DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2019/2105 DER KOMMISSION

vom 9. Dezember 2019

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 ([2]) der Kommission wurde die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, erstellt.

(2) Nach Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 haben einige Mitgliedstaaten sowie die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden „EASA") der Kommission Informationen übermittelt, die für die Aktualisierung dieser Liste von Bedeutung sind. Einschlägige Informationen wurden auch von Drittstaaten und internationalen Organisationen mitgeteilt. Die Liste sollte auf der Grundlage dieser 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 hat den betreffenden Luftfahrtunternehmen Gelegenheit gegeben, die von den Mitgliedstaaten vorgelegten Unterlagen einzusehen, sich schriftlich dazu zu äußern und ihren Standpunkt der Kommission sowie dem Ausschuss, der durch die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 eingesetzt wurde (im Folgenden „Flugsicherheitsausschuss"), mündlich vorzutragen.

(5) Im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 und der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 ([3]) der Kommission hat die Kommission dem Flugsicherheitsausschuss Informationen über die laufenden gemeinsamen Konsultationen mit den zuständigen Behörden und den Luftfahrtunternehmen folgender Staaten übermittelt: Äquatorialguinea, Armenien, Belarus, Dominikanische Republik, Gabun, Indonesien, Republik Moldau und Russland. Die Kommission hat dem Flugsicherheitsausschuss zudem Informationen zur Flugsicherheit in Angola, der Republik Kongo (Brazzaville), Irak, der Kirgisischen Republik, Malaysia, Nepal, Turkmenistan und Venezuela vorgelegt.

(6) Die EASA unterrichtete die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über die technischen Bewertungen, die im Rahmen der erstmaligen Beurteilung und der fortlaufenden Überwachung der gemäß der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission ([4]) erteilten Genehmigungen für Drittlandsbetreiber (TCO) durchgeführt wurden.

([1]) ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.

([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).

([3]) Verordnung (EG) Nr. 473/2006 der Kommission vom 22. März 2006 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 84 vom 23.3.2006, S. 8).

([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).

(7) Die EASA informierte die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss auch über die Ergebnisse der Analysen von Vorfeldinspektionen, die im Rahmen des Programms zur Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern (SAFA) im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission ([5]) durchgeführt wurden.

(8) Die EASA unterrichtete die Kommission und den 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. Die EASA machte Angaben zu den geplanten bzw. beantragten weiteren Vorhaben für technische Unterstützung und Zusammenarbeit, die dem Ziel dienen, die administrativen und technischen Kapazitäten der Zivilluftfahrtbehörden in den Drittländern zu verbessern, die Hilfe bei der Behebung von Mängeln im Hinblick auf die Einhaltung der geltenden internationalen Sicherheitsnormen der Zivilluftfahrt benötigen. Die Mitgliedstaaten wurden aufgefordert, solchen Ersuchen auf bilateraler Basis in Abstimmung mit der Kommission und der EASA zu entsprechen. Die Kommission bekräftigte diesbezüglich, wie wichtig die Bereitstellung von Informationen für die internationale Luftfahrtgemeinschaft — insbesondere über das Instrument der Partnerschaft zur Unterstützung bei der Umsetzung von Sicherheit im Luftverkehr (Aviation Safety Implementation Assistance Partnership) der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) — über die Gewährung technischer Unterstützung durch die Union und ihre Mitgliedstaaten gegenüber Drittländern im Hinblick auf die Verbesserung der Flugsicherheit weltweit ist.

(9) Eurocontrol übermittelte der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss aktuelle Informationen zum Stand der Alarmfunktion im Zusammenhang mit SAFA sowie aktuelle Statistiken über Warnmeldungen in Bezug auf Luftfahrtunternehmen mit Betriebsuntersagungen.

Luftfahrtunternehmen aus der Union

(10) Aufgrund der von der EASA geprüften Ergebnisse von Vorfeldinspektionen, die an Luftfahrzeugen von Luftfahrtunternehmen der Union durchgeführt wurden, sowie von Normungsinspektionen der EASA und von bereichsspezifischen Inspektionen und Audits nationaler Luftfahrtbehörden haben mehrere Mitgliedstaaten bestimmte Durchsetzungsmaßnahmen ergriffen und die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über diese Maßnahmen unterrichtet. Bulgarien unterrichtete die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über Maßnahmen, die es in Bezug auf die in Bulgarien zugelassenen Luftfahrtunternehmen ergriffen hat.

(11) Die Mitgliedstaaten bekräftigten ihre Handlungsbereitschaft für den Fall, dass relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund einer mangelhaften Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch Luftfahrtunternehmen aus der Union unmittelbare Sicherheitsrisiken bestehen.

