen voor inspecteurs, instructies voor burgerluchtvaartorganisaties, formulieren voor luchtvaartprofessionals en -organisaties, handhavingsmaatregelen die sinds 2019 zijn genomen en de actuele lijst van AOC-houders en geregistreerde luchtvaartuigen.

([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).

(58) Uit de verstrekte informatie blijkt dat de LYCAA twee nieuwe luchtvaartmaatschappijen heeft gecertificeerd, namelijk *Berniq Airways* (AOC 032/21) en *Hala Airlines* (AOC 033/21), en dat de naam van *Global Aviation and Services* is gewijzigd in *Global Air Transport*. Aangezien de LYCAA niet heeft aangetoond over voldoende capaciteit te beschikken om de relevante veiligheidsnormen toe te passen en te handhaven, garandeert de afgifte van een AOC aan deze twee nieuwe luchtvaartmaatschappijen niet dat zij de internationale veiligheidsnormen voldoende naleven.

(59) Op verzoek van Libië en in het kader van het permanente toezicht hebben de Commissie, het Agentschap, de lidstaten en de vertegenwoordigers van de LYCAA op 1 september 2021 een technische vergadering gehouden. Tijdens die vergadering heeft de LYCAA een overzicht gegeven van haar organisatie en functies, met inbegrip van de basisbeginselen voor het uitoefenen van veiligheidstoezicht. Voorts heeft de LYCAA een geactualiseerd overzicht gegeven van de ontwikkelingen en de voortgang bij de uitvoering van haar acties om gevolg te geven aan de aanbevelingen die voortvloeiden uit het project voor technische bijstand aan de LYCAA, dat in 2019 door het Agentschap werd uitgevoerd. De LYCAA heeft ook informatie verstrekt over de resultaten van de ICAO USOAP CMA Desk Audit die in 2020 werd uitgevoerd.

(60) De LYCAA heeft weliswaar blijk gegeven van enige vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van internationale veiligheidsnormen, maar op basis van de door de LYCAA verstrekte informatie en documentatie, met inbegrip van de informatie die de LYCAA tijdens de technische vergadering van 1 september 2021 heeft verstrekt, hebben de Commissie en het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart geconcludeerd dat de LYCAA niet heeft kunnen aantonen dat de relevante internationale veiligheidsnormen daadwerkelijk worden nageleefd en toegepast.

(61) Overeenkomstig 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 teneinde de luchtvaartmaatschappijen *Berniq Airways* en *Hala Airlines* op te nemen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(62) 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 Mexico

(63) Luchtvaartmaatschappijen uit Mexico zijn nog nooit opgenomen in bijlage A of B bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(64) Naar aanleiding van een dodelijk ongeval van de Mexicaanse luchtvaartmaatschappij *Global Air* (*Aerolíneas Damojh, SA de C.V.*) in Cuba op 18 mei 2018, heeft de Commissie nadere informatie gevraagd aan de *Dirección General de Aeronáutica Civil* van Mexico (het DGAC Mexico). Op 16 oktober 2018 hebben de Commissie, het Agentschap en het DGAC Mexico formeel overleg opgestart, waaronder een technische vergadering.

(65) Op basis van dit overleg, de verstrekte informatie en de gegevens van de SAFA- en TCO-programma's van de EU, waaruit bleek dat er destijds geen ernstige of systemische problemen waren, was de Commissie van oordeel dat er geen dringende redenen waren tot bezorgdheid over de luchtvaartveiligheid in Mexico.

(66) Op 25 mei 2021 heeft de Federal Aviation Administration van de Verenigde Staten (FAA) een rating van categorie 2 toegekend aan het DGAC Mexico in het kader van haar IASA-programma (International Aviation Safety Assessment) omdat ze van oordeel was dat het DGAC Mexico niet voldeed aan de internationale veiligheidsnormen.

