Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2025/2476

9.12.2025

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2025/2476 VAN DE COMMISSIE

van 8 december 2025

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

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

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

Overwegende hetgeen volgt:

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

(2) Sommige lidstaten en het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart ("het Agentschap") hebben de Commissie overeenkomstig artikel 4, lid 3, van Verordening (EG) nr. 2111/2005 informatie 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 verstrekte 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 Angola, Armenië en Kirgizië. De Commissie heeft het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart ook geïnformeerd over de situatie op het gebied van luchtvaartveiligheid in Congo, Irak, Mali, Oezbekistan, Pakistan, Suriname, Syrië, Tanzania en Tunesië.

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

([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).

([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).

(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 verstrekt 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 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 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 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 hebben herhaald dat zij desgevallend bereid zijn maatregelen te treffen als uit pertinente veiligheidsinformatie blijkt dat de niet-naleving van relevante veiligheidsnormen door luchtvaartmaatschappijen uit de Unie acute veiligheidsrisico's zou doen ontstaan.

Luchtvaartmaatschappijen uit Angola

(12) In juli 2007 is *TAAG Angola Airlines* bij Verordening (EG) nr. 787/2007 van de Commissie ([6]) opgenomen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006. In november 2008 zijn alle in Angola gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen bij Verordening (EG) nr. 1131/2008 van de Commissie ([7]) opgenomen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006. In juli 2009 is *TAAG Angola Airlines* bij Verordening (EG) nr. 619/2009 van de Commissie ([8]) verplaatst naar bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006. In april 2019 is *TAAG Angola Airlines* bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/618 van de Commissie ([9]) geschrapt uit bijlage B bij Verordening (EG) nr. 474/2006 en is *Heli Malongo* geschrapt uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

([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]) Verordening (EG) nr. 787/2007 van de Commissie van 4 juli 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 175 van 5.7.2007, blz. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/787/oj).

([7]) Verordening (EG) nr. 1131/2008 van de Commissie van 14 november 2008 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 306 van 15.11.2008, blz. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1131/oj).

([8]) Verordening (EG) nr. 619/2009 van de Commissie van 13 juli 2009 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 182 van 15.7.2009, blz. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/619/oj).

([9]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/618/oj).

(13) *TAAG Angola Airlines* is in het eerste kwartaal van 2025 overeenkomstig Verordening (EU) nr. 452/2014 onder verscherpt toezicht van het Agentschap geplaatst naar aanleiding van ernstige onopgeloste nalevingsproblemen op het gebied van vluchtuitvoering, luchtwaardigheid, veiligheidsbeleidssysteem en kwaliteitssystemen, die door middel van permanente monitoringactiviteiten van het Agentschap zijn vastgesteld. In dat verband heeft het Agentschap op 3 en 4 april 2025 een audit bij *TAAG Angola Airlines* uitgevoerd, waarbij vijftien bevindingen van niveau 2 aan het licht zijn gekomen die de onderliggende oorzaak vormen van een bevinding van niveau 1 in verband met de niet-naleving van de toepasselijke eisen van bijlage 1 (deel-TCO) bij Verordening (EU) nr. 452/2014. Uit de audit bleek ook dat de toezichtsactiviteiten van de nationale burgerluchtvaartautoriteit van Angola (ANAC) onvolledig waren en niet voldeden aan de relevante internationale veiligheidsnormen.

(14) Op 30 april 2025 heeft het Agentschap de luchtvaartmaatschappij in kennis gesteld van zijn voornemen om TCO-vergunning nr. EASA.TCO.AGO.0001 op te schorten en heeft het gevraagd om tegen 14 mei 2025 directe risicobeperkende en corrigerende maatregelen te nemen. *TAAG Angola Airlines* heeft vervolgens een corrigerend actieplan (CAP) ingediend, dat door het Agentschap is aanvaard en waardoor het schorsingsproces op 23 juni 2025 werd opgeheven.

(15) In juni 2025 heeft de Commissie in antwoord op de vraag van de ANAC om de status van het toezicht op de veiligheid van de luchtvaart in Angola opnieuw te bespreken, de ANAC verzocht gedetailleerde informatie te verstrekken over de organisatie, de werking en de toezichtsactiviteiten met betrekking tot de luchtvaartmaatschappijen die de autoriteit heeft gecertificeerd, alsook over de follow-up van de aanbevelingen in het verslag over technische bijstand van het Agentschap van december 2020.

