

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2018/1866 DER KOMMISSION**vom 28. November 2018****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) Nach Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ 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 Drittländern 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 den Listen in den Anhängen A und 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) Die Kommission hat dem Flugsicherheitsausschuss Informationen über die laufenden gemeinsamen Konsultationen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 und der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 der Kommission ⁽⁴⁾ mit den zuständigen Behörden und den Luftfahrtunternehmen folgender Staaten übermittelt: Angola, Belarus, Benin, Gambia, Indonesien, Mauretanien, Mexiko, Republik Moldau, Nepal, Russland, Thailand, Venezuela und Sambia. Die Kommission hat dem Flugsicherheitsausschuss zudem Informationen zur Flugsicherheit in Afghanistan, Gabun, Kasachstan, Libyen und Mosambik vorgelegt.
- (6) Darüber hinaus informierte die EASA die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss 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.

⁽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. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 (ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15).

⁽⁴⁾ 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).

⁽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).

- (7) Die EASA unterrichtete die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss auch über die Vorhaben für technische Unterstützung, die in den Drittländern durchgeführt wurden, die von einer Betriebsuntersagung nach der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 betroffen sind. Die EASA übermittelte Informationen zu den Plänen und Ersuchen um weitere technische Unterstützung und Zusammenarbeit im Hinblick auf eine Verbesserung der administrativen und technischen Kapazitäten der Zivilluftfahrtbehörden in Drittländern mit dem Ziel, diesen dabei zu helfen, bei mangelhafter Einhaltung der geltenden internationalen Sicherheitsstandards der Zivilluftfahrt Abhilfe zu schaffen. 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 die SCAN-Datenbank (Safety Collaborative Assistance Network) 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.
- (8) Eurocontrol übermittelte der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss aktuelle Informationen zum Stand der SAFA- und der TCO-Alarmfunktion für Flüge aus Drittländern und übermittelte zudem aktuelle Statistiken über Warnmeldungen in Bezug auf Luftfahrtunternehmen mit Betriebsuntersagungen.

Luftfahrtunternehmen aus der Union

- (9) 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 und Malta unterrichteten die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über Maßnahmen, die sie in Bezug auf die in Bulgarien bzw. Malta zugelassenen Luftfahrtunternehmen ergriffen haben.
- (10) 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 Angola

- (11) Mit Schreiben vom 30. April 2018 forderte die Kommission bei der zuständigen Behörde Angolas, dem *Instituto Nacional de Aviação Civil* („INAVIC“), eine Liste von Unterlagen und durchzuführender Maßnahmen an.
- (12) Das INAVIC legte fristgerecht alle angeforderten Unterlagen vor. Die EASA prüfte die vom INAVIC vorgelegten Unterlagen und stellte fest, dass sie übersichtlich und gut strukturiert waren. Darüber hinaus entsprachen die vom INAVIC vorgelegten Kopien der Luftverkehrsbetreiberzeugnisse (AOC) und der Betriebsspezifikationen dem ICAO-Format. Das INAVIC lieferte einen guten Überblick über die Folgemaßnahmen zu den im Rahmen der Sicherheitsaufsicht über die angolanischen Luftfahrtunternehmen getroffenen Feststellungen in den Bereichen Flugbetrieb („OPS“) und Lufttüchtigkeit („AIR“).
- (13) Die Verfahren und Regelungen des INAVIC, insbesondere in den Bereichen AIR, OPS und Flugmedizin, sind seit 2015 aktualisiert worden. Darüber hinaus stellt das INAVIC der ICAO aktiv gemäß den internationalen Sicherheitsnormen aktualisierte Fassungen seines Plans zur Mängelbehebung zur Verfügung.
- (14) Für ein genaueres und faktengestütztes Verständnis der Aufsichtstätigkeiten in Angola forderte die Kommission das INAVIC auf, die Berichte über Inspektionen/Audits zur Erneuerung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) vorzulegen, einschließlich ausführlicher Beschreibungen der Feststellungen in Bezug auf die Luftfahrtunternehmen *Sonair*, *Air Jet* und *Heli-Malongo* und der entsprechenden Folgemaßnahmen.
- (15) Diese Berichte wurden der EASA übermittelt, die zu dem Schluss gelangte, dass die darin enthaltenen Daten relevant und von guter inhaltlicher Qualität sind. Aus den Berichten ging ebenfalls hervor, dass von den betroffenen Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage der Feststellungen des INAVIC geeignete Abhilfemaßnahmen umgesetzt wurden.
- (16) Das INAVIC teilte der Kommission mit, dass es zwei neue Luftfahrtunternehmen zugelassen habe, *Bestflya Aircraft Management* und *SJL*. Das INAVIC teilte der Kommission ferner mit, dass sieben Luftfahrtunternehmen — *Air Nave*, *Air26*, *Angola Air Services*, *Dixim*, *Fly540*, *Gira Globo* und *Mavewa* — kein gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis mehr besitzen.

- (17) Die Kommission zieht aus den derzeit verfügbaren Informationen den Schluss, dass das INAVIC bei der Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen Fortschritte erzielt hat. Bevor jedoch über eine Aufhebung der Betriebsuntersagung für Luftfahrtunternehmen aus Angola entschieden werden kann, müssen diese Fortschritte im Rahmen einer Sicherheitsbewertung der Union vor Ort beim INAVIC und ausgewählten angolanischen Luftfahrtunternehmen überprüft werden.
- (18) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 stellt die Kommission daher fest, dass zu diesem Zeitpunkt die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um die neuen Luftfahrtunternehmen *Bestflya Aircraft Management* und *SJL* aufzunehmen. Die Luftfahrtunternehmen *Air Nave*, *Air26*, *Angola Air Services*, *Diexim*, *Fly540*, *Gira Globo* und *Mavewa* sollten aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 gestrichen werden, da sie über kein gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) mehr verfügen.