(67) Op 23 juni 2021 heeft de Commissie een brief naar het DGAC Mexico gestuurd waarin zij uiting gaf aan haar bezorgdheid over de beslissing van de FAA en om alle relevante informatie verzocht over de omvang van het door de FAA vastgestelde veiligheidsrisico.

(68) Op 20 september 2021 heeft het DGAC Mexico de Commissie informatie verstrekt over de door de FAA vastgestelde tekortkomingen met betrekking tot de kritieke elementen van de ICAO en over de programma's voor technische bijstand en de activiteiten die zijn ondernomen om deze tekortkomingen te verhelpen.

(69) Op basis van de beschikbare informatie, met inbegrip van de informatie die het DGAC Mexico in haar brief van 20 september 2021 heeft verstrekt, is de Commissie van oordeel dat het DGAC Mexico op dit ogenblik voldoende in staat en bereid is om eventuele veiligheidstekortkomingen aan te pakken wanneer deze worden vastgesteld.

(70) 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 Mexico betreft.

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

(72) Als uit relevante veiligheidsinformatie blijkt dat de niet-naleving van 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

(73) Krachtens Uitvoeringsverordening (EU) 2019/618 van de Commissie ([11]) zijn in april 2019 alle luchtvaartmaatschappijen uit Moldavië opgenomen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006, met uitzondering van *Air Moldova*, *Fly One* en *Aerotranscargo*.

(74) Bij wijze van follow-up van de beraadslagingen van het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart van mei 2021 hebben deskundigen van de Commissie, het Agentschap en de lidstaten tussen 20 en 24 september 2021 een bezoek gebracht aan de burgerluchtvaartautoriteit van Moldavië (de CAAM) en aan een steekproef van drie in Moldavië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, namelijk *Terra Avia, Fly Pro* en *HiSky*.

(75) Uit het verslag van het bezoek blijkt dat de CAAM op een aantal gebieden aanzienlijke vooruitgang heeft geboekt sinds het beoordelingsbezoek van de Unie in 2019. Zo heeft de CAAM met name stabiele nationale luchtvaartregelgeving opgesteld en blijk gegeven van de nodige maturiteit om goed en doeltreffend toezicht te houden. In het verslag wordt vastgesteld dat de CAAM aanzienlijke inspanningen heeft geleverd om het merendeel van de nationale regelgeving te actualiseren en nieuwe regelgeving op te stellen. CAAMDe CAAM werkt aan de opstelling van passende richtsnoeren om haar personeel te ondersteunen bij zijn toezichtstaken.

(76) De CAAM heeft een sterk kwaliteitsbeheersysteem opgezet. Het auditplan voor 2021 werd gevolgd en de audits en inspecties werden uitgevoerd zoals gepland. Bevindingen die naar aanleiding van deze activiteit werden gedaan, zijn of worden aangepakt door het verantwoordelijke personeel.

(77) De afgifte van vergunningen gebeurt volgens de internationale veiligheidsnormen. Het beoordelingsteam stelde echter vast dat op bepaalde gebieden verdere verbeteringen nodig waren, met name wat betreft de voltooiing van het systeem voor theoretische examens van privépiloten en aangewezen medische keuringsartsen, en de versterking van het toezicht van vluchtexaminatoren door een CAAM-inspecteur.

(78) Het programma voor permanent toezicht is volledig wat betreft de toezichtsgebieden en het aantal audits, en de kwalificaties en ervaring van de inspecteurs worden op peil gehouden door de bestaande en geplande opleidingen. De uitgevoerde audits worden naar behoren gedocumenteerd en gemonitord, met name wat betreft de door de luchtvaartmaatschappijen genomen maatregelen, met inbegrip van corrigerende maatregelen en analyses van onderliggende oorzaken. De inspectieprocedures moeten echter nog meer worden gestandaardiseerd, met name wat betreft de registratie van bevindingen tijdens inspectieactiviteiten.

