Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2024/3137

16.12.2024

# UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2024/3137 VAN DE COMMISSIE

**van 13 december 2024**

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

**(Voor de EER relevante tekst)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

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

Overwegende hetgeen volgt:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Luchtvaartmaatschappijen uit de Unie**

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

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

**Luchtvaartmaatschappijen uit Armenië**

(12) 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) In het eerste kwartaal van 2024 bracht de ICAO in het kader van het Universeel programma voor evaluatie van het veiligheidstoezicht (Universal Safety Oversight Audit Programme — USOAP) een bezoek aan het Burgerluchtvaartcomité van Armenië, waarbij een ernstig veiligheidsgebrek op het gebied van de certificering van luchtvaartmaatschappijen werd vastgesteld. Uit de evaluatie bleek dat het certificeringsproces van Armeense luchtvaartmaatschappijen gebaseerd was op verouderde eisen en dat een gestructureerde en systematische aanpak voor de afgifte van vergunningen tot vluchtuitvoering (air operator certificates — AOC) ontbrak.

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

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

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

(14) Voorts bleek uit de evaluatie dat Armenië opmerkelijke problemen heeft om doeltreffend toezicht op de veiligheid van de luchtvaart te waarborgen, met een aanzienlijke vermindering van de effectieve uitvoeringsscore en kritieke zwakke punten op gebieden zoals de oplossing van veiligheidsproblemen en surveillanceverplichtingen.

(15) Wat de ernstige veiligheidsgebreken op het gebied van de certificering van luchtvaartmaatschappijen betreft, ging in april 2024 een specifiek ondersteuningsinitiatief van start om die situatie snel op te lossen. In augustus 2024 was de situatie opgelost, hoewel er extra inspanningen nodig zijn om andere problemen op het gebied van veiligheidstoezicht aan te pakken die tijdens het USOAP-bezoek aan het licht zijn gekomen en waarvoor het burgerluchtvaartcomité een plan met corrigerende maatregelen heeft opgesteld.

(16) Op 13 november 2024 vond in het kader van het permanent toezicht van de Commissie een technische bijeenkomst plaats waarbij de Commissie, het Agentschap, de lidstaten en het burgerluchtvaartcomité van Armenië betrokken waren. Tijdens de bijeenkomst werden de recente ontwikkelingen onderzocht, evenals de vooruitgang die is geboekt bij de versterking van het systeem voor veiligheidstoezicht van het burgerluchtvaartcomité, waaronder updates over verbeteringen op het gebied van regelgeving en operationele verbeteringen.

(17) Als reactie op de opmerkingen tijdens het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie in 2020, heeft Armenië vooruitgang geboekt bij de actualisering van zijn regelgeving inzake luchtvaartveiligheid en zijn bekwaamheid op het vlak van toezicht. Het gaat onder meer om het aanwerven en opleiden van personeel, het herzien van voorschriften en de bijbehorende toepassingsprocedures, het uitvoeren van toezichtactiviteiten en het nemen van handhavingsmaatregelen, zoals het aan de grond houden van onveilige luchtvaartuigen en het versterken van de naleving door luchtvaartmaatschappijen.

(18) Ondanks die inspanningen werd tijdens de technische bijeenkomst van 13 november 2024 geconcludeerd dat er nog altijd onvoldoende bewijsmateriaal is om een versoepeling van de bij Uitvoeringsverordening (EU) 2020/736 opgelegde exploitatiebeperkingen voor in Armenië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te rechtvaardigen. Het bewijsmateriaal ter ondersteuning van de door het burgerluchtvaartcomité vastgestelde maatregelen moet verder worden beoordeeld om te bepalen wat de volgende gepaste stappen zijn, zoals een mogelijk nieuw bezoek ter plaatse van de Unie aan Armenië in 2025.

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

(20) 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**

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

(22) In het kader van het permanent toezicht van de Commissie op de algemene veiligheidssituatie in Irak, met inbegrip van de capaciteit en bekwaamheid van de Iraakse burgerluchtvaartautoriteit (ICAA) om veiligheidstoezicht uit te oefenen, vond op 22 oktober 2024 een technische bijeenkomst plaats met de Commissie, het Agentschap, de lidstaten en de ICAA. Tijdens de bijeenkomst presenteerde de ICAA updates over haar inspanningen om het wet- en regelgevingskader en het toezicht te verbeteren.

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

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

(23) Tijdens de bijeenkomst merkte de ICAA op dat ze in juli 2024 een consultancyteam de opdracht had gegeven om de ontwikkeling van de regelgeving te ondersteunen en de toezichtscapaciteit te versterken. Er is vooruitgang gemeld bij de opvolging van aanbevelingen in projecten voor technische bijstand die het Agentschap in 2017 en 2023 heeft uitgevoerd, met name bij het afstemmen van de procedures voor vluchtuitvoering en personeelsvergunningen op Verordening (EU) nr. 965/2012 en Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie ([9]).