Luftfahrtunternehmen aus Belarus

- (19) 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.
- (20) Am 8. November 2018 kamen die Kommission, die EASA und Vertreter der AD-BLR zu einer technischen Sitzung zusammen. In dieser Sitzung betonte die Kommission, wie wichtig es sei, ordnungsgemäß und regelmäßig über die Tätigkeiten der Behörde im Bereich der Sicherheitsaufsicht informiert zu werden. Die AD-BLR gab einen Überblick über die ergriffenen Abhilfemaßnahmen zur Behebung der Sicherheitsmängel, die von der EASA im Rahmen des TCO-Genehmigungsverfahrens und ihrer Überwachungstätigkeiten festgestellt worden waren. Zwar waren diese Auskünfte bereits zu Beginn der Konsultationen angefordert worden, doch lieferte die AD-BLR keine hinreichenden Informationen über die Planung und die Ergebnisse ihrer Aufsichtstätigkeiten. Angesichts der Schwierigkeiten, die einige in Belarus zugelassene Antragsteller bei der Erlangung einer TCO-Genehmigung hatten, meist aufgrund von Sicherheitsmängeln, wies die Kommission erneut auf die Bedeutung hin, dass die AD-BLR bei der Wahrnehmung ihrer Verantwortlichkeiten im Bereich der Sicherheit die einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen einhält.
- (21) Angesichts der bestehenden Sicherheitsmängel lud die Kommission die AD-BLR im Einklang mit Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu einer Anhörung ein, die am 13. November 2018 stattfand. Bei dieser Anhörung legte die AD-BLR der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss allgemeine Informationen über den Luftfahrtsektor in Belarus, das für Aufsichtstätigkeiten verfügbare Personal sowie über die Art und Weise vor, in der Belarus Unfalluntersuchungen durchführt. Die AD-BLR informierte auch über den Stand der Sicherheitsaufsicht in Belarus und verwies diesbezüglich auf die einschlägigen wesentlichen Elemente (*critical elements*) der ICAO. Die AD-BLR bekräftigte die Forderung nach einer engen Zusammenarbeit mit der EU und informierte über den Beginn der Umsetzung einer Reihe von EU-Verordnungen, insbesondere auf den Gebieten Lufttüchtigkeit und Flugbetrieb. Im dem Vertrauen auf die völlige Übereinstimmung ihrer Tätigkeiten mit den internationalen Sicherheitsnormen forderte die AD-BLR die EU zur einer Sicherheitsbewertung vor Ort auf, um einen besseren Einblick in das System der Sicherheitsaufsicht in Belarus zu ermöglichen.
- (22) Die Kommission ist der Auffassung, dass es aufgrund mangelnder dokumentierter Informationen und des schwierigen Informationsaustauschs seit Beginn der offiziellen Konsultationen schwierig ist zu beurteilen, wie die AD-BLR ihren Verpflichtungen nachkommt. Die Kommission hält es daher für erforderlich, vor der nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort durchzuführen.
- (23) Ferner ist die Kommission der Ansicht, dass die Ergebnisse der SAFA-Vorfeldinspektionen bei *BELAVIA* dem einzigen in Belarus im Linien-Passagierverkehr zugelassenen Luftfahrtunternehmen, zu diesem Zeitpunkt keine besonderen Sicherheitsbedenken bei diesem Unternehmen aufwerfen. In Bezug auf Unternehmen, die Luftfrachtbeförderungen durchführen, wurden vonseiten der EASA bereits Durchsetzungsmaßnahmen gegen *JSC Aircompany Grodno* und *Transaviaexport Airlines* ergriffen.
- (24) Auch wenn die verschiedenen festgestellten Mängel zweifellos behoben werden müssen, rechtfertigen sie ihrem Wesen nach noch nicht die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus Belarus in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006.
- (25) 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 Belarus zu ändern.
- (26) Die Mitgliedstaaten sollten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen durch Belarus im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in Belarus zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 überprüfen.

- (27) 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 Benin

- (28) Im Mai 2017 hatte die Kommission alle Luftfahrtunternehmen im Zuständigkeitsbereich von Benin aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 ⁽¹⁾ gestrichen.
- (29) Mit Schreiben vom 14. September 2018 forderte die Kommission die *Agence Nationale de l'Aviation Civile du Bénin* („ANAC Bénin“) auf, eine Liste von Dokumenten über die Struktur der Behörde, ihr Aufsichtssystem und ihre Tätigkeiten sowie eine Liste der Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC), der registrierten Luftfahrzeuge und der ergriffenen Durchsetzungsmaßnahmen vorzulegen.
- (30) Am 15. Oktober 2018 stellte die ANAC Bénin die angeforderten Auskünfte bereit, einschließlich Angaben zur internen Organisation der Behörde, zur Qualifikation des Personals, der Schulungspolitik, dem Aufsichtsprozess sowie zum System zur Meldung von Ereignissen und dem Verfahren für die Erteilung und Validierung von Lizenzen.
- (31) Aus den vorgelegten Unterlagen ging ebenfalls hervor, dass zwei Luftfahrtunternehmen von ANAC Bénin zugelassen wurden, *Air Taxi Bénin* und *ASAB*.
- (32) Die Kommission fordert die ANAC Bénin auf, regelmäßig über die fortlaufenden Verbesserungen bei der Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen sowie über alle neuen diesbezüglichen Informationen, vor allem die Zulassung neuer Luftfahrtunternehmen, Bericht zu erstatten.
- (33) 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 Benin zu ändern.

