Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2026/1317

10.6.2026

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2026/1317 DER KOMMISSION

vom 8. Juni 2026

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 im Einklang mit 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: Algerien, Angola, Armenien, Kirgisistan und Libyen. Die Kommission legte dem EU-Flugsicherheitsausschuss zudem Informationen zur Flugsicherheit in Ägypten, Äquatorialguinea, Kenia, Nepal, Pakistan, Südsudan, Suriname, Tansania und Usbekistan 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 bestimmte Abhilfe- und Durchsetzungsmaßnahmen ergriffen und die Kommission und den EU-Flugsicherheitsausschuss über diese Maßnahmen unterrichtet.

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

Luftfahrtunternehmen aus Algerien

(12) In Algerien zugelassene Luftfahrtunternehmen wurden noch nie in Anhang A oder Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 geführt.

(13) Das Luftfahrtunternehmen *AIR EXPRESS ALGERIA* beantragte am 2. Juni 2025 eine TCO-Genehmigung. Die Agentur bewertete den TCO-Antrag von *AIR EXPRESS ALGERIA* gemäß den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission.

(14) Im Anschluss an ihre Bewertung äußerte die Agentur Bedenken, da *AIR EXPRESS ALGERIA* nicht in der Lage war, auf die festgestellten Sicherheitsmängel zu reagieren. Insbesondere stellte sie fest, dass *AIR EXPRESS ALGERIA* keine überprüfbaren Nachweise dafür vorgelegt hat, dass es ein Ausbildungsprogramm für die Flugbesatzung aufrechterhält.

(15) Am 19. Dezember 2025 teilte die Agentur *AIR EXPRESS ALGERIA* ihre Ablehnung des TCO-Antragsverfahren des Luftfahrtunternehmens aus Sicherheitsgründen mit.

([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).

(16) Mit Schreiben vom 4. März 2026 teilte die Kommission *AIR EXPRESS ALGERIA* sowie der nationalen Zivilluftfahrtbehörde Algeriens (*Agence Nationale de l'Aviation Civile*, ANAC Algerien) mit, dass der Fall von *AIR EXPRESS ALGERIA* angesichts des aus Sicherheitsgründen negativen Ergebnisses des TCO-Antragsverfahrens von *AIR EXPRESS ALGERIA*, einschließlich der Unfähigkeit des Luftfahrtunternehmens, einen akzeptablen Abhilfemaßnahmenplan vorzulegen, auf die Tagesordnung der Sitzung des EU-Flugsicherheitsausschusses vom 19. bis 21. Mai 2026 gesetzt wurde. Sowohl *AIR EXPRESS ALGERIA* als auch die ANAC Algerien würden Gelegenheit erhalten, gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 von diesem EU-Flugsicherheitsausschuss angehört zu werden.

(17) In der Anhörung, die am 19. Mai 2026 stattfand, gab die ANAC Algerien einen Überblick über die laufenden Entwicklungen in Algerien im Bereich der Aufsicht über die Zivilluftfahrt und betonte, dass sie seit Juli 2023 die Aufgaben und Zuständigkeiten ihrer Vorgängerorganisation, der Direktion für Luftfahrt und Meteorologie, die zuvor als Zivilluftfahrtbehörde fungierte, übernommen habe. Bestimmte Aufsichtstätigkeiten werden jedoch von der Stelle *VERITAL* im Rahmen eines delegierten Mandats unter der Aufsicht und Verantwortung der ANAC Algerien durchgeführt.

(18) Als finanziell unabhängige Einrichtung hat sich die ANAC Algerien verpflichtet, ihre Aufsichtskapazitäten zu stärken, um die Flugsicherheit und die Einhaltung der Rechtsvorschriften zu verbessern. Diese Verpflichtung steht in direktem Zusammenhang mit den Ergebnissen des Audits im Zuge des ICAO-Programms zur universellen Überprüfung des Sicherheitsaufsicht (Universal Safety Oversight Audit Programme, USOAP), das im Februar 2025 durchgeführt wurde. Bei dem Audit wurden schwerwiegende Mängel bei der Einhaltung der Verpflichtungen Algeriens in Bezug auf die Ausstellung von Lizenzen, Zeugnissen, Genehmigungen und Zulassungen sowie die Überwachungsanforderungen und die Beseitigung von Sicherheitsbedenken festgestellt.

(19) Die ANAC Algerien bestätigte, dass der derzeitige Stand der Umsetzung bei den der ICAO vorgelegten und von ihr gebilligten Abhilfemaßnahmeplänen zur Behebung der festgestellten Mängel in den Bereichen Flugbetrieb, Personallizenzierung und Lufttüchtigkeit bei 12 % liegt. Sie erklärte ferner, dass Fortschritte in diesen Bereichen mit der Einstellung von entsprechend qualifiziertem technischem Personal sowie von zusätzlichem Verwaltungspersonal einhergehen müssen.

(20) Insbesondere in Bezug auf *AIR EXPRESS ALGERIA* erkannte die ANAC Algerien eine Konvergenz zwischen bestimmten Mängeln, die von der Agentur während ihres TCO-Antragsverfahrens festgestellt wurden, und den Mängeln, die von der ANAC Algerien im Rahmen ihrer eigenen Sicherheitsaufsichtstätigkeiten im Jahr 2025 festgestellt wurden, an. Die ANAC Algerien hat es jedoch verabsäumt, während der Anhörung die Art der festgestellten Mängel und die ergriffenen Abhilfemaßnahmen zu präzisieren. Die ANAC Algerien bestätigte ferner, dass das Luftfahrtunternehmen *AIR EXPRESS ALGERIA* trotz noch nicht behobener Verstöße seinen TCO-Genehmigungsantrag gestellt hat.

