Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/1144

4.6.2025

# DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2025/1144 DER KOMMISSION

**vom 3. Juni 2025**

**zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist oder deren Betrieb in der Union Beschränkungen unterliegt**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG ([1]), insbesondere auf Artikel 4 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission ([2]) wurde die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, erstellt.

(2) Einige Mitgliedstaaten und die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden „Agentur“) haben der Kommission gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 Informationen übermittelt, die für die Aktualisierung dieser Liste von Bedeutung sind. Einschlägige Informationen wurden auch von Drittländern und internationalen Organisationen mitgeteilt. Die Liste sollte auf der Grundlage der übermittelten Informationen aktualisiert werden.

(3) Die Kommission hat alle betroffenen Luftfahrtunternehmen entweder unmittelbar oder über die für die Regulierungsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden informiert und dabei die wesentlichen Tatsachen und Überlegungen angegeben, auf deren Grundlage entschieden wurde, diesen Unternehmen den Flugbetrieb in der Union zu untersagen oder die Bedingungen einer Betriebsuntersagung eines Luftfahrtunternehmens, das in der Liste in Anhang A oder Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 erfasst ist, zu ändern.

(4) Die Kommission gab den betreffenden Luftfahrtunternehmen Gelegenheit, alle einschlägigen Unterlagen einzusehen, sich schriftlich dazu zu äußern und ihren Standpunkt der Kommission sowie dem EU-Flugsicherheitsausschuss mündlich vorzutragen.

(5) Im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 und der Delegierten Verordnung (EU) 2023/660 der Kommission ([3]) hat die Kommission dem EU-Flugsicherheitsausschuss Informationen über die laufenden Konsultationen mit den zuständigen Behörden und den Luftfahrtunternehmen folgender Staaten übermittelt: Armenien, Irak, Kirgisistan, Libyen, Suriname und Tansania. Die Kommission legte dem EU-Flugsicherheitsausschuss zudem Informationen zur Flugsicherheit in Angola, Ägypten, Kasachstan, Kenia, Nepal, Pakistan und Sierra Leone vor.

([1]) ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj.

([2]) Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission vom 22. März 2006 zur Erstellung der in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates genannten gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 14, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj).

([3]) Delegierte Verordnung (EU) 2023/660 der Kommission vom 2. Dezember 2022 über detaillierte Vorschriften für die gemäß Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates erstellte Liste über die Luftfahrtunternehmen, die in der Union einer Betriebsuntersagung oder Betriebsbeschränkungen unterliegen, und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 der Kommission zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen bezüglich der in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates genannten gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 83 vom 22.3.2023, S. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

(6) Die Agentur unterrichtete die Kommission und den EU-Flugsicherheitsausschuss über die technischen Bewertungen, die im Rahmen der erstmaligen Beurteilung und der kontinuierlichen Überwachung der gemäß der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission ([4]) erteilten Genehmigungen für Drittlandbetreiber (Third Country Operator, TCO) durchgeführt wurden.

(7) Die Agentur unterrichtete die Kommission und den EU-Flugsicherheitsausschuss auch über die Ergebnisse der Analysen von Vorfeldinspektionen, die im Rahmen des Programms zur Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern (Safety Assessment of Foreign Aircraft programme, SAFA) im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission ([5]) durchgeführt wurden.

(8) Die Agentur unterrichtete die Kommission und den EU-Flugsicherheitsausschuss zudem über die Vorhaben für technische Unterstützung, die in den von einer Betriebsuntersagung nach der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 betroffenen Drittländern durchgeführt wurden. Ferner machte die Agentur Angaben zu den geplanten bzw. beantragten weiteren Vorhaben für technische Unterstützung und Zusammenarbeit, die dem Ziel dienen, die administrativen und technischen Fähigkeiten der Zivilluftfahrtbehörden in den Drittländern zu verbessern, die Hilfe bei der Behebung von Mängeln im Hinblick auf die Einhaltung der geltenden internationalen Sicherheitsstandards der Zivilluftfahrt benötigen. Die Mitgliedstaaten wurden aufgefordert, solchen Ersuchen auf bilateraler Basis in Abstimmung mit der Kommission und der Agentur zu entsprechen. Die Kommission bekräftigte diesbezüglich, wie nützlich es ist, der internationalen Luftfahrtgemeinschaft – insbesondere über das Partnerschaftsinstrument für Hilfen zur Umsetzung der Flugsicherheit (Aviation Safety Implementation Assistance Partnership) der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) – Informationen über die technische Unterstützung bereitzustellen, die die Union und ihre Mitgliedstaaten Drittländern im Hinblick auf die Verbesserung der Flugsicherheit weltweit leisten.

(9) Eurocontrol übermittelte der Kommission und dem EU-Flugsicherheitsausschuss aktuelle Informationen zum Stand der SAFA- und TCO-Alarmfunktionen sowie aktuelle Statistiken über Warnmeldungen in Bezug auf Luftfahrtunternehmen mit Betriebsuntersagungen.

**Luftfahrtunternehmen der Union**

(10) Aufgrund der von der Agentur geprüften Ergebnisse von Vorfeldinspektionen, die an Luftfahrzeugen von Luftfahrtunternehmen der Union durchgeführt wurden, sowie von Normungsinspektionen der Agentur und von bereichsspezifischen Inspektionen und Audits nationaler Luftfahrtbehörden haben die Mitgliedstaaten und die Agentur als zuständige Behörden bestimmte Abhilfe- und Durchsetzungsmaßnahmen ergriffen und die Kommission und den EU-Flugsicherheitsausschuss über diese Maßnahmen unterrichtet.

(11) Die Mitgliedstaaten und die Agentur als zuständige Behörden bekräftigten ihre Handlungsbereitschaft für den Fall, dass relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund einer mangelhaften Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsstandards durch Luftfahrtunternehmen aus der Union unmittelbare Sicherheitsrisiken bestehen.

**Luftfahrtunternehmen aus Armenien**

(12) Im Juni 2020 wurden alle in Armenien zugelassenen Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage der Durchführungsverordnung (EU) 2020/736 der Kommission ([6]) in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen.

([4]) Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission vom 29. April 2014 zur Festlegung von technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 133 vom 6.5.2014, S. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

([5]) Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([6]) Durchführungsverordnung (EU) 2020/736 der Kommission vom 2. Juni 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 172 vom 3.6.2020, S. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/736/oj).

(13) Am 9. April 2025 fand im Rahmen der kontinuierlichen Überwachungstätigkeiten der Kommission in Armenien hinsichtlich der allgemeinen Situation im Bereich Sicherheit, auch mit Blick auf die Kapazitäten und Fähigkeiten des Zivilluftfahrtausschusses Armeniens (Civil Aviation Committee of Armenia, CAC) im Bereich der Sicherheitsaufsicht, eine technische Sitzung statt, an der die Kommission, die Agentur, Mitgliedstaaten und der CAC teilnahmen. In der Sitzung unterrichtete die Kommission den CAC über die Ergebnisse ihrer Bewertung des im Dezember 2024 vorgelegten Abhilfemaßnahmenplans. Der Abhilfemaßnahmenplan wurde vom CAC als Reaktion auf die Bemerkungen aus der Sicherheitsbewertung ausgearbeitet, die die Union in Armenien im Jahr 2020 vor Ort durchgeführt hatte.

(14) Der vom CAC vorgelegte Abhilfemaßnahmenplan ist umfassend und detailliert und zeigt klare Anstrengungen, die nationale Luftfahrtaufsicht an die regulatorischen Erwartungen der EU entsprechend den von der Union bei ihrer Sicherheitsbewertung vor Ort im Jahr 2020 gemachten Bemerkungen anzugleichen. Zu den positiven Entwicklungen zählen die förmliche Annahme mehrerer nationaler Vorschriften im Einklang mit den EU-Anforderungen, Schritte zur Umsetzung risikobasierter Aufsichtsgrundsätze und die Verbesserung der Ausbildungsunterlagen und -aufzeichnungen für Inspektoren.

(15) Wenngleich der Abhilfemaßnahmenplan einen umfassenden Ansatz für den Umgang mit den ermittelten Bemerkungen bietet, scheinen mehrere Probleme nach wie vor ungelöst oder unzureichend durch Nachweise untermauert zu sein, wie z. B. das Fehlen einer Klassifizierung der Feststellungen, unzureichende Nachweise für die Umsetzung von Aufsichtsplänen und Mängel bei der Dokumentationskontrolle und Übersetzung. Darüber hinaus bestehen nach wie vor Unstimmigkeiten in Bezug auf Qualität und Vollständigkeit der Ausbildungsunterlagen, die Lizenzerteilungsverfahren und die Aufsichtsmechanismen, die durch zusätzliche Vor-Ort-Evaluierungen bewertet werden müssen, bevor eine endgültige Entscheidung über die Angemessenheit des Abhilfemaßnahmenplans getroffen werden kann.

(16) Angesichts der verbleibenden Mängel und der Notwendigkeit einer gründlicheren Bewertung der Umsetzung vor Ort ist die Kommission der Auffassung, dass eine weitere Fernbewertung der Situation im Bereich Sicherheit in Armenien keine ausreichende zusätzliche Klarheit bieten würde. Daher ist für das dritte Quartal 2025 eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort vorgesehen. Ziel dieses Besuchs ist es, die wirksame Anwendung der vom CAC vorgelegten Abhilfemaßnahmen, einschließlich der im Rahmen der Gespräche in den Jahren 2024 und 2025 erörterten Maßnahmen, zu überprüfen.