(16) De ANAC heeft de gevraagde informatie niet verstrekt, maar heeft in juli 2025 haar uitgebreide masterplan voor het project ter verbetering van het veiligheidstoezicht (CSOEP) aan de Commissie toegezonden, waarin hervormingen voor de herstructurering van de ANAC worden uiteengezet. De verstrekte informatie volstond echter niet om een volledige beoordeling van de huidige stand van het veiligheidstoezicht in Angola mogelijk te maken, omdat ze niet de documenten en verduidelijkingen bevatte die nodig waren om de basis voor de afgifte en blijvende geldigheid van air operator certificates (AOC's) te beoordelen, noch de tussentijdse toezichtmaatregelen in afwachting van de uitvoering van het CSOEP-masterplan. Bijgevolg heeft de Commissie in augustus 2025 een nieuw verzoek om documentatie ingediend.

(17) Het antwoord dat de ANAC in oktober 2025 aan de Commissie heeft toegezonden, bevatte evenmin de informatie waarom de Commissie in juni en augustus 2025 had gevraagd. Bijgevolg heeft de Commissie op 7 november 2025 een nieuwe brief gestuurd waarin ze er bij de ANAC op aandrong om een deel van de eerder gevraagde informatie in te dienen vóór de komende vergadering van het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart en de resterende details uiterlijk 15 januari 2026 te verstrekken. Bovendien heeft de Commissie de ANAC uitgenodigd voor een technische vergadering in februari 2026 om de acties te bespreken die de ANAC in het kader van het CSOEP heeft uitgevoerd en om zo nodig opnieuw het bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/618 genomen besluit te beoordelen waarbij *TAAG Angola Airlines* en *Heli Malongo* werden geschrapt van de Unielijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd.

(18) In antwoord op het recentste verzoek van de Commissie heeft de ANAC in een brief van 13 november 2025 bepaalde eerder gevraagde algemene informatie verstrekt, onder meer over haar organisatiestructuur en werking en over de gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen. Hoewel de ANAC aangeeft dat haar strategie is gebaseerd op een tweeledige aanpak, waarbij waakzaamheid in het kader van het huidige systeem wordt gecombineerd met modernisering op de lange termijn, biedt de ingediende informatie in dit stadium onvoldoende zekerheid over de huidige overeenstemming van haar activiteiten met de internationale veiligheidsnormen, vooral wat betreft de afgifte en blijvende geldigheid van certificaten en de daarmee verband houdende activiteiten op het gebied van permanent toezicht. Die kwesties zullen op de agenda worden geplaatst van de in februari 2026 geplande technische vergadering, waarvoor de ANAC haar deelname heeft bevestigd.

(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 Angola gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen.

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

(21) 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 Armenië

(22) In juni 2020 zijn alle in Armenië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen bij Uitvoeringsverordening (EU) 2020/736 van de Commissie ([10]) opgenomen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

(23) Bij wijze van follow-up van de beraadslagingen van het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart van mei 2025 hebben deskundigen van de Commissie, het Agentschap en de lidstaten tussen 1 en 5 september 2025 een beoordelingsbezoek van de Unie gebracht aan het burgerluchtvaartcomité van Armenië (CAC). Het beoordelingsbezoek van de Unie omvatte een steekproefsgewijze beoordeling van twee in Armenië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, namelijk *Armenia Airways* en *Shirak Avia*.

(24) Het beoordelingsbezoek van de Unie had in de eerste plaats betrekking op het CAC, gezien zijn rol en verantwoordelijkheid voor het veiligheidstoezicht op de in Armenië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen.

(25) In de beoordeling werd bevestigd dat het CAC duidelijke stappen heeft ondernomen om een functionerend systeem voor veiligheidstoezicht op te zetten dat in overeenstemming is met de relevante internationale veiligheidsnormen. Het CAC is betrokken bij initiatieven voor voortdurende verbetering en heeft zich bereid getoond de vastgestelde leemtes op te vullen.

