

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2020/1992 DER KOMMISSION**vom 2. Dezember 2020****zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist oder deren Betrieb in der Union Beschränkungen unterliegt****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission ⁽²⁾ wurde die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, erstellt.
- (2) Einige Mitgliedstaaten und die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“) haben der Kommission gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 Informationen übermittelt, die für die Aktualisierung dieser Liste von Bedeutung sind. Einschlägige Informationen wurden auch von Drittstaaten und internationalen Organisationen mitgeteilt. Aufgrund der vorgelegten Informationen wurde es für notwendig erachtet, die Liste zu aktualisieren.
- (3) Die Kommission hat alle betroffenen Luftfahrtunternehmen entweder unmittelbar oder über die für die Regulierungsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden informiert und dabei die wesentlichen Tatsachen und Überlegungen angegeben, auf deren Grundlage entschieden wurde, diesen Unternehmen den Flugbetrieb in der Union zu untersagen oder die Bedingungen einer Betriebsuntersagung eines Luftfahrtunternehmens, das in der Liste in Anhang A oder Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 erfasst ist, zu ändern.
- (4) Die Kommission gab den betreffenden Luftfahrtunternehmen Gelegenheit, alle einschlägigen Unterlagen einzusehen, sich schriftlich dazu zu äußern und ihren Standpunkt der Kommission sowie dem Ausschuss, der durch die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 eingesetzt wurde (im Folgenden „EU-Flugsicherheitsausschuss“), mündlich vorzutragen.
- (5) Im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 und der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 der Kommission ⁽³⁾ hat die Kommission dem EU-Flugsicherheitsausschuss Informationen über die laufenden gemeinsamen Konsultationen mit den zuständigen Behörden und den Luftfahrtunternehmen folgender Staaten übermittelt: Belarus, Dominikanische Republik, Kasachstan, Republik Moldau, Pakistan und Russland. Die Kommission legte dem EU-Flugsicherheitsausschuss zudem Informationen zur Flugsicherheit in Äquatorialguinea, Armenien, Indonesien, Kirgisistan und im Kongo (Brazzaville) vor.
- (6) Die Agentur unterrichtete die Kommission und den EU-Flugsicherheitsausschuss über die technischen Bewertungen, die im Rahmen der erstmaligen Beurteilung und der fortlaufenden Überwachung der gemäß der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission ⁽⁴⁾ erteilten Genehmigungen für Drittlandbetreiber (TCO) durchgeführt wurden.

⁽¹⁾ ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.

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

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 473/2006 der Kommission vom 22. März 2006 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen bezüglich der in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates genannten gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 8).

⁽⁴⁾ Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission vom 29. April 2014 zur Festlegung von technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 133 vom 6.5.2014, S. 12).

- (7) Die Agentur unterrichtete die Kommission und den EU-Flugsicherheitsausschuss auch über die Ergebnisse der Analysen der Vorfeldinspektionen, die im Rahmen der Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern (SAFA) auf der Grundlage des in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission ⁽³⁾ festgelegten EU-Programms für Vorfeldinspektionen durchgeführt wurden.
- (8) Die Agentur unterrichtete die Kommission und den EU-Flugsicherheitsausschuss zudem über die Vorhaben für technische Unterstützung, die in den von einer Betriebsuntersagung nach der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 betroffenen Drittländern durchgeführt wurden. Ferner machte die Agentur Angaben zu den geplanten bzw. beantragten weiteren Vorhaben für technische Unterstützung und Zusammenarbeit, die dem Ziel dienen, die administrativen und technischen Kapazitäten der Zivilluftfahrtbehörden in den Drittländern zu verbessern, die Hilfe bei der Behebung von Mängeln im Hinblick auf die Einhaltung der geltenden internationalen Sicherheitsstandards der Zivilluftfahrt benötigen. Die Mitgliedstaaten wurden aufgefordert, solchen Ersuchen auf bilateraler Basis in Abstimmung mit der Kommission und der Agentur zu entsprechen. Die Kommission bekräftigte diesbezüglich, wie nützlich es ist, der internationalen Luftfahrtgemeinschaft — insbesondere über das Partnerschaftsinstrument für Hilfen zur Umsetzung der Flugsicherheit (Aviation Safety Implementation Assistance Partnership) der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) — Informationen über die technische Unterstützung bereitzustellen, die die Union und ihre Mitgliedstaaten Drittländern im Hinblick auf die Verbesserung der Flugsicherheit weltweit geleistet haben.
- (9) Eurocontrol übermittelte der Kommission und dem EU-Flugsicherheitsausschuss aktuelle Informationen zum Stand der SAFA- und TCO-Alarmfunktionen sowie aktuelle Statistiken über Warnmeldungen in Bezug auf Luftfahrtunternehmen mit Betriebsuntersagungen.