Luftfahrtunternehmen aus Armenien

(12) Luftfahrtunternehmen aus Armenien wurden noch nie in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 geführt.

(13) Im Juli 2019 führte die EASA im Rahmen ihres TCO-Genehmigungsverfahrens eine Sicherheitsbewertung vor Ort beim Zivilluftfahrt-Ausschuss Armeniens („CAC“) und zwei Luftfahrtunternehmen (*Taron Avia LLC* und *Atlantis European Airways*) durch.

(14) Im Anschluss daran stellte die EASA fest, dass der CAC bei der Aktualisierung der Betriebsspezifikationen dieser Luftfahrtunternehmen den etablierten Zertifizierungsprozess nicht systematisch befolgt hat. Außerdem konnte der CAC keine Gewähr dafür bieten, dass er die Sicherheitsmanagementsysteme, die Systeme zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und die Instandhaltungsorganisationen der Luftfahrtunternehmen, die er zertifiziert hat, systematisch bewertet. Darüber hinaus war der CAC mangels ausreichender Kapazität nicht in der Lage, erhebliche Verstöße der Luftfahrtunternehmen gegen die internationalen Sicherheitsnormen festzustellen.

(15) Angesichts der Beanstandungen der EASA im Rahmen ihres TCO-Genehmigungsverfahrens unterrichtete die Kommission den CAC mit Schreiben vom 11. Oktober 2019 über eine Reihe von Sicherheitsbedenken in Bezug auf die in Armenien registrierten Luftfahrtunternehmen und gab der CAC und dem Luftfahrtunternehmen *Taron Avia LLC* Gelegenheit, gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 vor dem Flugsicherheitsausschuss gehört zu werden.

([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).

(16) Am 7. November 2019 kamen die Kommission, die EASA und der CAC in Brüssel zu einer technischen Sitzung zusammen. Bei der Sitzung legte der CAC Informationen zu seinen Überwachungstätigkeiten vor, u. a. seine Pläne bezüglich der Umstrukturierung, der Einstellung und Weiterbildung des technischen Personals und der Verbesserung seiner Überwachungskapazitäten. Der CAC teilte der Kommission mit, dass er aufgrund der *Taron AVIA LLC* betreffenden TCO-Beanstandungen der EASA im Juli 2019 am 7. November 2019 beschlossen hatte, das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) dieses Luftfahrtunternehmens zu widerrufen. Da *Taron Avia LLC* daraufhin seine Tätigkeit eingestellt hat, war es nicht länger erforderlich, dem Luftfahrtunternehmen die Gelegenheit zu einer Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss zu geben.

(17) Auf der Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen, darunter die Ergebnisse der TCO-Sicherheitsbewertung der EASA, die Vorfeldinspektionen der Mitgliedstaaten im Rahmen des SAFA-Programms sowie die Angaben des CAC, ist die Kommission der Auffassung, dass der CAC seine Kapazitäten zur Inspektion der Luftfahrtunternehmen, für die er Zertifizierungs- und Überwachungsaufgaben wahrnimmt, weiter ausbauen sollte.

(18) Bei einer Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss am 20. November 2019 legte der CAC einen Überblick über seine Organisation und Struktur vor, der u. a. Angaben zu den Mitarbeitern enthielt, die seinen Abteilungen für Lufttüchtigkeit bzw. Flugbetrieb zugewiesen sind. Der CAC teilte Einzelheiten mit zu den Maßnahmen, die in Bezug auf eine Reihe in Armenien registrierter Luftfahrtunternehmen ergriffen worden waren, zur Ausbildung der Inspektoren und den weiteren Entwicklungen in diesem Bereich, einschließlich der geplanten Einstellung neuer Inspektoren. Die Kommission betonte, dass ihrer Ansicht nach der CAC — wie dies bei allen Zivilluftfahrtbehörden der Fall ist — nur dann Luftverkehrsbetreiberzeugnisse erteilen und Luftfahrzeuge in sein Register aufnehmen sollte, wenn er in der Lage ist, sie umfassend zu überwachen.

(19) Außerdem hob der CAC die geplante Konvergenz mit dem Rechtsrahmen der Union im Zuge des Abschlusses und der Umsetzung des Abkommens über den gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten und Armenien hervor.

(20) Während der Anhörung verpflichtete sich der CAC, die Kommission ständig über seine Aufsichtstätigkeiten und Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Flugsicherheit der Zivilluftfahrt in Armenien, insbesondere die weitere Entwicklung und Umsetzung des staatlichen Sicherheitsprogramms Armeniens, auf dem Laufenden zu halten.