(24) De ICAA stelde de Commissie in kennis van de wijzigingen die zijn aangebracht in de Iraakse burgerluchtvaartwet, die momenteel in de laatste fase van goedkeuring verkeert. Daarnaast heeft de ICAA vooruitgang geboekt bij het opvullen van hiaten in de middelen door vier inspecteurs voor vluchtuitvoering en één inspecteur voor cabineveiligheid aan te werven, waarbij inspanningen worden geleverd om twee extra luchtwaardigheidsinspecteurs in dienst te nemen. Voorts heeft ze de aanzet gegeven tot de opstelling van het Iraakse staatsveiligheidsprogramma en werkt ze de regelgevingsprocedures en de opleiding van inspecteurs bij op gebieden als gevaarlijke goederen en beheersing van vermoeidheidsrisico's. Die updates zijn echter nog niet volledig uitgevoerd.

(25) Hoewel de inspanningen worden erkend, wordt de ICAA nog altijd geconfronteerd met problemen, waaronder kritieke tekorten aan gekwalificeerd personeel voor helikopter- en luchtwaardigheidsinspecties. Om die problemen op te lossen, is de ICAA begonnen aan een vijfjarig opleidingsprogramma voor 14 nieuw aangeworven jonge luchtvaartingenieurs, om hen te kwalificeren als luchtwaardigheidsinspecteurs en daardoor minder afhankelijk te worden van internationale deskundigen.

(26) De Commissie heeft de ICAA verzocht een datum vast te stellen voor het uitgestelde beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie, dat eerst was gepland in het eerste kwartaal van 2024 maar op verzoek van de ICAA werd verschoven naar het vierde kwartaal van 2024. Daarop heeft de ICAA voorgesteld het bezoek verder te verschuiven naar het tweede of derde kwartaal van 2025, met een voorkeur voor september 2025, afhankelijk van de vooruitgang die ondertussen is geboekt.

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

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

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

**Luchtvaartmaatschappijen uit Kirgizië**

(30) In oktober 2006 werden in Kirgizië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen bij Verordening (EG) nr. 1543/2006 van de Commissie ([10]) opgenomen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(31) In het kader van haar permanente toezicht hield de Commissie op 16 juli 2024 een technische bijeenkomst met vertegenwoordigers van het nationale burgerluchtvaartagentschap (SCAA), dat onder het ministerkabinet van Kirgizië valt.

(32) Tijdens die bijeenkomst heeft het SCAA een update gegeven van zijn inspanningen om de veiligheidsgebreken aan te pakken die ertoe hebben geleid dat in Kirgizië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen in bijlage A zijn opgenomen bij Verordening (EG) nr. 474/2006, alsook van andere maatregelen die zijn getroffen om de capaciteit en de bekwaamheid van het SCAA op het gebied van veiligheidstoezicht te verbeteren.

([9]) Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 311 van 25.11.2011, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([10]) Verordening (EG) nr. 1543/2006 van de Commissie van 12 oktober 2006 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie tot opstelling van de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad bedoelde communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap en gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 910/2006 (PB L 283 van 14.10.2006, blz. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(33) Bij die gelegenheid presenteerde de Commissie aan het SCAA de resultaten van de beoordeling die is uitgevoerd op basis van de informatie en de documenten die het SCAA begin 2024 had geleverd. De beoordeling had onder meer betrekking op opleidingsprogramma's, toezichtprocessen, het meldingssysteem voor voorvallen, vergunningsprocedures en algemene operationele doeltreffendheid.

(34) De beoordeling van de Commissie bracht verschillende tekortkomingen aan het licht in de opleidingsprogramma's voor personeel van het SCAA. Het opleidingsprogramma voor inspecteurs bevatte weliswaar de nodige elementen in verband met hun taken, maar geen duidelijke bijzonderheden over de uitvoering en de planning, met name wat betreft de opname van de vereiste praktijkopleidingen voor nieuwkomers.

(35) De Commissie merkte op dat het aantal inspecteurs ontoereikend leek om een doeltreffend toezicht op de luchtvaartsector van Kirgizië te verzekeren. Het tekort aan administratief ondersteunend personeel legt extra druk op de inspecteurs, die bijkomende administratieve taken moeten uitvoeren waardoor ze zich niet voldoende op certificering en toezicht kunnen concentreren. Wat financiering en middelen betreft, verwees het SCAA naar de geplande verhoging van salarissen en middelen, maar leverde het geen specifieke details over budgettaire voorzieningen.

(36) In de beoordeling werd ook de nadruk gelegd op onvolkomenheden in het meldingssysteem voor voorvallen van het SCAA, vooral wat betreft het gebrek aan een uitgebreide databank voor incidenten en ongevallen. Voorts bleek het systeem onduidelijk en ondoeltreffend te zijn, zonder systematische aanpak voor het verzamelen en analyseren van gegevens over incidenten en ongevallen.

(37) De Commissie stelde verschillende hiaten vast in de toezichtsactiviteiten van het SCAA. Het toezicht op verschillende luchtvaartmaatschappijen en onderhoudsorganisaties was onvolledig of helemaal niet uitgevoerd. De verschafte toezichtsdocumenten waren vaag en bevatten niet de nodige procedurele details voor een doeltreffende evaluatie. Bovendien was er geen nalevingssysteem of eenheid voor interne audit opgezet, hoewel er werd beweerd dat voorbereidingen voor ISO 9001-certificering werden getroffen. Dat leidde tot meer bezorgdheid over het vermogen van het SCAA om een consistente naleving van internationale veiligheidsnormen te garanderen.