(26) Armenië heeft aanzienlijke vooruitgang geboekt bij de ontwikkeling van een alomvattend kader voor secundaire luchtvaartwetgeving dat is afgestemd op de ICAO-bijlagen en de belangrijkste elementen van de EU-regels voor luchtvaartveiligheid op alle kerngebieden. Om voort te bouwen op die vooruitgang zijn verdere inspanningen nodig om een consistent onderhoud en een tijdige uitvoering van de recentste wijzigingen van de ICAO en de EU te verzekeren. Vooral de problemen op het vlak van systematische kennisgeving en bekendmaking van verschillen zijn nog niet opgelost. Armenië heeft ook geen nationale regels voor vlieg- en dienstijdbeperkingen (FTL) voor helikoptervluchten. De versterking van die processen zal bijdragen tot de volledige en actuele naleving van de relevante internationale veiligheidsnormen.

(27) Het CAC heeft de belangrijkste organisatorische functies voor veiligheidstoezicht ingesteld en ingevuld met gemotiveerd personeel. De afstemming tussen het goedgekeurde organigram en de feitelijke rapportagelijnen moet verder worden verfijnd. Bovendien moet de commandostructuur in situaties waarin zowel de voorzitter als de vicevoorzitter afwezig zijn, verder worden verduidelijkt. Hoewel de minister op grond van staatsregels een tijdelijke leider kan aanwijzen, kan het verkrijgen van een dergelijke bevoegdheid dringende handhavingsbesluiten vertragen op momenten dat dat nodig is, bijvoorbeeld om te bepalen wie bevoegd is om een vliegverbod uit te vaardigen voor een luchtvaartuig met ernstige veiligheidstekortkomingen.

(28) Het CAC heeft certificerings- en bewakingsactiviteiten op het gebied van vluchtuitvoering uitgevoerd en elementen van risicogebaseerd toezicht ingevoerd. Uit een beoordeling van de recente toezichtsactiviteiten van het CAC blijkt dat de naleving door luchtvaartmaatschappijen niet altijd op adequate wijze kan worden gecontroleerd met de huidige processen. Zo werd een operationele evaluatiefase van de electronic flight bag goedgekeurd, hoewel geen essentiële informatie over hardware, software, demonstratieplan en vereiste tests was verstrekt. Hoewel de gebruikte checklists formeel waren afgewerkt, bleek uit de controle dat de belangrijkste vereisten in de praktijk niet waren beoordeeld. Dat wijst erop dat de gebruikte instrumenten voor toezicht nog geen systematische en betrouwbare beoordeling van de operationele veiligheid verzekeren. De FTL-checklists voor vliegtuigen werden gebruikt voor de certificering van helikoptermaatschappijen.

(29) Op het gebied van vluchtuitvoering moet nog veel vooruitgang worden geboekt. Als gevolg van inconsistente toezichtspraktijken en het ontbreken van complete regelgeving worden certificaten en goedkeuringen nog altijd verleend zonder garantie dat luchtvaartmaatschappijen hebben aangetoond dat ze voldoen aan de toepasselijke veiligheidsnormen. In combinatie met beperkte handhavingsbevoegdheden, vertraagde of geannuleerde surveillanceactiviteiten en onvoldoende toegang tot operationele documentatie, beperken die tekortkomingen het vermogen van het CAC om een permanente en doeltreffende veiligheidscontrole op luchtvaartmaatschappijen te garanderen.

(30) Op het vlak van luchtwaardigheid heeft het CAC blijk gegeven van solide technische toezichtscapaciteiten en een proactieve aanpak. De ontwikkeling van een risicogebaseerde toezichtsmethode is positief, hoewel de interne procedures en het toezicht op de naleving verder moeten worden versterkt om te waarborgen dat alle goedkeuringen en certificaten conform de relevante internationale veiligheidsnormen worden afgegeven.

([10]) 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).

(31) Het beoordelingsteam van de Unie heeft op 3 september 2025 een bezoek gebracht aan *Armenia Airways*.

(32) *Armenia Airways* heeft de kernelementen van zijn systemen voor veiligheidsbeheer en toezicht op de naleving vastgesteld. Het gaat echter grotendeels om procedures. Het handboek veiligheidsbeheer is algemeen van aard en niet volledig aangepast aan de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij, en er zijn inconsistenties tussen het veiligheids- en het kwaliteitsbeleid. Het toezicht op de naleving is niet volledig geïntegreerd in de dagelijkse activiteiten.

