

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 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 in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 genannte Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, erstellt.
- (2) Nach Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 haben einige Mitgliedstaaten und die Europäische Agentur für Flugsicherheit (im Folgenden „EASA“) der Kommission Informationen übermittelt, die im Zusammenhang mit der Aktualisierung dieser Liste von Bedeutung sind. Einschlägige Informationen wurden auch von Drittstaaten und internationalen Organisationen mitgeteilt. Die Liste sollte auf der Grundlage dieser Informationen aktualisiert werden.
- (3) Die Kommission hat alle betroffenen Luftfahrtunternehmen entweder unmittelbar oder über die für die Regulierungsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden informiert und die wesentlichen Tatsachen und Überlegungen angegeben, die die Grundlage einer Entscheidung bilden würden, diesen Unternehmen den Flugbetrieb in der Union zu untersagen oder die Bedingungen einer Betriebsuntersagung eines in der Liste erfassten Luftfahrtunternehmens 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 (EWG) Nr. 3922/1991 des Rates ⁽³⁾ eingesetzt wurde (im Folgenden „Flugsicherheitsausschuss“), mündlich vorzutragen.
- (5) Die Kommission hat dem Flugsicherheitsausschuss aktuelle 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: Afghanistan, Angola, Bolivien, Gambia, Indonesien, Libyen, Nepal, Russland und Venezuela. Die Kommission hat dem Flugsicherheitsausschuss zudem Informationen zur Flugsicherheit in Äquatorialguinea, Kasachstan, Indien, Mauretanien, Mosambik, den Philippinen, Thailand, der Ukraine und Sambia vorgelegt.
- (6) Die EASA legte der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss die Ergebnisse der Analyse von Berichten der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) über die Audits im Rahmen ihres Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht vor. In diesem Zusammenhang wurden die Mitgliedstaaten aufgefordert, in Drittländern zugelassene Luftfahrtunternehmen, denen gegenüber die ICAO schwere Sicherheitsbedenken geltend gemacht oder bei denen die EASA erhebliche Mängel hinsichtlich der Sicherheitsaufsicht festgestellt hat, vorrangigen Vorfeldinspektionen zu unterziehen. Zusätzlich zu den von der Kommission gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 durchgeführten Konsultationen werden die vorrangigen Vorfeldinspektionen es ermöglichen, weitere Informationen über das Sicherheitsniveau der in diesen Drittländern zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu erlangen.

⁽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 (EWG) Nr. 3922/1991 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4).

⁽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).

- (7) Die EASA informierte die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss auch über die Ergebnisse der Analysen von Vorfeldinspektionen, die im Rahmen des Programms zur Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern (SAFA) im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission ⁽¹⁾ durchgeführt wurden.
- (8) Darüber hinaus unterrichtete die EASA die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über die Vorhaben für technische Unterstützung, die in den Drittländern durchgeführt wurden, die von Maßnahmen oder Überwachungsverpflichtungen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 betroffen sind. Sie 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 mit dem Ziel, bei mangelhafter Einhaltung der geltenden internationalen Standards 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 wies diesbezüglich nochmals darauf hin, wie wichtig die Bereitstellung von Informationen für die internationale Luftfahrtgemeinschaft, vor allem über die SCAN-Datenbank der ICAO (Safety Collaborative Assistance Network), über die Gewährung technischer Unterstützung durch die Union und ihre Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Verbesserung der Flugsicherheit weltweit ist.
- (9) Eurocontrol übermittelte der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss aktuelle Informationen über den Stand der SAFA-Warnfunktion und übermittelte aktuelle Statistiken über Warmmeldungen in Bezug auf Luftfahrtunternehmen mit Betriebsuntersagungen.

Luftfahrtunternehmen aus der Union

- (10) Aufgrund der von der EASA geprüften Ergebnisse von Vorfeldinspektionen, die an Luftfahrzeugen von Luftfahrtunternehmen der Union durchgeführt wurden, sowie von Normungsinspektionen der EASA und von bereichsspezifischen Inspektionen und Audits nationaler Luftfahrtbehörden haben mehrere Mitgliedstaaten bestimmte Durchsetzungsmaßnahmen ergriffen und die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über diese Maßnahmen unterrichtet. Bulgarien unterrichtete die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über Maßnahmen, die es in Bezug auf das Luftfahrtunternehmen *Bulgaria Air* ergriffen hat.
- (11) Die Mitgliedstaaten bekräftigten ihre Handlungsbereitschaft für den Fall, dass relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund einer mangelhaften Einhaltung der anwendbaren internationalen Sicherheitsnormen durch Luftfahrtunternehmen aus der Union unmittelbare Sicherheitsrisiken bestehen.