(17) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht daher nach Ansicht der Kommission derzeit kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf in Armenien zugelassene Luftfahrtunternehmen zu ändern.

(18) Die Mitgliedstaaten sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durch die in Armenien zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Rahmen der Priorisierung von Vorfeldinspektionen dieser Luftfahrtunternehmen überprüfen.

**Luftfahrtunternehmen aus Irak**

(19) Im Dezember 2015 und im November 2023 wurden die Luftfahrtunternehmen *Iraqi Airways* und *Fly Bagdad* auf der Grundlage der Durchführungsverordnungen (EU) 2015/2322 ([7]) bzw. (EU) 2023/2691 ([8]) der Kommission in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen.

(20) Am 23. April 2025 fand im Rahmen der kontinuierlichen Überwachungstätigkeiten der Kommission in Irak hinsichtlich der allgemeinen Situation im Bereich Sicherheit, auch mit Blick auf die Kapazitäten und Fähigkeiten der Zivilluftfahrtbehörde Iraks (Iraq Civil Aviation Authority, ICAA) im Bereich der Sicherheitsaufsicht, eine technische Sitzung statt, an der die Kommission, die Agentur, Mitgliedstaaten und die ICAA teilnahmen. Auf der Sitzung legte die ICAA aktuelle Informationen über ihre Bemühungen zur Verbesserung ihres Rechts- und Verwaltungsrahmens sowie ihrer Aufsichtsleistung vor.

(21) Die ICAA präsentierte ausführlich ihre laufenden Bemühungen zur Verbesserung der Flugsicherheitsaufsicht durch Gesetzesänderungen, die Ausarbeitung von Rechtsvorschriften und Initiativen zum Kapazitätsaufbau sowie institutionelle Reformen. Diese Bemühungen werden zwar als wichtige Schritte anerkannt, befinden sich aber noch in einem frühen Stadium der Umsetzung. Erhebliche Bedenken bestehen nach wie vor dahingehend, inwieweit diese Maßnahmen zeitnah ergriffen werden, sowie hinsichtlich der Kohärenz und Qualität der Regulierungsergebnisse und deren Angleichung an internationale Sicherheitsstandards.

([7]) Durchführungsverordnung (EU) 2015/2322 der Kommission vom 10. Dezember 2015 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 328 vom 12.12.2015, S. 67, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj).

([8]) Durchführungsverordnung (EU) 2023/2691 der Kommission vom 29. November 2023 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist oder deren Betrieb in der Union Beschränkungen unterliegt (ABl. L, 2023/2691, 30.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj).

(22) Einige Fortschritte wurden insbesondere in Bereichen wie Personaleinstellung, Ausbildungsinitiativen und der Ausarbeitung aktualisierter nationaler Luftfahrtvorschriften erzielt. Kritische Reformen wie die Annahme eines überarbeiteten primären Luftrechts und die Stärkung des Sicherheitsaufsichtssystems sind nach wie vor unvollständig oder es mangelt an überprüfbaren Ergebnissen.

(23) Daher wurde gemeinsam festgestellt, dass die Durchführung einer Sicherheitsbewertung der Union vor Ort, wie sie für September 2025 bereits im Gespräch war, verfrüht und potenziell kontraproduktiv wäre, da in zentralen Bereichen des irakischen Flugsicherheitsaufsichtssystems zunächst weitere greifbare und nachweisbare Fortschritte erzielt werden müssen.

(24) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht daher nach Ansicht der Kommission derzeit kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Irak zu ändern.

(25) Die Mitgliedstaaten sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durch die in Irak zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Rahmen der Priorisierung von Vorfeldinspektionen dieser Luftfahrtunternehmen überprüfen.

(26) Soweit erforderlich, sollte die Kommission im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 weitere Maßnahmen ergreifen, wenn relevante Sicherheitsinformationen unmittelbare Sicherheitsrisiken infolge der mangelnden Einhaltung einschlägiger internationaler Sicherheitsstandards erkennen lassen.

**Luftfahrtunternehmen aus Kirgisistan**

(27) Im Oktober 2006 wurden in Kirgisistan zugelassene Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1543/2006 der Kommission ([9]) in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen.

(28) Im Zuge der laufenden Gespräche, die sich aus den seit 2023 erneuerten Kontakten zwischen der Kommission und der dem Ministerkabinett der Kirgisischen Republik unterstellten staatlichen Zivilluftfahrtagentur (State Civil Aviation Agency, SCAA) ergeben hatten, hat die Kommission im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 eine Initiative für technische Unterstützung eingeleitet, die von der Agentur durchgeführt wird. Diese Initiative zielt darauf ab, die Bemühungen der SCAA um den Ausbau ihrer Aufsichtskapazitäten zu unterstützen.

(29) Im Rahmen dieser Initiative wurden bereits eine Fernaktivität und eine Vor-Ort-Mission durchgeführt. Bei der Vor-Ort-Mission ergab sich zudem die Gelegenheit, aus erster Hand Informationen darüber zu gewinnen, wie die SCAA internationale Sicherheitsstandards umsetzt. Auch gab es die Gelegenheit, die Simulation einer Sicherheitsbewertung der Union vor Ort durchzuführen. Die Simulation lieferte wertvolle Einblicke in den organisatorischen und rechtlichen Rahmen der SCAA, wobei eine – gemessen an ihrer Größe und ihren Zuständigkeiten – offenbar geeignete Gesamtstruktur der SCAA festgestellt werden konnte, auch wenn ihre operative Wirksamkeit verbessert werden sollte. Zwar ist das Managementhandbuch genehmigt, doch muss es weiterentwickelt und kohärenter gestaltet werden, indem die Zuständigkeit für die Untersuchung schwerwiegender Störungen noch präzisiert wird.

(30) Die Simulation ergab zudem Lücken bei der Umsetzung der ICAO-Richtlinien und -Empfehlungen (SARP), insbesondere bei den ICAO-Anhängen 1, 6, 8, 18 und 19, die eine vollständige Angleichung an internationale Sicherheitsstandards behindern. Die SCAA hat diese Lücken erkannt und Schritte zur Änderung einschlägiger Rechtsvorschriften eingeleitet, sodass sich mehrere Änderungsentwürfe derzeit in der interministeriellen Konsultation befinden. Darüber hinaus hat die SCAA Schritte unternommen, um die Meldung von Sicherheitsereignissen und die Ausbildung des Personals zu verbessern, indem sie Partnerschaften mit internationalen Ausbildungsorganisationen eingegangen ist. Hier gilt es, die Anstrengungen fortzusetzen, um die Flugsicherheitsaufsicht in Kirgisistan weiter zu verbessern.

([9]) Verordnung (EG) Nr. 1543/2006 der Kommission vom 12. Oktober 2006 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 910/2006, genannten gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 283 vom 14.10.2006, S. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(31) Am 2. Mai 2025 fand im Rahmen der kontinuierlichen Überwachungstätigkeiten der Kommission in Kirgisistan hinsichtlich der allgemeinen Situation im Bereich Sicherheit, auch mit Blick auf die Kapazitäten und Fähigkeiten der SCAA im Bereich der Sicherheitsaufsicht, eine technische Sitzung statt, an der die Kommission, die Agentur, Mitgliedstaaten und die SCAA teilnahmen. In dieser Sitzung präsentierte die SCAA ausführlich ihre laufenden Initiativen zur Verbesserung der Flugsicherheitsaufsicht, beispielsweise Gesetzesänderungen, die Ausarbeitung von Rechtsvorschriften, Maßnahmen zum Kapazitätsaufbau und institutionelle Reformen.

(32) Die SCAA erläuterte zudem ihre Organisationsstruktur und Personalausstattung und ging dabei auf die Entwicklung eines Systems ein, das die Berechnung des Personalbedarfs direkt mit dem individuellen Ausbildungsbedarf verknüpft.

(33) Die SCAA stellte darüber hinaus die Fortschritte bei der Angleichung ihrer Vorschriften an internationale Sicherheitsstandards und deren Umsetzung in wichtigen Aufsichtsbereichen vor. Dabei hob sie die laufenden Arbeiten zur Verbesserung der Zertifizierungsverfahren und Durchsetzungsmechanismen hervor.

(34) Die SCAA legte einen umfassenden Aktionsplan vor, der darauf abzielt, festgestellte Regelungslücken zu schließen und ein sicheres Zivilluftfahrtsystem aufzubauen, das den internationalen Sicherheitsstandards entspricht.

(35) Derzeit liegen jedoch keine hinreichenden Nachweise dafür vor, dass die SCAA alle Sicherheitsmängel wirksam behoben hat, die zu der nach der Verordnung (EG) Nr. 1543/2006 der Kommission verhängten Betriebsuntersagung geführt hatten.

(36) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht daher nach Ansicht der Kommission derzeit kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf in Kirgisistan zugelassene Luftfahrtunternehmen zu ändern.

(37) Die Mitgliedstaaten sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durch die in Kirgisistan zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Rahmen der Priorisierung von Vorfeldinspektionen dieser Luftfahrtunternehmen überprüfen.

**Luftfahrtunternehmen aus Libyen**

(38) Im Dezember 2014 wurden Luftfahrtunternehmen aus Libyen auf der Grundlage der Durchführungsverordnung (EU) 1318/2014 der Kommission ([10]) in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen.