(33) Het toezicht op de opleiding van de cockpitbemanning en de operationele documentatie moeten worden verbeterd. Hoewel er relevante systemen en procedures zijn ingevoerd, bevatte het elektronische platform dat wordt gebruikt om de geldigheid van de opleiding te volgen onjuiste gegevens en bleek uit steekproeven dat sommige elementen van de conversiecursus voor luchtvaartmaatschappijen niet volledig waren uitgevoerd. Bovendien moeten het vluchthandboek en de minimumuitrustingslijst (MEL) verder worden aangepast. De luchtvaartuigdocumentatie was niet altijd volledig volgens de procedures ingevuld; de handtekeningen van de gezagvoerder en de brandstofgegevens ontbraken in de technische boekjes, en er werden verouderde kaarten en onjuiste standaardmassa's voor passagiers in de ladingsstaat gebruikt.

(34) De regelingen van *Armenia Airways* voor onderhoud en permanente luchtwaardigheid werden daarentegen als bevredigend beoordeeld, zonder grote problemen.

(35) Het beoordelingsteam van de Unie heeft op 3 september 2025 een bezoek gebracht aan *Shirak Avia*.

(36) *Shirak Avia* heeft de kernelementen van zijn systemen voor veiligheidsbeheer en toezicht op de naleving vastgesteld. Het gaat echter nog altijd grotendeels om procedures die onvoldoende zijn ingebed in de operationele praktijk. Het handboek voor veiligheidsbeheer is algemeen van aard en het proces voor veranderingsbeheer garandeert niet dat veiligheidsrisico's systematisch worden beperkt. De verwijzingen naar regelgeving in het handboek voor toezicht op de naleving zijn niet nauwkeurig genoeg.

(37) Er werden tekortkomingen vastgesteld op het vlak van operationele documentatie en controle. Het vluchthandboek en de MEL zijn verouderd en niet aangepast; er bestaan verschillende versies van dezelfde MEL omdat de documenten niet goed gecontroleerd worden. De procedures voor operationele planning en brandstofbeheer werden niet consequent toegepast, wat onder meer leidde tot onjuiste berekeningen van de brandstof voor onvoorziene omstandigheden en onvolledige updates van het operationele vluchtplan.

(38) De regelingen van *Shirak Avia* voor onderhoud en permanente luchtwaardigheid werden als bevredigend beschouwd, zonder significante tekortkomingen.

(39) Naar aanleiding van de opmerkingen tijdens het beoordelingsbezoek van de Unie heeft het CAC op 27 oktober 2025 bij de Commissie een pakket CAP's ingediend, samen het met bewijs van uitvoering van bepaalde acties. De CAP's hadden betrekking op wetgeving en organisatie, het nationale veiligheidsprogramma, personeelsvergunningen, luchtwaardigheid en vluchtuitvoering.

(40) Hoewel de CAP's voorzien in follow-up en een toezegging om gevolg te geven aan de opmerkingen, bleek een analyse van de onderliggende oorzaken van de problemen (root cause analysis, RCA) in de meeste plannen te ontbreken of onvoldoende te zijn uitgewerkt. In sommige gevallen was de RCA beschrijvend van aard en werd de systemische oorsprong van de opmerkingen niet vastgesteld. Bijgevolg kan niet met volstrekte zekerheid worden gegarandeerd dat alle onderliggende oorzaken zijn aangepakt of dat de voorgestelde corrigerende maatregelen zullen voorkomen dat de problemen zich meer voordoen. De Commissie is daarom van mening dat de door het CAC toegepaste RCA-methode verder moet worden verfijnd en gecontroleerd om de duurzaamheid en doeltreffendheid van de corrigerende maatregelen te waarborgen.

(41) Naar aanleiding van een verzoek van het CAC om te worden gehoord, heeft de Commissie bij brief van 22 oktober 2025 de Armeense autoriteit meegedeeld dat de zaak op de agenda zou worden geplaatst van de vergadering van het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart op 19 en 20 november 2025, waar het CAC toelichting zou kunnen geven in het kader van Verordening (EG) nr. 2111/2005.

(42) Het CAC is voor het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart verschenen op 19 november 2025. Tijdens de hoorzitting presenteerde de Armeense delegatie een overzicht van de hervormingen die sinds 2020 zijn doorgevoerd en wees ze op de maatregelen die ze heeft getroffen om het veiligheidstoezicht te versterken, zoals organisatorische aanpassingen, aanwervingen en de invoering van interne procedures. Het CAC meldde dat het 31 van de 58 opmerkingen die tijdens het beoordelingsbezoek van de Unie waren gemaakt, had afgesloten en dat het de overige opmerkingen van procedurele aard achtte.