Luftfahrtunternehmen der Union

- (10) Aufgrund der von der Agentur geprüften Ergebnisse von Vorfeldinspektionen, die an Luftfahrzeugen von Luftfahrtunternehmen der Union durchgeführt wurden, sowie von Normungsinspektionen der Agentur und von bereichsspezifischen Inspektionen und Audits nationaler Luftfahrtbehörden haben mehrere Mitgliedstaaten bestimmte Durchsetzungsmaßnahmen ergriffen und die Kommission und den EU-Flugsicherheitsausschuss über diese Maßnahmen unterrichtet.
- (11) Die Mitgliedstaaten bekräftigten ihre Handlungsbereitschaft für den Fall, dass relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund einer mangelhaften Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch Luftfahrtunternehmen aus der Union unmittelbare Sicherheitsrisiken bestehen.

Luftfahrtunternehmen aus Belarus

- (12) Luftfahrtunternehmen aus Belarus wurden noch nie in Anhang A oder B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 geführt.
- (13) Die Kommission hat die Fortschritte der zuständigen belarussischen Behörde, d. h. des belarussischen Luftfahrtministeriums („AD-BLR“), beim Kapazitätsaufbau weiterhin überwacht, um sicherzustellen, dass der Betrieb von in Belarus zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Einklang mit internationalen Sicherheitsnormen durchgeführt wird.
- (14) Am 8. Oktober 2020 hielten die Kommission, die Agentur und Vertreter der AD-BLR eine technische Sitzung ab, auf der die von der AD-BLR ergriffenen Maßnahmen erörtert wurden, mit denen die AD-BLR auch auf die Sicherheitsbedenken der Agentur reagierte, die diese bei ihren technischen Bewertungen im Rahmen der Erstbewertung und der kontinuierlichen Überwachung von TCO-Zulassungen nach der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission geäußert hatte.
- (15) Auf dieser Sitzung legte die AD-BLR Informationen über ihre neue Organisationsstruktur vor, auch zur Einstellung und Ausbildung des Personals, zur Funktionsweise ihrer Qualitätsabteilung, zum Status der Neuzertifizierung der von der AD-BLR zugelassenen Luftfahrtunternehmen und zu den vorübergehenden Beschränkungen, die sie einigen Luftfahrtunternehmen auferlegt hatte, sowie zu den im Rahmen ihres Überwachungsprogramms durchgeführten Tätigkeiten. Die AD-BLR stellte ferner fest, dass der Plan mit den Abhilfemaßnahmen, der als Reaktion auf die bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im März 2019 festgestellten Unzulänglichkeiten ausgearbeitet wurde, umgesetzt wurde.

⁽³⁾ Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1).

- (16) Am 17. November 2020 unterrichtete die Kommission den EU-Flugsicherheitsausschuss über die Erläuterungen der AD-BLR. Vor diesem Hintergrund ist die Aufnahme bestimmter, von der AD-BLR zugelassener Luftfahrtunternehmen in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 nicht gerechtfertigt, auch wenn bei diesen Luftfahrtunternehmen Mängel festgestellt wurden, die behoben werden müssen, wie etwa die Nichtanpassung des Instandhaltungsprogramms an die Art des Flugbetriebs des Luftfahrzeugs oder Mängel, die bei der Verwaltung von zeitfesten und dauerfesten Komponenten festgestellt wurden.
- (17) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht deshalb nach Ansicht der Kommission derzeit kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Belarus zu ändern.
- (18) Die Mitgliedstaaten sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen durch die in Belarus zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Rahmen der Priorisierung von Vorfeldinspektionen dieser Luftfahrtunternehmen überprüfen.
- (19) Sollten relevante Sicherheitsinformationen vorliegen, die unmittelbare Sicherheitsrisiken infolge der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsstandards aufdecken, könnten weitere Maßnahmen durch die Kommission gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 notwendig werden.

