

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2017/2215 DER KOMMISSION

vom 30. November 2017

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist 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 Luftfahrtunternehmens zu ändern, das in der Liste erfasst ist.
- (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. 3922/91 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:

⁽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. 3922/91 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 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. 8).

Äquatorialguinea, Nepal, Nigeria, Saint Vincent und die Grenadinen, Thailand, Ukraine und Venezuela. Die Kommission hat dem Flugsicherheitsausschuss zudem Informationen zur Flugsicherheit in Afghanistan, Bolivien, Indien, Indonesien, Irak, Kasachstan, Libyen, Moldau, Mosambik und Sambia vorgelegt und den Ausschuss über die technischen Konsultationen mit der Russischen Föderation unterrichtet.

- (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 Drittstaaten 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 Staaten zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu erlangen.
- (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 Überwachungspflichten 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 Warnmeldungen in Bezug auf Luftfahrtunternehmen mit Betriebsuntersagungen.

Luftfahrtunternehmen aus der Union

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

Luftfahrtunternehmen aus Äquatorialguinea

- (12) Am 7. Juni 2017 haben sich Vertreter der Kommission und der EASA mit Vertretern der Luftfahrtbehörde von Äquatorialguinea (im Folgenden „AAGE“) getroffen. Zweck dieser Sitzung war die Fortsetzung der Konsultationen nach der letzten Sitzung im Jahr 2013. Die AAGE teilte der Kommission und der EASA mit, welche Maßnahmen sie getroffen hat, um den ICAO-Anforderungen an ein Sicherheitsaufsichtssystem nachzukommen und unterstrich zudem die politischen Bemühungen zur Umsetzung von Reformen.
- (13) Auf der Sitzung vom 7. Juni 2017 räumte die AAGE ein, dass die Zulassung von Luftfahrtunternehmen aus Äquatorialguinea in der Vergangenheit nicht nach den ICAO-Anforderungen erfolgte. Aus diesem Grund widersprach die AAGE für mehrere Luftfahrtunternehmen die in dem Land erteilte Zulassung und unterzog die übrigen Luftfahrtunternehmen dem neuen fünfstufigen Zulassungsverfahren. Außerdem legte die AAGE Informationen zu ihrer Personalplanung und Einstellungspolitik sowie zum Luftfahrzeugregister, zum Programm für die Neuzulassung von Luftfahrtunternehmen und zum Programm für die Sicherheitsaufsicht vor.

⁽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).