(21) Angesichts der von der Agentur bei *AIR EXPRESS ALGERIA* festgestellten systemischen Schwachstellen teilte die ANAC Algerien ihren Entschluss mit, das Luftfahrtunternehmen verstärkt zu überwachen. Sie wies zwar auf einen Anstieg der Zahl der Inspektionen als Beleg für diese verstärkte Aufsicht hin, legte jedoch nicht dar, wie diese Inspektionen qualitativ verbessert wurden, insbesondere angesichts bereits bestehender erheblicher Mängel, die von der ICAO hervorgehoben wurden.

(22) In ihren abschließenden Bemerkungen erklärte die ANAC Algerien, dass alle von der Agentur während des TCO-Antragsverfahrens festgestellten Mängel vollständig behoben worden seien, mit Ausnahme der Beanstandung zur Einrichtung einer Abteilung zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften, die bis September 2026 abgeschlossen sein sollte. Diese Aussage wurde anschließend von *AIR EXPRESS ALGERIA* in seiner eigenen Anhörung widerlegt, in der das Luftfahrtunternehmen angab, dass die Abhilfemaßnahmen für die festgestellten Mängel erst Ende 2026 abgeschlossen sein würden, was weitere Zweifel an der Lageerfassung und Aufsichtskapazität der ANAC Algerien aufkommen ließ.

(23) Bei seiner Anhörung wies *AIR EXPRESS ALGERIA* zunächst darauf hin, dass es keine der von der Agentur während seines TCO-Antragsverfahrens getroffenen Beanstandungen infrage stelle. Anschließend gab das Luftfahrtunternehmen dem EU-Flugsicherheitsausschuss einen Überblick über die Maßnahmen, die ergriffen wurden, um einen umfassenden und systematischen Ansatz zur Behebung der von der Agentur festgestellten Beanstandungen zu unterstützen, insbesondere in Bezug auf die erhebliche Nichteinhaltung bei der Aufrechterhaltung eines Ausbildungsprogramms für die Flugbesatzung.

(24) Trotz wiederholter Nachfragen in der Anhörung zu den Maßnahmen, die zur Behebung des festgestellten erheblichen Sicherheitsmangels in Bezug auf das Ausbildungsprogramm für die Flugbesatzung ergriffen wurden, hat *AIR EXPRESS ALGERIA* keine angemessene Klarstellung zum fehlenden Ausbildungslehrplan, zum Fehlen von Flugausbildungsaufzeichnungen und zum fehlenden Ausbildungsplan vorgelegt, wodurch sichergestellt werden soll, dass alle Flugbesatzungsmitglieder zeitnah eine Schulung im Einklang mit dem überarbeiteten Lehrplan erhalten. Folglich hat *AIR EXPRESS ALGERIA* nicht nachgewiesen, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt alle Piloten, die Flüge durchführen, gemäß den internationalen Sicherheitsstandards vollständig qualifiziert sind.

(25) Als die Agentur den TCO-Antrag im Dezember 2025 ablehnte, blieben darüber hinaus acht weitere Beanstandungen ungelöst, da der Abhilfemaßnahmenplan von *AIR EXPRESS ALGERIA* auf einer mangelhaften Ursachenanalyse beruhte. In der Anhörung konnte das Luftfahrtunternehmen nicht nachweisen, dass es die Ursachenanalyse überarbeitet hatte und dass seine Gegen- und Präventivmaßnahmen robust genug waren, um ein erneutes Auftreten der Sicherheitsmängel zu verhindern.

(26) Besonders erwähnenswert war die Enthüllung, dass mehrere medizinische Evakuierungsflüge in die EU irrtümlich nach den Vorschriften für die allgemeine Luftfahrt durchgeführt wurden, obwohl sie in den Anwendungsbereich der Vorschriften für den gewerblichen Luftverkehr fielen, sodass eine TCO-Genehmigung erforderlich gewesen wäre.

(27) Diese Ausweitung auf den internationalen Flugbetrieb und die Notwendigkeit, internationale Sicherheitsstandards einzuhalten, stellen einen entscheidenden Faktor dar, der vollständig in die Betriebspläne des Luftfahrtunternehmens integriert werden muss. Ferner wird betont, dass eine Zivilluftfahrtbehörde mit robusten Kapazitäten erforderlich ist, um die dauerhafte Einhaltung internationaler Sicherheitsstandards sicherzustellen. Dies ist eine Anforderung, deren Erfüllung bislang nicht ausreichend nachgewiesen wurde, wie die Ergebnisse des Audits im Zuge des ICAO-Programms zur universellen Überprüfung des Sicherheitsaufsicht 2025 in Bezug auf die ANAC Algerien belegen.

(28) Abschließend erklärte *AIR EXPRESS ALGERIA*, dass das Ziel darin bestehe, alle von der Agentur festgestellten Mängel bis Ende 2026 zu beheben. Die verzögerte Umsetzung kritischer Maßnahmen wie der Einrichtung einer Abteilung für die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften setzt das Luftfahrtunternehmen jedoch weiterhin den Sicherheitsmängeln aus, die zur Ablehnung des TCO-Antrags durch die Agentur geführt haben.

(29) 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 das Luftfahrtunternehmen *AIR EXPRESS ALGERIA* in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen.