(39) Am 25. März 2025 fand im Rahmen der kontinuierlichen Überwachungstätigkeiten der Kommission in Libyen hinsichtlich der allgemeinen Situation im Bereich Sicherheit, auch mit Blick auf die Kapazitäten und Fähigkeiten der Zivilluftfahrtbehörde Libyens (Libya Civil Aviation Authority, LYCAA) im Bereich der Sicherheitsaufsicht, eine technische Sitzung statt, an der die Kommission, die Agentur, Mitgliedstaaten und die LYCAA teilnahmen.

(40) Die Kommission legte das Ergebnis ihrer Bewertung der von der LYCAA in den Jahren 2023 und 2024 übermittelten Informationen vor. Darin wurden erhebliche Mängel festgestellt, insbesondere in Bezug auf die Personalausstattung, die Kohärenz der entsprechenden Ausbildung und die wirksame Durchführung der Aufsichtstätigkeiten. Auch das Fehlen wichtiger Unterlagen, die von der Kommission angefordert worden waren, wurde hervorgehoben. Die Bewertung ergab, dass sowohl der Regulierungsrahmen der LYCAA als auch deren Aufsichtskapazität erheblich verbessert werden müssen. Während der Sitzung bekräftigte die Kommission ihre Erwartungen an die für eine angemessene Bewertung des libyschen Sicherheitsaufsichtssystems erforderliche Art und Qualität der Dokumente und Daten.

([10]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1318/2014 der Kommission vom 11. Dezember 2014 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 355 vom 12.12.2014, S. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/1318/oj).

(41) Die LYCAA legte aktuelle Informationen über administrative und technische Initiativen zur Stärkung der Sicherheitsaufsicht vor. Die Initiativen umfassten Überarbeitungen des Luftrechts und der Luftfahrtvorschriften, häufigere Inspektionen und die Einführung digitaler Aufsichtssysteme. Ein zentrales Element dieser Bemühungen war die Präsentation des Integrierten Aufsichtszentrums (Integrated Oversight Centre, IOC), einer digitalen Plattform zur Stärkung der Überwachung und der Verwaltung von Flugsicherheitsdaten. Die digitale Plattform soll die Einhaltung der Rechtsvorschriften unterstützen und den Zugang zu einschlägigen Sicherheitsinformationen und -dokumenten verbessern.

(42) Die von der LYCAA als Nachweis für das IOC vorgelegten Informationen und zugehörigen Materialien, einschließlich Handbüchern und Prüflisten, die in Zertifizierungs- und Aufsichtsverfahren verwendet werden, beruhten auf Unionsvorschriften und wurden an den nationalen Kontext angepasst. Die LYCAA stellte auch ausgewählte Auditergebnisse aus dem Neuzertifizierungsverfahren vor, wobei die vom IOC stammenden Daten klar und strukturiert waren.

(43) Allerdings wurde festgestellt, dass der Kommission im Rahmen früherer Gespräche in den Jahren 2023 und 2024 diese Dokumente trotz mehrfacher förmlicher Aufforderungen nicht übermittelt wurden. Zudem wurde darauf hingewiesen, dass die langfristige Wirksamkeit des IOC von der Kohärenz und Qualität seiner Anwendung abhängt.

(44) Darüber hinaus unterrichtete die LYCAA die Kommission über das laufende Verfahren zur Neuzertifizierung aller libyschen Luftfahrtunternehmen im Zeitraum November 2023 bis November 2024. Die LYCAA berichtete, dass in diesem Zeitraum mehr als 100 Auditmissionen durchgeführt worden seien. Allerdings wurden zu den Ergebnissen dieser Audits nicht genügend Details vorgelegt. So wurde auch nicht auf konkrete Feststellungen und entsprechende Abhilfemaßnahmen eingegangen. Es wurde vereinbart, dass die LYCAA die einschlägigen Informationen und Unterlagen so bald wie möglich vorlegen wird.

(45) Derzeit liegen jedoch keine hinreichenden Nachweise dafür vor, dass die LYCAA alle Sicherheitsmängel wirksam behoben hat, die zu der nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1318/2014 der Kommission verhängten Betriebsuntersagung geführt haben.

(46) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht daher nach Ansicht der Kommission derzeit kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf in Libyen zugelassene Luftfahrtunternehmen zu ändern.

(47) Die Mitgliedstaaten sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durch die in Libyen zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Rahmen der Priorisierung von Vorfeldinspektionen dieser Luftfahrtunternehmen überprüfen.

**Luftfahrtunternehmen aus Suriname**

(48) Im Juli 2010 wurde das Luftfahrtunternehmen *Blue Wing Airlines* auf der Grundlage der Durchführungsverordnung (EU) 590/2010 der Kommission ([11]) in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen.

(49) Als Folgemaßnahme zu den Beratungen des EU-Flugsicherheitsausschusses im November 2024 haben Experten der Kommission, der Agentur und der Mitgliedstaaten vom 24. bis 28. Februar 2025 in Suriname eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort bei der Behörde für die Sicherheit der Zivilluftfahrt in Suriname (Civil Aviation Safety Authority of Suriname, CASAS) durchgeführt. Die Sicherheitsbewertung vor Ort umfasste eine Stichprobenbewertung bei drei von der CASAS zugelassenen Luftfahrtunternehmen, nämlich *Blue Wing Airlines, Fly All Ways* und *Gum Air*.

(50) Angesichts ihrer Rolle und Verantwortung für die Sicherheitsaufsicht über die in Suriname zugelassenen Luftfahrtunternehmen lag der Schwerpunkt der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort bei der CASAS. Bei der Sicherheitsbewertung wurden erhebliche Mängel im Regelungssystem für die Zivilluftfahrt in Bezug auf die Einhaltung internationaler Sicherheitsstandards festgestellt, die eine wirksame Sicherheitsaufsicht behindern.

([11]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 590/2010 der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 170 vom 6.7.2010, S. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/590/oj).

(51) Das primäre Luftrecht von Suriname wurde seit seiner Verabschiedung im Jahr 2002 nicht geändert. Daher bestehen nach wie vor die bereits 2009 von der ICAO festgestellten Probleme, nämlich die fehlende Ermächtigung des CASAS-Inspektionspersonals, Zugang zu Einrichtungen und Unterlagen zu erhalten, und die fehlende Trennung zwischen rechtlichen und sicherheitsbezogenen Untersuchungen von Unfällen und schweren Störungen in der Luftfahrt, wobei sich für Letzteres auch der fehlende Schutz von Personen, die Sicherheitsereignisse melden, anführen lässt.

(52) Die meisten nationalen Vorschriften für die Zivilluftfahrt wurden 2023 aktualisiert, um sie an die jüngsten ICAO-Änderungen anzupassen. Die Handbücher, Leitfäden und Prüflisten der CASAS sowie alle anderen Arbeitsverfahren für die Ausübung ihrer Aufsicht wurden jedoch nicht entsprechend aktualisiert. Dies wirkt sich negativ auf die Einhaltung der nationalen Rechtsvorschriften und damit auch der internationalen Sicherheitsstandards aus.

(53) Bei der Sicherheitsbewertung bestätigte sich, dass die CASAS aufgrund fehlender Haushaltsmittel beim Ressourcenmanagement eine systemische Schwäche aufweist, da Verfahren und Methoden zur Ermittlung des Personalbedarfs fehlen, Erstausbildungen für das Inspektionspersonal ineffizient sind und keine wiederkehrenden Schulungen stattfinden. Folglich wurde festgestellt, dass die besuchten CASAS-Abteilungen personell unterbesetzt waren und deren Inspektionspersonal nicht vollumfänglich qualifiziert war.

(54) Die Sicherheitsbewertung der Union vor Ort ergab zudem, dass die CASAS kritische Mängel bei der Art und Weise aufweist, wie die Sicherheitsaufsicht durchgeführt wird. So wurden Feststellungen ohne Ursachenanalyse abgeschlossen bzw. übermäßig lang offengehalten, ohne dass Durchsetzungsmaßnahmen ergriffen wurden. Folglich wiederholen sich schwerwiegende Nichtkonformitäten.

(55) Darüber hinaus hat die Sicherheitsbewertung der Union vor Ort ergeben, dass die CASAS über keine Qualitätsmanagementfunktion verfügt, die zur Behebung der Mängel erforderlich wäre, die nicht nur beim Dokumentenkontrollsystem, beim Führen von Aufzeichnungen, bei der Verwaltung von Feststellungen und beim Kontrollniveau festgestellt wurden.

(56) Weder gibt es in der CASAS eine Sicherheitsmanagementfunktion, um proaktiv auf aktuelle oder neu auftretende Sicherheitsrisiken zu reagieren, noch gibt es ein funktionierendes System für die Meldung meldepflichtiger Ereignisse, das der CASAS die Ermittlung von Hochrisikobereichen ermöglicht, in denen sie ihre Aufsicht verstärken muss.

(57) Die CASAS-Flugbetriebs- und Lufttüchtigkeitsabteilungen gaben Anlass zu kritischen Bedenken. Beispielsweise gab es Bedenken in Bezug auf die Unfähigkeit der CASAS, ihren Aufsichtsplänen fristgerecht nachzukommen und ihre Audits in vollem Umfang durchzuführen. Es gab Belege dafür, dass vor der Ausstellung von Zeugnissen die technischen Unterlagen nicht sorgfältig genug geprüft wurden und dass Verstöße gegen einschlägige internationale Sicherheitsstandards durch die Luftfahrtunternehmen nicht identifiziert wurden.