- (14) Im Zuge des ICAO-Audits vom Februar 2017 wurde festgestellt, dass die AAGE bei der wirksamen Umsetzung internationaler Flugsicherheitsstandards eine Quote von 62,5 % und damit eine Steigerung um 10 % erreichte.
- (15) Vom 16. bis 20. Oktober 2017 wurde eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort in Äquatorialguinea durchgeführt. Daran nahmen Experten der Kommission, der EASA und der Mitgliedstaaten teil. Bei diesem Besuch wurde die Arbeit der AAGE bewertet und im Rahmen einer Besichtigung der beiden in Äquatorialguinea zugelassenen und aktiven Luftfahrtunternehmen überprüft. Es wurde festgestellt, dass die Organisationsstruktur der AAGE, die jüngst als unabhängige und autonome Zivilluftfahrtbehörde gegründet wurde und ihre Tätigkeiten im Bereich der Sicherheitsaufsicht 2012 aufnahm, dem Niveau der Luftfahrttätigkeiten in Äquatorialguinea angemessen ist. Zudem wurde festgestellt, dass alle Bereiche der Zivilluftfahrt von der AAGE abgedeckt werden und diese über ein eigenes Budget und Ressourcen verfügt. Es wurde jedoch vermerkt, dass die AAGE angemessen qualifizierte Inspektoren vor allem für den Bereich Flugbetrieb, einschließlich des gewerblichen Luftverkehrs, benötigt, um die Sicherheitsaufsicht über die Luftfahrtunternehmen in Äquatorialguinea ordnungsgemäß und wirksam ausüben zu können.
- (16) Der Besuch ergab, dass in Äquatorialguinea ein umfassendes Regulierungssystem eingerichtet wurde. Die AAGE arbeitet daran, die Vorschriften zu aktualisieren, um stets auf dem neuesten Stand der internationalen Flugsicherheitsstandards zu bleiben. Die AAGE stützt sich jedoch zu einem großen Teil auf Zulassungen, Lizenzen und Genehmigungen, die von anderen Behörden und Organisationen erteilt wurden, ohne diese selbst zu überprüfen, obwohl solche eigenen Überprüfungen ein wesentlicher Teil der Aufgaben darstellen, die die AAGE im Bereich der Sicherheitsaufsicht wahrnehmen muss. Daher sollte dieser Überprüfungsprozess in die Verfahren der AAGE aufgenommen und ordnungsgemäß umgesetzt werden.
- (17) Die AAGE verwies während des Besuchs darauf, dass derzeit nur zwei Luftfahrtunternehmen in Äquatorialguinea zugelassen sind, nämlich *CEIBA Intercontinental* und *Cronos Airlines*. Die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse für die Luftfahrtunternehmen *Punto Azul* und *Tango Airways* wurden widerrufen.
- (18) Während des im Rahmen der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort durchgeführten Besuchs bei *CEIBA Intercontinental* wurde festgestellt, dass das Luftfahrtunternehmen nach wie vor auf der Grundlage eines alten Luftverkehrsbetreiberzeugnisses betrieben wird und nur Stufe 2 des mittlerweile fünfstufigen des Verfahrens erreicht hat. *CEIBA Intercontinental* durchläuft derzeit viele Veränderungen, was dazu führt, dass Aktualisierungen und Genehmigungen wesentlicher Handbücher für den Flugbetrieb und die Instandhaltung sowie andere Unterlagen fehlen. Zudem sind diese Handbücher und Unterlagen noch nicht an den Flugbetrieb und die Luftfahrzeuge des Luftfahrzeugunternehmens angepasst. Sein Sicherheitsmanagementsystem ist im Aufbau und das Luftfahrtunternehmen hat immer noch keine aussagekräftige Risikoanalyse integriert. Sicherheitsstrategien wurden zwar ausgearbeitet und festgelegt, doch werden sie innerhalb des Unternehmens nicht klar und umfassend kommuniziert. Auch sein Qualitätssicherungssystem muss weiter ausgebaut werden.
- (19) Der Besuch bei *Cronos Airlines* ergab, dass dem Luftfahrtunternehmen die in Äquatorialguinea geltenden Vorschriften bekannt sind und dass es Fortschritte bei der Umsetzung dieser Luftfahrtstandards macht. Das Unternehmen hat das aktuelle fünfstufige Verfahren für die Erteilung des Luftfahrtbetreiberzeugnisses erfolgreich absolviert, sodass das Zeugnis im Januar 2017 erneuert werden konnte. Allerdings wurde festgestellt, dass mehrere Handbücher noch nicht an den aktuellen Flugbetrieb angepasst wurden und sein Qualitätssicherungssystem noch nicht vollständig ausgearbeitet ist. Zudem ist das Sicherheitsmanagementsystem von *Cronos Airlines* noch im Aufbau und befindet sich derzeit in Stufe 2 der vier Stufen für die Umsetzung eines solchen Systems. Sicherheitsstrategien wurden ausgearbeitet und festgelegt und zudem innerhalb des Unternehmens klar und umfassend kommuniziert. Es ist freiwillig einem Programm zur Überwachung der Flugdaten seiner Luftfahrzeuge beigetreten.
- (20) Die AAGE, *CEIBA Intercontinental* und *Cronos Airlines* wurden am 14. November 2017 von der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 gehört. Bei dieser Anhörung brachte der Vertreter der Regierung Äquatorialguineas zum Ausdruck, dass sich die Regierung nachdrücklich zu weiteren Verbesserungen des Luftverkehrs in Äquatorialguinea bekennt, um eine gute inländische und regionale Anbindung zu gewährleisten. Dabei verwies die AAGE auf die Abhilfemaßnahmen, die ergriffen wurden, um den Beanstandungen nachzukommen, die während der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort gemacht wurden. Die AAGE veranschlagt für die Umsetzung dieser Abhilfemaßnahmen einen Zeitrahmen von einem Jahr.
- (21) Aus den Informationen, die *CEIBA Intercontinental* während der Anhörung zu den Abhilfemaßnahmen, mit denen die während der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort gemachten Feststellungen behoben werden sollen, vorgelegt hatte, ging nicht hervor, dass das Luftfahrtunternehmen eine Ursachenforschung betrieben hätte, sondern vielmehr nur kurzfristige Abhilfemaßnahmen und keine langfristigen präventiven Maßnahmen ergriffen hat.

- (22) *Cronos Airlines* legte während der Anhörungen Informationen über die Abhilfemaßnahmen vor, mit denen die während der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort gemachten Feststellungen behoben werden sollen, und verwies darauf, dass es eine Ursachenforschung betrieben und sowohl kurzfristige wie auch langfristige präventive Maßnahmen ergriffen hat.
- (23) Auf der Grundlage aller verfügbaren Informationen, einschließlich der Ergebnisse der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort und der bei der Anhörung am 14. November 2017 vorgelegten Informationen, wird festgestellt, dass die AAGE zwar beträchtliche Verbesserungen im Aufsichtssystem für die Flugsicherheit von Äquatorialguinea erreicht hat, doch noch immer erhebliche Mängel bestehen. Es wird festgestellt, dass die AAGE noch nicht über die Fähigkeit verfügt, ihren Verantwortlichkeiten bezüglich der Aufsicht über in Äquatorialguinea zugelassene Luftfahrtunternehmen in vollem Umfang nachzukommen. Dies zeigt sich daran, dass sie Luftfahrtunternehmen zugelassen und die Sicherheitsaufsicht ausgeübt hat, ohne über die erforderlichen angemessenen qualifizierten Inspektoren zu verfügen, und sie einige Feststellungen, auf die im Verlauf der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort hingewiesen wurde, nicht selbst im Zuge ihrer Zulassungs- und Aufsichtstätigkeiten festgestellt hatte. Es gibt somit derzeit keine hinreichenden Belege, die eine Aufhebung oder eine Änderung der für alle in Äquatorialguinea zugelassenen Luftfahrtunternehmen geltenden Betriebsuntersagung rechtfertigen würden. Da jedoch die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse von *Punto Azul* und *Tango Airways* widerrufen wurden, sollten sie von der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, gestrichen werden.
- (24) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um die Luftfahrtunternehmen *Punto Azul* und *Tango Airways* aus dem Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen.