(79) De CAAM kan voldoende personeel aantrekken, in verhouding tot de huidige omvang en werkingssfeer van de luchtvaartsector waarop toezicht wordt gehouden. Alle geïnterviewde personeelsleden waren gekwalificeerd en hadden kennis van zaken. De theoretische opleidingsprogramma's en -plannen waren toereikend.

([11]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/618 van de Commissie van 15 april 2019 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 106 van 17.4.2019, blz. 1).

(80) Het team concludeerde dat de CAAM over de capaciteit beschikt om toezicht te houden op de luchtvaartactiviteiten in Moldavië, om een deugdelijk regelgevingssysteem in stand te houden en om de bestaande luchtvaartregelgeving toe te passen en te handhaven, zodat eventuele veiligheidstekortkomingen kunnen worden aangepakt. Het systeem voor toezicht op de veiligheid in Moldavië functioneert goed en er worden nog steeds inspanningen geleverd om het systeem verder te verbeteren en te garanderen dat het in overeenstemming blijft met recente wijzigingen van de internationale veiligheidsnormen.

(81) *Terra Avia* is opgericht in 2005 als privéluchtvaartmaatschappij en exploiteert een Boeing 747 voor geregelde vrachtvluchten en een Airbus A320 voor passagierschartervluchten. De luchtvaartmaatschappij beschikt over een functionerend systeem voor toezicht op de naleving (CMS) en een veiligheidsbeheersysteem (sms). Tijdens de beoordeling van het sms van de luchtvaartmaatschappij heeft het team vastgesteld dat verdere verbeteringen nodig zijn op een aantal gebieden. De luchtvaartmaatschappij stond zeer positief tegenover de verdere verbetering van de veiligheidssystemen.

(82) Het beheer van de permanente luchtwaardigheid wordt uitgevoerd door twee verschillende structuren: een in Moldavië en een tweede in Sharjah (Verenigde Arabische Emiraten). Het beoordelingsteam concludeerde dat de luchtvaartmaatschappij het systeem voor registratie van het onderhoud van haar luchtvaartuigen op de verschillende locaties moest verbeteren.

(83) Het vluchthandboek van *Terra Avia* is een weerspiegeling van de uitgevoerde activiteiten en is opgesteld in overeenstemming met de toepasselijke regelgeving in Moldavië; het is wel aangewezen het handboek te updaten met een beleid inzake gevaarlijke goederen.

(84) *Fly Pro* exploiteert twee vrachtvliegtuigen van het type Boeing 747. Het CMS en sms zijn volledig ontwikkeld en worden toegepast, hoewel het handboek voor veiligheidsbeheer en het handboek voor toezicht op de naleving moeten worden gewijzigd teneinde de taken en verantwoordelijkheden van de veiligheidsbeheerder en die van de beheerder van het toezicht op de naleving op elkaar af te stemmen. Op het gebied van de monitoring van vluchtgegevens beschikt *Fly Pro* over een beproefd programma dat een actief feedbacksysteem omvat.

(85) *Fly Pro* beschikt over een robuust systeem voor permanente luchtwaardigheid en vervult zijn verschillende rollen met vertrouwen, hoewel het proces voor documentatie van de uitgevoerde activiteiten kan worden verbeterd.

(86) Het vluchthandboek van *Fly Pro* vormt een afspiegeling van de uitgevoerde activiteiten en is opgesteld in overeenstemming met de toepasselijke regelgeving in Moldavië. De luchtvaartmaatschappij moet de administratieve methodologie verbeteren en alle vluchtgerelateerde activiteiten, zoals de reislogboeken, registreren. Bovendien moet de minimumuitrustingslijst van de luchtvaartmaatschappij beter worden afgestemd op het luchtvaartuig waarop zij van toepassing is en moet ze regelmatig en op passende wijze worden gecontroleerd.

(87) *HiSky* werd opgericht in september 2019 en exploiteert één Airbus A319 in eigen beheer en heeft een wetleaseovereenkomst voor één luchtvaartuig met de in Roemenië gecertificeerde luchtvaartmaatschappij *HiSky Europe*.