(58) Die fehlende strukturelle Finanzierung und die Tatsache, dass die CASAS keine Durchsetzungsmaßnahmen ergreift, sind zwei grundlegende Faktoren, die die Fähigkeit der CASAS erheblich beeinträchtigen, eine wirksame Aufsicht auszuüben, umfassende Audits durchzuführen und proaktiv auf aktuelle und neu auftretende Sicherheitsrisiken zu reagieren, wie die bei den Sicherheitsbewertungen bei den Luftfahrtunternehmen festgestellten Mängel zeigten.

(59) Bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort bei den drei Luftfahrtunternehmen *Blue Wing Airlines, Gum Air* und *Fly All Ways* am 25., 26. bzw. 27. Februar 2025 wurden bei allen drei Luftfahrtunternehmen dieselben oder ähnliche kritische Mängel festgestellt, die direkte Auswirkungen auf die Flugsicherheit und die Einhaltung der Rechtsvorschriften haben. Dazu gehörte unter anderem das Fehlen eines funktionierenden Sicherheitsmanagementsystems (SMS) und eines Qualitätsmanagementsystems (QMS). In Bezug auf die Evaluierung des jeweiligen Flugbetriebs zeigte sich, dass bei allen dieselben schwerwiegenden Nichtkonformitäten auftraten und dass, obwohl die CASAS diesbezügliche Mängel festgestellt hatte, der Flugbetrieb aufrechterhalten wurde, ohne dass seitens der CASAS oder der Luftfahrtunternehmen selbst Beschränkungen auferlegt wurden.

(60) Darüber hinaus ergab die Sicherheitsbewertung der drei jeweiligen Lufttüchtigkeitsabteilungen zahlreiche schwerwiegende Probleme, wie z. B. mangelnde Ausbildung des Personals für die Wahrnehmung seiner Aufgaben, die nicht ordnungsgemäße Trennung und Absonderung nicht betriebstüchtiger Teile in einer Quarantänezone, kalibrierte Werkzeuge mit abgelaufenen Eichzertifikaten und nicht identifizierte Werkzeuge. Diese Probleme wurden von der CASAS im Laufe der Jahre wiederholt festgestellt, ohne dass dies zu erkennbaren Ergebnissen geführt hätte.

(61) Die Sicherheitsbewertung bei *Fly All Ways* ergab, dass für die von diesem Luftfahrtunternehmen eingesetzte Luftfahrzeugkategorie kein Flugdatenüberwachungsprogramm besteht, wie es die internationalen Sicherheitsstandards vorschreiben.

(62) Anzahl und Art der Mängel, die bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort bei den drei Luftfahrtunternehmen festgestellt wurden, lassen auf systemische Schwachstellen sowohl in den Managementsystemen der Luftfahrtunternehmen als auch bei der Fähigkeit der CASAS, eine wirksame Sicherheitsaufsicht zu gewährleisten, schließen. Die gesammelten Erkenntnisse deuten darauf hin, dass die Luftfahrtunternehmen nicht in der Lage sind, die Sicherheit des Flugbetriebs nachhaltig zu gewährleisten, aber auch auf die Unfähigkeit der CASAS, die Einhaltung der Vorschriften sicherzustellen und für die Gewährleistung der Sicherheit zu sorgen.

(63) Mit Schreiben vom 11. April 2025 teilte die Kommission der CASAS mit, dass der Fall Suriname auf die Tagesordnung der Sitzung des EU-Flugsicherheitsausschusses vom 13. bis 15. Mai 2025 gesetzt worden sei und dass sowohl die CASAS als auch die in Suriname zugelassenen Luftfahrtunternehmen Gelegenheit erhalten würden, nach der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 angehört zu werden. *Blue Wing Airlines* und *Surinam Airways* nahmen die Einladung an, vor dem EU-Flugsicherheitsausschuss zu erscheinen.

(64) Die CASAS und die beiden Luftfahrtunternehmen wurden am 14. Mai 2025 vom Flugsicherheitsausschuss angehört. Die CASAS-Präsentation vor dem EU-Flugsicherheitsausschuss bot einen Überblick über die von der CASAS ermittelten Ursachen einiger der festgestellten Mängel sowie über die zu deren Behebung ergriffenen Abhilfemaßnahmen und die gesetzten Fristen. Die vorgelegten Abhilfemaßnahmen konzentrierten sich insbesondere auf Änderungen des nationalen Luftrechts, die Umsetzung von Qualitäts- und Sicherheitsmanagementfunktionen, die erforderliche Ausbildung des technischen Personals, Verbesserungen bei den Aufsichtsfunktionen sowie auf Pläne zur Besetzung wichtiger Führungspositionen und für die Einstellung von zusätzlichem Inspektionspersonal.

(65) Der EU-Flugsicherheitsausschuss erinnerte unter Hinweis auf die äußerst besorgniserregende Situation bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort in Suriname, die von der CASAS auch eingeräumt wurde, daran, dass einige dieser Mängel bereits bei den Audits des ICAO-Programms zur universellen Sicherheitsaufsicht (Universal Safety Oversight Audit Programme) in den Jahren 2009 und 2012 festgestellt worden seien, ohne dass in der Zwischenzeit Fortschritte bei der Behebung dieser Mängel erzielt worden wären. Daher bestehen nach wie vor Bedenken hinsichtlich der Frage, ob die von der CASAS zum Ausdruck gebrachte Bereitschaft sowie ihr durch die Bemühungen der Regierung von Suriname, ihr zusätzliche Mittel zuzusichern, unterstütztes Engagement ausreichen, die zur Verbesserung der Situation vorgeschlagenen Maßnahmen und Fristen umzusetzen.

(66) Diese Bedenken wurden in der Anhörung mehrfach immer dann geäußert, wenn die CASAS keine konkreten und glaubwürdigen Maßnahmen vorlegen konnte, um den Bemerkungen Rechnung zu tragen, wie z. B. der mangelnden Durchsetzung der CASAS gegenüber ihren Luftfahrtunternehmen, wenn diese wiederholt versäumt hatten, die gegen sie vorgebrachten Nichtkonformitäten im Einklang mit den nationalen Verfahren zu beheben.

(67) Zur Behebung schwerwiegender Sicherheitsmängel müssen die Fähigkeiten der CASAS deutlich verbessert werden, insbesondere in den Bereichen Einstellung, Ausbildung und Qualifikation des Personals, Tätigkeiten im Bereich der Qualitäts- und Sicherheitsmanagementzertifizierung sowie bei der Aufsicht über alle in Suriname zugelassenen Luftfahrtunternehmen. Diese Mängel belegen, dass die Aufsichtskapazität der CASAS nicht gewährleisten kann, dass der Flugbetrieb aller von ihr zugelassenen Luftfahrtunternehmen stets im Einklang mit internationalen Sicherheitsstandards durchgeführt wird.

(68) *Blue Wing Airlines* wurde durch seinen wirtschaftlichen Vertreter in Europa und einen Rechtsberater vertreten. Der Auftritt während der Anhörung konzentrierte sich auf eine Präsentation des Luftfahrtunternehmens und seines Betriebsnetzes, das Verständnis des Unternehmens für den Zweck der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort und dessen Auswirkungen auf *Blue Wing Airlines* sowie auf einen Überblick über die eigene Sicherheitsbewertung des Unternehmens und die zur Behebung der festgestellten Probleme ergriffenen Maßnahmen.

(69) Zu keinem Zeitpunkt während der Präsentation gingen die Vertreter von *Blue Wing Airlines* auf die schwerwiegenden Mängel ein, die das EU-Bewertungsteam, auch in den Abteilungen Flugbetrieb und Instandhaltung, festgestellt hatte. Darüber hinaus war das Luftfahrtunternehmen, wenn es vom EU-Flugsicherheitsausschuss zu konkreten Fragen im Zusammenhang mit den festgestellten Bemerkungen befragt wurde, nicht in der Lage, auf den wesentlichen Kern der Fragen einzugehen.

(70) *Surinam Airways* wurde zwar nicht während der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort besucht, akzeptierte jedoch die Einladung, vor dem EU-Flugsicherheitsausschuss zu erscheinen. In seiner Präsentation skizzierte das Luftfahrtunternehmen sein Unternehmen, seine Geschichte und sein Betriebsnetz. Ein wesentlicher Teil seiner Präsentation konzentrierte sich auf die Darstellung von Elementen im Zusammenhang mit den Compliance-Tätigkeiten des Luftfahrtunternehmens im Bereich Sicherheit, zu denen Tätigkeiten gehören, die sowohl in Verbindung mit der CASAS als auch mit Dritten, einschließlich der EASA, im Rahmen seiner TCO-Genehmigung durchgeführt werden. In der Präsentation wurden auch geplante Maßnahmen zur Verbesserung des SMS und QMS des Luftfahrtunternehmens hervorgehoben.

(71) Der EU-Flugsicherheitsausschuss richtete Fragen an das Luftfahrtunternehmen zu seinen flugbetrieblichen Vorkehrungen für Flüge in und aus EU-Gebiete(n). Das Luftfahrtunternehmen wurde dazu befragt, welche Folgemaßnahmen es als Reaktion auf die Feststellung der CASAS in Bezug auf die mangelnde Ausbildung seines Instandhaltungspersonals ergriffen hat.