Luftfahrtunternehmen aus Afghanistan

- (12) Am 13. Februar 2018 fanden technische Konsultationen zwischen Vertretern der Kommission, der EASA und der Zivilluftfahrtbehörde der Islamischen Republik Afghanistan („ACAA“) und dem Luftfahrtunternehmen *Kam Air* statt, die insbesondere die derzeit geltende Betriebsuntersagung für alle Luftfahrtunternehmen aus Afghanistan gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 betrafen.
- (13) Bei diesem Treffen legte die ACAA Informationen über die Fortschritte bei der Umsetzung einer verstärkten Sicherheitsaufsicht vor. Die ACAA hat in den Vorjahren mehr Luftverkehrsbetreiberzeugnisse (AOC) entzogen oder ausgesetzt, der Betrieb mehrerer Luftfahrzeuge wurde wegen Luftuntüchtigkeit untersagt, und es wurden strenge Maßnahmen gegen Flugbesatzungen ergriffen, die die internationalen Sicherheitsnormen nicht erfüllten. Darüber hinaus teilte die ACAA mit, dass alle in Afghanistan registrierten Luftfahrtunternehmen einer Neuzertifizierung gemäß den internationalen Normen unterzogen würden. Derzeit verfügen nur zwei Luftfahrtunternehmen über ein gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis, nämlich *Kam Air* und *Ariana Afghan Airlines*. *Kam Air* wurde nach Maßgabe des neuen afghanischen Rechtsrahmens für die Luftfahrt vollständig neu zertifiziert und *Ariana Afghan Airlines* durchläuft derzeit das Neuzertifizierungsverfahren. Die ACAA bekräftigte, dass sie unter Berücksichtigung der Sachzwänge eines schwierigen betrieblichen Umfelds dennoch entschlossen ist, ihre internationalen Verpflichtungen in Bezug auf die Flugsicherheit zu erfüllen.
- (14) Die ACAA hat nach ihren Angaben mit der Beantwortung der Online-Fragebögen für das ICAO-Programm zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) nach dem Konzept der kontinuierlichen Überwachung (Continuous Monitoring Approach, CMA) begonnen, dafür aber keinen Nachweis erbracht. Der Ständige Vertreter Afghanistans bei der ICAO verhandelt derzeit mit der ICAO, damit diese möglichst zeitnah ein USOAP-Audit durchführt.
- (15) Das Luftfahrtunternehmen *Kam Air* stellte die Unternehmensentwicklung und das Sicherheitsmanagement innerhalb des Unternehmens vor. Das Direktorium von *Kam Air* beschloss im September 2014, seine betriebsbezogenen Strategiepläne und taktischen Vorgehensweisen zu überprüfen, um die neuen Vorschriften der ACAA sowie die internationalen Normen und Empfehlungen voll zu erfüllen. Ein Programm zur Flugdatenanalyse wurde eingeführt und das Unternehmen ist sich betrieblicher Risiken bewusst. Die Systeme für das Sicherheits- und das Qualitätsmanagement werden derzeit umgesetzt.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1).

- (16) Die Kommission erkennt die Bemühungen der ACAA und die Tatsache an, dass die ACAA zur Zusammenarbeit mit der Kommission gewillt ist, um ihr aktualisierte Informationen über den Stand der Erfüllung ihrer Überwachungsverpflichtungen zu übermitteln.
- (17) Die Kommission nimmt jedoch das nach wie vor schwierige betriebliche Umfeld in Afghanistan und die sich daraus für die ACAA ergebenden negativen Folgen in Bezug auf ihre Fähigkeit zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen im Bereich der Sicherheitsaufsicht zur Kenntnis. Die Kommission wird die Ergebnisse des geplanten USOAP-Audits der ICAO genau untersuchen. Auf der Grundlage aller verfügbaren Informationen ist die Kommission daher der Auffassung, dass die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, nicht geändert werden sollte, mit Ausnahme der afghanischen Luftfahrtunternehmen *Afghan Jet International Airlines*, *East Horizon Airlines* und *Safi Airways* denen das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) entzogen wurde und die daher nicht mehr in der Liste geführt werden müssen.
- (18) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird daher festgestellt, dass die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um *Afghan Jet International Airlines*, *East Horizon Airlines* und *Safi Airways* aus dem Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen.

Luftfahrtunternehmen aus Angola

- (19) Seit November 2008 ⁽¹⁾ gilt – mit einer Ausnahme – für alle in Angola zugelassenen Luftfahrtunternehmen eine vollständige Betriebsuntersagung, die in erster Linie darauf zurückzuführen ist, dass die für die Sicherheitsaufsicht über die in Angola zugelassenen Luftfahrtunternehmen zuständige Behörde (INAVIC) nicht in der Lage ist, die geltenden internationalen Sicherheitsnormen anzuwenden und durchzusetzen. Eine teilweise Ausnahme gilt für das Luftfahrtunternehmen *TAAG Angola Airlines*. Das Unternehmen wurde in Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 ⁽²⁾ aufgenommen und erhielt die Erlaubnis, mit einem Teil seiner Flotte Flüge in die Union durchzuführen.
- (20) Im März 2017 führte die ICAO eine koordinierte Validierungsmission (ICVM) in Angola durch. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Mission gab die ICAO bekannt, dass die schweren Sicherheitsbedenken im Bereich des Flugbetriebs von der zuständigen Behörde Angolas ausgeräumt worden waren.
- (21) Mit Schreiben vom 2. April 2018 unterrichtete die zuständige Behörde Angolas die Kommission über die Fortschritte bei der Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen und die Ergebnisse der ICVM.
- (22) Die Kommission begrüßt die Bemühungen des INAVIC und die Tatsache, dass das INAVIC zum Austausch mit der Kommission gewillt ist, um ausführlichere Informationen über die Fortschritte bei der Sicherheitsaufsicht über die ihrer Verantwortung unterstehenden Luftfahrtunternehmen zu liefern.
- (23) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht daher nach Ansicht der Kommission derzeit kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Angola zu ändern.

Luftfahrtunternehmen aus Bolivien

- (24) Am 30. Januar 2018 fand eine technische Konsultation zwischen Vertretern der Kommission, der EASA und eines Mitgliedstaats sowie hochrangigen Vertretern der bolivianischen Generaldirektion für Zivilluftfahrt („DGAC“) statt.
- (25) Die Kommission hatte die DGAC aufgefordert, eine Liste von zu erstellenden Unterlagen und durchzuführenden Maßnahmen vorzulegen. Die DGAC übermittelte fristgerecht alle erforderlichen Unterlagen und die EASA legte eine Analyse zu diesen Unterlagen vor. Die vorläufige Schlussfolgerung lautete, dass die Verfahren gut dokumentiert sind, es aber nicht möglich war zu beurteilen, ob sie auch tatsächlich korrekt umgesetzt werden. Die DGAC scheint hinsichtlich der Zahl der Inspektoren gut besetzt zu sein, doch wurden noch weitere Informationen benötigt, um zu überprüfen, ob für Spezialaufgaben das entsprechende Fachwissen vorhanden ist.
- (26) Um einen besseren Einblick in die Flugbetriebsaufsicht zu erhalten, forderte die Kommission die bolivianische DGAC auf, eine detaillierte Planung der im Jahr 2018 vorgesehenen Audits und Inspektionen sowie einen Überblick über die Audits und Inspektionen vorzulegen, denen fünf Luftfahrtunternehmen, die Personenbeförderungen im Linienverkehr und im Gelegenheitsverkehr durchführen, in den Jahren 2016 und 2017 unterzogen worden waren.