(88) *HiSky* heeft een robuust sms opgezet en toegepast, dat nuttige gegevens voor de luchtvaartmaatschappij oplevert. Het CMS is robuust en functioneel, maar kleine verbeteringen zijn wenselijk wat betreft de formulering van de verantwoordelijkheden van de veiligheidsbeheerder en de beheerder van het toezicht op de naleving. Het hogere management van het bedrijf heeft een goed inzicht in deze systemen en gebruikt het om risico's op te sporen en passende maatregelen te nemen om die risico's tot een aanvaardbaar niveau te beperken.

(89) *HiSky* heeft de vereiste handboeken opgesteld, waarin de beleidsmaatregelen en bijbehorende procedures zijn uiteengezet. Deze handboeken zijn goedgekeurd door de CAAM. Het certificeringspersoneel is goed opgeleid op de gebruikte types. Het momenteel goedgekeurde vluchthandboek vormt een afspiegeling van de uitgevoerde activiteiten en is opgesteld in overeenstemming met de toepasselijke regelgeving in Moldavië.

(90) De activiteiten van *HiSky* worden ondersteund door gekwalificeerde technici en lijnstations met onderhoudscapaciteit. De luchtvaartmaatschappij heeft een systeem opgezet om toezicht te houden op de opleiding en de geldigheid te controleren en om de traceerbaarheid van opleidingscertificaten en ingevulde controleformulieren te garanderen.

(91) Op basis van het resultaat van het beoordelingsbezoek van de Unie heeft de Commissie de CAAM en de luchtvaartmaatschappijen *Terra Avia, Fly Pro* en *HiSky* uitgenodigd voor een hoorzitting voor het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart op 10 november 2021.

(92) Tijdens die hoorzitting heeft de CAAM aan de Commissie en het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart een presentatie gegeven van het systeem dat is opgezet om het toezicht op de veiligheid van de in Moldavië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te waarborgen. De CAAM heeft uitgelegd dat de vooruitgang bij de effectieve toepassing van internationale veiligheidsnormen het resultaat was van een reeks acties die sinds 2019 zijn ondernomen. Om aan te tonen dat zij streeft naar permanente verbetering heeft de CAAM 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 naar aanleiding van de resultaten van het beoordelingsbezoek van de Unie in september 2021. Dit overzicht omvatte onder meer de strategische doelstellingen voor de toekomst, zoals wijzigingen van het Moldavische wetgevingskader, de handboeken en procedures van de CAAM, de verdere verbeteringen van het kwaliteitsbeheersysteem en de vooruitgang bij de effectieve toepassing van internationale veiligheidsnormen.

(93) Bovendien heeft de CAAM de Commissie en het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart in kennis gesteld van de corrigerende actieplannen die de luchtvaartmaatschappijen *Terra Avia, Fly Pro* en *HiSky* hebben opgesteld naar aanleiding van de resultaten van het beoordelingsbezoek van de Unie in september 2021. Die corrigerende actieplannen werden gecoördineerd met en goedgekeurd door de CAAM en werden geïntegreerd in de toezichtsactiviteiten van de CAAM.

(94) Tijdens de hoorzitting heeft de CAAM toegezegd de Commissie op de hoogte te houden van verdere maatregelen met betrekking tot de resterende opmerkingen die tijdens het beoordelingsbezoek van de Unie in 2021 werden gemaakt. Voorts heeft de CAAM zich ook verbonden tot permanent veiligheidsoverleg, onder door relevante veiligheidsinformatie te verstrekken en deel te nemen aan aanvullende vergaderingen als en wanneer de Commissie dit nodig acht.

(95) De Commissie benadrukte en de Moldavische autoriteiten erkenden dat het belangrijk is dat zij de stabiliteit, de blijvende onafhankelijkheid en het leiderschap van de CAAM waarborgen, aangezien dit duidelijk een belangrijke factor is geweest in de verbeteringen die werden waargenomen, met name in het afgelopen jaar.