Luftfahrtunternehmen aus der Dominikanischen Republik

- (20) Luftfahrtunternehmen aus der Dominikanischen Republik wurden noch nie in Anhang A oder B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 geführt.
- (21) Vom 27. bis 31. Januar 2020 führten Vertreter der Kommission, der Agentur und der Mitgliedstaaten in der Dominikanischen Republik in den Räumlichkeiten des Instituto Dominicano de Aviación Civil („IDAC“) vor Ort eine Sicherheitsbewertung der Union durch. Zwar ergaben die Ergebnisse dieses Besuchs, dass das IDAC in der Lage war, die Luftverkehrstätigkeiten in der Dominikanischen Republik zu überwachen, doch wurden eine Reihe von Schwachstellen im Sicherheitsaufsichtssystem festgestellt. Diese Schwachstellen geben jedoch keinen Anlass zu unmittelbaren Sicherheitsbedenken. Das IDAC erstellte einen Plan mit Abhilfemaßnahmen und übermittelte ihn der Kommission am 15. April 2020.
- (22) Am 4. November 2020 legte das IDAC einen Fortschrittsbericht über die Umsetzung ihres Abhilfemaßnahmenplans vor. Dieser Fortschrittsbericht enthielt detaillierte Informationen zu jeder festgestellten Unzulänglichkeit, wie z. B. die Ursachenanalyse, die durchgeführten Abhilfemaßnahmen und deren Fortschritte, die mit den einzelnen Maßnahmen verbundenen Aufgaben und deren Fortschritte sowie eine detaillierte Weiterverfolgung. Das IDAC schätzt, dass ihr Plan mit den Abhilfemaßnahmen zu 87,66 % fertiggestellt ist.
- (23) Auf der Grundlage dieses Berichts ist die Kommission der Auffassung, dass das IDAC zum gegenwärtigen Zeitpunkt über die notwendige Fähigkeit und Bereitschaft verfügt, die während des Besuchs festgestellten Sicherheitsmängel zu beheben, und dass sie ihren Maßnahmenplan wirksam umsetzt. Aus diesen Gründen war eine Anhörung des IDAC vor dem EU-Flugsicherheitsausschuss nicht erforderlich.
- (24) 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 der Dominikanischen Republik zu ändern.
- (25) Die Mitgliedstaaten sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen durch die in der Dominikanischen Republik zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Rahmen der Priorisierung von Vorfeldinspektionen dieser Luftfahrtunternehmen überprüfen.
- (26) Sollten relevante Sicherheitsinformationen vorliegen, die unmittelbare Sicherheitsrisiken infolge der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsstandards aufdecken, könnten weitere Maßnahmen durch die Kommission gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 notwendig werden.