(43) Hoewel de Commissie en het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart nota hebben genomen van die inspanningen, werden de gepresenteerde conclusies niet volledig ondersteund door de informatie van het CAC. Uit de op 27 oktober 2025 ingediende CAP's bleek niet dat de onderliggende oorzaken van de vastgestelde problemen voldoende waren geanalyseerd of opgelost. Bovendien konden de Commissie en het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart de afsluiting van de 31 door het CAC vermelde opmerkingen niet valideren, omdat de afsluiting was gebaseerd op de eigen interpretatie van het CAC en niet op bewijs waaruit bleek dat er daadwerkelijk een oplossing was gevonden. In antwoord op vragen tijdens de hoorzitting erkende het CAC dat de status van een aantal opmerkingen wellicht opnieuw moet worden beoordeeld zodra de opmerkingen van de Commissie over de CAP's zijn ontvangen.

(44) De Commissie en het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart hebben ook opgemerkt dat het CAC geneigd was verschillende tekortkomingen die tijdens het beoordelingsbezoek van de Unie waren vastgesteld, te minimaliseren Het ging onder meer om lacunes in de kwalificatie en autorisatie van inspecteurs, zoals een onvolledige opleiding en het onjuist in kaart brengen van competenties, en om slecht beheer van bevindingen, zoals bevindingen die zonder corrigerende maatregelen of een RCA werden afgesloten. Bovendien werden tekortkomingen waaruit blijkt dat het toezicht nog niet als een samenhangend systeem functioneert, zoals het gebruik van ongeschikte checklists en ongecontroleerde parallelle surveillanceplannen, als gering afgedaan. Die problemen wijzen erop dat belangrijke systemische tekortkomingen, met name bij vluchtuitvoeringen, niet consequent zijn aangepakt.

(45) Het CAC was van mening dat Armeense luchtvaartmaatschappijen moeten worden geschrapt uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 en stelde voor dat de opheffing van beperkingen gepaard moet gaan met tijdsgebonden monitoring. Op basis van alle beschikbare bewijsmateriaal, waaronder de beoordeling ter plaatse van de Unie, de documenten die het CAC na het beoordelingsbezoek van de Unie heeft verstrekt en de hoorzitting van het CAC, hebben de Commissie en het EU-comité inzake veiligheid van de luchtvaart echter geconcludeerd dat de corrigerende maatregelen nog altijd onvolledig zijn en dat een solide RCA nog altijd ontbreekt. De conclusie luidt dat er vooruitgang is geboekt, maar dat het CAC nog niet alle veiligheidstekortkomingen heeft aangepakt die hebben geleid tot het bij Uitvoeringsverordening (EU) 2020/736 opgelegde exploitatieverbod.

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

(47) 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 Kirgizië

(48) In oktober 2006 zijn in Kirgizië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen bij Verordening (EG) nr. 1543/2006 van de Commissie ([11]) opgenomen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006.

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

(50) In het kader van het permanent toezicht van de Commissie op de algemene veiligheidssituatie in Kirgizië, met inbegrip van de capaciteit en bekwaamheid van het SCAA om veiligheidstoezicht uit te oefenen, vond op 7 en 8 oktober 2025 een technische bijeenkomst plaats tussen de Commissie, het Agentschap, de lidstaten en het SCAA.

([11]) Verordening (EG) nr. 1543/2006 van de Commissie van 12 oktober 2006 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 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 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).

(51) Tijdens die bijeenkomst presenteerde het SCAA de opmerkelijke vooruitgang die tussen mei en oktober 2025 is geboekt bij de versterking van het burgerluchtvaartsysteem van Kirgizië, vooral met betrekking tot het wetgevingskader, de institutionele capaciteit en de toezichtsactiviteiten. De Commissie heeft er nota van genomen dat de nieuwe luchtvaartwetgeving van Kirgizië door het parlement is aangenomen en zal worden afgekondigd, en dat verschillende nationale luchtvaartregels ter omzetting van ICAO-bijlagen 1, 6, 7 en 8 zijn goedgekeurd, waarbij aanvullende ontwerpen, waaronder de omzetting van bijlage 19, worden besproken. Voorts meldde het SCAA een verdubbeling van het personeel op het gebied van vluchtuitvoering, personeelsvergunningen en luchtwaardigheid, alsook de oprichting van speciale teams voor kwaliteits- en veiligheidsbeheer. Er is een uitgebreid opleidingsprogramma ingevoerd, met onder meer activiteiten voor de opleiding van opleiders, en de arbeidsomstandigheden en IT-infrastructuur zijn aanzienlijk verbeterd.