Luftfahrtunternehmen aus Nepal

- (25) Am 5. März 2017 hat die Zivilluftfahrtbehörde von Nepal (im Folgenden „CAAN“) der Kommission in einem Schreiben Informationen zum aktuellen Stand des Sicherheitsaufsichtssystems in Nepal übermittelt. Nach der Neuzulassung aller Luftfahrtunternehmen in Nepal im Jahr 2015 hat die CAAN dieses Verfahren 2016 mit Unterstützung der ICAO wiederholt, um die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse nochmals zu validieren.
- (26) Am 13. März 2017 legte das Außenministerium Nepals der Delegation der Union in Katmandu weitere Unterlagen über die erzielten Fortschritte vor, die auch einen Auszug aus dem „Combined Action Team mission report“ der ICAO für Nepal enthielten. In den Bereichen Flugbetrieb und Lufttüchtigkeit gelangte das ICAO-Team zu einer Reihe von Feststellungen, die bereits bei früheren Besuchen gemacht wurden, unter anderem im Rahmen der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im Februar 2014 und des technischen Hilfeinsatzes der Union im Oktober 2015. Vor dem Hintergrund dieser Sachlage ersuchte die Kommission die CAAN am 4. Juli 2017 um weitere Informationen.
- (27) Vom 4. bis 11. Juli 2017 führte die ICAO in Nepal eine koordinierte Validierungsmission („ICVM“) durch. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Mission gab die ICAO am 27. Juli 2017 bekannt, dass die schweren Sicherheitsbedenken hinsichtlich der Zulassung von Luftfahrtunternehmen von den zuständigen Behörden in Nepal ausgeräumt worden waren.
- (28) Am 3. August 2017 legte die CAAN die von der Kommission geforderten Informationen vor. Diese Informationen enthielten unter anderem Angaben zu den Inhabern von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen, den Ergebnissen der Sicherheitsaufsicht, den in Nepal registrierten Luftfahrzeugen, zu Unfällen und schweren Vorfällen, zu Durchsetzungsmaßnahmen sowie zur Organisation, zur Regulierung und zur technischen Hilfe in Nepal. Allerdings machte die CAAN in den veröffentlichten Unfalluntersuchungsberichten keine Angaben zur Umsetzung der Empfehlungen.
- (29) Am 7. November 2017 legte die CAAN den Abschlussbericht der ICAO über deren koordinierte Validierungsmission vom 4. bis 11. Juli 2017 vor, in dem festgestellt wurde, dass bei der wirksamen Umsetzung internationaler Flugsicherheitsstandards die Quote auf 66 % gesteigert werden konnte. Der Bericht zeigt jedoch auch, dass weitere Verbesserungen bei der Qualifizierung des technischen Personals und der Beseitigung von Sicherheitsbedenken notwendig sind. Der Bereich der Lizenzerteilung für die Flugbesatzung wurde von der ICAO nicht überprüft, war jedoch einer der Bereiche, zu denen die Union nach ihrer Sicherheitsbewertung vor Ort im Februar 2014 Bedenken erhoben hatte.

- (30) Auf der Grundlage der derzeit vorliegenden Informationen scheint es, dass trotz gewisser Fortschritte der CAAN im Bereich der Umsetzung internationaler Flugsicherheitsstandards das Aufsichtssystem für die Flugsicherheit in Nepal nach wie vor unzureichend ist, auch weil es an wirksamen Maßnahmen im Nachgang zu Unfällen fehlt, um beispielsweise in Zukunft solche tödlichen Unfälle zu vermeiden, wie sie sich in den letzten Jahren ereigneten.
- (31) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Nepal zu ändern.