Luftfahrtunternehmen aus Kasachstan

- (27) Luftfahrtunternehmen aus Kasachstan wurden im Jahr 2016 aus dem Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 gestrichen ⁽⁶⁾.
- (28) Im Februar 2020 leitete die Kommission aufgrund einer offensichtlichen Verschlechterung der Sicherheitsaufsicht durch die zuständigen Behörden Kasachstans Konsultationen nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 ein. Auf seiner Sitzung im Mai 2020 erhielt der EU-Flugsicherheitsausschuss einen Überblick über die Situation der Sicherheitsaufsicht in Kasachstan.
- (29) Im Nachgang zu der Sitzung des EU-Flugsicherheitsausschusses vom Mai 2020 standen die Kommission und die EASA in ständigem Kontakt mit dem Zivilluftfahrt Ausschuss Kasachstans („CAC KZ“) und der kasachischen Luftfahrtverwaltung (eine AG) („AAK“), um weitere Daten und Informationen zu sammeln. Insbesondere erkundigte sich die Kommission nach der *Sigma Airlines*, deren Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) die AAK aus Sicherheitsgründen widerrufen hatte.
- (30) Am 16. Oktober 2020 fand eine Sitzung zwischen der Kommission, der Agentur, den Mitgliedstaaten und Vertretern des CAC KZ und der AAK statt. Hierbei gab die AAK einen umfassenden Überblick über ihre Funktionen sowie die Durchführung der Sicherheitsaufsicht, einschließlich einer Aktualisierung der Liste der Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen, registrierten Luftfahrzeugen, der Unfälle, schweren Störungen und Ereignisse in der Luftfahrt sowie der Durchsetzungsmaßnahmen. Zudem legte sie einen Überblick über ihre Überwachungstätigkeiten und ihre Pläne für Einstellung und Weiterbildung des technischen Personals sowie ihr strategisches Konzept für die technische Entwicklung im Zusammenhang mit dem Kapazitätsaufbau im Bereich der Flugsicherheit vor. Darüber hinaus informierte die AAK über die Entwicklung zusätzlicher Aufsichtsverfahren, die verstärkte Umsetzung des Programms für die Sicherheitsaufsicht und die Schritte zur Umsetzung eines Qualitätsmanagementsystems.
- (31) Die AAK erklärte, dass sie zusammen mit dem CAC KZ Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheitsaufsicht in Kasachstan ergreift. Auch soll der nationale Rechtsrahmen dahingehend geändert werden, dass die funktionale Trennung zwischen den beiden zuständigen Luftfahrtbehörden (AAK und CAC KZ) verbessert wird.
- (32) Aus den derzeit verfügbaren Informationen, einschließlich der Bewertungen der TCO-Genehmigung durch die Agentur und der von der AAK vor und während der Sitzung vom 16. Oktober 2020 vorgelegten Informationen, geht hervor, dass offenbar erhebliche Anstrengungen zur Verbesserung der Sicherheitslage in Kasachstan unternommen werden und sich entsprechende Entwicklungen abzeichnen. Die Kommission erkennt zwar die bisherigen Maßnahmen an, wird aber ihre Überwachung und Bewertung der weiteren Entwicklung der Lage fortsetzen. In diesem Zusammenhang beabsichtigt die Kommission, mit Unterstützung der Agentur und der Mitgliedstaaten eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort in Kasachstan durchzuführen.
- (33) Angesichts der vorstehend erläuterten Maßnahmen, die von der AAK und der CAC KZ nachweislich ergriffen wurden, und 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 Kasachstan zu ändern.
- (34) Die Mitgliedstaaten sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen durch die in Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Rahmen der Priorisierung von Vorfeldinspektionen dieser Luftfahrtunternehmen überprüfen.
- (35) Sollten relevante Sicherheitsinformationen vorliegen, die unmittelbare Sicherheitsrisiken infolge der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsstandards aufdecken, könnten weitere Maßnahmen durch die Kommission gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 notwendig werden.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik Moldau

- (36) Luftfahrtunternehmen aus der Republik Moldau mit Ausnahme der drei Luftfahrtunternehmen *Air Moldova*, *Fly One* und *Aerotranscargo* wurden 2019 in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 ⁽⁷⁾ aufgenommen.

⁽⁶⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2016/2214 der Kommission vom 8. Dezember 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 334 vom 9.12.2016, S. 6).

⁽⁷⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2019/618 der Kommission vom 15. April 2019 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 106 vom 17.4.2019, S. 1).