(52) Het SCAA heeft meegedeeld dat het in afwachting van de inwerkingtreding van het nieuwe regelgevingskader, een hercertificeringsoefening heeft uitgevoerd met verschillende luchtvaartmaatschappijen om ze voor te bereiden op de aangekondigde nieuwe certificeringseisen. Vier luchtvaartmaatschappijen hebben deelgenomen aan de oefening, die werd uitgevoerd aan de hand van nieuw ontwikkelde checklists en procedures. Het doel was zowel de luchtvaartmaatschappijen als de inspecteurs van het SCAA met de nieuwe bepalingen vertrouwd te maken en mogelijke lacunes vóór de formele uitvoering in kaart te brengen, als voorbereidende opleidingsactiviteit voor alle betrokken partijen.

(53) Het SCAA heeft voorts zijn plannen gepresenteerd voor risicogebaseerd toezicht, waarbij wordt voortgebouwd op gegevensanalyse en prestatie-indicatoren van luchtvaartmaatschappijen, en voor de vaststelling van een duidelijk handhavingskader om veiligheidsproblemen en niet-naleving aan te pakken.

(54) Tijdens de tweedaagse technische bijeenkomst heeft de Commissie erkend dat Kirgizië in 2025 vooruitgang heeft geboekt bij het versterken van het toezicht op de veiligheid van de luchtvaart. Er werden opmerkelijke verbeteringen waargenomen bij de ontwikkeling van het wet- en regelgevingskader, de versterking van de institutionele capaciteit en de vaststelling van interne procedures ter ondersteuning van een consistente uitvoering. Uit die resultaten bleek de grote toewijding van het SCAA en zijn bestuur om vooruitgang te boeken met de agenda voor veiligheidshervormingen en om het nationale luchtvaartsysteem in overeenstemming te brengen met de internationale veiligheidsnormen. De Commissie prees de proactieve en constructieve aanpak van de directeur-generaal van het SCAA, wiens strategische leiderschap een belangrijke rol heeft gespeeld bij het aansturen van de hervormingen en het boeken van vooruitgang in een veeleisende omgeving, door gebruik te maken van doeltreffende externe deskundigheid.

(55) Niettemin merkte de Commissie op dat de invoering van het nieuwe regelgevingskader zich nog in een vroeg stadium bevindt, omdat de primaire en secundaire wetgeving op het moment van de bijeenkomst nog niet in werking was getreden. Bijgevolg is een volledige hercertificering van luchtvaartmaatschappijen volgens de nieuwe regels nog niet aan de orde. Een beoordelingsbezoek van de Unie aan Kirgizië pas kan worden overwogen als de nieuwe wetgeving volledig van toepassing is en de hercertificering van alle luchtvaartmaatschappijen is afgerond.

(56) Op 7 november 2025 heeft het SCAA de Commissie een update gestuurd van de vooruitgang die sinds de technische bijeenkomst van 7 en 8 oktober 2025 is geboekt, samen met ondersteunend bewijsmateriaal. De informatie had betrekking op ontwikkelingen op het gebied van wetgeving, vluchtuitvoering, luchtwaardigheid, personeelsvergunningen en veiligheidsbeheer. Een aantal documenten werd in definitieve ontwerpvorm ingediend en bevond zich in de eindfase van de goedkeuring. Voorts deelde het SCAA de Commissie mee dat het kabinet van ministers van de Kirgizische Republiek op 11 november 2025 besluit nr. 975-t heeft vastgesteld, op grond waarvan de gewijzigde luchtvaartwetgeving vervroegd van toepassing kan worden en het SCAA vanaf 1 december 2025 kan beginnen met de hercertificering van nationale luchtvaartmaatschappijen.