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

(31) 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 internationaler Sicherheitsstandards erkennen lassen.

Luftfahrtunternehmen aus Angola

(32) Im November 2008 wurden alle in Angola zugelassenen Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1131/2008 der Kommission ([6]) in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen. Im April 2019 wurden auf der Grundlage der Durchführungsverordnung (EU) 2019/618 der Kommission ([7]) das Luftfahrtunternehmen *TAAG Angola Airlines* aus Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 und das Luftfahrtunternehmen *Heli Malongo* aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 gestrichen.

(33) Im November 2024 wurde das Luftfahrtunternehmen *TAAG Angola Airlines* von der Agentur im Einklang mit Anhang 2 Punkt ART.215 Buchstabe d der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 einer verstärkten Überwachung unterstellt, nachdem im Rahmen der kontinuierlichen Überwachungstätigkeiten der Agentur schwerwiegende ungelöste Compliance-Probleme in den Bereichen Flugbetrieb, Lufttüchtigkeit, Sicherheitsmanagementsystem und Compliance-System festgestellt worden waren.

([6]) Verordnung (EG) Nr. 1131/2008 der Kommission vom 14. November 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 306 vom 15.11.2008, S. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1131/oj).

([7]) 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 oder deren Betrieb in der Union Beschränkungen unterliegt (ABl. L 106 vom 17.4.2019, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/618/oj).

(34) Nach dem von der Agentur im April 2025 durchgeführten Audit vor Ort, bei dem 16 Beanstandungen in allen Bereichen festgestellt wurden, wurde die verstärkte Überwachung von *TAAG Angola Airlines* ausgeweitet.

(35) Am 11. März 2026 fand im Rahmen der kontinuierlichen Überwachungstätigkeiten der Kommission in Angola hinsichtlich der allgemeinen Situation im Bereich Sicherheit, auch mit Blick auf die Kapazitäten und Fähigkeiten der nationalen Zivilluftfahrtbehörde Angolas (*Autoridade Nacional da Aviação Civil*, ANAC Angola) im Bereich der Sicherheitsaufsicht, eine technische Sitzung statt, an der die Kommission, die Agentur, Mitgliedstaaten und die ANAC Angola teilnahmen.

(36) Diese Sitzung wurde als Reaktion auf die anhaltenden Schwierigkeiten der Kommission einberufen, vollständige und genaue Informationen zu erhalten, die erforderlich sind, um die Kapazitäten und Fähigkeiten der ANAC Angola im Bereich der Aufsicht über die Zivilluftfahrt zu bewerten. Obwohl der ANAC Angola zwischen Juni und Dezember 2025 vier förmliche Schreiben übermittelt wurden, blieben ihre Antworten bis zum Zeitpunkt der Sitzung unvollständig, da sie nicht alle angeforderten Unterlagen vorgelegt oder kritische Fragen, insbesondere zum Status der von der ANAC Angola ausgestellten Luftverkehrsbetreiberzeugnisse (Air Operator Certificates, AOC), nicht angemessen geklärt hatte. Die Sitzung diente somit dazu, die Gründe für die Auskunftsersuchen der Kommission zu klären und zusätzliche Informationen von der ANAC Angola zu erhalten.

(37) Während die ANAC Angola über verstärkte Aufsichtstätigkeiten berichtete, einschließlich des Einsatzes einer Software für das Management von Berichterstattung und Verfolgung im Rahmen der Sicherheitsaufsicht in der Zivilluftfahrt und die Einrichtung eines speziellen Überwachungsteams für *TAAG Angola Airlines*, zeigten die in der Sitzung vorgelegten Nachweise nur teilweise Fortschritte. Es wurden einige Verbesserungen festgestellt, insbesondere beim strukturellen Rahmen für die Aufsicht. Schlüsselelemente wie die systematische Ermittlung von Verstößen und die Wirksamkeit von Abhilfemaßnahmen waren jedoch nach wie vor unzureichend begründet.

(38) Die ANAC Angola stellte die in ihrem Regulierungssystem bereits umgesetzten und geplanten Verbesserungen im Einklang mit ihrem Projekt-Masterplan zur umfassenden Verbesserung der Sicherheitsaufsicht eingehend vor. Mit dieser strategischen Initiative soll der Regulierungs- und Aufsichtsrahmen der ANAC Angola vollständig modernisiert werden. Die ANAC Angola teilte der Kommission ferner mit, dass ihr Aufsichtssystem im Oktober 2026 einer koordinierten Validierungsmission der ICAO unterzogen werde.

(39) Die Konzentration der ANAC Angola auf langfristige strukturelle Maßnahmen stellt zwar einen positiven Schritt hin zu systemischen Verbesserungen dar, muss jedoch noch vollständig auf die dringende Notwendigkeit an sofortigen Abhilfemaßnahmen eingehen, insbesondere in Bezug auf *TAAG Angola Airlines*. Um die Transparenz zu erhöhen, verpflichtete sich die ANAC Angola während der Sitzung, der Kommission regelmäßig Fortschrittsberichte vorzulegen, die sowohl kurzfristige Abhilfemaßnahmen als auch mittel- bis langfristige strukturelle Maßnahmen umfassen.

(40) Im Rahmen der verstärkten Überwachung von *TAAG Angola Airlines* führte die Agentur vom 22. bis 24. April 2026 ein zweites Audit vor Ort durch. Zwar ermöglichte diese Prüfung den Abschluss der bereits bestehenden systemischen und erheblichen Verstöße, jedoch wurden 12 neue Verstöße festgestellt. Angesichts der Anzahl und Art dieser Feststellungen kam die Agentur zu dem Schluss, dass es noch nicht möglich war, die verstärkte Überwachung zu beenden.