(21) Die Kommission beabsichtigt, mit Unterstützung der EASA und der Mitgliedstaaten in Armenien eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort durchzuführen, um zu überprüfen, ob die Zertifizierung und Beaufsichtigung von Luftfahrtunternehmen durch den CAC mit den einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen im Einklang stehen. Diese Sicherheitsbewertung vor Ort wird vorrangig auf den CAC und ausgewählte armenische Luftfahrtunternehmen ausgerichtet sein.

(22) Auch wenn die verschiedenen festgestellten Mängel behoben werden müssen, rechtfertigen sie ihrem Wesen nach nicht die Aufnahme aller Luftfahrtunternehmen aus Armenien in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006.

(23) Auf der Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen und im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht deshalb nach Ansicht der Kommission zu diesem Zeitpunkt kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Armenien zu ändern.

(24) Im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen aller in Armenien zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollten die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen durch in Armenien zugelassene Luftfahrtunternehmen überprüfen.

(25) Falls relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen unmittelbare Sicherheitsrisiken bestehen, könnte die Kommission gezwungen sein, weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus Belarus

(26) Luftfahrtunternehmen aus Belarus wurden noch nie in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 geführt.

(27) Nachdem die EASA im Rahmen des TCO-Genehmigungsverfahrens Sicherheitsmängel festgestellt hatte, leitete die Kommission am 17. September 2018 nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 Konsultationen mit der Luftfahrtbehörde von Belarus („AD-BLR“) ein.

(28) Im Anschluss an die Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss am 3. April 2019 erkannte der Flugsicherheitsausschuss die Fortschritte der AD-BLR bei der Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen an, stellte jedoch gleichzeitig fest, dass die AD-BLR ihre Fähigkeit zur Sicherheitsaufsicht weiter verbessern sollte.

(29) Am 5. November 2019 kamen die Kommission, die EASA und Vertreter der AD-BLR zu einer technischen Sitzung zusammen. Zweck dieser Sitzung war es, den von der AD-BLR umgesetzten Plan zur Mängelbehebung sowie die damit zusammenhängenden Maßnahmen der AD-BLR zur Sicherstellung einer wirksamen Konformität ihres Sicherheitsaufsichtssystems mit den internationalen Sicherheitsnormen zu überprüfen. Wie die Sitzung ergab, musste die AD-BLR der Kommission weitere Erläuterungen zu bestimmten Maßnahmen geben. Am 14. November 2019 erhielt die Kommission die zusätzlichen Informationen.

(30) Außerdem ersuchte die Kommission die AD-BLR, den Plan zur Mängelbehebung zu überarbeiten, indem sie die Ursachenanalyse der bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im März 2019 festgestellten Sicherheitsmängel weiterentwickelt, damit sie im ersten Quartal 2020 bei einer nächsten technischen Sitzung in Brüssel erörtert werden kann.

(31) Am 20. November 2019 berichtete die Kommission dem Flugsicherheitsausschuss über die von der AD-BLR bereitgestellten Informationen, d. h. über die Fortschritte bei der eigens eingerichteten Inspektionsstelle für den Luftfahrtsektor, die Schaffung der Abteilung für Qualitätssicherung, den Stand des Programms für die erneute Zulassung der von der AD-BLR zugelassenen Luftfahrtunternehmen und die zur Verbesserung des Überwachungsprogramms ergriffenen Maßnahmen. Die Kommission unterrichtete den Flugsicherheitsausschuss ferner darüber, dass die Lage der Zivilluftfahrt in Belarus weiterhin aufmerksam verfolgt wird.

(32) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht deshalb 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 Belarus zu ändern.

(33) Im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen aller in Belarus zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollten die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen durch in Belarus zugelassene Luftfahrtunternehmen überprüfen.

(34) Falls relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen unmittelbare Sicherheitsrisiken bestehen, könnte die Kommission gezwungen sein, weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus der Dominikanischen Republik

(35) Luftfahrtunternehmen aus der Dominikanischen Republik wurden noch nie in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 geführt.

(36) Nachdem die EASA im Rahmen des TCO-Genehmigungsverfahrens Sicherheitsmängel festgestellt hatte und basierend auf der Analyse der im Rahmen des SAFA-Programms durchgeführten Vorfeldinspektionen leitete die Kommission am 15. April 2019 nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 Konsultationen mit dem Instituto Dominicano de Aviación Civil („IDAC“) ein.