(96) Op basis van alle op dit moment beschikbare informatie, met inbegrip van de resultaten van het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie in september 2021 en de hoorzitting van het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart, wordt geoordeeld dat er voldoende bewijzen zijn dat de CAAM en de in Moldavië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen de toepasselijke internationale veiligheidsnormen en aanbevelingen naleven.

(97) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, is de Commissie van oordeel dat alle in Moldavië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen moeten worden geschrapt uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 (lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod wordt opgelegd in de Unie).

(98) 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.

(99) Als uit relevante veiligheidsinformatie blijkt dat de niet-naleving van 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

(100) In maart 2007 werd *Pakistan International Airlines* opgenomen in bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006, bij Verordening (EG) nr. 235/2007 van de Commissie ([12]), en in november 2007 opnieuw uit die bijlage geschrapt, bij Verordening (EG) nr. 1400/2007 van de Commissie ([13]).

([12]) 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).

([13]) Verordening (EG) 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).

(101) In de nasleep van het ongeval van 22 mei 2020 met een luchtvaartuig van *Pakistan International Airlines* heeft de Pakistaanse federale minister van Luchtvaart op 24 juni 2020 een verklaring afgelegd waaruit bleek dat een groot aantal van de door de Pakistaanse burgerluchtvaartautoriteit (de PCAA) afgegeven vergunningen op frauduleuze wijze werd verkregen.

(102) 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. Dit is op dit ogenblik nog steeds het geval en het Agentschap is van mening dat de voorwaarden voor opheffing van de opschorting niet allemaal zijn vervuld.

(103) Andere internationale luchtvaartveiligheidsorganisaties hebben eveneens gereageerd op de situatie in Pakistan. Op 15 juli 2020 heeft de FAA de rating van Pakistan verlaagd tot categorie 2 in het kader van haar IASA-programma. In februari 2021 heeft de ICAO een Significant Safety Concern (SSC) op het gebied van personeelsvergunningen en -opleiding uitgegeven met betrekking tot de afgifte van vergunningen aan cockpitbemanningen in Pakistan.

(104) 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 9 juli en 25 september 2020, 15 en 16 maart 2021 en 15 oktober 2021.

(105) 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 die onder veiligheidstoezicht van de PCAA staan, zoals de certificering van cabinepersoneel, de afgifte van vergunningen aan onderhoudsingenieurs of de certificering van luchtvaartmaatschappijen.

(106) De PCAA heeft informatie verstrekt die door de Commissie en deskundigen van het Agentschap is beoordeeld. Tijdens de vergadering van 15 oktober 2021 heeft de PCAA informatie verstrekt over de verdere acties die zijn ondernomen om de door de Commissie vastgestelde tekortkomingen aan te pakken. Het gaat onder meer om tekortkomingen in het kwaliteitsbeheer van de gedocumenteerde procedures, een gebrek aan richtsnoeren voor inspecteurs, een kwalificatieproces voor bewijzen van bevoegdheid als piloot (ATPL) dat niet aan de voorschriften voldoet, weinig of geen tracering van corrigerende maatregelen als gevolg van bevindingen en een gebrek aan capaciteit om onderliggende oorzaken grondig te analyseren. In dat opzicht, en rekening houdend met de tussen 29 november en 10 december 2021 geplande USOAP-audit van de ICAO, heeft de PCAA meegedeeld dat haar handboeken en procedures grondig zijn herzien, en met name dat het proces voor de afgifte van vergunningen is gewijzigd, en heeft zij informatie verstrekt over de interne controles op de naleving van de internationale veiligheidsnormen en over het verhelpen van de SSC van de ICAO.

(107) De Commissie heeft de PCAA verzocht nadere informatie te verstrekken over de wijzigingen van haar vergunningssysteem, de nieuwe en/of herziene handboeken en procedures, de resultaten of verslagen van de interne controles, en de kennisgeving van een verschil aan de ICAO met betrekking tot de ATPL-vaardigheidstest.