(41) 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 Angola zugelassene Luftfahrtunternehmen zu ändern.

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

(43) 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 internationaler Sicherheitsstandards erkennen lassen.

Luftfahrtunternehmen aus Armenien

(44) Im Juni 2020 wurden alle in Armenien zugelassenen Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage der Durchführungsverordnung (EU) 2020/736 der Kommission ([8]) in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen.

(45) Im Rahmen der kontinuierlichen Überwachungstätigkeiten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wurde im September 2025 in Armenien eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort durchgeführt, um die Fortschritte des Zivilluftfahrtausschusses Armeniens (Civil Aviation Committee of Armenia, CAC) bei der Behebung der Sicherheitsmängel zu bewerten, die zur Aufnahme aller in Armenien zugelassenen Luftfahrtunternehmen in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 geführt haben.

(46) Im Anschluss an die Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im September 2025 zeigte Armenien Fortschritte bei der Stärkung seines Rahmens für die Flugsicherheitsaufsicht, einschließlich der Annahme von Sekundärrecht und organisatorischen Regelungen innerhalb des CAC zur Unterstützung wirksamer Sicherheitsaufsichtstätigkeiten. Als Reaktion auf die während dieser Sicherheitsbewertung vorgebrachten Bemerkungen legte der CAC einen Abhilfemaßnahmenplan vor, den er während der Anhörung vor dem EU-Flugsicherheitsausschuss im November 2025 weiter ausführte.

(47) Die vom CAC bereitgestellten Aktualisierungen spiegelten das anhaltende Engagement und die Entschlossenheit wider, die festgestellten Mängel zu beheben. Die Bewertung des Abhilfemaßnahmenplans ergab jedoch, dass nach wie vor erhebliche systemische Mängel bestehen, insbesondere bei der Aufsicht über den Flugbetrieb, der Qualifikation der Inspektoren, der Ursachenanalyse und der wirksamen Umsetzung von Abhilfemaßnahmen.

(48) Am 6. März 2026 legte der CAC der Kommission einen aktualisierten Abhilfemaßnahmenplan vor, dessen Bewertung eine allgemeine Verbesserung in Bezug auf Struktur, Kohärenz und Verknüpfung zwischen den während der Sicherheitsbewertung vor Ort gemachten Beobachtungen, den Ursachen und den vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen ergab. Die überwiegende Mehrheit der vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen konnte zwar akzeptiert werden, doch eine Reihe von Fragen muss noch geklärt werden, um vollständige Klarheit und Rückverfolgbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen zu gewährleisten. Das Ergebnis dieser Bewertung wurde dem CAC mitgeteilt, der derzeit die Umsetzung der Abhilfemaßnahmen fortsetzt.

(49) Vorbehaltlich nachweisbarer, zufriedenstellender Fortschritte wird eine technische Sitzung organisiert, um den Stand der Umsetzung zu überprüfen und abzuwägen, ob die Organisation einer neuen gezielten Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im dritten Quartal 2026 gerechtfertigt ist, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf dem Bereich Flugbetrieb liegen wird.

(50) 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.

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

Luftfahrtunternehmen aus Kirgisistan

(52) 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.

([8]) 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 oder deren Betrieb in der Union Beschränkungen unterliegt (ABl. L 172 vom 3.6.2020, S. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/736/oj).

([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).

(53) Im Zuge der laufenden Gespräche zwischen der Kommission und der dem Ministerkabinett der Kirgisischen Republik unterstellten staatlichen Zivilluftfahrtagentur (State Civil Aviation Agency, SCAA), und insbesondere angesichts der Ergebnisse der technischen Sitzung vom Oktober 2025, legte die SCAA im Februar 2026 die von der Kommission anlässlich dieser technischen Sitzung angeforderten Informationen vor. Die vorgelegten Informationen umfassten Belege für die Fortschritte, die bei der Umsetzung der neuen Zertifizierungsanforderungen des kirgisischen Luftfahrtgesetzes, der Neuzertifizierung nationaler Luftfahrtunternehmen und der Anwendung des geänderten nationalen Rechtsrahmens erzielt wurden.

(54) Nach Bewertung der vorgelegten Informationen kam die Kommission zu dem Schluss, dass in den einschlägigen Bereichen der Sicherheitsaufsicht ausreichende Fortschritte erzielt wurden, insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung der neuen Zertifizierungsanforderungen und die Stärkung der Aufsichtskapazitäten, um mit der Organisation einer Sicherheitsbewertung der Union vor Ort fortzufahren.

(55) Daher wurde vom 23. bis 27. März 2026 eine umfassende Sicherheitsbewertung der Union vor Ort in Kirgisistan durchgeführt, um insbesondere die wirksame Umsetzung des neuen Rechtsrahmens, die Neuzertifizierung von Luftfahrtunternehmen und die Nachhaltigkeit der von der SCAA erzielten Verbesserungen der Sicherheitsaufsicht zu bewerten. Besondere Aufmerksamkeit galt zudem der Fähigkeit der SCAA, eine wirksame Aufsicht über die in Kirgisistan zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu gewährleisten. Darüber hinaus umfasste der Bewertungsbesuch zwei Stichprobenbesuche bei von der SCAA zugelassenen Luftfahrtunternehmen, nämlich *AeroStan Air Company LLC* (im Folgenden „*AeroStan*“) und *Avia Traffic Company* (im Folgenden „*Avia Traffic*“).