(72) Die EASA ergänzte die vom Luftfahrtunternehmen vorgelegten Informationen in Bezug auf Feststellungen, die bei dem parallel zur Sicherheitsbewertung der Union vor Ort durchgeführten TCO-Audit vor Ort gemacht wurden. Dabei handelte es sich um Feststellungen in Bereichen, die von der CASAS im Rahmen ihrer Aufsichtstätigkeiten ermittelt hätten werden müssen und die denen anderer Luftfahrtunternehmen ähneln, die vom EU-Team besucht wurden, was auf ein wiederkehrendes Problem der CASAS bei der Aufsicht über ihre Luftfahrtunternehmen schließen lässt.

(73) Die verfügbaren Nachweise, auch die Sicherheitsbewertung der Union vor Ort bei der CASAS und den drei in die Stichprobe einbezogenen Luftfahrtunternehmen, sowie die bei den Anhörungen des EU-Flugsicherheitsausschusses vorgelegten Informationen lassen nur den Schluss zu, dass die Kapazitäten und Fähigkeiten der CASAS nicht ausreichen, um die Einhaltung internationaler Sicherheitsstandards in Bezug auf die wirksame Aufsicht über die ihrer Zuständigkeit unterliegenden Luftfahrtunternehmen zu gewährleisten.

(74) Die Kommission und der EU-Flugsicherheitsausschuss erkennen zwar die unternommenen Anstrengungen an und ermutigen die CASAS, diese Bemühungen fortzusetzen, sehen aber auch das Ausmaß der zu lösenden Probleme. Sie betonen, wie wichtig das Engagement der Regierung Surinames in dieser Hinsicht ist, und bekunden gleichermaßen ihre Entschlossenheit, die Bemühungen der CASAS zu unterstützen und mit ihr zusammenzuarbeiten.

(75) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um alle in Suriname zertifizierten Luftfahrtunternehmen in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen.

(76) Die Mitgliedstaaten sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durch die in Suriname zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Rahmen der Priorisierung von Vorfeldinspektionen dieser Luftfahrtunternehmen überprüfen.

**Luftfahrtunternehmen aus Tansania**

(77) Im Dezember 2024 wurde das Luftfahrtunternehmen *Air Tanzania Company Limited* auf der Grundlage der Durchführungsverordnung (EU) 2024/3137 der Kommission ([12]) in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen.

(78) Als Folgemaßnahme zu den Beratungen des EU-Flugsicherheitsausschusses im November 2024 haben Experten der Kommission, der Agentur und der Mitgliedstaaten vom 9. bis 13. Dezember 2024 in Tansania eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort bei der Behörde für die Sicherheit der Zivilluftfahrt in Tansania (Tanzania Civil Aviation Authority, TCAA) durchgeführt. Die Sicherheitsbewertung der Union vor Ort umfasste eine Stichprobenbewertung bei zwei in Tansania zugelassenen Luftfahrtunternehmen, nämlich *Precision Air Services PLC* (im Folgenden „*Precision Air*“) und *Coastal Travels Limited* (im Folgenden „*Coastal Air*“).

(79) Angesichts ihrer Rolle und Verantwortung für die Sicherheitsaufsicht über die in Tansania zugelassenen Luftfahrtunternehmen lag der Schwerpunkt der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort bei der TCAA.

(80) Während des Besuchs wurde festgestellt, dass die TCAA strukturelle Ineffizienzen und kritische Kapazitätsengpässe aufweist. So fehlt es an einem strategischen Ansatz für die Personalplanung, was zu einem Mangel an qualifiziertem und erfahrenem technischem Personal in wichtigen Aufsichtsbereichen geführt hat, insbesondere in den Bereichen Personallizenzierung, Flugbetrieb und Lufttüchtigkeit.

(81) Im Bereich der Personallizenzierung wurde festgestellt, dass Personalaufstockungen erforderlich sind, insbesondere durch die Einstellung von Personal mit einschlägiger Erfahrung. Darüber hinaus sollte ein strukturiertes und regelmäßiges Ausbildungsprogramm für Inspektoren eingerichtet und umgesetzt werden, das fortgeschrittene Module für Qualitätsmanagement, ein Compliance-Audit und Ursachenanalyse umfasst. Auch ist es von entscheidender Bedeutung, umfassende und standardisierte Verfahren sowie Prüflisten und Formulare für die Erteilung von Lizenzen und Berechtigungen zu entwickeln und anzuwenden.

([12]) Durchführungsverordnung (EU) 2024/3137 der Kommission vom 13. Dezember 2024 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist oder deren Betrieb in der Union Beschränkungen unterliegt (ABl. L, 2024/3137, 16.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3137/oj).

(82) Im Bereich Flugbetrieb hat die TCAA keinen Nachweis für die Existenz eines wirksamen und starken Systems zur Wahrnehmung ihrer Regulierungsaufgaben im Einklang mit den internationalen Sicherheitsstandards erbracht. Dies zeigte sich auch daran, dass es bei den Zertifizierungsverfahren für Luftfahrtunternehmen an der nötigen Strenge mangelte und Aufsichtstätigkeiten unzureichend geplant und durchgeführt wurden und damit äußerst lückenhaft waren. Darüber hinaus mangelte es der TCAA an einer angemessenen Anzahl vollständig qualifizierter Inspektoren, und die Kompetenzen des vorhandenen Personals müssten weiterentwickelt werden.

(83) Im Bereich der Lufttüchtigkeit entsprechen die von der TCAA angewandten Verfahren nicht den internationalen Sicherheitsstandards, was zu unzureichenden Aufsichtsleistungen führt und Bedenken hinsichtlich der konsequenten Anwendung von Sicherheitsanforderungen aufkommen lässt. Lufttüchtigkeitszeugnisse wurden erteilt, ohne dass gewährleistet werden konnte, dass das betreffende Luftfahrzeug alle anwendbaren Konstruktions- und Lufttüchtigkeitskriterien erfüllt.

(84) Das Bewertungsteam der Union führte am 11. Dezember 2024 bei dem Unternehmen *Precision Air* eine Sicherheitsbewertung vor Ort durch.

(85) Bei der Bewertung von *Precision Air* wurden mehrere Mängel bei der Umsetzung seines SMS und QMS festgestellt. Insbesondere wurden die Sicherheitsziele nicht angemessen in das Sicherheitsmanagementhandbuch (SMM) integriert, und das Monitoring von Sicherheitsleistungsindikatoren und Sicherheitsleistungszielen war unzureichend. Bei der Flugdatenüberwachung wurden zudem wiederkehrende Abweichungen von den Standardbetriebsverfahren festgestellt, was auf systemische Probleme bei der Compliance schließen lässt.

(86) Während die Gesamtstruktur und die Funktionsweise der Instandhaltungs- und Lufttüchtigkeitsorganisation als zufriedenstellend befunden wurden, wurden erhebliche Lücken im Ausbildungsprogramm für die Flugbesatzung festgestellt, einschließlich des Fehlens eines vollständigen Theorieunterrichts und wesentlicher Module wie der Ausbildung zur Vermeidung und Beendigung unerwünschter Flugzustände.

(87) Das Bewertungsteam der Union führte am 12. Dezember 2024 bei dem Unternehmen *Coastal Air* eine Sicherheitsbewertung vor Ort durch.

(88) Bei der Bewertung des SMS und des QMS von *Coastal Air* wurde festgestellt, dass zur Gewährleistung der Einhaltung der nationalen Rechtsvorschriften Tansanias und der internationalen Sicherheitsstandards wesentliche Bereiche verbesserungsbedürftig sind.

(89) Während des Besuchs konnte *Coastal Air* die Einhaltung seiner eigenen Verfahren und Handbücher nicht nachweisen, zudem wurden Mängel bei der Dokumentation, Genehmigung und beim internen Compliance-Monitoring durch das Luftfahrtunternehmen in mehreren Bereichen festgestellt, wie z. B. bei den organisatorischen Rechten, Protokollen, Handbüchern, Aufzeichnungen und Ausbildungsstandards.

(90) Die Bewertung der Systeme für die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit bei *Coastal Air* hat mehrere kritische Mängel mit unmittelbaren Auswirkungen auf die Flugsicherheit und die Einhaltung der Rechtsvorschriften ergeben. Darüber hinaus führten Fehler bei der Dateneingabe in das Lufttüchtigkeitsüberwachungssystem zu fehlerhaften Wartungszeitintervallen, wodurch Zuverlässigkeit und Integrität der Instandhaltungsverfolgung untergraben wurden.

(91) Anzahl und Art der während des Besuchs festgestellten Mängel ließen auf systemische Schwachstellen sowohl beim internen Compliance-Monitoring durch *Coastal Air* als auch bei den Aufsichtstätigkeiten der TCAA schließen. Insbesondere hätten viele der festgestellten Mängel während des Zertifizierungsverfahrens, durch regelmäßige Aufsichtstätigkeiten oder durch die eigenen Mechanismen des Betreibers zur Gewährleistung der Sicherheit aufgedeckt werden müssen.