(38) Op 24 oktober 2024 vond op verzoek van het SCAA een tweede bijeenkomst plaats in Brussel, waar het SCAA de problemen erkende waar het mee kampt. Als reactie op die problemen heeft het SCAA een strategisch transformatieplan gepresenteerd om de Kirgizische luchtvaartnormen af te stemmen op de internationale veiligheidsnormen. Onder de huidige leiding heeft het SCAA de aanzet gegeven tot verschillende organisatorische verbeteringen, zoals de herstructurering van het interne kader, de invoering van een nieuw financieel model en een analyse van de kloof met de internationale veiligheidsnormen. Uit die inspanningen blijkt het engagement van het SCAA om tekortkomingen in het veiligheidstoezicht aan te pakken en zijn samenwerking met de Commissie te versterken.

(39) De Commissie erkent het belang van de volgehouden en meetbare vooruitgang bij het verbeteren van het veiligheidstoezicht waar het SCAA blijk van geeft, en benadrukt dat het SCAA duidelijke bewijzen van aanzienlijke verbeteringen moet blijven verstrekken voordat zij een toekomstig beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie aan Kirgizië overweegt. Om die inspanningen te ondersteunen, zal de Commissie via het Agentschap in 2025 een specifiek project voor technische bijstand uitvoeren. Dat initiatief is gericht op het evalueren van de routekaart van het SCAA, het verstrekken van gerichte opleidingen en het verbeteren van de interne toezichtprocedures, met als uiteindelijk doel te voldoen aan de internationale veiligheidsnormen en Kirgizië te schrappen van de lijst van luchtvaartmaatschappijen met een exploitatieverbod in de EU.

(40) Er is momenteel echter onvoldoende gegrond bewijsmateriaal om te bevestigen dat het SCAA alle veiligheidsgebreken die tot het bij Verordening (EG) nr. 1543/2006 opgelegde exploitatieverbod hebben geleid, daadwerkelijk heeft opgelost.

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

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

**Luchtvaartmaatschappijen uit Pakistan**

(43) In maart 2007 werd *Pakistan International Airlines (PIA)* bij Verordening (EG) nr. 235/2007 van de Commissie ([11]) opgenomen in bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006; in november 2007 werd de luchtvaartmaatschappij bij Verordening (EG) nr. 1400/2007 van de Commissie ([12]) weer van die bijlage geschrapt.

(44) Naar aanleiding van het overleg van het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart in mei 2024 hielden deskundigen van de Commissie, het Agentschap en de lidstaten een technische bijeenkomst op 18 en 19 september 2024. Tijdens de eerste dag werd het plan met corrigerende maatregelen beoordeeld dat door de Pakistaanse burgerluchtvaartautoriteit (PCAA) was ingediend en vervolgens door de Commissie en het Agentschap was besproken. De PCAA zorgde voor verduidelijking en voor de gevraagde documentatie ter staving. Op de tweede dag werd een reeks steekproefsgewijze controles uitgevoerd van de vluchtuitvoeringen, de personeelsvergunningen, de luchtwaardigheid, het kwaliteitsbeheersysteem en het veiligheidsbeheersysteem. Die bestond uit ongeplande controles op afstand, met de bedoeling meer informatie te krijgen over het vermogen van de autoriteit om doeltreffend toezicht uit te oefenen na het bezoek van de Unie in november 2023.

(45) In 2020 werden de TCO-vergunningen van *PIA* en *Vision Air* door het Agentschap opgeschort. Die opschorting duurt totdat het Agentschap over verifieerbare bewijzen beschikt dat de PCAA effectief toezicht kan uitoefenen op haar luchtvaartmaatschappijen, dat tekortkomingen in het toezicht zijn verholpen en dat de luchtvaartmaatschappijen alle bevindingen naar behoren hebben aangepakt. De informatie die nu is verkregen, zou het Agentschap helpen bij het overwegen van een besluit over een eventuele opheffing van de opschorting van de TCO-vergunning van *PIA* en *Vision Air* en over de toekenning van een TCO-vergunning aan *Airblue Limited*.

(46) Tijdens de technische bijeenkomst werd geconcludeerd dat alle elementen van het actieplan met corrigerende maatregelen zijn behandeld en dat geen ernstige gebreken zijn geconstateerd. Er is nog werk, maar alle getroffen maatregelen lijken goed onderbouwd en samenhangend.

(47) Uit de conclusies van de technische bijeenkomst bleek dat de PCAA bezig is met een verschuiving van een reactieve naar een proactieve benadering van veiligheidstoezicht. In dat verband heeft de PCAA een oplossing gevonden voor het gebrek aan inspectiemedewerkers op het gebied van vliegnormen, dat ten tijde van het beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie een kritiek punt was. Om te voorkomen dat een soortgelijke situatie zich opnieuw voordoet, zijn een aantal maatregelen getroffen, waaronder een betere rationalisering van de activiteiten, taakgerichte functieprofielen, het gebruik van instrumenten om middelen te berekenen in verhouding tot veranderende behoeften, het waarborgen van een toereikend budget voor aanwerving en opleiding, een beleid voor het behoud van personeel en maatregelen om belangenconflicten tussen inspecteurs en de organisaties onder hun toezicht te vermijden.