(56) Die Bewertung bestätigte, dass die SCAA ihr Aufsichtssystem für die Flugsicherheit weiter verbessert und erhebliche Fortschritte bei der Umsetzung des überarbeiteten kirgisischen Luftfahrtgesetzes und des damit verbundenen Sekundärrechts für die Luftfahrt erzielt hat. Der Rechtsrahmen bietet eine akzeptable Grundlage für Zertifizierungs- und Aufsichtstätigkeiten und die kirgisischen Behörden haben sich eindeutig darum bemüht, das nationale Luftfahrtsystem an die internationalen Sicherheitsstandards anzugleichen.

(57) Die Bewertung bestätigte ferner, dass die SCAA den Übergang zum neuen Rechtsrahmen aktiv gesteuert hat, unter anderem durch die Neuzertifizierung von Luftfahrtunternehmen, die Überarbeitung von Betriebsgenehmigungen und die Anpassung der damit verbundenen Aufsichtsverfahren. Die SCAA hat die Eigenverantwortung für den Reformprozess und einen proaktiven Ansatz für die Entwicklung von Aufsichtsfähigkeiten in allen relevanten Bereichen unter Beweis gestellt.

(58) Die SCAA hat eine funktionierende Organisationsstruktur aufgebaut und sich weiter darum bemüht, die personelle und technische Kompetenz innerhalb der Behörde zu verbessern. Insbesondere wurde in der Bewertung die Einstellung einer neuen Generation von Inspektoren und die Entwicklung interner Verfahren für die Personalplanung, Qualifikation und Ausbildung des technischen Personals festgestellt. Das Gesamtsystem funktioniert zwar im Großen und Ganzen und ist kohärent, doch würden bestimmte technische Bereiche von einer weiteren Konsolidierung profitieren, insbesondere im Hinblick auf die praktische Durchführung wiederkehrender Ausbildungsprogramme, die Regelungen für die Dokumentenkontrolle und die kontinuierliche Standardisierung der Aufsichtsverfahren in den operativen Abteilungen.

(59) Die Bewertung bestätigte auch, dass die SCAA ihre internen Compliance- und Sicherheitsaufsichtsfunktionen weiter ausgebaut hat. Insbesondere wurden spezielle Strukturen für die Compliance- und Sicherheitsaufsicht eingerichtet, die durch interne Auditprogramme, Verfahren zur Meldung von Ereignissen und die schrittweise Umsetzung risikobasierter Aufsichtsgrundsätze unterstützt werden. Bei der Bewertung wurde ferner festgestellt, dass sich die Kompetenzen der Inspektoren und die Ausbildungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Bewertung von Sicherheitsmanagementsystemen, die von zertifizierten Organisationen umgesetzt werden, weiterentwickelt haben.

(60) Im Bereich des Flugbetriebs hat die SCAA geeignete Zertifizierungs- und Überwachungsverfahren festgelegt, einschließlich Elementen risikobasierter Aufsichts- und Neuzertifizierungstätigkeiten nach dem überarbeiteten Rechtsrahmen. Die Bewertung bestätigte, dass die Abteilung für Flugbetrieb den neuen Aufsichtsrahmen aktiv umsetzt und ein breites Spektrum von Verfahren und Aufsichtsinstrumenten entwickelt hat. Gleichzeitig wurden Möglichkeiten für weitere Verbesserungen ermittelt, insbesondere in Bezug auf die kontinuierliche Standardisierung der Leitlinien und Prüflisten für Inspektoren, die Kohärenz der Verwaltung von Beanstandungen und der Überwachungsplanung sowie die Regelungen für die Qualifikation und das Vertrautmachen von Flugbetriebsinspektoren, die Fluginspektionen verschiedener Luftfahrzeugmuster durchführen.

(61) Im Bereich der Personallizenzierung bestätigte die Bewertung, dass die SCAA den erforderlichen Rechtsrahmen, die Genehmigungsverfahren und die Aufsichtstätigkeiten für die einschlägigen zugelassenen Ausbildungsorganisationen und das Luftfahrtpersonal geschaffen hat. Die SCAA hat die Neuzertifizierung bestehender Ausbildungsorganisationen fortgesetzt und ein umfassendes Paket von Verfahren und Prüflisten zur Unterstützung von Lizenzierungs-, Prüfungs- und Aufsichtstätigkeiten entwickelt. Bei der Bewertung wurden auch kontinuierliche Anstrengungen zur Entwicklung der Kompetenzen der Inspektoren und wiederkehrende Ausbildungsmaßnahmen sowie die schrittweise Modernisierung der Verfahren zur Führung von Aufzeichnungen innerhalb der Abteilung für Personallizenzierung festgestellt.

(62) Im Bereich der Lufttüchtigkeit hat die SCAA ein strukturiertes Aufsichtssystem nachgewiesen, das durch etablierte Verfahren für die Zertifizierung, Überwachung und Qualifikation von Inspektoren unterstützt wird. Bei der Bewertung wurden jedoch Mängel bei der Durchführung bestimmter Überwachungstätigkeiten festgestellt, insbesondere im Bereich der Aufsicht über zerstörungsfreie Prüfungen (Non-Destructive Testing, NDT) in zugelassenen Instandhaltungsbetrieben. Gleichzeitig bestätigte die Bewertung, dass die Abteilung für Lufttüchtigkeit ihre internen Verfahren, Aufsichtstätigkeiten und den organisatorischen Rahmen nach dem überarbeiteten Rechtsrahmen weiterentwickelt.