(108) Op basis van de beschikbare informatie en overleg met de PCAA erkent de Commissie dat de PCAA inspanningen heeft geleverd om corrigerende maatregelen te nemen om de vastgestelde veiligheidstekortkomingen te verhelpen. De Commissie, bijgestaan door het Agentschap en de lidstaten, kon echter niet duidelijk vaststellen of de corrigerende maatregelen om de vastgestelde veiligheidstekortkomingen op duurzame wijze te verhelpen, doeltreffend zijn en werden uitgevoerd. 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 verdere maatregelen en acties om de situatie in Pakistan aan te pakken, onder meer op basis van de resultaten van de geplande USOAP-audit van de ICAO en via een beoordelingsbezoek van de Unie aan Pakistan.

(109) 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.

(110) 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.

(111) Als uit relevante veiligheidsinformatie blijkt dat de niet-naleving van 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

(112) De Commissie, het Agentschap en de bevoegde autoriteiten van de lidstaten zijn nauwlettend toezicht blijven houden op de veiligheidsprestaties van luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in Rusland en vluchten uitvoeren in de Unie, onder meer door bij het uitvoeren van platforminspecties krachtens Verordening (EU) nr. 965/2012 prioriteit te geven aan bepaalde Russische luchtvaartmaatschappijen.

(113) Op 31 augustus 2020 heeft de in Rusland gecertificeerde luchtvaartmaatschappij *SKOL Airline LLC* een TCO-vergunning aangevraagd bij het Agentschap. Het Agentschap heeft die aanvraag getoetst aan de eisen van artikel 3 van Verordening (EU) nr. 452/2014 en zijn bezorgdheid over de veiligheid geuit omdat *SKOL Airline LLC* niet had aangetoond dat het voldeed aan de eisen van artikel 3 van die verordening, met name de normen in de bijlagen bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart. Na uitgebreid overleg met het Agentschap heeft *SKOL Airline LLC* op 12 februari 2021 besloten zijn aanvraag in te trekken.

(114) Op 25 maart 2021 heeft *SKOL Airline LLC* opnieuw een TCO-vergunning aangevraagd bij het Agentschap. Het Agentschap heeft die aanvraag getoetst aan de eisen van artikel 3 van Verordening (EU) nr. 452/2014 en opnieuw zijn bezorgdheid over de veiligheid geuit omdat *SKOL Airline LLC* niet had aangetoond dat het voldeed aan de toepasselijke eisen van artikel 3 van die verordening, met name de normen in de bijlagen bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart. Het Agentschap kwam tot de conclusie dat *SKOL Airline LLC* niet aan die eisen voldeed en heeft daarom op 19 juli 2021 de aanvraag om veiligheidsredenen afgewezen. *SKOL Airline LLC* heeft geen gebruik gemaakt van zijn recht om overeenkomstig de artikelen 108 tot en met 114 van Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad [14] beroep aan te tekenen tegen deze beslissing.

(115) Op 20 oktober 2021 hebben vertegenwoordigers van de Commissie, het Agentschap en de lidstaten een ontmoeting gehad met vertegenwoordigers van het Russische Federale agentschap voor vervoer (het FATA) om de veiligheidsprestaties van in Rusland gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te bespreken op basis van platforminspecties die zijn uitgevoerd in de periode van 24 maart 2021 tot en met 1 oktober 2021, en om na te gaan in welke gevallen de toezichtsactiviteiten van het FATA moeten worden versterkt.

(116) De evaluatie van de SAFA-platforminspecties van in Rusland gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen heeft geen significante of terugkerende veiligheidstekortkomingen aan het licht gebracht. Tijdens de vergadering werden ook de resultaten gepresenteerd van het door het Agentschap overeenkomstig Verordening (EU) nr. 452/2014 toegepaste programma voor monitoring van in Rusland gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen die houder zijn van een TCO-vergunning. De Commissie merkte op dat de resultaten van dit monitoringprogramma niet wezen op significante of terugkerende veiligheidstekortkomingen.