(37) Am 10. Oktober 2019 kamen die Kommission, die EASA, ein Vertreter eines Mitgliedstaats und Vertreter des IDAC zu einer technischen Sitzung zusammen. Bei dieser Sitzung legte das IDAC der Kommission allgemeine Informationen über den Luftfahrtsektor in der Dominikanischen Republik, das für die Aufsichtstätigkeiten verfügbare Personal und die Art und Weise der Durchführung dieser Tätigkeiten vor. Die Schwierigkeiten, die einige Luftfahrtunternehmen — meist aufgrund von Sicherheitsmängeln — beim Durchlaufen des TCO-Genehmigungsprozesses haben, sowie die Beanstandungen im Rahmen der SAFA-Vorfeldinspektionen wurden ebenfalls erörtert. Das IDAC teilte der Kommission mit, dass Abhilfemaßnahmen eingeleitet wurden, um die Ursachen der von der EASA festgestellten Sicherheitsmängel zu beseitigen, und unterrichtete sie insbesondere über die laufenden Maßnahmen zur Aus- und Fortbildung des Personals.

(38) Bei dieser Sitzung informierte das IDAC ferner über den Stand der Umsetzung des staatlichen Sicherheitsprogramms in der Dominikanischen Republik. Im Vertrauen darauf, dass seine Tätigkeiten mit den internationalen Sicherheitsnormen voll in Einklang stehen, forderte das IDAC die Union zu einer Sicherheitsbewertung vor Ort auf. Die Kommission hält es tatsächlich für erforderlich, vor der nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort durchzuführen.

(39) Die Kommission und die EASA haben zwar bei der Analyse der Informationen, die sie in Form von Unterlagen bzw. bei der technischen Sitzung erhielten, verschiedene Mängel festgestellt, diese rechtfertigen jedoch ihrem Wesen nach nicht die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus der Dominikanischen Republik in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006.

(40) Auf der Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen und im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht deshalb nach Ansicht der Kommission zu diesem Zeitpunkt kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus der Dominikanischen Republik zu ändern.

(41) Im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen aller in der Dominikanischen Republik zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollten die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen durch in der Dominikanischen Republik zugelassene Luftfahrtunternehmen überprüfen.

(42) Falls relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen unmittelbare Sicherheitsrisiken bestehen, könnte die Kommission gezwungen sein, weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus Äquatorialguinea

(43) Im Jahr 2006 wurden alle in Äquatorialguinea zugelassenen Luftfahrtunternehmen in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen.

(44) Im Oktober 2017 fand in Äquatorialguinea eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort statt, bei der die Arbeit der Luftfahrtbehörde, der Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial (AAGE), bewertet wurde. Außerdem wurden zwei in Äquatorialguinea zugelassene und aktive Luftfahrtunternehmen, *CEIBA Intercontinental* und *Cronos Airlines*, aufgesucht. Im Rahmen der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort wurde festgestellt, dass weitere Verbesserungen erforderlich sind, um das System der Sicherheitsaufsicht angesichts der jüngsten Änderungen der internationalen Sicherheitsnormen auf dem neuesten Stand zu halten. Zu diesem Zweck arbeitete die AAGE einen Plan zur Mängelbehebung aus.

(45) Im Dezember 2018 bekundete die AAGE gegenüber der Kommission ihr Interesse an der Wiederaufnahme eines Dialogs über die Änderung des Anhangs A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 in Bezug auf alle in Äquatorialguinea zugelassenen Luftfahrtunternehmen. Mit Schreiben vom 12. Februar 2019 ersuchte die Kommission die AAGE um einen ausführlichen Bericht über die Umsetzung des Plans zur Mängelbehebung und um weitere sachdienliche Informationen über die Fortschritte der AAGE bei der Behebung ihrer Sicherheitsmängel. Die AAGE legte zwischen dem 11. Juli und dem 20. August 2019 unvollständige Informationen vor, weshalb die Kommission der AAGE am 10. September 2019 mitteilte, die übermittelten Informationen seien unvollständig. Am 17. September 2019 und am 28. Oktober 2019 übermittelte die AAGE weitere Informationen zu *CEIBA Intercontinental* und *Cronos Airlines* sowie Informationen über die Organisation, das Personal und die Aufsichtstätigkeiten der AAGE.

(46) Am 6. November 2019 kam die EASA zu dem Schluss, dass alle angeforderten Unterlagen vorgelegt wurden und dass daraus hervorging, dass die Überwachungstätigkeiten im Rahmen des Sicherheitsaufsichtssystems der AAGE, einschließlich der verstärkten Aufsicht über die beiden gewerblichen Luftfahrtunternehmen *CEIBA Intercontinental* und *Cronos Airlines*, verbessert worden sind. Die EASA stellte allerdings auch fest, dass immer noch Bedenken hinsichtlich der Fähigkeit der AAGE zur dauerhaften Mängelbehebung bestehen.

(47) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht deshalb 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 Äquatorialguinea zu ändern.