Luftfahrtunternehmen aus Gambia

- (34) Die Luftfahrtunternehmen aus Gambia wurden noch nie im Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 geführt. Mit Schreiben vom 24. August 2018 forderte die Kommission die gambische Zivilluftfahrtbehörde („CAAG“) auf, Unterlagen bezüglich der Struktur der Behörde, ihres Aufsichtssystems und ihrer Aufsichtstätigkeiten sowie eine Liste der Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC), der registrierten Luftfahrzeuge und der ergriffenen Durchsetzungsmaßnahmen vorzulegen. Am 28. September 2018 stellte die CAAG die angeforderten Auskünfte bereit.
- (35) Die CAAG teilte der Kommission mit, dass es zu dem Zeitpunkt in dem Land keine Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) gebe und dass das Luftfahrzeugregister 18 Luftfahrzeuge umfasste, von denen einige gelagert würden und andere nicht mehr betriebsfähig seien.
- (36) Das Luftfahrtunternehmen *Sonnig International Private Jets Gambia — SIPJ(G)* verfügt nach Angaben der CAAG seit August 2017 über kein gültiges gambisches Luftverkehrsbetreiberzeugnis mehr.
- (37) In demselben Schreiben teilte die CAAG auch mit, dass die ICAO vom 16. bis 26. Juli 2018 im Rahmen ihres Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) nach dem Konzept der kontinuierlichen Überwachung (Continuous Monitoring Approach, CMA) ein Sicherheitsaudit durchgeführt habe. Die CAAG sagte zu, der Kommission den Auditbericht vorzulegen, sobald dieser vorliege. Laut den Ergebnissen eines früheren Audits von 2005 liegt die Quote der wirksamen Umsetzung (Effective Implementation) bei insgesamt 78,46 %.
- (38) Auf der Grundlage dieser Informationen liegen nach Auffassung der Kommission derzeit keine Hinweise dafür vor, dass die CAAG ihre internationalen Verpflichtungen im Bereich der Sicherheitsaufsicht nicht erfüllen könnte.
- (39) 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 Gambia zu ändern.

⁽¹⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2017/830 der Kommission vom 15. Mai 2017 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 124 vom 17.5.2017, S. 3), Erwägungsgründe 12 bis 19 zu Benin.

Luftfahrtunternehmen aus Indonesien

- (40) Im Juni 2018 wurden alle Luftfahrtunternehmen aus Indonesien aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 gestrichen⁽¹⁾. Zur weiteren Überwachung der Sicherheitsaufsicht in Indonesien setzten die Kommission und die indonesische Generaldirektion für Zivilluftfahrt („DGCA Indonesien“) die Konsultationen gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 fort. Die Kommission überwacht die Fortschritte der DGCA Indonesien im Hinblick auf das Ziel, das Aufsichtssystem für die Flugsicherheit in Indonesien mit den internationalen Sicherheitsnormen in Einklang zu bringen. In diesem Zusammenhang übermittelte die DGCA Indonesien der Kommission mit Schreiben vom 26. September 2018 weitere Informationen sowie aktuelle Angaben zur indonesischen Luftfahrt, den Tätigkeiten zur Sicherheitsaufsicht im Zeitraum Mai bis August 2018 sowie zum vereinbarten Plan zur Mängelbehebung.
- (41) Die Informationen umfassten u. a. eine Liste der in Indonesien zugelassenen Luftfahrtunternehmen, der registrierten Luftfahrzeuge und der Tätigkeiten zur Sicherheitsaufsicht, eine Liste der von der DGCA Indonesien ergriffenen Durchsetzungsmaßnahmen, aktualisierte Angaben zum Stand der nach der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im März 2018 erstellten Pläne zur Mängelbehebung sowie Aktualisierungen über die Umsetzung des Aktionsplans für die leistungsorientierte Navigation (Performance Based Navigation, PBN) und über die der DGCA Indonesien geleistete technische Hilfe.
- (42) Was die Liste der Luftfahrtunternehmen, Luftfahrzeuge und Aufsichtstätigkeiten anbelangt, so wurden im betreffenden Zeitraum von der DGCA Indonesien ein neues Luftverkehrsbetreiberzeugnis AOC/Part-121 und zwei neue Luftverkehrsbetreiberzeugnisse AOC/Part-135 ausgestellt.
- (43) Auf dem Gebiet der Durchsetzung hat die DGCA Indonesien zwei Luftverkehrsbetreiberzeugnisse ausgesetzt (ein AOC/Part-121 und ein AOC/Part-135), eine Validierungsbescheinigung entzogen sowie eine verwaltungsrechtliche Sanktion gegen den Inhaber eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses AOC/Part-135 verhängt. Darüber hinaus unternahm Indonesien erste Schritte für eine stärkere Aufsicht über den medizinischen Teil der Lizenzerteilung und setzte zwei Akkreditierungen flugmedizinischer Sachverständiger aus. Sie reagierte damit auf die Probleme, die bei der Sicherheitsbewertung der EU vor Ort im März 2018 festgestellt worden waren.
- (44) Auch die Empfehlung zur Umsetzung der leistungsorientierten Navigation wurde berücksichtigt. Indonesien geht davon aus, bis Ende 2018 PBN-Verfahren an 23 von 25 internationalen Flughäfen vorrangig zu implementieren. Die PBN-Einführung auf Inlandsflughäfen und Flughäfen in abgelegener Lage schreitet voran, wenn auch nicht in dem gleichen Tempo.
- (45) Die DGCA Indonesien informierte die Kommission auch über den Stand der Abhilfemaßnahmen, die seit der koordinierten Validierungsmission der ICAO („ICVM“) im Jahr 2017 durchgeführt wurden. Am 25. Juli 2018 überprüfte die ICAO den Plan zur Mängelbehebung im Bereich der Lufttüchtigkeit. Alle Abhilfemaßnahmen wurden von der ICAO vollständig oder teilweise akzeptiert.
- (46) Nach dem tödlichen Unfall des *Lion Air*-Fluges JT610 am 29. Oktober 2018 nahm die DGCA Indonesien innerhalb von 24 Stunden Kontakt zur Kommission auf und übermittelte weiterhin Informationen, auch über Präventivmaßnahmen, die nach dem Unglück gegenüber Fluggesellschaften ergriffen wurden, die in ihrer Flotte Luftfahrzeuge desselben Musters betreiben (ein von *Garuda* betriebenes Luftfahrzeug sowie zehn Luftfahrzeuge des Unternehmens *Lion Air*).
- (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 Indonesien zu ändern.
- (48) Die Mitgliedstaaten sollten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen durch Indonesien im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in Indonesien zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 überprüfen.
- (49) 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 Mauretanien

- (50) Im Dezember 2012 entschied die Kommission, alle Luftfahrtunternehmen im Zuständigkeitsbereich von Mauretanien aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006⁽²⁾ zu streichen.