- (37) Am 23. Juli 2020 hielten die Kommission und Vertreter der Zivilluftfahrtbehörde Moldaus („CAAM“) auf Ersuchen Moldaus und im Rahmen der laufenden Überwachungstätigkeiten eine Sitzung ab, auf der die CAAM einen Überblick über ihre Aufgaben, einschließlich der Grundsätze ihrer Sicherheitsaufsicht, gab. Weitere Informationen der CAAM umfassten einen Überblick über die Entwicklungen und den aktuellen Stand ihres Abhilfemaßnahmenplans, mit dem auf die Feststellungen und Empfehlungen reagiert wurde, die sich aus der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im Februar 2019 ergeben hatten.
- (38) Darüber hinaus übermittelte die CAAM am 31. Juli 2020 im Nachgang zu der technischen Sitzung zusätzliche Informationen über die Fortschritte bei der Umsetzung des Abhilfemaßnahmenplans, den sie zur Behebung der bei der Sicherheitsbewertung vor Ort der Union festgestellten Sicherheitsmängel ausgearbeitet hat. Aus den vorgelegten Informationen geht hervor, dass die CAAM einige Fortschritte bei der Umsetzung internationaler Sicherheitsnormen erzielt hat. Derzeit liegen jedoch noch nicht genügend Nachweise vor, die eine Aufhebung der Betriebsbeschränkungen für Luftfahrtunternehmen aus Moldau rechtfertigen könnten. Die vorgelegten Informationen über die Verbesserungen sollten weiter überprüft werden, vorzugsweise im Rahmen einer Sicherheitsbewertung der Union vor Ort in der Republik Moldau.
- (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 der Republik Moldau zu ändern.
- (40) Die Mitgliedstaaten sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen durch die in der Republik Moldau zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Rahmen der Priorisierung von Vorfeldinspektionen dieser Luftfahrtunternehmen überprüfen.
- (41) Sollten relevante Sicherheitsinformationen vorliegen, die unmittelbare Sicherheitsrisiken infolge der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsstandards aufdecken, könnten weitere Maßnahmen durch die Kommission gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 notwendig werden.

Luftfahrtunternehmen aus Pakistan

- (42) *Pakistan International Airlines* wurde im März 2007 in Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 (*) aufgenommen und im November 2007 aus diesem Anhang gestrichen (*).
- (43) Aus einer am 24. Juni 2020 vorgelegten Erklärung des pakistanischen Bundesministers für Luftfahrt ging hervor, dass eine große Zahl der von der pakistanischen Zivilluftfahrtbehörde („PCAA“) erteilten Pilotenlizenzen betrügerisch erlangt wurden.
- (44) Diese Erklärung und auch die kaum wirksame Umsetzung eines Sicherheitsmanagementsystems (Safety Management System, SMS) haben die Agentur veranlasst, die TCO-Genehmigungen der *Pakistan International Airlines* und der *Vision Air* mit Wirkung vom 1. Juli 2020 auszusetzen. Das offensichtliche Fehlen einer wirksamen Aufsicht durch die PCAA im Einklang mit internationalen Sicherheitsstandards trug zu dieser Entscheidung bei.
- (45) Am 1. Juli 2020 nahm die Kommission Konsultationen mit der PCAA nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 auf. Die Kommission ersuchte die PCAA um Auskunft über ihre Reaktion auf die Erklärung des Bundesministers. Insbesondere ersuchte die Kommission um Informationen über die Aufsicht über die in Pakistan eingetragenen Luftfahrtunternehmen, einschließlich ihrer Sicherheitsmanagementsysteme, sowie um Belege dafür, dass die Situation in anderen Sektoren, wie der Zulassung von Flugbegleitern oder von Instandhaltungstechnikern, sich nicht genauso darstellt.
- (46) Am 9. Juli und 25. September 2020 fanden technische Sitzungen mit der PCAA statt, um die vorgelegten Informationen und die ergriffenen Maßnahmen zu erörtern.
- (47) Die PCAA war gegenüber der Kommission kooperativ und transparent. Sie teilte der Kommission mit, dass ihre Prüfung der Situation letztlich zum Widerruf bzw. zur Aussetzung betrügerisch erlangter Lizenzen sowie zu der Entscheidung geführt habe, ab Ende Juni 2020 keine neuen Lizenzen mehr zu erteilen. Die PCAA teilte ferner mit, dass zur Lösung der genannten Probleme neue Luftverkehrsvorschriften eingeführt und die notwendigen Durchsetzungsmaßnahmen ergriffen worden seien. In Bezug auf die SMS-Aufsicht räumte die PCAA ein, dass sich ihre Umsetzung noch in der Anfangsphase befindet. Es scheint, dass die PCAA die Ursachen ihrer Probleme noch immer wirksam aufdecken und nachhaltig angehen muss.