(48) Im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen aller in Äquatorialguinea zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollten die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen durch in Äquatorialguinea zugelassene Luftfahrtunternehmen überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus Gabun

(49) Im Jahr 2008 ([6]) wurden alle in Gabun zugelassenen Luftfahrtunternehmen in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen, mit Ausnahme von *Gabon Airlines* und *Afrijet*, die in Anhang B der genannten Verordnung aufgenommen wurden.

(50) Die Konsultationen zwischen der Kommission und der zuständigen Behörde Gabuns, der Agence Nationale de l'Aviation Civile („ANAC Gabon"), wurden mit dem Ziel fortgesetzt, die von der ANAC Gabon erzielten Fortschritte bei der Gewährleistung, dass ihr Aufsichtssystem für die Flugsicherheit den internationalen Sicherheitsnormen entspricht, zu überwachen.

(51) Das ICAO-Audit vom Januar 2019 kam zu dem Ergebnis, dass die ANAC Gabon 72,6 % der internationalen Sicherheitsnormen effektiv umgesetzt hat — eine Verbesserung gegenüber 26,1 % im Jahr 2016.

(52) Vom 14. bis 18. Oktober 2019 wurde in Gabun in den Büroräumen der ANAC Gabon und bei den beiden derzeit zugelassenen Luftfahrtunternehmen *Afrijet Business Service* und *Solenta Aviation Gabon* eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort durchgeführt.

(53) Bei der Bewertung hat die ANAC Gabon nachgewiesen, dass sie in den letzten Jahren erhebliche Fortschritte erzielt hat und in der Lage ist, ein solides Regulierungssystem aufrechtzuerhalten und durchzusetzen. Die nationalen Vorschriften werden offenbar regelmäßig aktualisiert, wenn neue Änderungen an ICAO-Richtlinien und Empfehlungen angenommen werden. ANAC Gabon hat Nachweise dafür vorgelegt, dass ein solides Verfahren für die Einstellung und Ausbildung ihres Personals eingeführt wurde. Das Personal ist gut qualifiziert und motiviert, wenngleich umfassende Erfahrung noch erworben werden muss. Die ANAC Gabon sollte ein wirksames Management der für ihre Tätigkeiten erforderlichen Kompetenzen sicherstellen. Die ANAC Gabon wies nach, dass die Zulassung von Luftfahrtunternehmen im Einklang mit dem ICAO-Prozess erfolgte und alle Tätigkeiten gut dokumentiert wurden. Ferner verfügte die ANAC Gabon nachweislich über die Fähigkeit, die Luftverkehrstätigkeiten in Gabun zu überwachen und die festgestellten Sicherheitsmängel zu beheben.

(54) Die Besuche bei den beiden derzeit in Gabun zugelassenen Luftfahrtunternehmen führten zu dem Ergebnis, dass beide die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit kontrollieren und ihren Betrieb im Einklang mit den geltenden internationalen Sicherheitsnormen durchführen. Bei der stichprobenartigen Bewertung anderer Tätigkeiten wurden jedoch einige kleinere Mängel festgestellt, von denen keiner unmittelbare Auswirkungen auf die Luftfahrtsicherheit hat.

(55) Am 20. November 2019 haben die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss die ANAC Gabon sowie die Luftfahrtunternehmen *Afrijet Business Service* und *Solenta Aviation Gabon* angehört.

(56) Bei dieser Anhörung stellte die ANAC Gabon der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss das System vor, das eingerichtet wurde, um die Sicherheitsaufsicht über die in Gabun zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu gewährleisten. Sie erläuterte, dass die Fortschritte bei der wirksamen Umsetzung internationaler Sicherheitsnormen, wie das ICAO-Audit von 2019 gezeigt hat, das Ergebnis einer Reihe von Maßnahmen sind, die seit 2012 ergriffen wurden. Die ANAC Gabon bekräftigte ihr Engagement für eine weitere Verbesserung und unterrichtete die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über die Umsetzung des Plans zur Mängelbehebung, der als Reaktion auf die Ergebnisse der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort vom Oktober 2019 ausgearbeitet wurde. Dazu gehören die für die Zukunft festgelegten strategischen Ziele, beispielsweise die Einrichtung eines staatlichen Sicherheitsprogramms, die Zertifizierung eines Qualitätssicherungssystems und die weitere Verbesserung der wirksamen Umsetzung internationaler Sicherheitsnormen. All diese Entwicklungen sind positiv. Angesichts des erwarteten Wachstums der Zivilluftfahrt in Gabun wird es jedoch erforderlich sein, dass die ANAC Gabon spezifische Abhilfemaßnahmen ergreift, insbesondere in Bezug auf die Personalausstattung der Organisation und die erforderliche Fachkompetenz.