(1) 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), Erwägungsgründe 40 bis 64 zu Indonesien.

(2) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1146/2012 der Kommission vom 3. Dezember 2012 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 333 vom 5.12.2012, S. 7), Erwägungsgründe 71 bis 81 zu Mauretanien.

- (51) Mit Schreiben vom 30. August 2018 forderte die Kommission die zuständige Behörde Mauretaniens, die *Agence Nationale de l'Aviation Civile* („ANAC Mauretanien“) auf, Unterlagen über die Struktur der Behörde, ihr Aufsichtssystem und ihre Aufsichtstätigkeiten sowie eine Liste der Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC), der registrierten Luftfahrzeuge und der ergriffenen Durchsetzungsmaßnahmen vorzulegen.
- (52) Am 10. Oktober 2018 stellte die ANAC Mauretanien die angeforderten Auskünfte bereit, u. a. betreffend die Organisationsstruktur und das Personal, die Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) in Verbindung mit den Betriebsspezifikationen, die in Mauretanien registrierten Luftfahrzeuge, die Ergebnisse der Tätigkeiten zur Sicherheitsaufsicht und der Durchsetzungsmaßnahmen sowie die Liste der Störungen und Unfälle, die sich seit 2016 ereignet haben.
- (53) Die ANAC Mauretanien teilte der Kommission mit, dass zu dem Zeitpunkt zwei Luftfahrtunternehmen in Mauretanien zugelassen seien, die in Nouakchott ansässige staatliche Fluggesellschaft *Mauritania Airlines* und das Lufttaxiunternehmen *Class Aviation*.
- (54) Die Kommission fordert die ANAC Mauretanien auf, regelmäßig über die fortlaufenden Verbesserungen bei der Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen Bericht zu erstatten.
- (55) 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 Mauretanien zu ändern.

Luftfahrtunternehmen aus Mexiko

- (56) Die Luftfahrtunternehmen aus Mexiko wurden noch nie im Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 geführt. Nach einem tödlichen Unfall des mexikanischen Luftfahrtunternehmens *Global Air (Aerolíneas Damojh' S. A. de C.V.)* wandte sich die Kommission am 18. Mai 2018 an die mexikanische *Dirección General de Aeronáutica Civil* („DGAC Mexiko“) mit der Bitte um ausführliche Informationen. Nach Angaben der DGAC Mexiko wurde das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) von *Global Air (Aerolíneas Damojh' S.A. de C.V.)* ausgesetzt und anschließend am 29. August 2018, nachdem die DGAC Mexiko Inspektionen durchgeführt hatte, wieder für gültig erklärt. Der Unfall selbst sowie der kurze Zeitraum zwischen der Aussetzung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) und der anschließenden Aufhebung dieser Aussetzung gaben Anlass zu Bedenken hinsichtlich der Art und Weise, wie die DGAC Mexiko ihre Sicherheitsaufsicht ausübt. Neben diesem Unfall gab es noch diverse andere Hinweise darauf, dass das Flugsicherheitsniveau in Mexiko gelitten haben könnte, da die Zahl der Unfälle und schweren Störungen im Laufe des Jahres 2018 zugenommen hat.
- (57) Am 16. Oktober 2018 kamen die Kommission, die EASA und die DGAC Mexiko zu einer technischen Sitzung zusammen. Darin legte die DGAC Mexiko einschlägige Informationen über ihre Struktur, über Zulassungs-, Zertifizierungs- und Aufsichtstätigkeiten, über die für die Sicherheitsaufsicht zuständigen Mitarbeiter sowie über die Aufsichtsverfahren und den Rechtsrahmen vor. Außerdem legte die DGAC Mexiko die Gründe für die rasche Aufhebung der Aussetzung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) von *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* dar.
- (58) Die Kommission stellte fest, dass die Luftfahrtbranche in Mexiko 2017 schnell gewachsen ist, insbesondere was die Zahl der registrierten Luftfahrzeuge, der Luftfahrtunternehmen und Strecken angeht, und äußerte einige Bedenken hinsichtlich der Fähigkeit der DGCA Mexiko, eine ordnungsgemäße Sicherheitsaufsicht auszuüben. Die DGCA Mexiko erwiderte, nach ihrer Auffassung über die erforderliche Kapazität zu verfügen, und betonte, dass ein großes Luftfahrtunternehmen (*Mexicana de Aviación*) Insolvenz angemeldet habe und dass neue Luftfahrtunternehmen (z. B. *Volaris* und *Aerojet*) dieselben Luftfahrzeugmuster verwendeten. Folglich habe die gestiegene Zahl der registrierten Luftfahrzeuge keine wesentlichen Auswirkungen auf die Aufsichtskapazitäten der DGCA Mexiko.
- (59) In Bezug auf *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* erklärte die DGCA Mexiko, dass das Unternehmen die Aussetzung seines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) vor Gericht angefochten und gegen die Sonderinspektionen der DGCA Mexiko Beschwerde eingelegt habe. Am Ende des Gerichtsverfahrens beantragte *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)*, die Registrierung seines Luftfahrzeugs zu löschen und das entsprechende Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) zu annullieren. Infolge dieses Antrags verfügen die Luftfahrzeuge von *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* über keine Betriebsgenehmigung in Mexiko.
- (60) Im Anschluss an diese Sitzung übermittelte die DGAC Mexiko auf Ersuchen der Kommission auch Informationen über die Unfälle und schweren Störungen, die sich in den letzten fünf Jahren ereignet haben, sowie über die Anzahl der Aussetzungen, Widerrufe und sonstigen Durchsetzungsmaßnahmen, die in den Jahren 2017 und 2018 ergriffen wurden. Die DGCA Mexiko übermittelte der Kommission außerdem die Feststellungen und die Pläne zur Mängelbehebung, die sich aus den zusätzlichen Inspektionen des Luftfahrtunternehmens *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* nach dem Unfall in Kuba ergeben hatten, ebenso wie die Feststellungen und die Pläne zur Mängelbehebung in Bezug auf drei weitere mexikanische Luftfahrtunternehmen.