(63) Insgesamt bestätigte die Bewertung, dass Kirgisistan erhebliche Fortschritte bei der Verbesserung seines Aufsichtssystems für die Zivilluftfahrt und bei der Umsetzung des überarbeiteten Rechtsrahmens erzielt hat. Die SCAA zeigte während des gesamten Bewertungsbesuchs eine kooperative und proaktive Haltung und bekundete ihre Entschlossenheit, auf die bei der Bewertung festgestellten Beobachtungen einzugehen. Auch wenn eine weitere praktische Konsolidierung der kürzlich eingeführten Verfahren und Aufsichtsregelungen nach wie vor erforderlich ist, stellen die von der SCAA erzielten Verbesserungen einen bedeutenden Fortschritt bei der Gewährleistung der Nachhaltigkeit und Wirksamkeit der Flugsicherheitsaufsicht in Kirgisistan dar.

(64) Das Bewertungsteam der Union führte am 25. und 26. März 2026 bei dem Luftfahrtunternehmen *AeroStan* eine Sicherheitsbewertung vor Ort durch.

(65) *AeroStan* hat Sicherheitsmanagement- und Compliance-Überwachungssysteme eingerichtet, die durch spezielle Software-Tools und strukturierte interne Verfahren unterstützt werden. Die Bewertung bestätigte die regelmäßige Beteiligung des Managements an Sicherheitstätigkeiten und das Vorhandensein funktionierender Sicherheitsberichterstattung, Flugdatenüberwachung und interner Überprüfungsverfahren. Insgesamt zeigten die Systeme ein zufriedenstellendes Maß an Umsetzung und betrieblicher Integration. Dennoch ergaben sich einige Beobachtungen in Bezug auf die Anwendung von Risikobewertungsverfahren, die Gefahrenermittlung und die Verwaltung von Abhilfemaßnahmen.

(66) Die Bewertung bestätigte ferner, dass *AeroStan* Betriebssysteme und Systeme zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eingerichtet hat, die der Art und dem Umfang seines Betriebs angemessen sind. Es wurde festgestellt, dass die Betriebsdokumentation, die Ausbildungssysteme und die Instandhaltungsvorkehrungen wirksam umgesetzt und kontrolliert werden. Es wurden zwar Anmerkungen zur Kohärenz bestimmter Aufzeichnungen über Betriebs- und Instandhaltungsausbildungen, zur Aktualisierung der Dokumentation und zur Anwendung einiger interner Verfahren gemacht, die Bewertung bestätigte jedoch, dass das Luftfahrtunternehmen ein zufriedenstellendes Maß an betrieblicher Kontrolle und organisatorischer Aufsicht aufrechterhielt.

(67) Das Bewertungsteam der Union führte am 25. März 2026 bei dem Luftfahrtunternehmen *Avia Traffic* eine Sicherheitsbewertung vor Ort durch.

(68) *Avia Traffic* hat die wichtigsten Elemente des Organisations-, Betriebs- und Sicherheitsmanagements festgelegt, die nach dem geltenden Rechtsrahmen erforderlich sind. Die Bewertung bestätigte, dass es strukturierte Betriebsverfahren, Tätigkeiten zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften und Verfahren für die Sicherheitsberichterstattung gibt, die durch klar festgelegte organisatorische Zuständigkeiten unterstützt werden. Insgesamt zeigten die überprüften Systeme ein zufriedenstellendes Maß an Umsetzung. Es wurde eine Reihe von Anmerkungen zur Anwendung der Risikobewertungs- und Gefahrenermittlungsverfahren, zur Kontrolle der Betriebsdokumentation und zu den internen Aufsichtstätigkeiten gemacht.

(69) Die Bewertung bestätigte, dass *Avia Traffic* Systeme zur betrieblichen Kontrolle, Ausbildung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eingerichtet hat, die der Art und dem Umfang seines Betriebs angemessen sind. Die Instandhaltungsbetriebe, die Hangaranlagen und die technische Unterstützung wurden im Allgemeinen für zufriedenstellend befunden und von kompetentem technischem Personal unterstützt. Es wurden zwar einige Anmerkungen zur Umsetzung und Kohärenz ausgewählter Betriebs- und Instandhaltungsverfahren sowie zu den damit verbundenen Aufzeichnungsverfahren gemacht, doch wurde festgestellt, dass die im Rahmen der Bewertung überprüften Systeme insgesamt zufriedenstellend funktionieren.

(70) Die SCAA wurde am 20. Mai 2026 vom EU-Flugsicherheitsausschuss angehört. Während der Anhörung legte die kirgisische Delegation den Reformprozess dar, der seit 2022 im Bereich der Aufsicht über die Zivilluftfahrt stattfindet. Dieser Prozess wurde auf höchster politischer Ebene unterstützt, insbesondere durch das Präsidialdekret Nr. UP-158 über die Verbesserung des Managementsystems für die Zivilluftfahrt und die Entwicklung von Luftverkehrsdiensten. Die SCAA beschrieb auch die Umstrukturierung der Behörde, einschließlich der Stärkung ihrer Organisationsstruktur, der Einstellung zusätzlichen, qualifizierten technischen Personals und der Einrichtung spezieller Compliance- und Sicherheitsaufsichtsfunktionen.