Luftfahrtunternehmen aus Nigeria

- (32) Die Kommission wird die Sicherheitsbilanz der in Nigeria zugelassenen Luftfahrtunternehmen mit Unterstützung der EASA nach wie vor sehr genau überwachen. In ihren Schreiben vom 15. Mai und 20. Juni 2017 unterstrich die Kommission, wie wichtig es ist, dass die Zivilluftfahrtbehörde Nigerias (im Folgenden „NCAA“) alle Anträge, die in Nigeria zugelassene Luftfahrzeugunternehmen bei der EASA für die Zulassung als Drittlandsbetreiber (TCO) stellen, genau verfolgt.
- (33) Mit Schreiben vom 30. Mai 2017 teilte die NCAA der Kommission ihre Absicht mit, ein umfangreiches Audit des Betriebs des in Nigeria registrierten Luftfahrtunternehmens *Med-View Airline* durchzuführen, und informierte sie außerdem über die von ihr im Hinblick auf andere nigerianische Luftfahrtunternehmen ergriffenen Maßnahmen.
- (34) Mit Schreiben vom 10. Oktober 2017 verwies die Kommission darauf, dass diese Maßnahmen angesichts der geltenden Anforderungen und der erwarteten Zunahme des Luftverkehrs in Nigeria nicht ausreichen. Sie teilte der NCAA die Eröffnung von Konsultationen nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 mit.
- (35) Am 30. Oktober 2017 haben sich Vertreter der Kommission und der EASA mit Vertretern der NCAA zu einer technischen Konsultation getroffen. Auf dieser Sitzung sollte die NCAA darlegen, welche Abhilfe- und Präventionsmaßnahmen sie im Zusammenhang mit der *Med-View Airline* und den anderen in Nigeria registrierten Luftfahrtunternehmen ergriffen hatte. Die von der NCAA auf dieser Sitzung vorgelegten Belege zeigten eine gewisse Verbesserung in der Sicherheitsaufsicht über die Luftfahrtunternehmen, für die die nigerianischen Behörden nach geltendem internationalem Recht zuständig sind.
- (36) Auf dieser Sitzung teilte die NCAA der Kommission und der EASA mit, welche Maßnahmen sie zur Verbesserung der Einhaltung der IACO-Anforderungen an ein Sicherheitsaufsichtssystem ergriffen hat. Zudem machte sie Angaben zu dem Audit, das bei *Med-View Airline* und anderen in Nigeria registrierten Luftfahrtunternehmen durchgeführt wurde, nämlich bei *Arik Air*, *Air Peace* und *Kabo Air*, sowie zur Personalstärke der NCAA, der Ausbildung und Qualifikation ihrer Inspektoren und zu ihrem Sicherheitsaufsichtsprogramm. Die NCAA hat ein Programm zur Überwachung des Flugbetriebs und der Lufttüchtigkeit festgelegt, das sie durchführt, um die kontinuierliche Einhaltung der Vorschriften zu gewährleisten. Nigeria ist dabei, sein staatliches Sicherheitsprogramm (State Safety Programme) umzusetzen und geht davon aus, dass dieser Prozess bis Ende 2018 vollständig abgeschlossen sein wird.
- (37) Nach den derzeit vorliegenden Informationen, auch unter Berücksichtigung der auf der Sitzung vom 30. Oktober 2017 von der NCAA gemachten Angaben, gibt es Anzeichen, dass Verbesserungen des Sicherheitsaufsichtsprogramms Nigerias auf den Weg gebracht wurden. Natürlich sind solche Verbesserungen auch weiterhin von zentraler Bedeutung. Dies gilt insbesondere im Hinblick darauf, inwieweit der NCAA die von den ihrer Aufsicht unterstehenden Luftfahrtunternehmen geplanten Aktivitäten bekannt sind, sowie im Hinblick auf die tatsächliche und wirksame Umsetzung ihres Sicherheitsaufsichtsprogramms und den Umgang mit Beanstandungen. Am 1. November 2017 ersuchte die Kommission um zusätzliche diesbezügliche Informationen. Darüber hinaus forderte die Kommission die NCAA auf, nigerianische Luftfahrtunternehmen von der Beantragung einer TCO-Genehmigung bei der EASA solange abzuhalten, bis sie sich davon überzeugt hat, dass diese Unternehmen den geltenden internationalen Flugsicherheitsstandards genügen.
- (38) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Nigeria zu ändern.
- (39) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Flugsicherheitsstandards unmittelbare Sicherheitsrisiken drohen, könnte die Kommission gezwungen sein, weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus Russland

- (40) Die Kommission, die EASA und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten werden das Sicherheitsniveau der in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmen, die in der Union tätig sind, unter anderem im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen einiger russischer Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin genau überwachen.
- (41) Am 20. Oktober 2017 trafen Vertreter der Kommission und der EASA mit Vertretern der russischen Föderalen Luftfahrtagentur (im Folgenden „FATA“) zusammen. Die Sitzung diente dazu, anhand von Berichten über die zwischen dem 6. Oktober 2016 und dem 5. Oktober 2017 durchgeführten Vorfeldinspektionen die Sicherheitsleistung in Russland zugelassener Luftfahrtunternehmen zu überprüfen und zu ermitteln, in welchen Fällen die FATA ihre Aufsichtstätigkeit verstärken könnte.
- (42) Auf dieser Sitzung unterzog die Kommission die Ergebnisse der SAFA-Vorfeldinspektionen von vier in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmen einer Prüfung. Hierbei ergaben sich keine Sicherheitsbedenken und die FATA informierte die Kommission darüber, wie sie die Sicherheitsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen ausgeübt hat.
- (43) Auf der Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen, einschließlich der Informationen, die die FATA bei der technischen Konsultation am 20. Oktober 2017 vorgelegt hat, wird festgestellt, dass es der FATA nicht an der Fähigkeit oder Bereitschaft mangelt, Sicherheitsmängel bei in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmen abzustellen. Daher zog die Kommission den Schluss, dass eine Anhörung der russischen Luftfahrtbehörden oder in Russland zugelassener Luftfahrtunternehmen vor der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss nicht notwendig ist.
- (44) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien 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.
- (45) Die Mitgliedstaaten müssen die tatsächliche Einhaltung der internationalen Flugsicherheitsstandards durch die Luftfahrtunternehmen aus Russland im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.
- (46) Sollten diese Inspektionen auf ein unmittelbar drohendes Sicherheitsrisiko infolge einer mangelnden Einhaltung der einschlägigen Flugsicherheitsstandards hindeuten, könnte die Kommission gezwungen sein, gegen Luftfahrtunternehmen aus Russland Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus St. Vincent und die Grenadinen