(48) In de conclusies van de technische bijeenkomst werd erkend dat de PCAA aanzienlijke vooruitgang heeft geboekt bij de aanpak van de ernstigste veiligheidsgebreken. Er is nog ruimte voor verbetering op het gebied van onder meer de vaststelling en correcte indeling van bevindingen en het beheer. Ook voor platforminspecties wordt verbetering verwacht, omdat de opleiding van platforminspecteurs pas onlangs is voltooid. Wat de opleiding van inspecteurs betreft, is het huidige team van inspecteurs voor vliegnormen volledig opgeleid maar moet het nog ervaring opdoen. Follow-up van al die elementen op middellange en lange termijn is vereist. De PCAA heeft ermee ingestemd de Commissie regelmatig te informeren over de vooruitgang die op dat gebied wordt geboekt.

(49) De recentste inspecties van het air operator certificate van *Airblue Limited* en *PIA* zijn beoordeeld. Er werden geen ernstige tekortkomingen vastgesteld.

(50) Het kwaliteitsbeheersysteem (QMS) moet worden verbeterd. Hoewel de controle van de documentatie nog altijd niet optimaal is, is belangrijke vooruitgang geconstateerd. Het gaat onder meer om het waarborgen van consistente bevindingen en het gelijke beheer ervan op alle gebieden, alsook de invoering van één en dezelfde software voor het beheer van bevindingen op alle gebieden.

([11]) Verordening (EG) nr. 235/2007 van de Commissie van 5 maart 2007 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 tot opstelling van de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap (PB L 66 van 6.3.2007, blz. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/235/oj).

([12]) Verordening (EG) nr. 1400/2007 van de Commissie van 28 november 2007 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 tot opstelling van de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap (PB L 311 van 29.11.2007, blz. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1400/oj).

(51) De ontwikkeling van een staatsveiligheidsprogramma bevindt zich in de beginfase. De PCAA heeft zich ertoe verbonden het systeem zo snel mogelijk toe te passen, namelijk voor de melding van voorvallen en risicoclassificatie.

(52) Over het algemeen werden geen significante veiligheidsproblemen vastgesteld. Na de technische bijeenkomst kan worden geconcludeerd dat de PCAA aanzienlijke vooruitgang heeft geboekt, zoals bewezen aan de hand van de informatie die tijdens de bijeenkomst is verzameld.

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

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

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

**Luchtvaartmaatschappijen uit Suriname**

(56) Nadat *Blue Wing Airlines* in juni 2006 een eerste keer in de lijst werd opgenomen en daar in november 2007 weer van werd geschrapt, werd de maatschappij in juli 2010 bij Verordening (EU) nr. 590/2010 van de Commissie ([13]) opnieuw in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 opgenomen wegens geverifieerde bewijzen van ernstige tekortkomingen die waren vastgesteld tijdens platforminspecties door de lidstaten, en wegens twee dodelijke ongevallen.

(57) Op 26 juni 2023 organiseerden de Commissie en het Agentschap een technische bijeenkomst op afstand met de veiligheidsautoriteit voor de burgerluchtvaart van Suriname (CASAS). Die bijeenkomst vond plaats op basis van een aantal uitwisselingen van gedachten met de CASAS en *Blue Wing Airlines* in de periode van november 2018 tot mei 2022, met als doel het formele overleg met de CASAS te hervatten na het eerste contact in mei 2019. In dat verband heeft de Commissie de CASAS op 11 september 2023 verzocht om uitgebreide informatie en documentatie met het oog op de beoordeling van de capaciteit en de bekwaamheid van de CASAS om toe te zien op de veiligheid van de acht in Suriname gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, waarvan er één, *Surinam Airways*, sinds juli 2016 houder is van een TCO-vergunning.

(58) In de resultaten van de beoordeling van de door de CASAS verstrekte informatie en documentatie kwamen ernstige veiligheidsgebreken aan het licht, die bleken uit de onvolledige status van basisprogramma's voor toezicht, twijfels over de opleiding en kwalificatie van het inspecterende personeel, herhaalde ernstige bevindingen en slecht beheer van de bevindingen.

(59) Op 23 oktober 2024 vond een technische bijeenkomst plaats met deskundigen van de Commissie, het Agentschap, de lidstaten en de CASAS. Bij die gelegenheid werden de tijdens de beoordeling van de ontvangen informatie en documentatie vastgestelde tekortkomingen bevestigd, zowel wat de aard als het aantal betrof.