(71) Die SCAA legte ferner die Überarbeitung des nationalen Rechts- und Regulierungsrahmens dar, einschließlich der Annahme von Änderungen des kirgisischen Luftfahrtgesetzes im Oktober 2025 und der umfassenden Überarbeitung der an internationale Sicherheitsstandards angeglichenen Luftfahrtvorschriften. Die SCAA beschrieb auch die Einführung risikobasierter Aufsichtsgrundsätze und die Stärkung von Systemen zur Meldung von Ereignissen nach dem Vorbild der Grundsätze der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 ([10]). Die SCAA stellte ferner laufende Maßnahmen im Zusammenhang mit der Umsetzung modernisierter digitaler Aufsichts- und Dokumentenverwaltungssysteme vor, die darauf abzielen, die regulatorische Rückverfolgbarkeit, die Effizienz der Aufsicht und die Fähigkeiten zur Analyse von Sicherheitsdaten zu verbessern.

(72) Die SCAA unterrichtete den EU-Flugsicherheitsausschuss über die Aufstockung der institutionellen und finanziellen Ressourcen für die Luftfahrtaufsicht, einschließlich einer verstärkten staatlichen finanziellen Unterstützung und der Einführung eines neuen langfristigen Finanzmodells.

(73) Die kirgisische Delegation beschrieb auch das umfassende Verfahren zur Neuzertifizierung, das zwischen Dezember 2025 und Februar 2026 im Rahmen des überarbeiteten kirgisischen Luftfahrtgesetzes durchgeführt wurde, und die neu eingeführten Zertifizierungsanforderungen. Die SCAA erklärte, dass alle in Kirgisistan zugelassenen Luftfahrtunternehmen einer vollständigen Neubewertung in Bezug auf ihre Einhaltung der Vorschriften in betrieblicher und organisatorischer Hinsicht sowie im Bezug auf die Sicherheitsaufsicht unterzogen wurden. Infolge dieses Verfahrens wurde die Zahl der aktiven Luftverkehrsbetreiberzeugnisse von 21 auf 8 verringert, wobei nur die Luftfahrtunternehmen, die voraussichtlich dazu in der Lage sind, die geltenden Regulierungs- und Sicherheitsanforderungen zu erfüllen, weiterhin zugelassen wurden.

(74) Es wurde ein detaillierter Überblick über die Abhilfemaßnahmen gegeben, die im Anschluss an die Sicherheitsbewertung der Union vor Ort vom März 2026 ergriffen wurden. Die SCAA erklärte, dass alle bei der Bewertung festgestellten Beobachtungen einer gründlichen Ursachenanalyse unterzogen worden waren, deren Ergebnisse Aufnahme in spezielle Abhilfemaßnahmenpläne fanden. Die SCAA berichtete, dass zum Zeitpunkt der Anhörung 19 von 23 Beobachtungen und 7 von 12 Empfehlungen, die während der Bewertung ermittelt wurden, bereits abgeschlossen waren, während sich die verbleibenden Punkte in einem fortgeschrittenen Stadium der Umsetzung befanden.

(75) Der EU-Flugsicherheitsausschuss nahm die Abhilfemaßnahmen zur Kenntnis, die in den Bereichen Rechtsvorschriften, Organisation, Personallizenzierung, Betrieb und Lufttüchtigkeit umgesetzt wurden. Zu diesen Maßnahmen gehörten verstärkte Ausbildungs- und Qualifikationsprogramme für Inspektoren, überarbeitete Aufsichtsverfahren und Prüflisten sowie ein verbessertes System für die Verwaltung von Beanstandungen. Der EU-Flugsicherheitsausschuss nahm ferner Kenntnis von den verstärkten Aufsichtstätigkeiten in spezialisierten technischen Bereichen, wie z. B. Tätigkeiten im Bereich der zerstörungsfreien Prüfungen innerhalb zugelassener Instandhaltungsbetriebe.

(76) Die SCAA unterrichtete den EU-Flugsicherheitsausschuss auch über die Maßnahmen, die in Bezug auf die beiden Luftfahrtunternehmen ergriffen wurden, die während der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort besucht wurden. Die kirgisische Delegation erklärte, dass die an die Luftfahrtunternehmen gerichteten Bemerkungen formell klassifiziert und in das risikobasierte Aufsichtssystem der SCAA integriert wurden. Die von beiden Luftfahrtunternehmen vorgelegten Abhilfemaßnahmenpläne waren von der Behörde überprüft und genehmigt worden. Die SCAA berichtete ferner, dass die Umsetzung der damit verbundenen Abhilfemaßnahmen durch gezielte Überwachungstätigkeiten und Folgeinspektionen weiterhin aktiv überwacht wurde.

(77) Der EU-Flugsicherheitsausschuss nahm den umfassenden und detaillierten Charakter der Ausführungen zur Kenntnis und würdigte die Fortschritte Kirgisistans bei der Stärkung seines Aufsichtssystems für die Zivilluftfahrt und die konstruktive Zusammenarbeit, die die SCAA während des gesamten Bewertungs- und Anhörungsprozesses unter Beweis stellte.

([10]) Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission (Text von Bedeutung für den EWR) (ABl. L 122 vom 24.4.2014, S. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj).

(78) Auf der Grundlage aller verfügbaren Informationen, einschließlich der Ergebnisse der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort und der Anhörung vor dem EU-Flugsicherheitsausschuss, besteht die Auffassung, dass Kirgisistan erhebliche Fortschritte bei der Behebung der Sicherheitsbedenken erzielt hat, die zur Aufnahme aller in Kirgisistan zugelassenen Luftfahrtunternehmen in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 geführt haben.