- (47) Am 2. Februar 2017 hat das in St. Vincent und den Grenadinen zugelassene Luftfahrtunternehmen *Mustique Airways* bei der EASA erneut eine TCO-Genehmigung beantragt. Dieser Neuantrag folgt auf einen früheren Antrag auf eine TCO-Genehmigung, der von der EASA aus Sicherheitsgründen abgelehnt worden war. Die EASA prüfte diesen Antrag entsprechend den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission ⁽¹⁾.
- (48) Die von *Mustique Airways* geplanten Maßnahmen zur Behebung der von der EASA im Zusammenhang mit dem Antrag auf eine TCO-Genehmigung erhobenen Beanstandungen wurden von der EASA als annehmbar befunden, weshalb die EASA entschied, die Prüfung des Antrags fortzusetzen, bis allen Beanstandungen Rechnung getragen wurde. Am 11. September 2017 teilte die EASA der Kommission mit, dass die letzte Beanstandung behoben worden war, weshalb sie jetzt die Genehmigung erteilen könnte, wenn das Luftfahrtunternehmen von der Flugsicherheitsliste gestrichen würde.
- (49) Angesichts dieser Information bat die Kommission *Mustique Airways* zu einer Anhörung, damit das Unternehmen die von ihm ergriffenen Abhilfemaßnahmen erläutern und Angaben zu den Maßnahmen machen konnte, mit denen die von der EASA im Zuge der Prüfung des TCO-Antrags festgestellten Sicherheitsmängel in Zukunft vermieden werden können. Am 14. November 2017 erläuterte *Mustique Airways* gegenüber der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss diese Abhilfemaßnahmen. Sie beinhalten erhebliche Änderungen in der Organisation und Durchführung des Sicherheitsmanagementsystems, für das ein neues internetbasiertes Instrument und eine neue Sicherheitsstrategie geschaffen wurden, die es *Mustique Airways* ermöglichen, den Ursachen von Mängeln auf den Grund zu gehen und deren Wiederauftreten künftig zu vermeiden.

⁽¹⁾ 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).

- (50) Während der Anhörung legte *Mustique Airways* zudem Informationen zu Maßnahmen vor, mit denen innerhalb des Unternehmens eine Flugsicherheitskultur aufgebaut werden soll. Hierzu zählen regelmäßige Sicherheits-sitzungen auf Leitungs- und Personalebene, um innerhalb des Unternehmens das Sicherheitsbewusstsein des Personals zu stärken und die Meldung von Sicherheitsvorfällen zu verbessern.
- (51) Auf der Grundlage aller derzeit vorliegenden Informationen und der von der EASA durchgeführten Bewertung sowie der während der Anhörung gemachten Angaben ist davon auszugehen, dass *Mustique Airways* die festgestellten Sicherheitsmängel behoben hat und in der Lage ist, möglicherweise entstehende Sicherheitsmängel zu beheben.
- (52) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um das Luftfahrtunternehmen *Mustique Airways* aus dem Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen.
- (53) Die Mitgliedstaaten müssen die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in St. Vincent und den Grenadinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.
- (54) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Flugsicherheitsstandards unmittelbare Sicherheitsrisiken drohen, könnte die Kommission gezwungen sein, weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus Thailand

- (55) Vom 20. bis 27. September 2017 führte die ICAO in Thailand eine koordinierte Validierungsmission durch, um die Protokollfragen, die die Grundlage für die schweren Sicherheitsbedenken in Thailand bildeten, zu überprüfen. Die von der Zivilluftfahrtbehörde Thailands (im Folgenden „CAAT“) ergriffenen Abhilfemaßnahmen wurden als ausreichend betrachtet, um die schweren Sicherheitsbedenken auszuräumen, außerdem konnte die Quote der wirksamen Umsetzung internationaler Flugsicherheitsstandards auf etwa 41 % verbessert werden. Zusätzliche Arbeiten zur weiteren Erhöhung dieser Quote sind jedoch noch nicht abgeschlossen. Die CAAT erwartet eine koordinierte Validierungsmission der ICAO 2018, die alle Bereiche der Sicherheitsaufsichtssysteme der Zivilluftfahrt abdecken wird.
- (56) Die CAAT war zu einer Anhörung am 13. November 2017 eingeladen worden, um die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss auf den neuesten Stand bei den zur Verbesserung der Flugsicherheit in Thailand ergriffenen Abhilfemaßnahmen zu bringen.
- (57) Während der Anhörung machte die CAAT Angaben zur Größe und zu den Tätigkeiten der Zivilluftfahrtindustrie in Thailand und zu den Ergebnissen der koordinierten Validierungsmission der ICAO, in deren Folge die schweren Sicherheitsbedenken ausgeräumt werden konnten. Zudem berichtete die CAAT über Fortschritte bei der Umsetzung des Nachhaltigkeitsplans, der Arbeiten zu einem Strategieplan für die nahe Zukunft, eine Aktualisierung von Rechtsvorschriften, die Organisation und Personalausstattung der Behörde, die Finanzierung der Tätigkeiten der Behörde sowie die ITS-Systeme, die die CAAT zur Unterstützung ihrer Tätigkeiten einsetzen wird, umfasst. Zudem legte sie Informationen zur ihren Aufsichtstätigkeiten über die in Thailand zugelassenen Luftfahrtunternehmen vor. Die Kommission ermunterte die CAAT, mit der Umsetzung ihrer Arbeiten, mit denen die Nachhaltigkeit der Flugsicherheit verbessert werden soll, fortzufahren.
- (58) Nach den vorliegenden Informationen hat sich das Sicherheitsaufsichtssystem in Thailand verbessert. Die CAAT hat insbesondere Nachweise vorgelegt, dass im letzten Jahr entsprechende Fortschritte erzielt wurden. Die derzeit verfügbaren Sicherheitsinformationen über die in Thailand zugelassenen Luftfahrtunternehmen sprechen nicht dafür, bestimmte Betriebsuntersagungen oder Betriebsbeschränkungen gegen diese Unternehmen zu verhängen.
- (59) Um die Lage weiterhin genau zu überwachen, werden die Konsultationen mit den thailändischen Behörden nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 fortgesetzt.
- (60) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Thailand zu ändern.
- (61) Die Mitgliedstaaten müssen die wirksame Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in Thailand zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.