(*) Verordnung (EG) Nr. 235/2007 der Kommission vom 5. März 2007 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 66 vom 6.3.2007, S. 3).

(*) Verordnung (EG) Nr. 1400/2007 der Kommission vom 28. November 2007 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 311 vom 29.11.2007, S. 12).

- (48) Aus den derzeit verfügbaren Informationen, einschließlich der Informationen zur Bewertung der TCO-Genehmigung durch die Agentur, geht hervor, dass die PCAA offenbar erhebliche Anstrengungen unternimmt, die Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, die zur Verbesserung der Sicherheitslage in Pakistan erforderlich sind. Die Kommission erkennt zwar die bisherigen Maßnahmen an, wird aber ihre Überwachung und Bewertung der weiteren Entwicklung der Lage fortsetzen. In diesem Zusammenhang beabsichtigt die Kommission, mit Unterstützung der Agentur und der Mitgliedstaaten eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort in Pakistan durchzuführen.
- (49) Angesichts der vorstehend erläuterten Maßnahmen, die von der PCAAK nachweislich ergriffen wurden, und 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 Pakistan zu ändern.
- (50) Die Mitgliedstaaten sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen durch die in Pakistan zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Rahmen der Priorisierung von Vorfeldinspektionen dieser Luftfahrtunternehmen überprüfen.
- (51) Sollten relevante Sicherheitsinformationen vorliegen, die unmittelbare Sicherheitsrisiken infolge der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsstandards aufdecken, könnten weitere Maßnahmen durch die Kommission gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 notwendig werden.

Luftfahrtunternehmen aus Russland

- (52) Die Kommission, die Agentur und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten haben das Sicherheitsniveau der in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmen, die in der Union tätig sind, weiterhin genau überwacht, unter anderem im Rahmen der Priorisierung von Vorfeldinspektionen einiger russischer Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.
- (53) Am 22. Oktober 2020 trafen Vertreter der Kommission und der Agentur mit Vertretern der russischen Föderalen Luftfahrtagentur („FATA“) zusammen, um die Sicherheitsleistung der in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmen anhand der Berichte über Vorfeldinspektionen, die zwischen dem 15. April 2019 und dem 15. Oktober 2020 durchgeführt wurden, zu überprüfen und zu ermitteln, in welchen Fällen die FATA ihre Aufsichtstätigkeiten verstärken sollte.
- (54) Bei der Überprüfung der SAFA-Vorfeldinspektionen von in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmen wurden keine signifikanten oder wiederkehrenden Sicherheitsmängel festgestellt.
- (55) Auf der Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen, einschließlich der von der FATA bei der Sitzung vorgelegten, ist die Kommission der Auffassung, dass die FATA derzeit über die erforderlichen Fähigkeiten und die Bereitschaft zur Behebung von Sicherheitsmängeln verfügt. Aus diesen Gründen bestand keine Notwendigkeit für eine Anhörung der russischen Luftfahrtbehörden oder eines der in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmen vor dem EU-Flugsicherheitsausschuss.
- (56) 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.
- (57) Die Mitgliedstaaten sollten die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durch bestimmte Luftfahrtunternehmen aus Russland im Rahmen der Priorisierung von Vorfeldinspektionen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.
- (58) Sollten diese Inspektionen auf ein unmittelbares Sicherheitsrisiko infolge einer mangelnden Einhaltung der internationalen Sicherheitsnormen hindeuten, kann die Kommission den betreffenden Luftfahrtunternehmen aus Russland den Flugbetrieb untersagen und sie in den Anhang A oder Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufnehmen.
- (59) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 sollte daher entsprechend geändert werden.