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1131/2008 der Kommission vom 14. November 2008 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, Erwägungsgründe 8 bis 11 zu Angola.

⁽²⁾ Verordnung (EU) 619/2009 der Kommission vom 13. Juli 2009 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, Erwägungsgründe 54 bis 62 zu Angola; 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, Erwägungsgründe 12 bis 17 zu Angola.

- (27) Diese zusätzlichen Unterlagen wurden an die EASA gesandt und von ihr empfangen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Durchführungsquote der Inspektionen zwischen 2016 und 2017 erheblich angestiegen ist. In Bezug auf das Luftfahrtunternehmen *Boliviana de Aviación*, das einzige in Europa tätige bolivianische Luftfahrtunternehmen, wurden 88 % der geplanten Tätigkeiten abgeschlossen. Die bolivianische DGAC teilte mit, dass für das laufende Jahr (2018) ein Konzept der risikoabhängigen Aufsicht eingeführt worden sei. Für die übrigen Luftfahrtunternehmen wurde festgestellt, dass trotz Durchführung einer Risikoanalyse weitere Verbesserungen erforderlich sein werden.
- (28) Die Kommission nimmt die von der bolivianischen DGCA übermittelten Informationen zur Kenntnis. Die Kommission ist der Auffassung, dass auf der Grundlage aller derzeit verfügbaren Informationen, einschließlich der von der bolivianischen DGAC bei der technischen Konsultation am 30. Januar 2018 mitgeteilten Informationen, zum gegenwärtigen Zeitpunkt kein Grund besteht, eine Betriebsuntersagung oder Betriebsbeschränkungen für in Bolivien zugelassene Luftfahrtunternehmen zu beschließen.
- (29) 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 Bolivien zu ändern.
- (30) Die Mitgliedstaaten müssen die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in Bolivien zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.
- (31) Sollten 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 Gambia

- (32) In den Jahren 2014 und 2015 wurden bei den SAFA-Inspektionen der Luftfahrtunternehmen *Aeolus Air Ltd.* und *SIPJ (G) Ltd.* die beide von der Zivilluftfahrtbehörde Gambias („CAAG“) ausgestellte Luftverkehrsbetreiberzeugnisse (AOC) besitzen, schwerwiegende Sicherheitsmängel festgestellt.
- (33) Am 24. Juli 2015 übermittelte die EASA der CAAG ein Schreiben mit den Ergebnissen einer Vorfeldinspektion des Unternehmens *SIPJ (G) Ltd.* Die EASA teilte der CAAG in dem Schreiben ferner mit, dass die Flugpläne zwar in der Kategorie der allgemeinen Luftfahrt eingereicht worden seien und dass die Flugbesatzungen angegeben hätten, im Staatsflugbetrieb tätig zu sein, es aber Beweise dafür gebe, dass es sich vielmehr um gewerblichen Flugbetrieb handelte.
- (34) Weitere Untersuchungen ergaben, dass das betreffende Luftfahrzeug in den Vereinigten Staaten von Amerika registriert war. In Bezug auf dieses Luftfahrzeug nahm die EASA Kontakt zu den Zivilluftfahrtbehörden der Vereinigten Staaten auf. Die EASA hat auch die gambischen Behörden förmlich kontaktiert, die jedoch nicht antworteten. Ein Antrag auf Erteilung einer TCO-Genehmigung wurde von *SIPJ (G) Ltd.* nicht gestellt.
- (35) Bei einer Reihe von SAFA-Inspektionen des Luftfahrtunternehmens *SIPJ (G) Ltd.* wurden 2016 weitere schwere Mängel festgestellt. In allen Fällen waren die Flüge als allgemeine Luftfahrt qualifiziert. Allerdings gab es Hinweise darauf, dass es sich um gewerbliche Flüge handelte und sie als allgemeine Luftfahrt qualifiziert waren, um die geltenden ICAO-Sicherheitsnormen und insbesondere die Anforderungen an die Erteilung einer TCO-Genehmigung für den Luftraum der Union zu umgehen.
- (36) Um die Lage genau zu überwachen, wird die Kommission technische Konsultationen mit den gambischen Behörden nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 aufnehmen.
- (37) Die Mitgliedstaaten müssen die wirksame Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in Gambia zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.
- (38) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung der internationalen Sicherheitsnormen unmittelbare Sicherheitsrisiken bestehen, kann die Kommission weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 ergreifen.
- (39) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Gambia zu ändern.