(79) Der EU-Flugsicherheitsausschuss ist jedoch der Auffassung, dass in bestimmten Bereichen eine weitere Konsolidierung und Überwachung erforderlich ist, um die langfristige Nachhaltigkeit und kohärente Umsetzung des neu eingeführten Aufsichtsrahmens zu gewährleisten. Insbesondere ist der EU-Flugsicherheitsausschuss der Auffassung, dass vor jeder Sitzung des EU-Flugsicherheitsausschusses regelmäßig über die genaue Überwachung der Sicherheitslage und der künftigen Entwicklungen in Kirgisistan Bericht erstattet werden sollte.

(80) Die Kommission betonte ferner, dass die staatliche Unterstützung fortgesetzt und die Führung der SCAA stabil bleiben muss, da dies wichtige Elemente sind, um das weitere wirksame Funktionieren der Behörde zu gewährleisten.

(81) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 bestehen daher nach Ansicht der Kommission hinreichende Gründe, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu ändern, indem alle in Kirgisistan zugelassenen Luftfahrtunternehmen gestrichen werden.

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

(83) 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 internationaler Sicherheitsstandards erkennen lassen.

Luftfahrtunternehmen aus Libyen

(84) Im Dezember 2014 wurden Luftfahrtunternehmen aus Libyen auf der Grundlage der Durchführungsverordnung (EU) 1318/2014 der Kommission ([11]) in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen.

(85) Im Juni 2025 ersuchte die Kommission im Rahmen ihrer kontinuierlichen Überwachungstätigkeiten in Libyen hinsichtlich der allgemeinen Situation im Bereich Sicherheit die libysche Zivilluftfahrtbehörde (Libya Civil Aviation Authority, LYCAA) um Informationen über ihre Fähigkeit, eine wirksame Sicherheitsaufsicht über die in Libyen zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu gewährleisten. Die LYCAA übermittelte diese Informationen im Dezember 2025.

(86) Im Anschluss an die Bewertung der vorgelegten Informationen fand am 7. Mai 2026 eine Sitzung zwischen der Kommission, der Agentur und der LYCAA statt. Die Sitzung ermöglichte es der Kommission, die vorläufigen Ergebnisse der Bewertung der von der LYCAA vorgelegten Informationen mitzuteilen und um Klarstellungen in Bezug auf Informationen zu ersuchen, die in den im Dezember 2025 vorgelegten Unterlagen nicht enthalten waren.

(87) Die Kommission teilte die wichtigsten Mängel mit, die in den von der LYCAA übermittelten Informationen festgestellt wurden, insbesondere in Bezug auf die Durchführung von Überwachungstätigkeiten und die Wirksamkeit der Sicherheitsaufsicht. Unzureichende Nachweise wurden für die zwischen 2023 und 2025 durchgeführten Aufsichtstätigkeiten vorgelegt, einschließlich der Verwaltung von Beanstandungen und der Weiterverfolgung von Abhilfemaßnahmen. Bedenken wurden auch in Bezug auf bestimmte Betriebsgenehmigungen und das niedrige Niveau der Meldung von Ereignissen geäußert.

(88) Darüber hinaus stellte die Kommission Mängel bei der Personalausstattung, den Qualifikationen der Inspektoren, dem Kompetenzmanagement und den technischen Ausbildungsprogrammen fest. Weitere Bedenken wurden im Bereich der Aufsicht über die Lufttüchtigkeit festgestellt, einschließlich der begrenzten Nachweise für Überwachungstätigkeiten im Zusammenhang mit Organisationen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und Instandhaltungsbetrieben. Insgesamt deutete die Bewertung auf potenzielle systemische Mängel hin, die sich auf die Wirksamkeit des LYCAA-Flugsicherheitsaufsichtssystems auswirken.

([11]) 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).

(89) Die Kommission teilte der LYCAA mit, dass die vollständigen Ergebnisse der Bewertung zusammen mit einem Ersuchen um zusätzliche Informationen und Belege schriftlich übermittelt werden. Nach Eingang und Bewertung dieser Informationen beabsichtigt die Kommission, eine weitere technische Sitzung mit der LYCAA zu organisieren, um die nächsten Schritte im Rahmen der laufenden Überwachungstätigkeiten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu erörtern.

(90) 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.

(91) 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.

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

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

(94) 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.

(95) 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 8. Juni 2026.

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-Code)	Betreiberstaat
AIR EXPRESS ALGERIA	TA/010/2002	Unbekannt	Algerien
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Simbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irak
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
Alle 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

[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-Code)	Betreiberstaat
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenien
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-Code)	Betreiberstaat
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 Nr. 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC Nr. 005	NAS	Eritrea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Liberias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden			**Liberia**

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)	Betreiberstaat
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
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

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)	Betreiberstaat
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
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 „AIRCOMPANY IKAR“	36	KAR	Russland
LTD. I FLY	533	RSY	Russland
LLC „POBEDA AIRLINES“	562	PBD	Russland
PUBLIC JSC „AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES“	1	AFL	Russland
JSC „ROSSIYA AIRLINES“	2	SDM	Russland
LLC „SKOL AIRLINES“	228	CDV	Russland
JSC „UTAIR AVIATION“	6	UTA	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-Code)	Betreiberstaat
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
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

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)	Betreiberstaat
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 Tansanias, 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
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

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)	Betreiberstaat
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)	Betreiberstaat	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.