(117) Nadat het Agentschap om veiligheidsredenen had geweigerd een TCO-vergunning af te geven aan *SKOL Airline LLC*, werd deze luchtvaartmaatschappij op 22 oktober 2021 uitgenodigd om op 9 november 2021 deel te nemen aan een hoorzitting door de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. *SKOL Airline LLC* bevestigde op 28 oktober 2021 zijn deelname aan de geplande hoorzitting.

(118) Op 28 oktober 2021 heeft het FATA aan de Commissie gemeld dat zij *SKOL Airline LLC* verboden heeft vluchten uit te voeren buiten de landsgrenzen van Rusland en heeft zij de Commissie verzocht te herbekijken of een hoorzitting van deze luchtvaartmaatschappij noodzakelijk was, aangezien *SKOL Airline LLC* op basis van de beslissing van de FATA niet meer naar de Unie mocht vliegen.

(119) Op 3 november 2021 heeft de Commissie het FATA meegedeeld dat de uitnodiging voor de hoorzitting van *SKOL Airline LLC* geldig bleef omdat de luchtvaartmaatschappij niet kon aantonen dat ze de normen in de bijlagen bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart naleefde.

[14] Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1).

(120) De luchtvaartmaatschappij *SKOL Airline LLC* werd gehoord op 9 november 2021. Het FATA heeft, op eigen verzoek, de hoorzitting bijgewoond. Tijdens die hoorzitting heeft *SKOL Airline LLC* een overzicht gegeven van de activiteiten in verband met de twee aanvragen voor een TCO-vergunning. De luchtvaartmaatschappij wees op de moeilijkheden die zij tijdens het proces had ondervonden om aan te tonen dat zij voldeed aan de eisen van Verordening (EU) nr. 452/2014. Zij erkende alle bevindingen van het Agentschap, maar gaf geen informatie over de maatregelen die zijn genomen om deze recht te zetten. Zij gaf ook geen enkele informatie over de huidige status van uitvoering van de corrigerende maatregelen om die bevindingen recht te zetten. Op basis van de informatie die *SKOL Airline LLC* vóór en tijdens de hoorzitting heeft verstrekt, wordt geconcludeerd dat deze luchtvaartmaatschappij niet in staat is om gevallen van niet-naleving in haar processen, procedures en operationele activiteiten vast te stellen.

(121) Het FATA verklaarde geen steun te hebben verleend voor de nieuwe aanvraag van een TCO-vergunning door *SKOL Airline LLC* op 25 maart 2021. Het FATA deelde de Commissie en het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart ook mee dat zij aanvullende adhoc-audits zal uitvoeren van *SKOL Airline LLC* in het geval de luchtvaartmaatschappij opnieuw een TCO-vergunning zou aanvragen bij het Agentschap.

(122) Op basis van alle informatie die momenteel beschikbaar is, en in het bijzonder de weigering van een TCO-aanvraag door het Agentschap op 19 juli 2021 om veiligheidsredenen, en de informatie die tijdens de hoorzitting werd verstrekt, zijn de Commissie en het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart tot de conclusie gekomen dat *SKOL Airline LLC* niet had aangetoond aan de internationale veiligheidsnormen te voldoen.