- (61) Auf der Grundlage der durchgeführten Konsultationen und der vorgelegten Informationen ist die Kommission der Auffassung, dass die DGCA Mexiko derzeit eine hinreichend kontinuierliche Sicherheitsaufsicht (z. B. Verlängerung der Zeugnisse in zweijährigem Rhythmus) ausübt. Der mexikanische Rechtsrahmen für den Luftverkehr scheint vollständig zu sein und mit den einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards in Einklang zu stehen. Die Ergebnisse der SAFA-Vorfeldinspektionen, denen Luftfahrtunternehmen aus Mexiko unterzogen wurden, geben zum gegenwärtigen Zeitpunkt keinen Anlass zu besonderen Sicherheitsbedenken.
- (62) Auf der Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen, einschließlich der Informationen, die während und nach der technischen Konsultation am 16. Oktober 2018 vorgelegt wurden, ist die Kommission der Auffassung, dass die DGCA Mexiko derzeit über die erforderlichen Fähigkeiten und die Bereitschaft zur Behebung von Sicherheitsmängeln verfügt.
- (63) 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, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus Mexiko zu ändern.
- (64) 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 Republik Moldau

- (65) Mit Schreiben vom 27. September 2018 teilte die Kommission der moldauischen Zivilluftfahrtbehörde (CAAM) bestimmte Sicherheitsbedenken im Zusammenhang mit den von der CAAM zugelassenen Luftfahrtunternehmen mit. Gleichzeitig unterrichtete die Kommission die CAAM über die Einleitung von Konsultationen gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006.
- (66) Am 12. Oktober 2018 übermittelte die CAAM der Kommission Informationen zu den Aufsichtstätigkeiten der letzten drei Jahre in Bezug auf die in der Republik Moldau zugelassenen Luftfahrtunternehmen sowie zu der Aufsicht über das Luftfahrtunternehmen *Air Moldova*.
- (67) Auf Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen, darunter die TCO-Sicherheitsbewertung der EASA, die Vorfeldinspektionen der Mitgliedstaaten im Rahmen des SAFA-Programms sowie die Angaben der CAAM, ist die Kommission der Auffassung, dass die CAAM ihre Kapazitäten zur Inspektion der Luftfahrtunternehmen, für die sie Zertifizierungs- und Überwachungsaufgaben wahrnimmt, weiter ausbauen sollte.
- (68) Am 29. Oktober 2018 kamen die Kommission, die EASA, die CAAM sowie Vertreter von *Air Moldova* zu einer technischen Sitzung zusammen. Darin legte die CAAM Informationen zu ihren Überwachungstätigkeiten vor, u. a. ihre Pläne bezüglich Einstellung und Weiterbildung des technischen Personals und ihr strategisches Konzept zur Verbesserung ihrer Überwachungskapazität. *Air Moldova* informierte darüber, was es zur Ausräumung der Bedenken unternimmt, die aufgrund bestimmter SAFA-Feststellungen geäußert worden waren und die auf eine mutmaßlich unzureichende Sicherheitskultur in dem Unternehmen hindeuten.
- (69) Angesichts der festgestellten Sicherheitsmängel gab die Kommission der CAAM sowie den Luftfahrtunternehmen *Air Moldova* und *Aerotranscargo* im Einklang mit Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 Gelegenheit, vor dem Flugsicherheitsausschuss gehört zu werden. Die Anhörung fand am 13. November 2018 statt. Die CAAM stellte ihre Organisationsstruktur mit Einzelheiten zur Personalausstattung vor und informierte über den Rechtsrahmen für die Zivilluftfahrt in der Republik Moldau sowie über dessen künftige Entwicklungen, zu denen auch die Umsetzung des „Abkommens über den gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten und der Republik Moldau“⁽¹⁾ gehört. Im Jahr 2018 wurden der CAAM zufolge 14 EU-Rechtsakte in nationales Recht umgesetzt, weitere 17 sollen im Laufe des Jahres 2019 umgesetzt werden.
- (70) Während der Anhörung sagte die CAAM zu, die Kommission fortlaufend über ihre Aufsichtstätigkeiten und ihre Maßnahmen im Hinblick auf die Verbesserung der Sicherheit der Zivilluftfahrt in der Republik Moldau zu unterrichten. Die CAAM bestätigte, dass sie eine Sicherheitsbewertung der Union in der Republik Moldau begrüßen und unterstützen würde.
- (71) In der Anhörung stellte *Air Moldova* den Aufbau und die Funktionsweise seines Qualitätsmanagementsystems und seines Sicherheitsmanagementsystems vor. Darüber hinaus informierte das Unternehmen die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über die Verfahren, die zur Gewährleistung der Betriebssicherheit eingeführt wurden, einschließlich Gefahrenermittlung, Flugdatenüberwachung, Risikobewertung und Risikominderung. *Air Moldova* erläuterte seine Untersuchungen zu dem schweren Zwischenfall, der sich 2017 mit einem seiner Luftfahrzeuge während des Landeanflugs am Flughafen Rom Fiumicino ereignet hatte, sowie die unmittelbar nach dieser Störung getroffenen Sicherheitsmaßnahmen.

⁽¹⁾ ABl. L 292 vom 20.10.2012, S. 3.