Luftfahrtunternehmen aus Indonesien

- (40) Vom 12. bis 21. März 2018 wurde eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort in Indonesien durchgeführt. Daran nahmen Experten der Kommission, der EASA und von Mitgliedstaaten teil. Die Sicherheitsbewertung wurde in den Büros der indonesischen Generaldirektion für Zivilluftfahrt („indonesische DGCA“) und bei mehreren in Indonesien zugelassenen Luftfahrtunternehmen durchgeführt: *Batik Air* im Hinblick auf einen Vergleich zur vorangegangenen Sicherheitsbewertung der Union vor Ort von 2016; *Wings Air*, zur gleichen Gruppe (Lion Group) gehörend wie *Batik Air* und ein großer Betreiber von Turboprop-Luftfahrzeugen (ATR42/72); *Sriwijaya Air*, dem größten der Betreiber, die noch auf der Liste der in der Union einer Betriebsuntersagung unterliegenden Luftfahrtunternehmen geführt werden; *TransNusa* mit einer gemischten Flotte von Turbostrahl- und Turboprop-Luftfahrzeugen (alle zertifiziert nach CASR-121); *Spirit Aviation Sentosa* und *Susi Air* beide nach CASR-135 zertifiziert, im Pendlers- und Charterbetrieb tätig. Die Bewertung umfasste Besuche in zwei abgelegenen Regionen, nämlich an einer Basis von *TransNusa* in Kupang und am Sitz von *Susi Air* in Pangandaran.
- (41) Bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort wurde festgestellt, dass die DGCA nicht nur ihre bisherige Leistung aufrechterhalten, sondern in mehreren Bereichen auch erhebliche Verbesserungen gegenüber der letzten Sicherheitsbewertung der Union vor Ort 2016 erzielt hat. Von besonderer Bedeutung waren die von der DGCA erreichte Stabilität bei der Ausarbeitung der nationalen Luftverkehrsvorschriften sowie die aufgebaute Kompetenz für die Ausübung einer ordnungsgemäßen und wirksamen Aufsicht. Bei vorangegangenen Anlässen war festgestellt worden, dass unterschiedliche Regulierungsmodelle erwogen oder angewandt wurden, damit Indonesien die Einhaltung der ICAO-Normen nachweisen konnte. Diesem Vorgehen mangelte es jedoch an Klarheit. Das EU-Team begrüßte den Beschluss der DGCA, eine klare Politik zur Einhaltung der ICAO-Vorschriften zu verfolgen und Vorschriften eigenständig im Einklang mit den jüngsten ICAO-Änderungen auszuarbeiten.
- (42) Die Experten konnten feststellen, dass die Aufsichtstätigkeiten – Audits und Inspektionen – nach wie vor einer jährlichen Planung unterliegen und die meisten dieser Tätigkeiten dem Plan entsprechend durchgeführt werden.
- (43) Die DGCA ist in der Lage, Mitarbeiter in einer Anzahl zu gewinnen, die der derzeitigen Größe und dem Umfang des zu beaufsichtigenden Luftfahrtsektors angemessen ist. Seit 2016 wurde das Personal erheblich aufgestockt und es ist geplant, noch weitere Kräfte einzustellen. Alle befragten Mitarbeiter waren qualifiziert und verfügten über gute Kenntnisse. Die theoretischen Ausbildungsprogramme und -pläne wurden für geeignet befunden. Gleichwohl wurde festgestellt, dass noch immer Bedarf an betrieblicher Fortbildung der Inspektoren in den Bereichen Meldungen, Kontrollumfang, Ursachenanalyse und Behebung von Beanstandungen besteht.
- (44) Die indonesische DGCA konnte nachweisen, dass Durchsetzungsmaßnahmen in Form von Mahnschreiben, Aussetzung, Entzug und finanziellen Sanktionen ergriffen werden, wenn dies erforderlich ist. Seit 2017 wurden vier Entzüge, elf Aussetzungen und 21 Mahnschreiben verzeichnet.
- (45) Die Lion Group besteht aus sechs Luftfahrtunternehmen in drei verschiedenen Staaten und betreibt ein integriertes Konzept für den Betrieb und das Sicherheits- und Qualitätsmanagement. Innerhalb der Lion Group sind *Batik Air* und *Wings Air* zwei in Indonesien zugelassene Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC). *Batik Air* war bereits 2016 einer Sicherheitsbewertung der Union vor Ort unterzogen worden und wies nach, dass es weiterhin über gut funktionierende Sicherheits- sowie Qualitätssicherungs- und Qualitätsmanagementsysteme verfügt. Der Betreiber ist um weitere Verbesserungen bemüht. *Batik Air* hat die Feststellungen des EU-Teams von 2016 berücksichtigt und insbesondere im Bereich der Sicherheitsrisikobewertung auf freiwilliger Basis Verbesserungen vorgenommen. *Wings Air* beschäftigt qualifizierte Flugbesatzungen und Mitarbeiter und verfügt über Managementsysteme für die verschiedenen Aktivitäten. Die Führungsebene sowohl der einzelnen Luftfahrtunternehmen wie auch der Unternehmensgruppe erhält Informationen und Analysen bezüglich Sicherheit und Qualität und wird daraufhin entsprechend tätig. Darüber hinaus werden die Informationen und Abhilfemaßnahmen durch interne Veröffentlichungen in elektronischer und anderer Form bekanntgemacht.
- (46) *Sriwijaya Air* ist der drittgrößte Betreiber in Indonesien. Das Unternehmen verfügt über ein bewährtes Sicherheitsmanagementsystem. Die befragten Führungskräfte verfügen über ein gutes Verständnis der relevanten Fragen und sind gut vertraut mit den für die Sicherheit und die Steuerung des Flug- und Bodenbetriebs eingesetzten Systemen. Zusätzlich zu den vorgeschriebenen Blutdruck- und Alkoholtests zu Beginn jeder Dienstzeit (sowohl der Cockpit- als auch der Kabinenbesatzung) hat *Sriwijaya Air* im Rahmen seiner Unternehmenspolitik ein Programm stichprobenartiger Drogentests eingeführt. Das Qualitätssicherungssystem wurde erst im vergangenen Jahr eingeführt und befindet sich daher noch in der Anfangsphase. Alle Mitarbeiter in der Direktion „Qualität“ sind qualifizierte Prüfer. Im Bereich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sind bei *Sriwijaya Air* Verbesserungen möglich um zu jedem Luftfahrzeug auf einfache Weise den Stand der Einhaltung des Instandhaltungsprogramms abfragen zu können.
- (47) *TransNusa* ist ein kleiner inländischer Betreiber. Die Bereiche Kontrolle der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und Flugbetrieb wurden als zufriedenstellend erachtet. Der Betreiber hat ein gut funktionierendes Sicherheitsmanagementsystem entwickelt und verwendet auf freiwilliger Basis ein Flugdatenüberwachungs- und -analyseprogramm. Es gab Belege für ein Qualitätsmanagementsystem, das noch weiter verbessert werden könnte. Die Einrichtungen für die Stationswartung (*Line Maintenance*) in Kupang waren der Art des Betriebs angemessen. Insgesamt wurde festgestellt, dass *TransNusa* die geltenden Normen erfüllt.