- (62) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Flugsicherheitsstandards unmittelbare Sicherheitsrisiken drohen, könnte die Kommission gezwungen sein, weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus der Ukraine

- (63) Am 19. April 2017 hat das in der Ukraine zugelassene Luftfahrtunternehmen *International Joint-Stock Aviation Company* „URGA“ bei der EASA eine TCO-Genehmigung beantragt. Nachdem der erste Antrag des Unternehmens auf Erteilung einer TCO-Genehmigung aus Sicherheitsgründen von der EASA abgelehnt wurde, bewertete die EASA diesen neuen Antrag gemäß den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 452/2014.
- (64) Hierzu führte die EASA vom 28. bis 29. Juni 2017 am Hauptsitz der *International Joint-Stock Aviation Company* „URGA“ ein Audit durch. Zwar konnte bei diesem Audit festgestellt werden, dass die bei der Bewertung des ersten Antrags festgestellten Beanstandungen behoben wurden, doch wurden fünf neue Beanstandungen, vor allem im Zusammenhang mit der Lufttüchtigkeit, erhoben. Daraufhin legte die *International Joint-Stock Aviation Company* „URGA“ der EASA einen Maßnahmenplan vor, um diese Beanstandungen zu beheben. Auf der Grundlage dieses Plans von Abhilfemaßnahmen wurde am 4. Oktober 2017 festgestellt, dass alle Beanstandungen zur vollen Zufriedenheit der EASA beseitigt wurden, weshalb die EASA, wie sie der Kommission mitteilte, die Genehmigung erteilen könnte, wenn das Luftfahrtunternehmen von der Flugsicherheitsliste gestrichen würde.
- (65) Vor diesem Hintergrund wurde das Unternehmen *International Joint-Stock Aviation Company* „URGA“ zu einer Anhörung durch die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss geladen, die am 13. November 2017 stattfand. Während dieser Anhörung machte das Unternehmen detaillierte Angaben zur Umsetzung des Abhilfemaßnahmenplans, den es als Reaktion auf die von der EASA während des Audits im Juni 2017 erhobenen Beanstandungen ausgearbeitet hatte. Zudem verwies es darauf, dass es umfassende Änderungen in der Organisation und in den Verfahren des Unternehmens vorgenommen hatte, um besser in der Lage zu sein, die internationalen Flugsicherheitsstandards einzuhalten. Mit Blick auf die Nachhaltigkeit dieser Maßnahmen und eine wirksame Kontrolle seiner Tätigkeiten strukturierte *International Joint-Stock Aviation Company* „URGA“ auch sein internes Qualitätssicherungssystem um.
- (66) Auf der Grundlage aller derzeit vorliegenden Informationen und der von der EASA durchgeführten Bewertung sowie der während der Anhörung gemachten Angaben ist davon auszugehen, dass *International Joint-Stock Aviation Company* „URGA“ die festgestellten Sicherheitsmängel behoben hat und in der Lage ist, möglicherweise entstehende Sicherheitsmängel zu beheben.
- (67) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 stellt die Kommission daher fest, dass die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um das Luftfahrtunternehmen *International Joint-Stock Aviation Company* „URGA“ von Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen.
- (68) Die Mitgliedstaaten müssen die wirksame Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in der Ukraine zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.
- (69) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Flugsicherheitsstandards unmittelbare Sicherheitsrisiken drohen, könnte die Kommission gezwungen sein, weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus Venezuela

- (70) 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 entsprechend den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 452/2014.
- (71) Bei der Durchführung ihrer für die TCO-Genehmigung erforderlichen Sicherheitsbewertung von *Avior Airlines* äußerte die EASA Bedenken, weil das Unternehmen die Einhaltung geltender Anforderungen nicht belegt hat. Daher kam die EASA zu dem Ergebnis, dass eine weitergehende 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 am 4. Oktober 2017 aus Sicherheitsgründen ab.