- (72) Im Verlauf der Anhörung legte *Aerotranscargo* Informationen über sein Sicherheitsmanagementsystem, das Verfahren zur Flugdatenanalyse sowie die sicherheitsbezogenen Leistungsindikatoren (Safety Performance Indicators) vor. Insbesondere teilte das Unternehmen Einzelheiten zu seinem Sicherheitsniveau und den Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit mit.
- (73) Die Kommission beabsichtigt, mit Unterstützung der EASA und der Mitgliedstaaten in der Republik Moldau eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort durchzuführen, um zu überprüfen, ob die Zertifizierung und Beaufsichtigung von Luftfahrtunternehmen durch die CAAM mit den einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen im Einklang stehen. Diese Sicherheitsbewertung vor Ort wird vorrangig auf die CAAM und ausgewählte moldauische Luftfahrtunternehmen gerichtet sein.
- (74) Auch wenn die verschiedenen festgestellten Mängel zweifellos behoben werden müssen, rechtfertigen sie ihrem Wesen nach noch nicht die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus der Republik Moldau in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006.
- (75) Auf der Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen und 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 der Republik Moldau zu ändern.
- (76) Die Mitgliedstaaten sollten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen durch die Republik Moldau im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in der Republik Moldau zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 überprüfen.
- (77) 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 Nepal

- (78) Mit Schreiben vom 26. August 2018 unterrichtete die Zivilluftfahrtbehörde Nepals („CAAN“) die Kommission über die Fortschritte, die die Behörde bei der Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen realisiert hat. Den übermittelten Informationen zufolge hat die CAAN in dieser Hinsicht gewisse Fortschritte erzielt. Allerdings reichen die Informationen nicht aus, um Rückschlüsse auf die tatsächliche Sicherheitslage in Nepal zu ziehen.
- (79) Den verfügbaren Daten zufolge haben sich in Nepal seit Anfang 2018 mindestens vier Unfälle in der zivilen Luftfahrt ereignet. Der letzte Unfall ereignete sich am 1. September 2018 auf dem Tribhuvan International Airport in Kathmandu (Nepal), an dem ein von *Yeti Airlines* betriebenes Luftfahrzeug beteiligt war. Die Kommission fordert die CAAN auf, die Empfehlungen aus den amtlichen Unfalluntersuchungsberichten umzusetzen, eine Ursachenanalyse zu betreiben und entsprechende Abhilfemaßnahmen zu ergreifen.
- (80) Bezüglich des Antrags der CAAN auf eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort halten die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss eine solche Besuchsreise für verfrüht, da die Zahl der Unfälle in Nepal nach wie vor inakzeptabel hoch ist. Nepal sollte deshalb zunächst das Ziel verfolgen, die Zahl der Unfälle zu verringern und über einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren diesbezüglich zufriedenstellende Nachweise zu erbringen.
- (81) 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 Nepal zu ändern.

Luftfahrtunternehmen aus Russland

- (82) Die Kommission, die EASA und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten haben auch in jüngster Zeit das Sicherheitsniveau der in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmen, die in der Union tätig sind, genau überwacht, unter anderem im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen einiger russischer Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.
- (83) Am 5. Oktober 2018 trafen Vertreter der Kommission, der EASA und eines Mitgliedstaats mit Vertretern der russischen Föderalen Luftfahrtagentur („FATA“) zusammen, um das Sicherheitsniveau der in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmen anhand von Berichten über Vorfeldinspektionsberichten (zwischen dem 19. September 2017 und dem 18. September 2018) zu überprüfen und zu ermitteln, in welchen Fällen die FATA ihre Aufsichtstätigkeiten verstärken sollte.

- (84) Bei dem Treffen unterzog die Kommission die Ergebnisse der SAFA-Vorfeldinspektionen von vier in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmen einer eingehenderen Prüfung. Obgleich keine Sicherheitsbedenken geltend gemacht wurden, teilte die FATA der Kommission mit, dass aufgrund der begrenzten Zahl der bei einigen Luftfahrtunternehmen durchgeführten Inspektionen im nächsten Quartal zusätzliche Inspektionen bei zweien dieser Unternehmen stattfinden würden.
- (85) Auf der Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen, einschließlich derer, die die FATA bei dem Treffen am 5. Oktober 2018 vorgelegt hat, 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.
- (86) 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.
- (87) Die Mitgliedstaaten sollten die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen durch die Luftfahrtunternehmen aus Russland im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.
- (88) Falls diese Inspektionen auf ein unmittelbar drohendes Sicherheitsrisiko infolge einer mangelnden Einhaltung der internationalen Sicherheitsnormen hindeuten, könnte die Kommission gezwungen sein, bestimmten Luftfahrtunternehmen aus Russland den Flugbetrieb zu untersagen und sie in den Anhang A oder Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen.

Luftfahrtunternehmen aus Thailand

- (89) Mit Schreiben vom 17. September 2018 forderte die Kommission die thailändische Zivilluftfahrtbehörde („CAAT“) auf, einen Fortschrittsbericht über die Zertifizierungs- und Aufsichtstätigkeiten der CAAT vorzulegen.
- (90) Am 24. Oktober 2018 legte die CAAT einen Fortschrittsbericht über die Situation der Zivilluftfahrt in Thailand, die Organisation der CAAT sowie über deren Aufsichtssystem und die ergriffenen Durchsetzungsmaßnahmen vor.
- (91) Dieser Fortschrittsbericht enthielt detaillierte Angaben über die Umsetzung des Nachhaltigkeitsplans der CAAT, der u. a. eine innerbetriebliche Prüfung, die Ermittlung notwendiger Verbesserungen, geplante Überprüfungen von Gesetzen und Vorschriften sowie die Erfordernisse bezüglich der wirtschaftlichen Tragfähigkeit und der Mittelausstattung umfasste.
- (92) Derzeit unterzieht die CAAT die Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) einer Neuzertifizierung: Bis September 2018 sind dabei 22 Luftfahrtunternehmen neu zugelassen worden, zwei Luftfahrtunternehmen durchlaufen noch die Demonstrations- und Inspektionsphase und zwei weitere befinden sich in der Phase der Bewertung von Unterlagen. Alle für den internationalen Verkehr zugelassenen Luftfahrtunternehmen sind neu zertifiziert worden.
- (93) 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 Thailand zu ändern.
- (94) Die Mitgliedstaaten sollten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen durch Thailand im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in Thailand zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 überprüfen.
- (95) 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 Venezuela