- (48) *Spia Aviation Sentosa* ist ein erst kürzlich zugelassener Betreiber und eines der kleineren Luftfahrtunternehmen in Indonesien mit einem Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) nach CASR-135. Obwohl sich die Büros in Jakarta befinden, findet der Flugbetrieb überwiegend in ländlichen Gebieten in Papua statt. Das Sicherheitsmanagementsystem ist gut entwickelt. Die Organisation des Flugbetriebs wurde als zufriedenstellend erachtet. Im Bereich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sind Verbesserungen notwendig.
- (49) *Susi Air* ist ein nach CASR-135 zugelassener Betreiber, der in erster Linie eine Flotte von Luftfahrzeugen des Typs Cessna Grand Caravan betreibt. Das Unternehmen verfügt über ein Sicherheitsmanagementsystem. Die Einstufung von Ereignissen, die Ermittlung der signifikantesten Risiken und das Änderungsmanagement werden manuell anhand unterschiedlicher Datenquellen vorgenommen, die nicht standardisiert sind. Im Verhältnis zu der Zahl der mit den Funktionen des Sicherheitsmanagementsystems beschäftigten Personen scheint die Arbeitsbelastung übermäßig hoch zu sein. Es wären mehr kompetente Mitarbeiter und geeignete Instrumente notwendig, vor allem wenn die Flotte wie erwartet erweitert wird. Das EU-Team nahm das solide Besatzungssystem und das hohe Niveau der Pilotenausbildung zur Kenntnis. Im Hinblick auf die Instandhaltung ist das Unternehmen gut aufgestellt und ausgerüstet und zur Unterstützung von Wartungsarbeiten an abgelegenen Orten in der Lage. Mit Ausnahme der Instandhaltung wurde festgestellt, dass das Unternehmen mehr Personal in anderen Bereichen benötigt.
- (50) Generell stellte das EU-Team fest, dass alle besuchten Betreiber offenbar über ein Meldesystem ohne Sanktionscharakter (*Non-punitive Reporting Policy*) verfügen.
- (51) Während der Besuche bei den Betreibern wurden im Zusammenhang mit ihrem Sicherheitsmanagement das Kollisionswarnsystem mit Ausweichempfehlungen (*Traffic Collision Avoidance System – Resolution Advisories, TCAS – RA*) sowie instabile Anflüge unter den fünf wichtigsten ermittelten Risiken aufgeführt. Studien zufolge sind diese Arten von Ereignissen deutlich seltener, wenn Verfahren der leistungsbasierten Navigation (*Performance Based Navigation, PBN*) genutzt werden. Die Genehmigung der Konzeption von PBN-Verfahren liegt in der Verantwortung der indonesischen DGCA. Angesichts der fünf größten Risiken wird dringend empfohlen, dass die Behörde die Nutzung von PBN fördert. Zu diesem Zweck sollte die DGCA mit allen Beteiligten (z. B. Luftfahrtunternehmen, Flugsicherungsorganisationen, Flughäfen) zusammenarbeiten, um die PBN-Nutzung zu fördern und einen soliden Fahrplan zu erstellen, der auch die notwendige Zusammenarbeit und Ausbildung einschließt.
- (52) Die indonesische DGCA und die Luftfahrtunternehmen *Sriwijaya Air*, *Wings Air* und *Susi Air* wurden am 30. Mai 2018 von der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss gehört. Die indonesische DGCA legte ihre derzeitige Organisationsstruktur dar und informierte über die der Direktion für Lufttüchtigkeit und Flugbetrieb zugewiesenen Mitarbeiter, das kontinuierlich steigende Budget, das für die Aufgaben der Sicherheitsaufsicht und die Ausbildung der Inspektoren zur Verfügung steht, sowie über die Standortverlegung in neue moderne Einrichtungen. Die indonesische DGCA legte Einzelheiten zu den Ergebnissen der letzten koordinierten Validierungsmission der ICAO (ICVM) im Oktober 2017 vor, wonach die Quote der wirksamen Umsetzung (*Effective Implementation, EI*) 80,34 % beträgt. Die indonesische DGCA legte Informationen zum Stand und zur Planung der Einführung der leistungsbasierten Navigation in den Jahren 2017 und 2018 vor, aus denen hervorging, dass am Ende eine beträchtliche Anzahl von Flughäfen über PBN-Verfahren verfügen wird. Die indonesische DGCA legte außerdem eine Zusammenfassung der Abhilfemaßnahmen vor, die hinsichtlich der 2018 von den Experten bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort getroffenen Feststellungen ergriffen worden waren. Auf der Grundlage der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort von 2018 und der ICVM wurde ein Verbesserungsprogramm festgelegt.
- (53) Während der Anhörung sagte die indonesische DGCA zu, die Kommission über die Maßnahmen, die im Zusammenhang mit den ICVM-Audits der ICAO in Indonesien sowie im Hinblick auf die noch offenen Feststellungen im Rahmen der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort von 2018 ergriffen wurden, fortlaufend zu unterrichten. Darüber hinaus verpflichtete sich die indonesische DGCA zu einem kontinuierlichen Sicherheitsdialog, unter anderem durch die Bereitstellung relevanter Sicherheitsinformationen und durch zusätzliche Sitzungen, falls und wann die Kommission dies als notwendig erachtet.
- (54) *Sriwijaya Air* gehört zur *Sriwijaya Air Group*. *Sriwijaya Air* legte seine Pläne zur Erweiterung seiner Flotte von derzeit 37 auf bis zu 42 Luftfahrzeuge im Jahr 2021 vor, machte genaue Angaben zum Einstellungsverfahren für Piloten und lieferte eine Beschreibung der Bereiche Flugbetrieb, Ausbildung und Instandhaltung. *Sriwijaya Air* legte Informationen über sein Sicherheitsmanagementsystem, das Flugdatenanalyseverfahren und sicherheitsbezogene Leistungsindikatoren (*Safety Performance Indicators*) vor. Das Unternehmen informierte außerdem über die Aufsichtstätigkeiten, die die indonesische DGCA in Bezug auf *Sriwijaya Air* 2017 durchgeführt hatte, sowie über den Stand der aus diesen Tätigkeiten resultierenden Feststellungen, die alle abgeschlossen wurden. *Sriwijaya Air* stellte den Plan zur Mängelbehebung vor, der auf der Grundlage der bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort 2018 getroffenen Feststellungen erarbeitet wurde.
- (55) *Wings Air* machte Angaben zum Aufbau und Funktionieren seines Sicherheitsmanagementsystems und den von dem Unternehmen eingeführten Verfahren zur Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebs. Während der Anhörung unterrichtete *Wings Air* die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss auch über den Plan zur Mängelbehebung, der auf der Grundlage der bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort 2018 getroffenen Feststellungen erarbeitet wurde. Der Plan umfasst Abhilfemaßnahmen und beruht auf einer Ursachenanalyse zu diesen Feststellungen. *Wings Air* machte außerdem Angaben zu seiner Untersuchung bezüglich der jüngsten Bodenkollision, an der eines seiner Luftfahrzeuge beteiligt war, sowie zu den von *Wings Air* unmittelbar nach dem Unfall unternommenen Sicherheitsmaßnahmen.