- (72) Am 10. Oktober 2017 forderte die Kommission Informationen von der Zivilluftfahrtbehörde Venezuelas (im Folgenden „INAC“) über die Maßnahmen an, die infolge der Ablehnung des von *Avior Airlines* gestellten TCO-Antrags ergriffen wurden. Mit dem Schreiben wurden gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 Konsultationen mit den Behörden aufgenommen, die die Regulierungsaufsicht über die in Venezuela zugelassenen Luftfahrtunternehmen ausüben. Da die sich aus der TCO-Sicherheitsbewertung der EASA von *Avior Airlines* ergebenden Sicherheitsbedenken nicht ausgeräumt worden waren, erhielten die INAC und *Avior Airlines* Gelegenheit, nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 von der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss gehört zu werden.
- (73) Am 13. November 2017 legte die INAC der Kommission Informationen zu ihren Tätigkeiten der letzten Jahre im Zusammenhang mit der Aufsicht über die in Venezuela zugelassenen Luftfahrtunternehmen vor und erläuterte die Aufsicht über das Luftfahrtunternehmen *Avior Airlines*.
- (74) Während der Anhörung vom 14. November 2017 machte die INAC gegenüber der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss Angaben zu ihrem Aufbau, ihren Funktionen, Zuständigkeiten und Ressourcen, zur Zahl der Flugvorfälle und Flugunfälle, zur wirksamen Umsetzung internationaler Flugsicherheitsstandards, zu ihrem Status gemäß dem internationalen Flugsicherheitsbewertungsprogramm und zu Anzahl und Art der ihrer Aufsicht unterstehenden Unternehmen. Sie erläuterte zudem ihre Aufsichtsverfahren und legte die Ergebnisse ihrer Sicherheitsaufsicht der letzten Jahre über das Unternehmen *Avior Airlines* vor. Die INAC hat nach ihren Angaben die Anzahl der Inspektionen von *Avior Airlines* in dem Maße erhöht, wie das Unternehmen seine Flotte vergrößerte. Hierbei wurde eine erhebliche Anzahl von Sicherheitsmängeln bei *Avior Airlines* festgestellt, vor allem in den Bereichen Personalausbildung, Änderungsmanagement und Dokumentenkontrolle.
- (75) Die INAC hatte nach eigenen Angaben keine Kenntnisse der Beanstandungen, die im Zusammenhang mit den von Mitgliedstaaten durchgeführten Vorfeldinspektionen von in Venezuela zugelassenen Luftfahrtunternehmen festgestellt worden waren, und bekundete ihre Absicht, mit der EASA zusammenzuarbeiten, um eine angemessene Verfolgung dieser Beanstandungen zu gewährleisten.
- (76) Die vorliegenden Informationen lassen darauf schließen, dass die INAC ihre Kapazitäten zur Inspektion der ihr unterstehenden Luftfahrtunternehmen weiter ausbauen sollte.
- (77) Bei der Anhörung unterrichtete *Avior Airlines* die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über die Abhilfemaßnahmen, die zur Behebung der ernststen Bedenken ergriffen wurden, die von der EASA im Rahmen ihrer TCO-Sicherheitsbewertung, z. B. in Bezug auf die Lufttüchtigkeit und Instandhaltungskontrolle, geltend gemacht worden waren. Bei *Avior Airlines* besteht jedoch eindeutig ein mangelndes Bewusstsein und Verständnis für die Schwere der von der EASA und von Mitgliedstaaten bei Vorfeldinspektionen geltend gemachten Sicherheitsbedenken. Darüber hinaus zeigen die von *Avior Airlines* ergriffenen Maßnahmen, dass keine angemessene Ursachenanalyse durchgeführt und kein geeigneter Plan zur Mängelbehebung erstellt wurde, um das erneute Auftreten derselben oder ähnlicher Verstöße, die zu diesen Bedenken geführt hatten, zu vermeiden.
- (78) Die derzeit vorliegenden Informationen, die auf der TCO-Sicherheitsbewertung der EASA beruhen, zeigen in Verbindung mit den von der INAC und *Avior Airlines* vorgelegten Informationen, dass es klare Belege für schwerwiegende Sicherheitsmängel bei *Avior Airlines* gibt. Diese Informationen machen außerdem deutlich, dass *Avior Airlines* nicht in der Lage ist, diese Sicherheitsmängel zu beheben, was unter anderem durch den unangemessenen und unzureichenden Plan zur Mängelbehebung belegt wird, den das Unternehmen als Reaktion auf die von der EASA und bei den Vorfeldinspektionen von den Mitgliedstaaten erhobenen Beanstandungen vorgelegt hat.
- (79) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um das Luftfahrtunternehmen *Avior Airlines* in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen.
- (80) Die Mitgliedstaaten müssen die wirksame Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in Venezuela zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.
- (81) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Flugsicherheitsstandards unmittelbare Sicherheitsrisiken drohen, könnte die Kommission gezwungen sein, weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.
- (82) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 sollte daher entsprechend geändert werden.