- (60) In den Artikeln 5 und 6 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird angesichts der Sicherheitsauswirkungen die Notwendigkeit einer raschen und gegebenenfalls dringlichen Beschlussfassung anerkannt. Zum Schutz sensibler Informationen und der Fluggäste ist es daher unabdingbar, dass die Beschlüsse im Rahmen der Aktualisierung der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung oder -beschränkung ergangen ist, sofort nach ihrer Annahme veröffentlicht werden und in Kraft treten.
- (61) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des durch die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

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

Artikel 2

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

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

Brüssel, den 2. Dezember 2020

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

ANHANG I

„ANHANG A

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftverkehrsbetreibers
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IR-C	Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/A/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Simbabwe
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Afghanistan, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afghanistan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Angolas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen TAAG Angola Airlines und Heli Malongo, einschließlich			Angola
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Unbekannt	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Unbekannt	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Unbekannt	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Unbekannt	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Armeniens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Armenien
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenien
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenien
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenien

⁽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
ATLANTIS ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 068	AEU	Armenien
ATLANTIS EUROPEAN AIRWAYS	AM AOC 017	LUR	Armenien
MARS AVIA	AM AOC 066	MRS	Armenien
SKYBALL	AM AOC 069	nicht anwendbar	Armenien
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kongos (Brazzaville), die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Kongo (Brazzaville)
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	Unbekannt	Kongo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Kongo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Kongo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Unbekannt	Kongo (Brazzaville)
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Demokratischen Republik Kongo (DR Kongo), die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)

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
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Dschibutis, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Dschibuti
DAALLO AIRLINES	Unbekannt	DAO	Dschibuti
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Äquatorialguineas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Äquatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/ MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Äquatorialguinea
Cronos AIRLINES	2011/0004/ MTTCT/DGAC/SOPS	Unbekannt	Äquatorialguinea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Eritreas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kirgisistans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Kirgisistan
AIR COMPANY AIR KG	50	Unbekannt	Kirgisistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirgisistan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Liberias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden			Liberia
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Libyens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Libyen
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
AL MAHA AVIATION	030/18	Unbekannt	Libyen

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
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libyen
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libyen
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libyen
PETRO AIR	025/08	PEO	Libyen
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Moldau, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Air Moldova, Fly One und Aerotranscargo, einschließlich			Moldau
Î.M ‚VALAN ICC‘ SRL	MD009	VLN	Moldau
CA ‚AIM AIR‘ SRL	MD015	AAM	Moldau
CA ‚AIR STORK‘ SRL	MD018	MSB	Moldau
Î M ‚MEGAVIATION‘ SRL	MD019	ARM	Moldau
CA ‚PECOTOX-AIR‘ SRL	MD020	PXA	Moldau
CA ‚TERRA AVIA‘ SRL	MD022	TVR	Moldau
CA ‚FLY PRO‘ SRL	MD023	PVV	Moldau
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Nepals, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Unbekannt	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Unbekannt	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Unbekannt	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Unbekannt	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Unbekannt	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Unbekannt	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Unbekannt	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Unbekannt	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Unbekannt	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Unbekannt	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftverkehrsbetreibers
SAURYA AIRLINES	083/2014	Unbekannt	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Unbekannt	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Unbekannt	Nepal
TARA AIR	053/2009	Unbekannt	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
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			Sierra Leone
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden des Sudan, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Sudan
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudan
SUN AIR	51	SNR	Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudan“

ANHANG II

„ANHANG B

**LISTE DER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DEREN BETRIEB IN DER EUROPÄISCHEN UNION
BESCHRÄNKUNGEN UNTERLIEGT ⁽¹⁾**

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbesitzerzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbesitzerzeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftverkehrsbetreibers	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungsstaat
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komoren	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: LET 410 UVP	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: D6-CAM (851336).	Komoren
IRAN AIR	FS100	IRA	Iran	Alle Luftfahrzeuge des Musters Fokker F100 und des Musters Boeing B747	Luftfahrzeuge des Musters Fokker F100, wie im AOC angegeben; Luftfahrzeuge des Musters Boeing B747, wie im AOC angegeben.	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Nordkorea	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters TU-204	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: P-632, P-633	Nordkorea“

⁽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.