- (56) *Susi Air* stellte die Organisation, die Art der Tätigkeiten sowie die Vielseitigkeit seiner Mitarbeiter vor und machte genaue Angaben zum Einstellungsverfahren für Piloten, einschließlich der Schulungen in seinem Ausbildungszentrum. *Susi Air* verwies auf das anspruchsvolle Qualifizierungsverfahren, erläuterte die betrieblichen Verfahren und Maßnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Betriebs in entlegenen Gebieten in Papua und machte Angaben zur Instandhaltung und zum Flugbetrieb. Das eingeführte e-SMS erleichtert die umgehende Meldung von Ereignissen und trägt so zu einer soliden Sicherheitskultur bei. *Susi Air* informierte außerdem über die Aufsichtstätigkeiten, die die indonesische DGCA in Bezug auf das Unternehmen 2017 durchgeführt hat, sowie über den Stand der bei diesen Anlässen getroffenen Feststellungen, die alle abgeschlossen wurden. *Susi Air* legte den Plan zur Mängelbehebung vor, der auf der Grundlage der bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort 2018 getroffenen Feststellungen erarbeitet wurde.
- (57) Die Kommission nimmt befriedigt zur Kenntnis, dass die indonesische DGCA als Reaktion auf die Unfälle in den vergangenen Jahren fünf vorrangige Bereiche für verstärkte Maßnahmen festgelegt hat sowie geeignete Abhilfemaßnahmen ausgearbeitet und alle indonesischen Luftfahrtunternehmen darüber unterrichtet hat. Unter diese vorrangigen Bereiche fällt auch das Abkommen von der Start- oder Landebahn. Die Kommission fordert die indonesische DGCA diesbezüglich dazu auf, systematisch eine Ursachenanalyse zu betreiben, wenn sich schwerwiegende Ereignisse oder Unfälle zutragen, und sicherzustellen, dass alle indonesischen Luftfahrtunternehmen ebenso verfahren.
- (58) Die Kommission nimmt mit Befriedigung den Aktionsplan zur beschleunigten Einführung von PBN-Kapazitäten zur Kenntnis, der von der indonesischen DGCA nach den Empfehlungen des Berichts über die Sicherheitsbewertung der Union ausgearbeitet wurde, und unterstreicht die Bedeutung der wirksamen Umsetzung dieses Aktionsplans.
- (59) Die Kommission nimmt die Bereitschaft der indonesischen DGCA zur Kenntnis, weiterhin ausländische Experten zur Betreuung ihrer Inspektoren (*Coaching*) in ihre Direktion für Lufttüchtigkeit und Flugbetrieb aufzunehmen, um die Wirksamkeit der Inspektionen der indonesischen Luftfahrtbranche kontinuierlich zu steigern, ebenso wie die Bereitschaft, in dieses *Coaching* zu investieren.
- (60) Die Kommission betont, wie wichtig es für die indonesischen Behörden ist sicherzustellen, dass für die Fähigkeiten der indonesischen DGCA auf dem Gebiet der Sicherheitsaufsicht auch in Zukunft genügend Ressourcen zur Verfügung stehen, um mit der Größe der indonesischen Luftfahrtindustrie, insbesondere im Hinblick auf das erwartete Wachstum, wirksam Schritt zu halten. Die Kommission nimmt die Zusage der indonesischen Regierung in dieser Hinsicht zur Kenntnis.
- (61) Auf der Grundlage aller derzeit verfügbaren Informationen, einschließlich der Ergebnisse der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im März 2018 und der Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss, wird es als hinreichend belegt angesehen, dass die indonesische DGCA und die in Indonesien zugelassenen Luftfahrtunternehmen die geltenden internationalen Sicherheitsnormen und Empfehlungen einhalten.
- (62) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird daher festgestellt, dass die Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um alle in Indonesien zugelassenen Luftfahrtunternehmen aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen.
- (63) Die Mitgliedstaaten müssen die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in Indonesien zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.
- (64) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen unmittelbare Sicherheitsrisiken bestehen, kann die Kommission weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus Libyen

- (65) Am 20. April 2018 fand eine technische Sitzung zwischen Vertretern der Kommission, der EASA, eines Mitgliedstaats sowie der libyschen Regierung und der libyschen Zivilluftfahrtbehörde („LYCAA“) statt.
- (66) In dieser Sitzung legte die LYCAA aktualisierte Informationen über die Fortschritte bei der Umsetzung des Mängelbehebungsplans der ICAO, über die Bereiche, in denen die LYCAA um technische Unterstützung nachsucht, sowie über einen Fahrplan zur Aufhebung der Betriebsuntersagung der EU vor. Die LYCAA bekräftigte ihre Entschlossenheit, ihren internationalen Verpflichtungen in Bezug auf die Flugsicherheit nachzukommen. Die LYCAA teilte mit, dass sie intensiv daran gearbeitet und die Lage sich erheblich verbessert habe.
- (67) Die Kommission erkennt die Bemühungen der LYCAA und die Tatsache an, dass die LYCAA zur Zusammenarbeit mit der Kommission gewillt ist, um ihr aktualisierte Informationen über den Stand der Erfüllung ihrer Überwachungsverpflichtungen zu übermitteln. Die von der LYCAA vorgelegten Informationen waren jedoch nur von begrenzter Aussagekraft und wurden für nicht hinreichend detailliert befunden. Darüber hinaus sind die betrieblichen Rahmenbedingungen in Libyen nach wie vor überaus problematisch. Am 30. April 2018 ersuchte die Kommission die LYCAA schriftlich um zusätzliche technische Informationen.