(60) Er blijft namelijk bezorgdheid bestaan over de bekwaamheid van de CASAS om doeltreffend toezicht te houden op de luchtvaartmaatschappijen die onder haar toezicht staan. Dat blijkt uit de situatie van de directoraten voor vluchtuitvoering en personeelsvergunningen, die ernstig onderbemand lijken te zijn, en uit de toezichtprogramma's, die niet volgens plan worden uitgevoerd. Ook de opleiding en kwalificatie van inspecteurs geven reden tot bezorgdheid. De goedkeuring en verlenging van AOC's is een zorgwekkend aspect, omdat veel van de nodige procedures niet bestaan en de voorgelegde procedures zeer rudimentair en niet geschikt voor het beoogde doel zijn. Dat wijst erop dat de CASAS haar toezichtsactiviteiten meestal op ad-hocbasis uitvoert. Ook werd geconstateerd dat in verschillende jaren dezelfde ernstige bevindingen voorkwamen in de evaluatieverslagen. Bovendien werd vastgesteld dat de meeste procedures van de autoriteiten niet conform de recentste actualisering van de internationale veiligheidsnormen zijn.

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

(61) Omdat de CASAS kennelijk geen vooruitgang boekt bij het waarborgen van een passend capaciteits- en bekwaamheidsniveau voor veiligheidstoezicht, heeft de Commissie het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart meegedeeld dat zij van plan is in het eerste kwartaal van 2025 een beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie te organiseren in Suriname.

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

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

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

**Luchtvaartmaatschappijen uit Tanzania**

(65) In Tanzania gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen zijn nog nooit opgenomen in bijlage A of bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(66) *Air Tanzania Company Limited* ("*Air Tanzania*") vroeg op 23 augustus 2023 een TCO-vergunning aan. Het Agentschap heeft de TCO-aanvraag van *Air Tanzania* beoordeeld overeenkomstig de eisen van Verordening (EU) nr. 452/2014.

(67) Het Agentschap heeft bij de beoordeling zijn bezorgdheid geuit over het gebrek aan vermogen van *Air Tanzania* om te reageren op vastgestelde veiligheidsgebreken. Het stelde met name vast dat *Air Tanzania* de controle over haar vluchtopleidingsprogramma niet kon behouden, met name wat betreft het garanderen dat alle soorten noodgevallen en abnormale procedures, zoals motorstoringen, storingen in het casco of het systeem, branden en andere kritieke scenario's, in de periodieke opleiding van cockpitbemanningen worden opgenomen. Gezien het grote aantal ernstige gebreken dat tijdens de beoordeling werd vastgesteld, bepaalde het Agentschap dat de situatie wijst op een systemische tekortkoming binnen de luchtvaartmaatschappij die de veiligheid in gevaar brengt en een ernstig gevaar vormt voor de vluchtuitvoering. Bovendien kon *Air Tanzania* niet aantonen dat ze de desbetreffende internationale veiligheidsnormen naleeft.

(68) Het onvermogen van *Air Tanzania* om dergelijke veiligheidsgebreken aan te pakken, werd verder aangetoond doordat ze een onaanvaardbaar actieplan met corrigerende maatregelen indiende om de vastgestelde problemen op te lossen. Bijgevolg kon *Air Tanzania* niet aantonen dat ze de toepasselijke internationale veiligheidsnormen naleeft. Het Agentschap concludeerde dat een verdere beoordeling niet zou leiden tot de afgifte van een vergunning aan *Air Tanzania*, omdat de luchtvaartmaatschappij niet voldeed aan de eisen van Verordening (EU) nr. 452/2014 missie. Bijgevolg heeft het Agentschap op 12 april 2024 de TCO-aanvraag van *Air Tanzania* afgewezen omdat ze niet aan de veiligheidseisen voldeed.

(69) Op 2 mei 2024 verzocht de Commissie de burgerluchtvaartautoriteit van Tanzania (TCAA) in het kader van Verordening (EG) nr. 2111/2005 en Gedelegeerde Verordening (EU) 2023/660 om uitgebreide informatie en documentatie. Dat verzoek werd ingediend om de capaciteit en de bekwaamheid van de TCAA om veiligheidstoezicht te houden op in Tanzania gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, te beoordelen.

(70) De gevraagde informatie heeft betrekking op belangrijke aspecten van de organisatiestructuur van de TCAA, de kwalificaties van het personeel, opleidingsprogramma's en toezichtprocessen, met inbegrip van het beheer van veiligheidsgebreken, corrigerende maatregelen en de meldingssystemen voor voorvallen. Daarnaast worden in het verzoek bijzonderheden gevraagd over ongevallen en incidenten, de certificerings- en vergunningsprocedures voor AOC-houders en piloten, en het toezicht op organisaties voor de permanente luchtwaardigheid en het onderhoud van luchtvaartuigen.

(71) De gevraagde informatie en documentatie werd door de TCAA verstrekt op 7 juni 2024 en bracht belangrijke tekortkomingen aan het licht inzake de toewijzing van personeel en de doeltreffendheid van het toezicht, met name een gebrek aan duidelijkheid over de manier waarop inspecteurs over sleutelfuncties worden verdeeld, wat aanleiding gaf tot bezorgdheid over de geschiktheid van de middelen om doeltreffend toezicht te houden op luchtwaardigheid, vluchtuitvoeringen en personeelsvergunningen.