(92) Die Sicherheitsbewertung der Union vor Ort ergab, dass Tansania zwar einen Rechtsrahmen für die Zivilluftfahrt geschaffen hat, das Regulierungssystem jedoch mit erheblichen Herausforderungen in Bezug auf die rechtliche Präzisierung, die wirksame Umsetzung und die zeitnahe Anpassung an die sich weiterentwickelnden internationalen Sicherheitsstandards konfrontiert ist, was zu rechtlichen und operativen Diskrepanzen geführt hat, die die Fähigkeit Tansanias untergraben, seinen Verpflichtungen aus dem Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (Abkommen von Chicago) in vollem Umfang nachzukommen. Die Bemerkungen aus der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort wurden in einen Bericht aufgenommen, der der TCAA vorgelegt und von ihr gebilligt wurde.

(93) Am 30. April 2025 fand im Rahmen der kontinuierlichen Überwachungstätigkeiten der Kommission in Tansania hinsichtlich der allgemeinen Situation im Bereich Sicherheit eine technische Sitzung statt, an der die Kommission, die Agentur, Mitgliedstaaten und die TCAA teilnahmen. Die Sitzung diente einem doppelten Zweck, nämlich der Überprüfung des Abhilfemaßnahmenplans, der als Reaktion auf die Sicherheitsbewertung der Union vor Ort entwickelt wurde, und der Unterrichtung der TCAA über die Vorbereitungen für die bevorstehende für den 13. Mai 2025 geplante Anhörung vor dem EU-Flugsicherheitsausschuss.

(94) Vor und nach der technischen Sitzung wurden verschiedene Versionen des Abhilfemaßnahmenplans vorgelegt. Die auf der technischen Sitzung zur Diskussion gestellte Fassung belegt die Bemühungen der TCAA, den während der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort vorgebrachten Bemerkungen Rechnung zu tragen. In den anschließenden Gesprächen wurde jedoch eine Reihe erheblicher Mängel bei den von der TCAA ergriffenen Maßnahmen festgestellt, insbesondere werden keine gründlichen Ursachenanalysen durchgeführt, um zugrundeliegende systemische Probleme zu ermitteln und anzugehen, die gemeldeten Abhilfemaßnahmen werden nicht angemessen dokumentiert und die geltenden Flugsicherheitsanforderungen werden nach wie vor nicht eingehalten.

(95) Besonders anzumerken sind die TCAA-Ausführungen zur Berechnung des Personalbedarfs für den Flugbetrieb, die in Bezug auf die Stunden, die für Kerntätigkeiten wie die Vorbereitung von AOC-Basisinspektionen oder die Weiterverfolgung von Inspektionsfeststellungen veranschlagt wurden, als unrealistisch angesehen wurde. Eine anschließend vorgelegte überarbeitete Fassung des Abhilfemaßnahmenplans zeigte eine offensichtliche Verbesserung in Bezug auf realistischere Angaben zur Anzahl der benötigten Inspektoren, doch fehlt es nach wie vor an einer Analyse des damit verbundenen Ausbildungsbedarfs und der für den Abschluss der Ausbildung bis zur Einsatzfähigkeit benötigten Zeit.

(96) In der technischen Sitzung wurde bestätigt, dass die TCAA zwar gewisse Fortschritte bei der Behebung der festgestellten Bemerkungen erzielt hat, unter anderem durch unverzügliche technische Unterstützungsmaßnahmen, die unmittelbar nach der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort eingeleitet wurden, jedoch nach wie vor erhebliche Mängel bestehen. Bei einer Reihe der von der TCAA vorgelegten Abhilfemaßnahmen wurde festgestellt, dass sie reaktiv sind und keine sinnvolle Prävention beinhalten. Wurden solche Maßnahmen einbezogen, so waren sie im Allgemeinen oberflächlich und lieferten keine glaubwürdige Gewähr für die Nachhaltigkeit.

(97) Mit Schreiben vom 14. April 2025 teilte die Kommission der TCAA mit, dass der Fall Tansania auf die Tagesordnung der Sitzung des EU-Flugsicherheitsausschusses vom 13. bis 15. Mai 2025 gesetzt worden sei und dass sowohl die TCAA als auch die in Tansania zugelassenen Luftfahrtunternehmen Gelegenheit erhalten würden, nach der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 vor dem EU-Flugsicherheitsausschuss angehört zu werden.

(98) Im Vorgriff auf die Anhörung wurde von der TCAA bestätigt, dass kein in Tansania zugelassenes Luftfahrtunternehmen teilnehmen werde. Die TCAA wurde am 13. Mai 2025 vom EU-Flugsicherheitsausschuss angehört. Die Präsentation der TCAA vor dem EU-Flugsicherheitsausschuss bot einen umfassenden Überblick über ihre Fortschritte bei der Entwicklung und Umsetzung eines Abhilfemaßnahmenplans als Reaktion auf die Sicherheitsbewertung der Union vor Ort. Die Präsentation war gut strukturiert und deckte die wichtigsten Kategorien von Bemerkungen und Empfehlungen ab und lieferte einen Überblick der TCAA darüber, welche Bemerkungen und Empfehlungen abgeschlossen wurden, im Gange sind oder noch offen sind.

(99) Die gemeldete und von der TCAA vorgelegte Abschlussquote der Feststellungen wurde als äußerst unrealistisch bewertet, da in mehreren Fällen Bemerkungen als abgeschlossen betrachtet wurden, ohne dass eine angemessene Überprüfung stattfand, inwieweit diesen Bemerkungen vollumfänglich entsprochen wurde. Beispielsweise sah die TCAA den Mangel an qualifiziertem Personal schon allein dadurch gelöst, dass sie Pläne und Fristen für die Einstellung von Personal erstellt hatte, ohne jedoch die Zeit, die für die Aufnahme der entsprechenden Ausbildung und Qualifikation benötigt wird, zu berücksichtigen.

(100) Bei einer Reihe weiterer Bemerkungen gab die TCAA an, dass sie diese habe schließen können. Auf Nachfrage des EU-Flugsicherheitsausschusses zeigte sich jedoch auch hier, dass dies nicht der Fall war. Die Frage nach dem Verfahren für das Lufttüchtigkeitszeugnis und die Prüfliste, die überarbeitet worden waren, um dem ICAO-Dokument 9760 zu entsprechen, konnte die TCAA nicht schlüssig beantworten und auch nicht eindeutig belegen, dass die Aufgabe abgeschlossen worden war. Auf die Frage nach dem kurz zuvor angenommenen risikobasierten Aufsichtsprozess, insbesondere in Bezug auf den Inhalt und die Anwendung der Risikoprofile von Luftfahrtunternehmen, konnte die TCAA nicht eindeutig antworten und auch kein solides Verständnis oder eine wirksame Umsetzung risikobasierter Aufsichtsgrundsätze nachweisen.

(101) Die Kommission und der EU-Flugsicherheitsausschuss erkennen die Bemühungen an, die in Bezug auf die Mobilisierung von sowohl personellen als auch finanziellen Ressourcen unternommen wurden, und ermutigen die TCAA, diese Bemühungen fortzusetzen. Sie betonen, wie wichtig das Engagement der Regierung Tansanias in dieser Hinsicht ist. Sie bekräftigen ihre Zusage, die TCAA bei ihren Bemühungen um den Ausbau ihrer Fähigkeiten im Bereich der Sicherheitsaufsicht weiterhin zu unterstützen und mit ihr zusammenzuarbeiten. Im Rahmen der kontinuierlichen Überwachungstätigkeiten sind regelmäßige Kontakte und Fortschrittsberichte sowie die Organisation künftiger technischer Sitzungen zur Überprüfung der Fortschritte geplant.

(102) Die verfügbaren Nachweise, auch die Sicherheitsbewertung der Union vor Ort, lassen nur den Schluss zu, dass die Kapazitäten und Fähigkeiten der TCAA nicht ausreichen, um die Luftverkehrstätigkeiten in Tansania im Einklang mit den internationalen Sicherheitsstandards wirksam zu beaufsichtigen. Mängel bei der Personalverwaltung, der Ausbildung des Personals, beim Qualitätsmanagement, bei den Zertifizierungsverfahren und der Aufsicht über Luftfahrtunternehmen lassen darauf schließen, dass die TCAA nicht in der Lage ist, eine dauerhafte Einhaltung dieser Standards zu gewährleisten.

(103) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um alle in Tansania zertifizierten Luftfahrtunternehmen in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen.

(104) Die Mitgliedstaaten sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durch die in Tansania zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Rahmen der Priorisierung von Vorfeldinspektionen dieser Luftfahrtunternehmen überprüfen.

(105) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 sollte daher entsprechend geändert werden.

(106) In den Artikeln 5 und 6 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird angesichts der Sicherheitsauswirkungen die Notwendigkeit einer raschen und gegebenenfalls dringlichen Beschlussfassung anerkannt. Zum Schutz sensibler Informationen und der Fluggäste ist es daher unabdingbar, dass die Beschlüsse im Rahmen der Aktualisierung der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung oder -beschränkung ergangen ist, sofort nach ihrer Annahme in Kraft treten.