(57) Op basis van de besprekingen tijdens de technische bijeenkomst en de toezeggingen in de brief van het SCAA van 7 november 2025, is de Commissie van mening dat een beoordelingsbezoek van de Unie aan Kirgizië kan worden overwogen in maart 2026. Dat bezoek zal afhankelijk zijn van de naleving van specifieke veiligheidsvoorwaarden, zoals voldoende personeel voor het SCAA, een aantal luchtvaartmaatschappijen dat in verhouding staat tot de capaciteit voor toezicht en de effectieve toepassing van de nieuwe certificeringseisen uit hoofde van de gewijzigde luchtvaartwetgeving. Er is overeengekomen dat in februari 2026 zal worden geëvalueerd of Kirgizië klaar is voor een dergelijk bezoek.

(58) De Commissie zal de ontwikkelingen op de voet blijven volgen, met bijzondere aandacht voor het hercertificeringsproces van luchtvaartmaatschappijen. Hoewel de huidige inspanningen van het SCAA om zijn systeem voor veiligheidstoezicht te versterken worden erkend, bevat de beschikbare informatie nog onvoldoende geverifieerd bewijs om te bevestigen dat het SCAA daadwerkelijk alle veiligheidstekortkomingen heeft verholpen die hebben geleid tot het bij Verordening (EG) nr. 1543/2006 opgelegde exploitatieverbod.

(59) 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.

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

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

(62) 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.

(63) 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, 8 december 2025.

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

BIJLAGE I

"BIJLAGE A

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

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	Drieletterige aanduiding van de ICAO	Land van de exploitant
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irak
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
Alle luchtvaartmaatschappijen die 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
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenië
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenië

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

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

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	Drieletterige aanduiding van de ICAO	Land van de exploitant
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Democratische Republiek Congo (DRC)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
Alle luchtvaartmaatschappijen die 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
AEROSTAN	08	BSC	Kirgizië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	Drieletterige aanduiding van de ICAO	Land van de exploitant
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kirgizië
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kirgizië
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizië
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kirgizië
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgizië
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Onbekend	Kirgizië
HELI SKY	47	HAC	Kirgizië
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgizië
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kirgizië
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kirgizië
SKY JET	60	SJL	Kirgizië
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizië
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kirgizië
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizië
Alle luchtvaartmaatschappijen die 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
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Nepal die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Nepal**

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	Drieletterige aanduiding van de ICAO	Land van de exploitant
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
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Rusland
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	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 "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**
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

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
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
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Suriname welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Suriname**
BLUE WING AIRLINES N.V.	SR/BWA-02/2010	BWI	Suriname
FLY ALL WAYS N.V.	SR/FAW-06-2015	EDR	Suriname
GUM AIR N.V.	SR/GUM-03-2010	GUM	Suriname
SAMAVCO N.V. (VORTEX AIR SERVICES)	SR/VORTEX-9-2019	Onbekend	Suriname
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	Onbekend	Suriname
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Suriname
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	Onbekend	Suriname
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	Onbekend	Suriname
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Tanzania welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Tanzania**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	Onbekend	Tanzania
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	Onbekend	Tanzania
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Tanzania
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	Onbekend	Tanzania
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	Onbekend	Tanzania
AS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	Onbekend	Tanzania
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Tanzania
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Tanzania
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	Onbekend	Tanzania

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
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tanzania
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Tanzania
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	Onbekend	Tanzania
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	Onbekend	Tanzania
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	Onbekend	Tanzania
JAMBO AVIATION LTD.	TCAA/AOC/070	Onbekend	Tanzania
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	Onbekend	Tanzania
LEVEL UP AVIATION LTD.	TCAA/AOC/076	Onbekend	Tanzania
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	Onbekend	Tanzania
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	Onbekend	Tanzania
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	Onbekend	Tanzania
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	Onbekend	Tanzania
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	Onbekend	Tanzania
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Tanzania
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	REG	Tanzania
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	Onbekend	Tanzania
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	Onbekend	Tanzania
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	Onbekend	Tanzania
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	Onbekend	Tanzania
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	Onbekend	Tanzania
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	Onbekend	Tanzania
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	Onbekend	Tanzania
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	Onbekend	Tanzania
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	Onbekend	Tanzania
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	Onbekend	Tanzania”

BIJLAGE II

"BIJLAGE B

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

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

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