- (83) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Flugsicherheitsausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

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

Artikel 2

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

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

Brüssel, den 30. November 2017

*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 ⁽¹⁾) UNTERSAGT IST

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftverkehrsbetreibers
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Islamische Republik Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/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
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	AOC 008	AJA	Islamische Republik Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamische Republik Afghanistan
EAST Horizon AIRLINES	AOC 1013	EHN	Islamische Republik Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamische Republik Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	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

⁽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
DIEXIM	007	Unbekannt	Republik Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Unbekannt	Republik Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republik Angola
HELIANG	010	Unbekannt	Republik Angola
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	RAC 06-003	EKA	Republik Kongo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republik Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Unbekannt	Republik Kongo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Unbekannt	Republik Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	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

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
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
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

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
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Unbekannt	Äquatorialguinea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Eritreas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Gabunischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Afrijet und SN2AG in Anhang B, einschließlich			Gabunische Republik
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ ANAC-G/DSA	EKG	Gabunische Republik
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ ANAC-G/DSA	LGE	Gabunische Republik
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	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 Indonesiens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air und Batik Air, einschließlich			Republik Indonesien
AIR BORN INDONESIA	135-055	Unbekannt	Republik Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Unbekannt	Republik Indonesien
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Unbekannt	Republik Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTARA	135-012	Unbekannt	Republik Indonesien
AMA	135-054	Unbekannt	Republik Indonesien
ANGKASA SUPER SERVICE	135-050	LBZ	Republik Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republik Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Republik Indonesien

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
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Unbekannt	Republik Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republik Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republik Indonesien
EASTINDO	135-038	ESD	Republik Indonesien
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Unbekannt	Republik Indonesien
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Unbekannt	Republik Indonesien
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Unbekannt	Republik Indonesien
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Unbekannt	Republik Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republik Indonesien
HEVILIFT AVIATION	135-042	Unbekannt	Republik Indonesien
INDONESIA AIR ASIA	121-054	Unbekannt	Republik Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republik Indonesien
INDO STAR AVIATION	135-057	Unbekannt	Republik Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Unbekannt	Republik Indonesien
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Republik Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republik Indonesien
KAL STAR AVIATION	121-037	KLS	Republik Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republik Indonesien
KOMALA INDONESIA	135-051	Unbekannt	Republik Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republik Indonesien
MARTA BUANA ABADI	135-049	Unbekannt	Republik Indonesien
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Unbekannt	Republik Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Unbekannt	Republik Indonesien
MY INDO AIRLINES	121-042	Unbekannt	Republik Indonesien
NAM AIR	121-058	Unbekannt	Republik Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Unbekannt	Republik Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Republik Indonesien
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Unbekannt	Republik Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republik Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Unbekannt	Republik Indonesien

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
PURA WISATA BARUNA	135-025	Unbekannt	Republik Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republik Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Unbekannt	Republik Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republik Indonesien
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135-058	Unbekannt	Republik Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republik Indonesien
SURYA AIR	135-046	Unbekannt	Republik Indonesien
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republik Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republik Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republik Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Republik Indonesien
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republik Indonesien
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135-037	Unbekannt	Republik Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republik Indonesien
UNINDO	135-040	Unbekannt	Republik Indonesien
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Unbekannt	Republik Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republik Indonesien
Alle Luftfahrtunternehmen, die von 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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbesitzerzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetriebszeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftverkehrsbetreibers
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
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libyen
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libyen
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libyen
PETRO AIR	025/08	PEO	Libyen
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

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
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Demokratische Bundesrepublik Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Demokratische Bundesrepublik Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Demokratische Bundesrepublik Nepal
SITA AIR	033/2000	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
TARA AIR	053/2009	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Demokratische Bundesrepublik Nepal
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden São Tomés und Príncipes, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Sao Tomé und Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé und Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao 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

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
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 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	Eintragsstaat
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republik Angola	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: Luftfahrzeugen des Musters Boeing B737-700, Luftfahrzeugen des Musters Boeing B777-200, Luftfahrzeugen des Musters Boeing B777-300 und Luftfahrzeugen des Musters Boeing B777-300ER.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: Luftfahrzeugen innerhalb der Boeing-B737-700-Flotte, wie im AOC angegeben, Luftfahrzeugen innerhalb der Boeing-B777-200-Flotte, wie im AOC angegeben, Luftfahrzeugen innerhalb der Boeing-B777-300-Flotte, wie im AOC angegeben, und Luftfahrzeugen innerhalb der Boeing-B777-300ER-Flotte, wie im AOC angegeben,	Republik Angola
AIR SERVICE COMORES	06-819/ TA-15/ DGACM	KMD	Komoren	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: LET 410 UVP.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: D6-CAM (851336).	Komoren
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽¹⁾	002/ MTAC/ ANAC-G/ DSA	ABS	Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters Falcon 50, 2 Luftfahrzeugen des Musters Falcon 900.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LGV; TR-LGY; TR-AF; 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⁾ Afrijet ist es ausschließlich gestattet, die aufgeführten Luftfahrzeuge für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Union zu nutzen.“

⁽¹⁾ Den in Anhang B aufgeführten Luftfahrtunternehmen kann es gestattet werden, Verkehrsrechte durch den Einsatz betriebsbereit gecharterter Luftfahrzeuge (Wet-Lease) eines Luftfahrtunternehmens auszuüben, das keinem Betriebsverbot unterliegt, sofern die einschlägigen Sicherheitsnormen eingehalten werden.