(107) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des EU-Flugsicherheitsausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 wird wie folgt geändert:

1. Anhang A erhält die Fassung des Anhangs I der vorliegenden Verordnung.
2. Anhang B erhält die Fassung des Anhangs II der vorliegenden Verordnung.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 3. Juni 2025

*Für die Kommission,*
*im Namen der Präsidentin,*
Apostolos TZITZIKOSTAS
*Mitglied der Kommission*

*ANHANG I*

*„ANHANG A*

**LISTE DER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DENEN IN DER EUROPÄISCHEN UNION DER BETRIEB (MIT AUSNAHMEN) UNTERSAGT IST** [1]

| Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend) | Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung | ICAO-Kennung (3-Buchstaben-C-ode) | Staat des Luftfahrzeugbetreibers |
|---|---|---|---|
| *AIR ZIMBABWE (PVT)* | 177/04 | AZW | Simbabwe |
| *AVIOR AIRLINES* | ROI-RNR-011 | ROI | Venezuela |
| *IRAN ASEMAN AIRLINES* | FS-102 | IR-C | Iran |
| *FLY BAGHDAD* | 007 | FBA | Irak |
| *IRAQI AIRWAYS* | 001 | IAW | Irak |
| **Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Afghanistans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich** | | | **Afghanistan** |
| *ARIANA AFGHAN AIRLINES* | AOC 009 | AFG | Afghanistan |
| *KAM AIR* | AOC 001 | KMF | Afghanistan |
| **Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Angolas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen *TAAG Angola Airlines* und *Heli Malongo*, einschließlich** | | | **Angola** |
| *AEROJET* | AO-008/11-07/17 TEJ | TEJ | Angola |
| *GUICANGO* | AO-009/11-06/17 YYY | Unbekannt | Angola |
| *AIR JET* | AO-006/11-08/18 MBC | MBC | Angola |
| *BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT* | AO-015/15-06/17YYY | Unbekannt | Angola |
| *HELIANG* | AO 007/11-08/18 YYY | Unbekannt | Angola |
| *SJL* | AO-014/13-08/18YYY | Unbekannt | Angola |
| *SONAIR* | AO-002/11-08/17 SOR | SOR | Angola |
| **Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Armeniens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich** | | | **Armenien** |
| *AIR DILIJANS* | AM AOC 065 | NGT | Armenien |
| *ARMENIAN AIRLINES* | AM AOC 076 | AAG | Armenien |
| *ARMENIA AIRWAYS* | AM AOC 063 | AMW | Armenien |

[1] Den in diesem Anhang aufgeführten Luftfahrtunternehmen kann es gestattet werden, Verkehrsrechte durch den Einsatz betriebsbereit gecharterter Luftfahrzeuge (Wet-Lease) eines Luftfahrtunternehmens auszuüben, das keinem Betriebsverbot unterliegt, sofern die einschlägigen Sicherheitsnormen eingehalten werden.

| Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend) | Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung | ICAO-Kennung (3-Buchstaben-C-ode) | Staat des Luftfahrzeugbetreibers |
|---|---|---|---|
| *ARMENIAN HELICOPTERS* | AM AOC 067 | KAV | Armenien |
| *FLY ARNA* | AM AOC 075 | ACY | Armenien |
| *FLYONE ARMENIA* | AM AOC 074 | FIE | Armenien |
| *NOVAIR* | AM AOC 071 | NAI | Armenien |
| *SHIRAK AVIA* | AM AOC 072 | SHS | Armenien |
| *SKYBALL* | AM AOC 073 | k. A. | Armenien |
| **Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kongos (Brazzaville), die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich** | | | **Kongo (Brazzaville)** |
| *CANADIAN AIRWAYS CONGO* | CG-CTA 006 | TWC | Kongo (Brazzaville) |
| *EQUAFLIGHT SERVICES* | CG-CTA 002 | EKA | Kongo (Brazzaville) |
| *EQUAJET* | RAC06-007 | EKJ | Kongo (Brazzaville) |
| *TRANS AIR CONGO* | CG-CTA 001 | TSG | Kongo (Brazzaville) |
| *SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO* | CG-CTA 004 | Unbekannt | Kongo (Brazzaville) |
| **Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden der Demokratischen Republik Kongo (DRK), die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich** | | | **Demokratische Republik Kongo (DRK)** |
| *AB BUSINESS* | AAC/DG/OPS-09/14 | Unbekannt | Demokratische Republik Kongo (DRK) |
| *AIR FAST CONGO* | AAC/DG/OPS-09/03 | Unbekannt | Demokratische Republik Kongo (DRK) |
| *AIR KASAI* | AAC/DG/OPS-09/11 | Unbekannt | Demokratische Republik Kongo (DRK) |
| *AIR KATANGA* | AAC/DG/OPS-09/08 | Unbekannt | Demokratische Republik Kongo (DRK) |
| *BUSY BEE CONGO* | AAC/DG/OPS-09/04 | Unbekannt | Demokratische Republik Kongo (DRK) |
| *COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)* | AAC/DG/OPS-09/02 | DBP | Demokratische Republik Kongo (DRK) |

| Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend) | Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung | ICAO-Kennung (3-Buchstaben-C-ode) | Staat des Luftfahrzeugbetreibers |
|---|---|---|---|
| *CONGO AIRWAYS* | AAC/DG/OPS-09/01 | COG | Demokratische Republik Kongo (DRK) |
| *GOMA EXPRESS* | AAC/DG/OPS-09/13 | Unbekannt | Demokratische Republik Kongo (DRK) |
| *KIN AVIA* | AAC/DG/OPS-09/10 | Unbekannt | Demokratische Republik Kongo (DRK) |
| *MALU AVIATION* | AAC/DG/OPS-09/05 | Unbekannt | Demokratische Republik Kongo (DRK) |
| *SERVE AIR CARGO* | AAC/DG/OPS-09/07 | Unbekannt | Demokratische Republik Kongo (DRK) |
| *SWALA AVIATION* | AAC/DG/OPS-09/06 | Unbekannt | Demokratische Republik Kongo (DRK) |
| *TRACEP CONGO AVIATION* | AAC/DG/OPS-09/15 | Unbekannt | Demokratische Republik Kongo (DRK) |
| **Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Dschibutis, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich** | | | **Dschibuti** |
| *DAALLO AIRLINES* | Unbekannt | DAO | Dschibuti |
| **Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Äquatorialguineas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich** | | | **Äquatorialguinea** |
| *CEIBA INTERCONTINENTAL* | 2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS | CEL | Äquatorialguinea |
| *CRONOS AIRLINES* | 2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS | Unbekannt | Äquatorialguinea |
| **Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Eritreas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich** | | | **Eritrea** |
| *ERITREAN AIRLINES* | AOC No 004 | ERT | Eritrea |
| *NASAIR ERITREA* | AOC No 005 | NAS | Eritrea |
| **Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kirgisistans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich** | | | **Kirgisistan** |
| *AERO NOMAD AIRLINES* | 57 | ANK | Kirgisistan |
| *AEROSTAN* | 08 | BSC | Kirgisistan |

| Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend) | Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung | ICAO-Kennung (3-Buchstaben-C-ode) | Staat des Luftfahrzeugbetreibers |
|---|---|---|---|
| *AIR COMPANY AIR KG* | 50 | KGC | Kirgisistan |
| *AIRCOMPANY MOALEM AVIATION* | 56 | AMA | Kirgisistan |
| *AVIA TRAFFIC COMPANY* | 23 | AVJ | Kirgisistan |
| *CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES* | 58 | KAS | Kirgisistan |
| *FLYSKY AIRLINES* | 53 | FSQ | Kirgisistan |
| *GLOBAL 8 AIRLINES* | 59 | Unbekannt | Kirgisistan |
| *HELI SKY* | 47 | HAC | Kirgisistan |
| *KAP.KG AIRCOMPANY* | 52 | KGS | Kirgisistan |
| *MAC.KG AIRLINES* | 61 | MSK | Kirgisistan |
| *SAPSAN AIRLINE* | 54 | KGB | Kirgisistan |
| *SKY JET* | 60 | SJL | Kirgisistan |
| *SKY KG AIRLINES* | 41 | KGK | Kirgisistan |
| *TRANS CARAVAN KG* | 55 | TCK | Kirgisistan |
| *TEZ JET* | 46 | TEZ | Kirgisistan |
| **Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Liberias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden** | | | **Liberia** |
| **Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Libyens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich** | | | **Libyen** |
| *AFRIQIYAH AIRWAYS* | 007/01 | AAW | Libyen |
| *AIR LIBYA* | 004/01 | TLR | Libyen |
| *AL MAHA AVIATION* | 030/18 | Unbekannt | Libyen |
| *BERNIQ AIRWAYS* | 032/21 | BNL | Libyen |
| *BURAQ AIR* | 002/01 | BRQ | Libyen |
| *GLOBAL AIR TRANSPORT* | 008/05 | GAK | Libyen |
| *HALA AIRLINES* | 033/21 | HTP | Libyen |
| *LIBYAN AIRLINES* | 001/01 | LAA | Libyen |
| *LIBYAN WINGS AIRLINES* | 029/15 | LWA | Libyen |
| *PETRO AIR* | 025/08 | PEO | Libyen |
| **Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Nepals, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich** | | | **Nepal** |
| *AIR DYNASTY HELI. S.* | 035/2001 | Unbekannt | Nepal |
| *ALTITUDE AIR* | 085/2016 | Unbekannt | Nepal |

| Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend) | Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung | ICAO-Kennung (3-Buchstaben-C-ode) | Staat des Luftfahrzeugbetreibers |
|---|---|---|---|
| *BUDDHA AIR* | 014/1996 | BHA | Nepal |
| *FISHTAIL AIR* | 017/2001 | Unbekannt | Nepal |
| *SUMMIT AIR* | 064/2010 | Unbekannt | Nepal |
| *HELI EVEREST* | 086/2016 | Unbekannt | Nepal |
| *HIMALAYA AIRLINES* | 084/2015 | HIM | Nepal |
| *KAILASH HELICOPTER SERVICES* | 087/2018 | Unbekannt | Nepal |
| *MAKALU AIR* | 057A/2009 | Unbekannt | Nepal |
| *MANANG AIR PVT* | 082/2014 | Unbekannt | Nepal |
| *MOUNTAIN HELICOPTERS* | 055/2009 | Unbekannt | Nepal |
| *PRABHU HELICOPTERS* | 081/2013 | Unbekannt | Nepal |
| *NEPAL AIRLINES CORPORATION* | 003/2000 | RNA | Nepal |
| *SAURYA AIRLINES* | 083/2014 | Unbekannt | Nepal |
| *SHREE AIRLINES* | 030/2002 | SHA | Nepal |
| *SIMRIK AIR* | 034/2000 | Unbekannt | Nepal |
| *SIMRIK AIRLINES* | 052/2009 | RMK | Nepal |
| *SITA AIR* | 033/2000 | Unbekannt | Nepal |
| *TARA AIR* | 053/2009 | Unbekannt | Nepal |
| *YETI AIRLINES* | 037/2004 | NYT | Nepal |
| **Die folgenden Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Russlands, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden** | | | **Russland** |
| *AURORA AIRLINES* | 486 | SHU | Russland |
| *AVIACOMPANY „AVIASTAR-TU“ CO. LTD* | 458 | TUP | Russland |
| *IZHAVIA* | 479 | IZA | Russland |
| *JSC „AIR COMPANY YAKUTIA“* | 464 | SYL | Russland |
| *JSC „RUSJET“* | 498 | RSJ | Russland |
| *JSC „UVT AERO“* | 567 | UVT | Russland |
| *JSC „SIBERIA AIRLINES“* | 31 | SBI | Russland |
| *JSC „SMARTAVIA AIRLINES“* | 466 | AUL | Russland |
| *JSC „IRAERO AIRLINES“* | 480 | IAE | Russland |

| Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend) | Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung | ICAO-Kennung (3-Buchstaben-C-ode) | Staat des Luftfahrzeugbetreibers |
|---|---|---|---|
| *JSC „URAL AIRLINES“* | 18 | SVR | Russland |
| *JSC „ALROSA AIR COMPANY“* | 230 | DRU | Russland |
| *JSC „NORDSTAR AIRLINES“* | 452 | TYA | Russland |
| *JS AVIATION COMPANY „RUSLINE“* | 225 | RLU | Russland |
| *JSC „YAMAL AIRLINES“* | 142 | LLM | Russland |
| *LLC „NORD WIND“* | 516 | NWS | Russland |
| *LLC „AIR COMPANY IKAR“* | 36 | KAR | Russland |
| *LTD. I FLY* | 533 | RSY | Russland |
| *„POBEDA AIRLINES“ LLC* | 562 | PBD | Russland |
| *PUBLIC JSC „AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES“* | 1 | AFL | Russland |
| *„ROSSIYA AIRLINES“ JSC* | 2 | SDM | Russland |
| *„SKOL AIRLINES“ LLC* | 228 | CDV | Russland |
| *„UTAIR AVIATION“ JSC* | 6 | UTA | Russland |
| **Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden São Tomés und Príncipes, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich** | | | **São Tomé und Príncipe** |
| *STP AIRWAYS* | 03/AOC/2006 | STP | São Tomé und Príncipe |
| **Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sierra Leones, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden** | | | **Sierra Leone** |
| **Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden des Sudans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich** | | | **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 |

| Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend) | Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung | ICAO-Kennung (3-Buchstaben-C-ode) | Staat des Luftfahrzeugbetreibers |
|---|---|---|---|
| *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 Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Surinames, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich** | | | **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 | Unbekannt | Suriname |
| *STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)* | SR/MAF-07-2017 | Unbekannt | Suriname |
| *SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)* | SR/SLM-01-2010 | SLM | Suriname |
| *UNITED AVIATION SERVICES N.V.* | SR/UAS-8-2019 | Unbekannt | Suriname |
| *BADJAS CARGO N.V.* | SR/BAC-11-2023 | Unbekannt | Suriname |
| **Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden in Tansania, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich** | | | **Tansania** |
| *ADVENTURE ALOFT* | TCAA/AOC/043 | Unbekannt | Tansania |
| *AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD* | TCAA/AOC/079 | Unbekannt | Tansania |
| *AIR EXCEL LTD* | TCAA/AOC/028 | XLL | Tansania |
| *AIR TANZANIA CO. LTD* | TCAA/AOC/001 | Unbekannt | Tansania |
| *ARUSHA MEDIVAC LTD.* | TCAA/AOC/071 | Unbekannt | Tansania |
| *AS SALAAM AIR LTD.* | TCAA/AOC/051 | Unbekannt | Tansania |
| *AURIC AIR SERVICES LTD.* | TCAA/AOC/022 | AUK | Tansania |
| *COASTAL TRAVELS LTD* | TCAA/AOC/004 | CSV | Tansania |
| *CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED* | TCAA/AOC/ | Unbekannt | Tansania |
| *EVERETT AVIATION LIMITED* | TCAA/AOC/042 | EVT | Tansania |

| Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend) | Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung | ICAO-Kennung (3-Buchstaben-C-ode) | Staat des Luftfahrzeugbetreibers |
|---|---|---|---|
| *FLIGHT LINK LIMITED* | TCAA/AOC/025 | FLZ | Tansania |
| *FLY SAFARI AIRLINK* | TCAA/AOC/047 | Unbekannt | Tansania |
| *FLY ZANZIBAR (Z) LTD* | TCAA/AOC/058 | Unbekannt | Tansania |
| *GRUMETI AIR LTD* | TCAA/AOC/068 | Unbekannt | Tansania |
| *JAMBO AVIATION LTD.* | TCAA/AOC/070 | Unbekannt | Tansania |
| *KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD* | TCAA/AOC/ | Unbekannt | Tansania |
| *LEVEL UP AVIATION LTD.* | TCAA/AOC/076 | Unbekannt | Tansania |
| *MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD* | TCAA/AOC/066 | Unbekannt | Tansania |
| *MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)* | TCAA/AOC/008 | Unbekannt | Tansania |
| *MY FLY AVIATION CO. LTD* | TCAA/AOC/072 | Unbekannt | Tansania |
| *NYSSA BALOON SAFARIS* | TCAA/AOC/078 | Unbekannt | Tansania |
| *PELICAN AVIATION AND TOURS LTD* | TCAA/AOC/ | Unbekannt | Tansania |
| *PRECISION AIR SERVICES* | TCAA/AOC/003 | PRF | Tansania |
| *REGIONAL AIR SERVICES LTD* | TCAA/AOC/010 | REG | Tansania |
| *SAFARI PLUS LTD* | TCAA/AOC/046 | Unbekannt | Tansania |
| *SERENGETI BALLONS* | TCAA/AOC/029 | Unbekannt | Tansania |
| *SHINE AVIATION LTD* | TCAA/AOC/061 | Unbekannt | Tansania |
| *SHINE BALOONS SAFARIS* | TCAA/AOC/083 | Unbekannt | Tansania |
| *STATE AVIATION LTD* | TCAA/AOC/081 | Unbekannt | Tansania |
| *TANZANIAN AIR SERVICES* | TCAA/AOC/002 | Unbekannt | Tansania |
| *TROPIC HELICOPTERS LTD* | TCAA/AOC/077 | Unbekannt | Tansania |
| *TROPICAL AIR SERVICES* | TCAA/AOC/006 | Unbekannt | Tansania |
| *UNITY AIR* | TCAA/AOC/075 | Unbekannt | Tansania |
| *ZANTAS AIR SERVICES* | TCAA/AOC/018 | Unbekannt | Tansania“ |

*ANHANG II*

„*ANHANG B*

**LISTE DER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DEREN BETRIEB IN DER EUROPÄISCHEN UNION BESCHRÄNKUNGEN UNTERLIEGT** [1]

| Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend) | Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) | ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code) | Staat des Luftfahrzeugbetreibers | Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten | Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten | Eintragungsstaat |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *IRAN AIR* | IR.AOC.100 | IRA | Iran | Alle Luftfahrzeuge des Musters Fokker F100 und des Musters Boeing B747 | Luftfahrzeuge des Musters Fokker F100, wie im AOC angegeben; Luftfahrzeuge des Musters Boeing B747, wie im AOC angegeben | Iran |
| *AIR KORYO* | GAC-AOC/KOR-01 | KOR | Demokratische Volksrepublik Korea | Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters TU-204 | Gesamte Flotte mit Ausnahme von: P-632, P-633 | Demokratische Volksrepublik Korea“ |

[1] Den in diesem Anhang aufgeführten Luftfahrtunternehmen kann es gestattet werden, Verkehrsrechte durch den Einsatz betriebsbereit gecharterter Luftfahrzeuge (Wet-Lease) eines Luftfahrtunternehmens auszuüben, das keinem Betriebsverbot unterliegt, sofern die einschlägigen Sicherheitsnormen eingehalten werden.