(57) Während der Anhörung legte *Afrijet Business Service* einen Überblick über seine Organisation und Struktur, seine derzeitigen Pläne für den Flotten- und Streckenausbau sowie die wichtigsten Elemente des Sicherheitsmanagementsystems des Luftfahrtunternehmens einschließlich Gefahrenermittlung und Risikominderung vor.

(58) *Solenta Aviation Gabon* legte einen Überblick über seine Organisation und Struktur, seine derzeitigen Pläne für den Flotten- und Streckenausbau sowie die wichtigsten Elemente des Sicherheitsmanagementsystems des Luftfahrtunternehmens einschließlich Gefahrenermittlung und Risikominderung vor. Das Unternehmen bekräftigte seine Zusage, seine Sicherheitsleistung kontinuierlich zu verbessern, und hob dies anhand einer Erläuterung über die Komplexität seines Betriebs und Besatzungsmanagements hervor, einschließlich der Verfahren für das Sicherheitsmanagement, mit denen ein sicherer Flugbetrieb gewährleistet wird. Ferner wies das Unternehmen darauf hin, dass dieser Flugbetrieb von der ANAC Gabon eingehend überprüft wird.

([6]) Verordnung (EG) Nr. 715/2008 der Kommission vom 24. Juli 2008 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 197 vom 25.7.2008, S. 36).

(59) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 stellt die Kommission daher fest, dass die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um alle in Gabun zugelassenen Luftfahrtunternehmen aus Anhang A und Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen.

(60) Im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen aller in Gabun zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollten die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen durch in Gabun zugelassene Luftfahrtunternehmen überprüfen.

(61) Falls relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen unmittelbare Sicherheitsrisiken bestehen, könnte die Kommission gezwungen sein, weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus Indonesien

(62) Im Juni 2018 wurden alle Luftfahrtunternehmen aus Indonesien aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 in ihrer durch die Durchführungsverordnung (EU) 2018/871 der Kommission ([7]) geänderten Fassung gestrichen. Zur weiteren Überwachung des Sicherheitsaufsichtssystems in Indonesien setzten die Kommission und die indonesische Generaldirektion für Zivilluftfahrt („DGCA Indonesia“) die Konsultationen gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 fort. In diesem Zusammenhang übermittelte die DGCA Indonesia der Kommission mit Schreiben vom 27. September 2019 Informationen sowie aktuelle Angaben zu den Tätigkeiten im Bereich der Sicherheitsaufsicht im Zeitraum März 2019 bis September 2019. Zusätzlich zu der Aktualisierung des Plans zur Mängelbehebung im Anschluss an die Sicherheitsbewertung der Union vor Ort vom März 2018 umfassten die von der DGCA Indonesia vorgelegten Informationen auch eine aktualisierte Liste der Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) sowie aktualisierte Angaben zu den registrierten Luftfahrzeugen, Unfällen, schweren Störungen und Ereignissen in der Luftfahrt und den von der DGCA Indonesia getroffenen Durchsetzungsmaßnahmen.

(63) Die DGCA Indonesia informierte die Kommission auch über den Stand der Abhilfemaßnahmen, die seit der koordinierten Validierungsmission der ICAO („ICVM“) im Jahr 2017 durchgeführt wurden, was auf eine kontinuierliche Verbesserung, vor allem auf dem Gebiet der Lufttüchtigkeit, hinweist.

(64) Nach Prüfung der Informationen und Unterlagen ist die Kommission der Auffassung, dass die meisten zu den Plänen zur Mängelbehebung, den schweren Störungen und den Durchsetzungsmaßnahmen gegebenen Erläuterungen angemessen sind. Einige Beanstandungen im Plan zur Mängelbehebung wurden damit geschlossen und der Vorschlag für neue Abschlusstermine wurde akzeptiert.

(65) Am 29. Oktober 2019 wurde der Abschlussbericht zum Flugunfall des *Lion Air*-Fluges JT610 veröffentlicht. Im Rahmen ihrer fortlaufenden Überwachung Indonesiens wird die Kommission die DGCA Indonesia ersuchen, weiterhin einschlägige Informationen vorzulegen, insbesondere im Hinblick auf die Folgemaßnahmen zu den im Bericht enthaltenen Sicherheitsempfehlungen.

(66) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht deshalb 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 Indonesien zu ändern.

(67) Im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen aller in Indonesien zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollten die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen durch in Indonesien zugelassene Luftfahrtunternehmen überprüfen.

(68) Falls relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen unmittelbare Sicherheitsrisiken bestehen, könnte die Kommission gezwungen sein, weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

([7]) Durchführungsverordnung (EU) 2018/871 der Kommission vom 14. Juni 2018 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 152 vom 15.6.2018, S. 5).