(72) Bovendien werden de opleidings- en kwalificatieprocedures voor inspecteurs ontoereikend bevonden door een gebrek aan duidelijke richtsnoeren voor gespecialiseerde opleiding, gestructureerde prestatie-evaluaties en periodieke opleidingen. Die tekortkomingen kunnen het vermogen van het TCAA-personeel om doeltreffend veiligheidstoezicht uit te oefenen, in gevaar brengen. Bovendien waren de toezichtprocedures van de TCAA onvolledig of ontbraken ze volledig op sommige kritieke gebieden, zoals de handleidingen voor toezicht op een belangrijk gebied zoals personeelsvergunningen.

(73) Registers van de certificerings- en toezichtactiviteiten van de TCAA brachten verschillende tekortkomingen aan het licht, waaronder een inconsistent gebruik van formulieren voor speciale goedkeuringen, onvoldoende toezicht op de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartmaatschappijen, ontoereikende follow-up van veiligheidsbevindingen, onopgeloste corrigerende maatregelen gedurende langere perioden en herhaalde veiligheidsproblemen waarvan de onderliggende oorzaken niet werden aangepakt.

(74) Op 10 oktober 2024 hielden de Commissie, het Agentschap en vertegenwoordigers van de TCAA een technische bijeenkomst in het kader van het permanente toezicht. Bij die gelegenheid vatte de TCAA haar rol samen als toezichthouder voor de burgerluchtvaartsector in Tanzania, in het kader van de burgerluchtvaartwet van Tanzania en de ICAO-bijlagen en met de aangegeven doelstelling om de veiligheid te waarborgen conform de internationale veiligheidsnormen. Niettemin blijven er aanzienlijke problemen bestaan bij de daadwerkelijke toepassing van die voorschriften, wat een volledige aanpassing aan de internationale veiligheidsnormen in de weg staat.

(75) Voorts presenteerde de TCAA haar lopende initiatieven om haar systeem voor veiligheidstoezicht te versterken. Het gaat onder meer om het opstellen van op prestaties gebaseerde surveillanceplannen, de invoering van een alomvattend systeem voor de opleiding van inspecteurs en de herziening van voorschriften voor de burgerluchtvaart om die af te stemmen op de veranderende ICAO-normen. Die inspanningen steunen op plannen voor capaciteitsopbouw in de luchtvaartsector en een versterkte samenwerking met belanghebbenden uit de sector om de daadwerkelijke toepassing van de wettelijke voorschriften te bevorderen. Hoewel die maatregelen worden erkend, onderstrepen aanhoudende tekortkomingen zoals lacunes in de opleiding van inspecteurs, onopgeloste auditbevindingen en ontoereikende procedurele documentatie de noodzaak van verdere maatregelen om de toezichtmechanismen te versterken.

(76) Bij brief van 18 oktober 2024 deelde de Commissie *Air Tanzania* en de TCAA mee dat de zaak van *Air Tanzania* op de agenda was geplaatst van de vergadering van het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart van 19 tot en met 21 november 2024, en dat zowel *Air Tanzania* als de TCAA overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005 in de gelegenheid zou worden gesteld om te worden gehoord door het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart.

(77) *Air Tanzania* en de TCAA werden op 20 november 2024 gehoord door het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart. De presentatie tijdens de hoorzitting van *Air Tanzania* bevatte gedetailleerde inspanningen om de bevindingen van het TCO-vergunningsproces aan te pakken, met inbegrip van een kloofanalyse van het veiligheidsbeheersysteem, herzieningen van het handboek voor veiligheidsbeheer en de actualisering van operationele handleidingen en de minimumuitrustingslijst. De luchtvaartmaatschappij stelde ook een driejarig terugkerend opleidingsplan op, dat gericht is op opleidingen voor het voorkomen en herstellen van storingen, winterexploitatie en de behandeling van gevaarlijke goederen. Daarnaast werden procedures ingevoerd voor het traceren van de kwalificatie van routes en luchtvaartterreinen en voor controles van onderdelen met een beperkte levensduur om de operationele en luchtwaardigheidspraktijken te verbeteren.

(78) De leden van het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart uitten hun bezorgdheid over de aanpak van *Air Tanzania* van het algemene beheer van bevindingen en met name de analyse van onderliggende oorzaken. Er werd opgemerkt dat veel van de onderliggende oorzaken die door de luchtvaartmaatschappij werden voorgesteld, slechts een herhaling van de bevindingen waren en dat geen uitgebreide analyse werd uitgevoerd om de onderliggende systemische of procedurele gebreken vast te stellen. Een voorbeeld daarvan was de vaststelling door *Air Tanzania* van de zestien bevindingen van niveau 2 als onderliggende oorzaak van de bevinding van niveau 1 met betrekking tot de niet-naleving van de toepasselijke eisen van bijlage 1 (deel-TCO) bij Verordening (EU) nr. 452/2014. Daaruit bleek duidelijk dat *Air Tanzania* de fundamentele redenen voor het onvermogen van de luchtvaartmaatschappij om aan die eisen te voldoen, niet heeft aangepakt. Dat gebrek aan diepgaander onderzoek verzwakt de doeltreffendheid van de voorgestelde corrigerende maatregelen, omdat die veeleer gericht zijn op de symptomen en geen oplossing bieden voor de onderliggende systemische zwakke punten.