- (68) Das letzte ICAO-Audit fand 2007 statt und die Quote der wirksamen Umsetzung betrug 28,86. Die LYCAA arbeitet an dem Plan zur Mängelbehebung. Die Kommission empfiehlt Libyen, sich zu einem USOAP-Audit der ICAO als wichtigen Schritt zur Aufhebung der derzeitigen Betriebsuntersagung für libysche Luftfahrtunternehmen bereit zu erklären. Darüber hinaus wäre es wichtig, dass die sich aus der schwierigen Sicherheitslage ergebenden betrieblichen Probleme zufriedenstellend gelöst werden. Die Kommission empfiehlt der LYCAA deshalb, sich auf die Durchführung des USOAP-Audits der ICAO zu konzentrieren. In der Zwischenzeit könnten vonseiten ausländischer Betreiber, die gewillt wären, ihren Flugbetrieb nach Libyen wieder aufzunehmen, wertvolle Sicherheitsinformationen eingeholt werden.
- (69) Die Kommission ist der Auffassung, dass auf der Grundlage aller derzeit verfügbaren Informationen, einschließlich der von der LYCAA in der technischen Sitzung am 20. April 2018 mitgeteilten Information, die Liste der Luftfahrtunternehmen aus Libyen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, nicht geändert werden sollte.
- (70) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht daher nach Ansicht der Kommission derzeit kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Libyen zu ändern.

Luftfahrtunternehmen aus Nepal

- (71) Am 19. Januar 2018 fand ein technisches Treffen zwischen Vertretern der Kommission, der EASA, eines Mitgliedstaats und der Zivilluftfahrtbehörde Nepals („CAAN“) statt. Die CAAN wurde nach Brüssel eingeladen, um die Kommission über die verbesserte Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen im nepalesischen Luftverkehrssystem auf den neuesten Stand zu bringen.
- (72) Das letzte Treffen mit der CAAN wurde von der Kommission im November 2014 veranstaltet. Im Februar 2014 hatte eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort stattgefunden, bei der sich bestätigte, dass die internationalen Sicherheitsnormen nur in geringem Maße umgesetzt wurden. In Übereinstimmung mit dem Abschlussbericht der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im Februar 2014 wurden eine Reihe von Feststellungen in Bezug auf die Vorschriften, Verfahren und Praktiken der CAAN im Bereich der Erteilung von Lizenzen für Luftfahrtpersonal getroffen.
- (73) In der Sitzung am 19. Januar 2018 legte die CAAN Informationen über die Maßnahmen vor, die ergriffen wurden, um einen nationalen Rechtsrahmen im Einklang mit den internationalen Sicherheitsnormen zu entwickeln und das System der Sicherheitsaufsicht in Nepal zu verbessern, und machte auch Angaben zu den zur Unfallverhütung unternommenen Schritten. In der Sitzung bat die Kommission die CAAN um zusätzliche Informationen.
- (74) Mit Schreiben vom 2. März 2018 übermittelte die CAAN der Kommission Nachweise über die Arbeiten, die zur Behebung der im Rahmen der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im Februar 2014 getroffenen Feststellungen geleistet wurden.
- (75) Darüber hinaus unterrichtete die CAAN unter anderem über den jährlichen Plan der Überwachung und gesetzlich vorgeschriebenen Audits für 2017, das für 2018 vorgeschlagene Programm für die Sicherheitsaufsicht, die Checkliste für die Analyse von Lücken im staatlichen Sicherheitsprogramm sowie über die staatliche Sicherheitspolitik und den Stand der Umsetzung des Sicherheitsmanagementsystems (SMS) für die nepalesischen Luftfahrtunternehmen.
- (76) Aus den derzeit verfügbaren Informationen geht hervor, dass die CAAN offenbar bei der Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen gewisse Fortschritte erzielt hat. Allerdings liegen keine hinreichenden und verifizierten Belege vor, die zum jetzigen Stand für eine Lockerung der Betriebsbeschränkungen für Luftfahrtunternehmen aus Nepal sprechen. Bevor eine fundierte Entscheidung über eine etwaige Aufhebung der Betriebsbeschränkungen für Luftfahrtunternehmen aus Nepal getroffen werden kann, müssen die geltend gemachten Verbesserungen überprüft werden. Zu diesem Zweck könnte eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort in Nepal in Erwägung gezogen werden.
- (77) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht daher nach Ansicht der Kommission derzeit kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Nepal zu ändern.

Luftfahrtunternehmen aus Russland

- (78) 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.

- (79) Am 26. April 2018 trafen Vertreter der Kommission, der EASA und eines Mitgliedstaats mit Vertretern der russischen Föderalen Luftfahrtagentur („FATA“) zusammen. Das Treffen diente dazu, anhand von Berichten über SAFA-Vorfeldinspektionen zwischen dem 9. April 2017 und dem 8. April 2018 die Sicherheitsleistung russischer Luftfahrtunternehmen zu überprüfen und zu ermitteln, welchen Fällen besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte. Ferner diente das Treffen dazu, der Kommission ein Bild über die spezifischen Maßnahmen zur Sicherheitsaufsicht zu verschaffen, die die FATA im Rahmen der FIFA-Weltmeisterschaft 2018 durchführt.
- (80) Bei dem Treffen unterzog die Kommission die SAFA-Ergebnisse von neun in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmen einer eingehenderen Prüfung. Obgleich sich nach den SAFA-Vorfeldinspektionen keine Sicherheitsbedenken ergeben hatten, unterrichtete die FATA die Kommission über ihre Tätigkeiten im Rahmen der Sicherheitsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen sowie über Durchsetzungsmaßnahmen, die gegen zwei dieser Unternehmen ergriffen wurden.
- (81) Bezüglich der FIFA-Weltmeisterschaft 2018 unterrichtete die FATA die Kommission über die zusätzlichen Maßnahmen, die zur Gewährleistung der Flugsicherheit zu diesem Anlass ergriffen wurden.
- (82) Auf der Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen, einschließlich der Informationen, die die FATA bei der technischen Konsultation am 26. April 2018 vorgelegt hat, wird festgestellt, dass bei der FATA sowohl die Fähigkeit als auch die Bereitschaft vorhanden ist, Sicherheitsmängel bei in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmen abzustellen. Daher gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass eine Anhörung der russischen Luftfahrtbehörden oder in Russland zugelassener Luftfahrtunternehmen vor der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss nicht notwendig ist.
- (83) 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 Russland zu ändern.
- (84) Die Mitgliedstaaten müssen die tatsächliche Einhaltung der internationalen Sicherheitsnormen durch die Luftfahrtunternehmen aus Russland im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen. Sollten diese Inspektionen auf ein unmittelbar bestehendes Sicherheitsrisiko infolge einer mangelnden Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen hindeuten, könnte die Kommission gezwungen sein, gegen Luftfahrtunternehmen aus Russland Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus Venezuela