- (96) Am 6. März 2017 beantragte das in Venezuela zugelassene Luftfahrtunternehmen *Avior Airlines* bei der EASA eine Genehmigung für Drittlandsbetreiber (TCO). Die EASA prüfte diesen Antrag und lehnte am 4. Oktober 2017 die Erteilung einer TCO-Genehmigung aus Sicherheitsgründen ab, da *Avior Airlines* die anwendbaren Vorschriften der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 nicht erfüllt.

- (97) Am 14. November 2017 wurden das Instituto Nacional de Aeronáutica Civil („INAC“) und Avior Airlines von der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 gehört. Nach dieser Anhörung änderte die Kommission im November 2017 die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, und das Luftfahrtunternehmen Avior Airlines wurde in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 ⁽¹⁾ aufgenommen.
- (98) Die Kommission setzte die Konsultationen mit dem INAC nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 fort. Am 29. August 2018 hielten die Kommission und die EASA mit dem INAC eine technische Sitzung ab, bei der die Kommission ihre Bedenken hinsichtlich der Fähigkeit des INAC darlegte, seine internationalen Verpflichtungen im Bereich der Sicherheitsaufsicht über die ihm unterstehenden Luftfahrtunternehmen zu erfüllen.
- (99) In dieser technischen Sitzung gab das INAC einen allgemeinen Überblick über seinen Prozess der Luftfahrtaufsicht und das staatliche Sicherheitsprogramm und lieferte zusammen mit Informationen über die Luftfahrt in Venezuela einige Beispiele für ergriffene Durchsetzungsmaßnahmen. Als Folgemaßnahme zu dieser Sitzung legte das INAC weitere technische Unterlagen vor. Ferner erklärte das INAC, dass es sich nach der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses im November 2017 an die Luftfahrtunternehmen mit noch offenen Feststellungen aus den SAFA-Vorfeldinspektionen gewandt und sie aufgefordert habe, entsprechende Abhilfemaßnahmen zu ergreifen. Den Angaben der Mitgliedstaaten zufolge, von denen diese Inspektionen durchgeführt wurden, haben einige venezolanische Luftfahrtunternehmen durchaus damit begonnen, auf diese Feststellungen zu reagieren, wenngleich nicht immer auf kohärente Weise. So wurden beispielsweise unterschiedliche Abhilfemaßnahmen für dieselben oder ähnliche Feststellungen vorgeschlagen, und mehrere dieser Abhilfemaßnahmen behandelten die jeweiligen Feststellungen offenbar nur zum Teil.
- (100) Die EASA, die Mitgliedstaaten und die Kommission haben die vorgelegten Unterlagen, die TCO-Bewertungen der EASA sowie die SAFA-Feststellungen und die entsprechenden Abhilfemaßnahmen geprüft. Obwohl einige Elemente eines Aufsichtssystems umgesetzt wurden und im Hinblick auf Struktur, Umfang des Aufsichtspersonals, dokumentierte Verfahren und Planung von Inspektionen angemessen schienen, ließ die Analyse der verfügbaren Informationen einige mögliche Unstimmigkeiten erkennen. In einigen Inspektionsberichten werden nämlich schwerwiegende Beanstandungen beschrieben, die bei einer angemessenen kontinuierlichen Aufsicht über die Luftfahrtunternehmen durch das INAC normalerweise nicht hätten auftreten dürfen. Die von den Luftfahrtunternehmen infolge der Feststellungen in den Inspektionsberichten des INAC getroffenen Maßnahmen legen den Schluss nahe, dass es an einer korrekten Ursachenanalyse mangelt und keine geeigneten Pläne zur Mängelbehebung bestehen, die ein erneutes Auftreten derselben oder ähnlicher Verstöße verhindern würden. Dieses Problem scheint weder erkannt noch durch Folgemaßnahmen zu den eigenen Untersuchungen des INAC behoben worden zu sein.
- (101) Die Kommission gab der INAC deshalb im Einklang mit Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 Gelegenheit, sich vor dem Flugsicherheitsausschuss zu äußern. In der Anhörung am 14. November 2018 gab das INAC der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss einen Überblick über den venezolanischen Rechtsrahmen für den Luftverkehr und die Struktur des INAC und lieferte Daten über den Personalbestand und die Luftfahrtindustrie; außerdem machte die Behörde detailliertere Angaben zu den Aufsichtstätigkeiten in den Jahren 2017 und 2018, den durchgeführten und geplanten Inspektionen, zu Durchsetzungsmaßnahmen, zum Stand der Umsetzung des staatlichen Sicherheitsprogramms sowie zum risikobasierten Aufsichtskonzept, zusammen mit weiteren einschlägigen technischen Informationen. Das INAC bekräftigte seine Entschlossenheit zur Erfüllung seiner internationalen Verpflichtungen im Bereich der Flugsicherheit sowie seine Bereitschaft, einen Rahmen für die Zusammenarbeit mit der EASA zu schaffen.
- (102) Die Mitgliedstaaten stellten in der Anhörung Fragen, die darauf abzielten zu verstehen, ob das Aufsichtssystem in Venezuela tatsächlich wirksam umgesetzt wird. Nicht alle Antworten der INAC waren ausreichend detailliert.
- (103) Die Kommission stellt fest, dass die Quote der wirksamen Umsetzung nach dem USOAP-Programm der ICAO für Venezuela bei 93,51 % liegt. Im Jahr 2009 wurde ein USOAP-CMA-Audit der ICAO durchgeführt und die letzte koordinierte Validierungsmission der ICAO fand 2013 statt.
- (104) Die Kommission stellt ferner fest, dass acht Luftfahrtunternehmen aus Venezuela bei der EASA einen förmlichen Antrag auf Erteilung einer TCO-Genehmigung gestellt haben. Bislang wurde keinem venezolanischen Luftfahrtunternehmen eine TCO-Genehmigung erteilt. Den Antrag von Avior Airlines lehnte die EASA aus Sicherheitsgründen ab, während die übrigen sieben Anträge von der EASA entweder aus verwaltungstechnischen Gründen abgelehnt oder von den Luftfahrtunternehmen zurückgezogen wurden.
- (105) Die Kommission erkennt die Bereitschaft Venezuelas an, mit der Kommission zusammenzuarbeiten und fortlaufend über den Status seiner Überwachungsverpflichtungen zu berichten. Die Kommission nimmt ferner zur Kenntnis, dass das INAC zu einem Treffen mit der Kommission, der EASA und den Mitgliedstaaten bereit ist, wann immer dies erforderlich ist.