Luftfahrtunternehmen aus der Republik Moldau

(69) Im April 2019 ([8]) erging für alle in der Republik Moldau zugelassenen Luftfahrtunternehmen mit Ausnahme der drei Luftfahrtunternehmen *Air Moldova*, *Fly One* und *Aerotranscargo* eine vollständige Betriebsuntersagung, die hauptsächlich darauf zurückzuführen war, dass die Zivilluftfahrtbehörde der Republik Moldau („CAAM") nicht in der Lage war, die geltenden internationalen Sicherheitsnormen umzusetzen und durchzusetzen.

(70) Eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im Februar 2019, bei der in Bezug auf die Vorschriften, Verfahren und Verfahrensweisen der CAAM eine Reihe von Anmerkungen vorgebracht wurde, ergab, dass die internationalen Sicherheitsnormen nur in geringem Umfang umgesetzt werden.

(71) Am 24. Oktober 2019 fand eine technische Sitzung mit Vertretern der Kommission, der EASA, eines Mitgliedstaats und der CAAM statt. Bei der Sitzung legte die CAAM Informationen über die Maßnahmen vor, die zur Schaffung eines nationalen Rechtsrahmens ergriffen wurden, der den internationalen Sicherheitsnormen genügt und darauf ausgerichtet ist, das Sicherheitsaufsichtssystem in der Republik Moldau zu verbessern, einschließlich der Schritte, die in Bezug auf die Stärkung des Qualitätsmanagements in der Behörde unternommen wurden.

(72) Die CAAM übermittelte außerdem Informationen über das neue Managementhandbuch der Behörde, die „Checkliste zur Analyse der Lücken des staatlichen Sicherheitsprogramms" sowie die staatliche Sicherheitsstrategie und den Stand der Umsetzung des Sicherheitsmanagementsystems für die moldauischen Luftfahrtunternehmen. Außerdem teilte die CAAM der Kommission mit, dass infolge der Audits und Inspektionen, die bei den in der Republik Moldau registrierten Luftfahrtunternehmen durchgeführt wurden, vier Luftverkehrsbetreiberzeugnisse ausgesetzt wurden, von denen zwei wieder in Kraft gesetzt und zwei (für *CA Î.M „TANDEM AERO" SRL* und *CA „OSCAR JET" SRL*) endgültig widerrufen wurden.

(73) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 ist die Kommission daher der Ansicht, dass die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um die Luftfahrtunternehmen *CA Î.M „TANDEM AERO" SRL* und *CA „OSCAR JET" SRL* aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen.

(74) Im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen aller in der Republik Moldau zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollten die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen durch in der Republik Moldau zugelassene Luftfahrtunternehmen überprüfen.

(75) Falls relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen unmittelbare Sicherheitsrisiken bestehen, könnte die Kommission gezwungen sein, weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus Russland

(76) Die Kommission, die EASA und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten haben das Sicherheitsniveau der in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmen, die in der Union tätig sind, weiterhin genau überwacht, unter anderem im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen einiger russischer Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

(77) Am 25. Oktober 2019 trafen Vertreter der Kommission, der EASA und eines Mitgliedstaats mit Vertretern der russischen Föderalen Luftfahrtagentur („FATA") zusammen, um die Sicherheitsleistung der in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmen anhand von Berichten über Vorfeldinspektionen (zwischen dem 19. März 2019 und dem 4. Oktober 2019) zu überprüfen und zu ermitteln, in welchen Fällen die FATA ihre Aufsichtstätigkeiten verstärken sollte.

(78) Bei der Überprüfung der SAFA-Vorfeldinspektionen von in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmen wurden keine signifikanten oder wiederkehrenden Sicherheitsmängel festgestellt. Bei der Sitzung informierte die FATA die Kommission über die Maßnahmen, mit denen sichergestellt werden soll, dass die in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmen den ICAO-Anforderungen bezüglich der Englischkenntnisse (English Language Proficiency) genügen.

(79) Auf der Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen, einschließlich der von der FATA bei der Sitzung vorgelegten, ist die Kommission der Auffassung, dass die FATA derzeit über die erforderlichen Fähigkeiten und die Bereitschaft zur Behebung von Sicherheitsmängeln verfügt. Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass keine Notwendigkeit für eine Anhörung der russischen Luftfahrtbehörden oder eines der in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmen vor dem Flugsicherheitsausschuss besteht.

([8]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/618 der Kommission vom 15. April 2019 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 106 vom 17.4.2019, S. 1).

(80) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht somit nach Ansicht der Kommission derzeit kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus Russland zu ändern.

(81) Die Mitgliedstaaten sollten die wirksame Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen durch die Luftfahrtunternehmen aus Russland im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.