(123) Overeenkomstig 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 teneinde de luchtvaartmaatschappij *KOL Airline LLC* op te nemen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

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

(125) Als uit deze inspecties blijkt dat de niet-naleving van de internationale veiligheidsnormen veiligheidsrisico's dreigt te veroorzaken, kan de Commissie een exploitatieverbod opleggen aan de desbetreffende in Rusland gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen en deze opnemen in bijlage A of B bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

Luchtvaartmaatschappijen uit Zuid-Sudan

(126) Luchtvaartmaatschappijen uit Zuid-Sudan zijn nog nooit opgenomen in bijlage A of B bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(127) In de voorbije drie jaar vonden negen ongevallen en ernstige incidenten plaats in Zuid-Sudan, waaronder de crash, op 2 maart 2021, van een Let-410 met registratiekenteken HK-4274, geëxploiteerd door *South Sudan Supreme Airlines*, met 10 doden tot gevolg, en de recente crash, op 2 november 2021, van een Antonov AN-26 met registratiekenteken TR-NGT, met vijf doden tot gevolg. In beide gevallen werd de authenticiteit van de registratiekentekens betwijfeld; het lijkt erop dat deze niet meer geldig waren en als valse registratiekentekens op de betrokken luchtvaartuigen werden gebruikt. De omstandigheden van deze gebeurtenissen deden vragen rijzen omtrent de capaciteit van Zuid-Sudanese burgerluchtvaartautoriteit (de SSCAA) om voldoende toezicht te houden op de veiligheid van de onder haar verantwoordelijkheid vallende luchtvaartmaatschappijen.

(128) Op 26 maart 2021 heeft de Commissie een brief aan de SSCAA gericht waarin zij haar bezorgdheid uitte over de luchtvaartveiligheidssituatie in Zuid-Soedan, en documenten gevraagd waarin de structuur en organisatie van de SSCAA, haar certificerings- en toezichtsysteem en de toezichtsactiviteiten op in Zuid-Sudan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen worden omschreven. Voorts werd ook informatie gevraagd over de status van de huidige AOC-houders, de in Zuid-Sudan geregistreerde luchtvaartuigen, onderhoudsorganisaties en bewijzen van bevoegdheid van cockpitbemanningen.

(129) Op 23 juli 2021 heeft de SSCAA op het verzoek van de Commissie geantwoord en meegedeeld dat het AOC van *South Sudan Supreme Airlines* was geschorst. Bovendien deelde de SSCAA de Commissie mee dat zij, wegens twijfels over de registratie van het bij dat ongeval betrokken luchtvaartuig, bezig was met een evaluatie van alle exploitanten en AOC's in het land. De SSCAA gaf ook aan dat er verbeteringsmaatregelen aan de gang waren op de gebieden regelgeving, handboeken en opleiding. De gevraagde documenten werden echter niet ingediend door de SSCAA.

(130) Op 5 oktober 2021 heeft de Commissie een nieuwe brief naar de SSCAA gestuurd waarin zij haar haar verzoek herhaalde om de bovengenoemde documenten uiterlijk op 18 oktober 2021 in te dienen. De Commissie verduidelijkte in haar brief ook dat het niet tijdig indienen van de gevraagde informatie zou worden beschouwd als een gebrek aan medewerking door de SSCAA, nu bezorgdheid is gerezen over het systeem voor veiligheidstoezicht van Zuid-Sudan.

(131) Op 5 november 2021 heeft de EU-delegatie in Juba, Zuid-Sudan, een ontmoeting gehad met het hoofd van de SSCAA, die bevestigde dat de brief van 5 oktober 2021 was ontvangen. De SSCAA heeft toegezegd de vragen uiterlijk eind november te beantwoorden en heeft twee documenten ingediend 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. De Commissie zal de in te dienen informatie zorgvuldig bestuderen om te beslissen of de SSCAA zal worden uitgenodigd voor de volgende vergadering van het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart.

(132) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, en gezien het lopende overleg met de SSCAA dat is opgestart overeenkomstig artikel 3 van Verordening (EG) nr. 473/2006 van de Commissie, 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 Zuid-Sudan betreft.

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

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

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

(136) 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.

(137) 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, 25 november 2021.

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
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rusland
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**

([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.

AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenië
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenië
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenië
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 (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**
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
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Sao Tome en Principe welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Sao Tome en Principe**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tome en Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tome 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 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	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.