- (85) 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 kam zu dem Ergebnis, dass eine eingehendere Bewertung nicht zur Erteilung einer TCO-Genehmigung an *Avior Airlines* führen würde und dass das Unternehmen somit die geltenden Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 nicht erfüllt. Folglich lehnte die EASA den TCO-Antrag von *Avior Airlines* am 4. Oktober 2017 aus Sicherheitsgründen ab.
- (86) Am 14. November 2017 wurden die Zivilluftfahrtbehörde Venezuelas („INAC“) und *Avior Airlines* von der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 gehört.
- (87) Die zum Zeitpunkt der Anhörung verfügbaren Informationen, die auf der TCO-Sicherheitsbewertung der EASA, den von den Mitgliedstaaten durchgeführten Vorfeldinspektionen und den vom INAC und von *Avior Airlines* vorgelegten Informationen beruhen, machten deutlich, dass das INAC seine Kapazitäten zur Inspektion der ihm unterstehenden Luftfahrtunternehmen weiter ausbauen sollte und dass *Avior Airlines* nicht in der Lage ist, seine Sicherheitsmängel zu beheben.
- (88) Die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, wurde daher geändert und das Luftfahrtunternehmen *Avior Airlines* in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006⁽¹⁾ aufgenommen.
- (89) Aus den derzeit verfügbaren Informationen, die sich auf die Ergebnisse der SAFA-Inspektionen stützen, geht hervor, dass es verifizierte Belege für schwerwiegende Sicherheitsmängel aufseiten von *Avior Airlines* gibt. Weder *Avior Airlines* noch das INAC sind in der Lage, diese Sicherheitsmängel zu beheben, was unter anderem durch den unangemessenen und unzureichenden Plan zur Mängelbehebung, den *Avior Airlines* als Reaktion auf die im Rahmen der Vorfeldinspektionen festgestellten Mängel vorgelegt hat, sowie durch die Tatsache belegt wird, dass sich die durchschnittliche SAFA-Quote der venezolanischen Luftfahrtunternehmen seit Oktober 2017 verschlechtert hat.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) 787/2007 der Kommission vom 4. Juli 2007 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, Erwägungsgründe 70 bis 81 zu Venezuela.

- (90) Um die Lage weiterhin genau zu überwachen, wird die Kommission die Konsultationen mit den venezolanischen Behörden nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 fortsetzen.
- (91) Die Mitgliedstaaten müssen die wirksame Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in Venezuela zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.
- (92) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung der internationalen Sicherheitsnormen unmittelbare Sicherheitsrisiken bestehen, kann die Kommission weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 ergreifen.
- (93) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Venezuela zu ändern.
- (94) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Flugsicherheitsausschusses.
- (95) 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.

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

Brüssel, den 14. Juni 2018

*Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,
Violeta BULC
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 Luftverkehrsbesitzerzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbereiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftverkehrsbetreibers
(1)	(2)	(3)	(4)
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/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 008-01/11	TEJ	Republik Angola
AIR GICANGO	009	Unbekannt	Republik Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republik Angola
AIR NAVE	017	Unbekannt	Republik Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republik Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Unbekannt	Republik Angola
DIEXIM	007	Unbekannt	Republik Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Unbekannt	Republik Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republik Angola
HELIANG	010	Unbekannt	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.

(1)	(2)	(3)	(4)
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Unbekannt	Republik Angola
MAVEWA	016	Unbekannt	Republik Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republik Angola
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 (DRC), 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

(1)	(2)	(3)	(4)
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

(1)	(2)	(3)	(4)
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ ANAC-G/DSA	EKG	Gabunische Republik
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 (ehemals EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgisische Republik
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisische Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisische Republik
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgisische Republik
HELI SKY	47	HAC	Kirgisische Republik
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisische Republik
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgisische Republik
S GROUP INTERNATIONAL (ehemals S GROUP AVIATION)	45	IND	Kirgisische Republik
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirgisische Republik
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisische Republik
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgisische Republik
TEZ JET	46	TEZ	Kirgisische Republik
VALOR AIR	07	VAC	Kirgisische Republik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Liberias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden.			Liberia
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Libyens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Libyen
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen

(1)	(2)	(3)	(4)
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	Unbekannt	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

(1)	(2)	(3)	(4)
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden São Tomés und Príncipes, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			São Tomé und Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé und Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé und Príncipe
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sierra Leones, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	UNBEKANNT	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	UNBEKANNT	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	UNBEKANNT	Unbekannt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	UNBEKANNT	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	UNBEKANNT	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	UNBEKANNT	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	UNBEKANNT	Unbekannt	Sierra Leone
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden des Sudan, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Sudan
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Republik Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Republik Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republik Sudan
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

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	Eintragsstaat
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
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 ⁽²⁾	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/ DSA	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⁾ 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.

⁽²⁾ Afrijet ist es ausschließlich gestattet, die aufgeführten Luftfahrzeuge für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Union zu nutzen.