⁽¹⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2017/2215 der Kommission vom 30. November 2017 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 318 vom 2.12.2017, S. 1), Erwägungsgründe 70 bis 81 zu Venezuela.

- (106) Auch wenn die verschiedenen festgestellten Mängel zweifellos behoben werden müssen, rechtfertigen sie ihrem Wesen nach noch nicht die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus Venezuela in den Anhang A oder Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006.
- (107) Auf der Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen und 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 Venezuela zu ändern.
- (108) Die Mitgliedstaaten sollten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen durch Venezuela im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in Venezuela zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 überprüfen.
- (109) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund mangelnder Einhaltung der internationalen Sicherheitsnormen unmittelbare Sicherheitsrisiken bestehen, kann die Kommission weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus Sambia

- (110) Im Juni 2016 entschied die Kommission, alle Luftfahrtunternehmen im Zuständigkeitsbereich von Sambia aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006⁽¹⁾ zu streichen.
- (111) Mit Schreiben vom 3. Mai 2018 forderte die Kommission die sambische Zivilluftfahrtbehörde („ZCAA“) auf, Unterlagen über die Struktur der Behörde, ihr Aufsichtssystem und ihre Aufsichtstätigkeiten sowie eine Liste der Inhaber von Luftverkehrsleiterzeugnissen (AOC), der registrierten Luftfahrzeuge und der Durchsetzungsmaßnahmen vorzulegen.
- (112) Am 1. Juni 2018 stellte die ZCAA die angeforderten Auskünfte bereit, u. a. betreffend die Organisationsstruktur und das Personal, die Inhaber von Luftverkehrsleiterzeugnissen (AOC) in Verbindung mit den Betriebsspezifikationen, die in Sambia registrierten Luftfahrzeuge, die Ergebnisse der Tätigkeiten zur Sicherheitsaufsicht und der Durchsetzungsmaßnahmen sowie die Liste der Störungen und Unfälle, die sich seit 2016 ereignet haben. Ferner informierte die ZCAA über die Fortschritte, die infolge der Empfehlungen in dem Abschlussbericht zu der im März 2016 durchgeführten koordinierten Validierungsmission der ICAO („ICVM“) erzielt wurden.
- (113) Die Kommission fordert die ZCAA auf, regelmäßig über die kontinuierlichen Verbesserungen bei der Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen zu berichten.
- (114) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht 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 Sambia zu ändern.
- (115) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Flugsicherheitsausschusses.
- (116) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 sollte daher entsprechend geändert werden —

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.

⁽¹⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2016/963 der Kommission vom 16. Juni 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 160 vom 17.6.2016, S. 50), Erwägungsgründe 108 bis 121 zu Sambia.

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

Brüssel, den 28. November 2018

*Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,
Violeta BULC
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 Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (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 in Anhang B, 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
HELI-MALONGO	AO-005/11-09/18YYY	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 Luftverkehrsbesitzerzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbesitzerzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftverkehrsbesitzers
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
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Gabunischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Afrijet und SN2AG in Anhang B, einschließlich			Gabunische Republik
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Gabunische Republik

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbesitzerzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbesitzerzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftverkehrsbetreibers
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gabunische Republik
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (NRT)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabunische Republik
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gabunische Republik
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gabunische Republik
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Unbekannt	Gabunische Republik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Kirgisischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Kirgisische Republik
AIR BISHKEK (<i>ehemals</i> 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 (<i>ehemals</i> 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

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
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
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
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

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 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
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 Luftverkehrsoperatorzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsoperatorzeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftverkehrsoperators	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungsstaat
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republik Angola	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: Luftfahrzeugen des Musters Boeing B737-700, Luftfahrzeugen des Musters Boeing B777-200, Luftfahrzeugen des Musters Boeing B777-300 und Luftfahrzeugen des Musters Boeing B777-300ER.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: Luftfahrzeugen innerhalb der Boeing-B737-700-Flotte, wie im AOC angegeben; Luftfahrzeugen innerhalb der Boeing-B777-200-Flotte, wie im AOC angegeben; Luftfahrzeugen innerhalb der Boeing-B777-300-Flotte, wie im AOC angegeben, und Luftfahrzeugen innerhalb der Boeing-B777-300ER-Flotte, wie im AOC angegeben.	Republik Angola
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
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽¹⁾	002/MTAC/ ANAC-G/ DSA	ABS	Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters Falcon 50, 2 Luftfahrzeugen des Musters Falcon 900.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Gabunische Republik
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ ANAC-G/ DAS	NVS	Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters Challenger CL-601, 1 Luftfahrzeug des Musters HS-125-800.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-AAG, ZS-AFG	Gabunische Republik, Republik Südafrika
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⁾ Afrijet ist es ausschließlich gestattet, die aufgeführten Luftfahrzeuge für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Union zu nutzen.“

⁽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.