(82) Falls diese Inspektionen auf ein unmittelbar drohendes Sicherheitsrisiko infolge einer mangelnden Einhaltung der internationalen Sicherheitsnormen hindeuten, kann die Kommission den betreffenden Luftfahrtunternehmen aus Russland den Flugbetrieb untersagen und sie in den Anhang A oder Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufnehmen.

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

(84) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des durch die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 eingesetzten Ausschusses —

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 9. Dezember 2019

Für die Kommission,
im Namen der Präsidentin,
Adina VĂLEAN
Mitglied der Kommission

ANHANG I

Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 erhält folgende Fassung:

„*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 Luftverkehrsbetreiber-zeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung**	**ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)**	**Staat des Luftverkehrsbetreibers**
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Islamische Republik Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/A/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Simbabwe
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Afghanistans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Islamische Republik Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamische Republik Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamische Republik Afghanistan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Angolas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen *TAAG Angola Airlines* und *Heli Malongo*, einschließlich			**Republik Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Republik Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Unbekannt	Republik Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Republik Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Unbekannt	Republik Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Unbekannt	Republik Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Unbekannt	Republik Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Republik Angola

[1] Den in Anhang A 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-Code)	Staat des Luftverkehrsbetreibers
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Kongo, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Republik Kongo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republik Kongo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Unbekannt	Republik Kongo
EMERAUDE	RAC06-008	Unbekannt	Republik Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC06-003	EKA	Republik Kongo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republik Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S. A.	RAC06-014	Unbekannt	Republik Kongo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Unbekannt	Republik Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC06-001	TSG	Republik Kongo
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Demokratischen Republik Kongo (DR Kongo), die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Demokratische Republik Kongo**
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Demokratische Republik Kongo
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiber-zeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftverkehrsbetreibers
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Demokratische Republik Kongo
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
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

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-Code)	Staat des Luftverkehrsbetreibers
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Kirgisischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Kirgisische Republik**
AIR BISHKEK (ehemals EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgisische Republik
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisische Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisische Republik
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgisische Republik
HELI SKY	47	HAC	Kirgisische Republik
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisische Republik
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgisische Republik
S GROUP INTERNATIONAL (ehemals S GROUP AVIATION)	45	IND	Kirgisische Republik
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirgisische Republik
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisische Republik
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgisische Republik
TEZ JET	46	TEZ	Kirgisische Republik
VALOR AIR	07	VAC	Kirgisische Republik
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
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libyen
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libyen
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libyen
PETRO AIR	025/08	PEO	Libyen

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-Code)	Staat des Luftverkehrsbetreibers
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Moldau, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen *Air Moldova*, *Fly One* und *Aerotranscargo*, einschließlich			**Republik Moldau**
Î.M „VALAN ICC" SRL	MD009	VLN	Republik Moldau
CA „AIM AIR" SRL	MD015	AAM	Republik Moldau
CA „AIR STORK" SRL	MD018	MSB	Republik Moldau
Î M „MEGAVIATION" SRL	MD019	ARM	Republik Moldau
CA „PECOTOX-AIR" SRL	MD020	PXA	Republik Moldau
CA „TERRA AVIA" SRL	MD022	TVR	Republik Moldau
CA „FLY PRO" SRL	MD023	PVV	Republik Moldau
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Nepals, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Demokratische Bundesrepublik Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Demokratische Bundesrepublik Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
GOMA AIR	064/2010	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Demokratische Bundesrepublik Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Demokratische Bundesrepublik 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-Code)	Staat des Luftverkehrsbetreibers
SAURYA AIRLINES	083/2014	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Demokratische Bundesrepublik Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Demokratische Bundesrepublik Nepal
SITA AIR	033/2000	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
TARA AIR	053/2009	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Demokratische Bundesrepublik Nepal
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden São Tomés und Príncipes, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**São Tomé und Príncipe**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	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, einschließlich			**Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	Unbekannt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Unbekannt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Unbekannt	Unbekannt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Unbekannt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Unbekannt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Unbekannt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Unbekannt	Unbekannt	Sierra Leone
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden des Sudan, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Republik Sudan**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Republik Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Republik Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republik Sudan

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	**Nr. des Luftverkehrsbetreiber-zeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung**	**ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)**	**Staat des Luftverkehrsbetreibers**
ELDINDER AVIATION	8	DND	Republik Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Unbekannt	Republik Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republik Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republik Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Republik Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Republik Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Republik Sudan
SUN AIR	51	SNR	Republik Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Republik Sudan“

ANHANG II

Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 erhält folgende Fassung:

„*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 Luftverkehrsbetreibers**	**Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten**	**Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten**	**Eintragungsstaat**
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komoren	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: LET 410 UVP	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: D6-CAM (851336)	Komoren
IRAN AIR	FS100	IRA	Islamische Republik 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.	Islamische Republik 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 Anhang B 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.