(79) De door *Air Tanzania* verstrekte informatie volstond niet om de veiligheidsgebreken aan te pakken die ten grondslag lagen aan het besluit van het Agentschap om de TCO-vergunning te weigeren. Uit het door *Air Tanzania* verstrekte plan met corrigerende maatregelen, met name de bijbehorende analyse van de onderliggende oorzaken, bleek niet dat de luchtvaartmaatschappij in staat was passende maatregelen te treffen om de naleving van de internationale veiligheidsnormen te verzekeren.

(80) Tijdens de hoorzitting presenteerde de TCAA haar regelgevingskader en benadrukte ze dat ze zich inzet om te garanderen dat het veiligheidstoezicht in overeenstemming is met de internationale veiligheidsnormen. De TCAA beschreef de maatregelen die ze had getroffen onmiddellijk nadat het Agentschap de TCO-vergunning van *Air Tanzania* had afgekeurd, met inbegrip van een speciale audit waarbij kritieke gebieden voor verbetering werden vastgesteld, zoals een ondoeltreffend veiligheidsbeheersysteem, personeelstekorten en organisatorische omslachtigheid.

(81) Voorts deelde de TCAA het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart mee dat naar aanleiding van de bevindingen van het Agentschap een speciaal team van inspecteurs was opgericht om het door *Air Tanzania* opgestelde herziene plan met corrigerende maatregelen te evalueren en te verifiëren. Volgens de TCAA zijn daardoor 11 van de 19 bevindingen opgelost en bevinden de resterende zich in verschillende uitvoeringsfasen. De specifieke acties die door de TCAA tijdens de hoorzitting werden beschreven, zoals de goedkeuring van herziene opleidingsprogramma's, wijzigingen in operationele handleidingen en de verificatie van kritieke updates zoals de opleiding van gezagvoerders, de recency records van bemanningen en de naleving van luchtwaardigheidsrichtlijnen, werden niet gestaafd met bewijsmateriaal. Tijdens de hoorzitting bleek bovendien dat de TCAA zich ook niet volledig hield aan de beginselen van de analyse van onderliggende oorzaken, hetgeen twijfel deed rijzen over de adequaatheid en doeltreffendheid van haar beoordeling van het door *Air Tanzania* geleverde veiligheidsbeheersysteem.

(82) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 wordt dan ook geoordeeld dat de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie, moet worden gewijzigd met de bedoeling de luchtvaartmaatschappij *Air Tanzania* op te nemen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(83) Gezien de duidelijke gebreken die bij de uitwisseling van gedachten met de TCAA aan het licht zijn gekomen, zal de Commissie, met de hulp van het Agentschap en de steun van de lidstaten, een beoordelingsbezoek ter plaatse van de Unie aan Tanzania brengen.

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

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

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

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

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

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

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

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

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

*Artikel 2*

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

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

Gedaan te Brussel, 13 december 2024.

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

*BIJLAGE I*

*"BIJLAGE A*

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

| Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend) | Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning | Drieletterige aanduiding van de ICAO | Land van de exploitant |
|---|---|---|---|
| *AIR TANZANIA* | TCAA/AOC/001 | ATC | Tanzania |
| *AIR ZIMBABWE (PVT)* | 177/04 | AZW | Zimbabwe |
| *AVIOR AIRLINES* | ROI-RNR-011 | ROI | Venezuela |
| *BLUE WING AIRLINES* | SRBWA-01/2002 | BWI | Suriname |
| *IRAN ASEMAN AIRLINES* | FS-102 | IRC | Iran |
| *FLY BAGHDAD* | 007 | FBA | Irak |
| *IRAQI AIRWAYS* | 001 | IAW | Irak |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Afghanistan die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief** | | | **Afghanistan** |
| *ARIANA AFGHAN AIRLINES* | AOC 009 | AFG | Afghanistan |
| *KAM AIR* | AOC 001 | KMF | Afghanistan |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Angola die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, met uitzondering van *TAAG Angola Airlines* en *Heli Malongo*, maar inclusief** | | | **Angola** |
| *AEROJET* | AO-008/11-07/17 TEJ | TEJ | Angola |
| *GUICANGO* | AO-009/11-06/17 YYY | Onbekend | Angola |
| *AIR JET* | AO-006/11-08/18 MBC | MBC | Angola |
| *BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT* | AO-015/15-06/17YYY | Onbekend | Angola |
| *HELIANG* | AO 007/11-08/18 YYY | Onbekend | Angola |
| *SJL* | AO-014/13-08/18YYY | Onbekend | Angola |
| *SONAIR* | AO-002/11-08/17 SOR | SOR | Angola |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Armenië die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief** | | | **Armenië** |
| *AIR DILIJANS* | AM AOC 065 | NGT | Armenië |

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

| Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend) | Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning | Drieletterige aanduiding van de ICAO | Land van de exploitant |
|---|---|---|---|
| *ARMENIAN AIRLINES* | AM AOC 076 | AAG | Armenië |
| *ARMENIA AIRWAYS* | AM AOC 063 | AMW | Armenië |
| *ARMENIAN HELICOPTERS* | AM AOC 067 | KAV | Armenië |
| *FLY ARNA* | AM AOC 075 | ACY | Armenië |
| *FLYONE ARMENIA* | AM AOC 074 | FIE | Armenië |
| *NOVAIR* | AM AOC 071 | NAI | Armenië |
| *SHIRAK AVIA* | AM AOC 072 | SHS | Armenië |
| *SKYBALL* | AM AOC 073 | N.v.t. | Armenië |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Congo die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief** | | | **Congo** |
| *CANADIAN AIRWAYS CONGO* | CG-CTA 006 | TWC | Congo |
| *EQUAFLIGHT SERVICES* | CG-CTA 002 | EKA | Congo |
| *EQUAJET* | RAC06-007 | EKJ | Congo |
| *TRANS AIR CONGO* | CG-CTA 001 | TSG | Congo |
| *SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO* | CG-CTA 004 | Onbekend | Congo |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van de Democratische Republiek Congo die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief** | | | **Democratische Republiek Congo** |
| *AB BUSINESS* | AAC/DG/OPS-09/14 | Onbekend | Democratische Republiek Congo |
| *AIR FAST CONGO* | AAC/DG/OPS-09/03 | Onbekend | Democratische Republiek Congo |
| *AIR KASAI* | AAC/DG/OPS-09/11 | 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 | DBP | Democratische Republiek Congo |

| Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend) | Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning | Drieletterige aanduiding van de ICAO | Land van de exploitant |
|---|---|---|---|
| *CONGO AIRWAYS* | AAC/DG/OPS-09/01 | COG | Democratische Republiek Congo |
| *GOMA EXPRESS* | AAC/DG/OPS-09/13 | 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 |
| *TRACEP CONGO AVIATION* | AAC/DG/OPS-09/15 | Onbekend | Democratische Republiek Congo |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Djibouti die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief** | | | **Djibouti** |
| *DAALLO AIRLINES* | Onbekend | DAO | Djibouti |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Equatoriaal-Guinea die 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 gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Eritrea die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief** | | | **Eritrea** |
| *ERITREAN AIRLINES* | AOC nr. 004 | ERT | Eritrea |
| *NASAIR ERITREA* | AOC nr. 005 | NAS | Eritrea |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Kirgizië die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief** | | | **Kirgizië** |
| *AERO NOMAD AIRLINES* | 57 | ANK | Kirgizië |

| 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 |
|---|---|---|---|
| *AEROSTAN* | 08 | BSC | Kirgizië |
| *AIR COMPANY AIR KG* | 50 | KGC | Kirgizië |
| *AIRCOMPANY MOALEM AVIATION* | 56 | AMA | Kirgizië |
| *AVIA TRAFFIC COMPANY* | 23 | AVJ | Kirgizië |
| *CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES* | 58 | KAS | Kirgizië |
| *FLYSKY AIRLINES* | 53 | FSQ | Kirgizië |
| *GLOBAL 8 AIRLINES* | 59 | Onbekend | Kirgizië |
| *HELI SKY* | 47 | HAC | Kirgizië |
| *KAP.KG AIRCOMPANY* | 52 | KGS | Kirgizië |
| *MAC.KG AIRLINES* | 61 | MSK | Kirgizië |
| *SAPSAN AIRLINE* | 54 | KGB | Kirgizië |
| *SKY JET* | 60 | SJL | Kirgizië |
| *SKY KG AIRLINES* | 41 | KGK | Kirgizië |
| *TRANS CARAVAN KG* | 55 | TCK | Kirgizië |
| *TEZ JET* | 46 | TEZ | Kirgizië |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Liberia die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving** | | | **Liberia** |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Libië die verantwoordelijk zijn voor toezicht 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 |

| 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 |
|---|---|---|---|
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Nepal die 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 gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Rusland die verantwoordelijk zijn voor toezicht 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 |

| Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend) | Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning | Drieletterige aanduiding van de ICAO | Land van de exploitant |
|---|---|---|---|
| *JOINT STOCK COMPANY 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 gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Sao Tomé en Príncipe die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief** | | | **Sao Tomé en Principe** |
| *STP AIRWAYS* | 03/AOC/2006 | STP | Sao Tomé en Principe |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Sierra Leone die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving** | | | **Sierra Leone** |

| 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 |
|---|---|---|---|
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Sudan die 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 | Land van registratie |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *IRAN AIR* | IR.AOC.100 | IRA | Iran | Alle luchtvaartuigen van het type Fokker F100 en het type Boeing B747 | Luchtvaartuigen van het type Fokker F100 zoals vermeld op het AOC; luchtvaartuigen van het type Boeing B747 zoals vermeld op het AOC | Iran |
| *AIR KORYO* | GAC-AOC/KOR-01 | KOR | Noord-Korea | De volledige vloot, met uitzondering van: twee luchtvaartuigen van het type TU-204 | De volledige vloot, met uitzondering van: P-632, P-633 | Noord-Korea" |

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