

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2019/618 DER KOMMISSION

vom 15. April 2019

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist oder deren Betrieb in der Union Beschränkungen unterliegt

(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⁽²⁾ der Kommission wurde die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, erstellt.
- (2) Nach Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 haben einige Mitgliedstaaten sowie die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden „EASA“) der Kommission Informationen übermittelt, die für die Aktualisierung dieser Liste von Bedeutung sind. Einschlägige Informationen wurden auch von 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 dabei die wesentlichen Tatsachen und Überlegungen angegeben, auf deren Grundlage entschieden wurde, diesen Unternehmen den Flugbetrieb in der Union zu untersagen oder die Bedingungen einer Betriebsuntersagung eines Luftfahrtunternehmens, das in den Listen in den Anhängen A und B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 erfasst ist, zu ändern.
- (4) Die Kommission hat den betreffenden Luftfahrtunternehmen Gelegenheit gegeben, die von den Mitgliedstaaten vorgelegten Unterlagen einzusehen, sich schriftlich dazu zu äußern und ihren Standpunkt der Kommission sowie dem Ausschuss, der durch die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 eingesetzt wurde (im Folgenden „Flugsicherheitsausschuss“), mündlich vorzutragen.
- (5) Im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 und der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 der Kommission⁽³⁾ hat die Kommission dem Flugsicherheitsausschuss Informationen über die laufenden gemeinsamen Konsultationen mit den zuständigen Behörden und den Luftfahrtunternehmen folgender Staaten übermittelt: Angola, Belarus, Dominikanische Republik, Gabun, Indonesien, Republik Moldau, Nepal, Russland und Venezuela. Die Kommission hat dem Flugsicherheitsausschuss zudem Informationen zur Flugsicherheit in Äquatorialguinea, Iran, Kasachstan, Libyen, Thailand, Turkmenistan und Sambia vorgelegt.

⁽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).

- (6) 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 ⁽⁴⁾ durchgeführt wurden.
- (7) Die EASA unterrichtete die Kommission und den 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. Die EASA machte Angaben zu den geplanten bzw. beantragten weiteren Vorhaben zur technischen 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 Sicherheitsnormen der Zivilluftfahrt benötigen. Die Mitgliedstaaten wurden aufgefordert, solchen Ersuchen auf bilateraler Basis in Abstimmung mit der Kommission und der EASA zu entsprechen. Die Kommission bekräftigte diesbezüglich, wie wichtig die Bereitstellung von Informationen für die internationale Luftfahrtgemeinschaft — insbesondere über die SCAN-Datenbank (Safety Collaborative Assistance Network) der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) — über die Gewährung technischer Unterstützung durch die Union und ihre Mitgliedstaaten gegenüber Drittländern im Hinblick auf die Verbesserung der Flugsicherheit weltweit ist.
- (8) Eurocontrol übermittelte der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss aktuelle Informationen zum Stand der Alarmfunktion im Zusammenhang mit SAFA und TCO (Drittlandbetreibern) sowie aktuelle Statistiken über Warnmeldungen in Bezug auf Luftfahrtunternehmen mit Betriebsuntersagungen.

Luftfahrtunternehmen aus der Union

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

Luftfahrtunternehmen aus Angola

- (11) In Angola zugelassene Luftfahrtunternehmen, mit Ausnahme des Unternehmens *TAAG Angola Airlines* („TAAG“), das in Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006, in ihrer durch Verordnung (EG) Nr. 619/2009 der Kommission ⁽⁵⁾ geänderten Fassung aufgeführt ist, sind derzeit in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006, in ihrer durch die Verordnung (EG) Nr. 1131/2008 der Kommission ⁽⁶⁾ geänderten Fassung aufgeführt und unterliegen einer vollständigen Betriebsuntersagung.
- (12) Vom 10. bis 14. Dezember 2018 haben Experten der Kommission, der EASA und der Mitgliedstaaten in Angola die Büroräume der zuständigen Behörde Angolas, des Instituto Nacional da Aviação Civil („INAVIC“), sowie drei in Angola zugelassene Luftfahrtunternehmen, *TAAG*, *SonAir* und *Heli Malongo*, einer Sicherheitsbewertung der Union vor Ort unterzogen.
- (13) Dem von der INAVIC verfolgten Konzept der Flugsicherheit mangelt es an modernen Techniken des Flugsicherheitsmanagements. Angola hat jedoch seit der letzten Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im Juni 2009 deutliche Fortschritte gemacht. Das Land hat seinen Rechtsrahmen für die Flugsicherheit modernisiert und neue technische Vorschriften, so genannte „Normativas Técnicas Aeronáuticas“ („NTA“), ausgearbeitet. Die NTA erstrecken sich auf nahezu alle ICAO-Anhänge, mit Ausnahme von Anhang 19. Die INAVIC ist derzeit damit befasst, die NTA weiter zu überarbeiten. Sie hat mit Blick auf die Erfüllung ihrer Aufsichtspflichten entsprechende Verfahren ausgearbeitet und intern genehmigt. Es bestehen jedoch nach wie vor einige Unzulänglichkeiten bei den internen Verfahren, der Kontrolle von Dokumenten, dem konsequenten Führen von Aufzeichnungen und der Ausbildung von Inspektoren. Angesichts dieser Unzulänglichkeiten hat die derzeitige INAVIC-Leitung deutlich ihren Willen zum Ausdruck gebracht, die Fähigkeiten und Effizienz der INAVIC in der tagtäglichen Arbeit zu verbessern. Die INAVIC sollte ein Qualitätsmanagement einführen.

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ Durchführungsverordnung (EG) Nr. 619/2009 der Kommission vom 13. Juli 2009 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 182 vom 15.7.2009, S. 4).

⁽⁶⁾ Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1131/2008 der Kommission vom 14. November 2008 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 306 vom 15.11.2008, S. 47).

- (14) Die Sicherheitsbewertung der Union vor Ort gab Anlass zu 15 Bemerkungen der Union zu den Aufsichtstätigkeiten der INAVIC. Sie kam auch zu dem Schluss, dass die INAVIC zwar gewisse Fähigkeiten in der Aufsicht über den Luftverkehr in Angola entwickelt hat, jedoch noch weitere Verbesserungen unerlässlich sind, damit die INAVIC entstehende Sicherheitsdefizite beheben kann.
- (15) Die TAAG ist das Aushängeschild der Luftfahrtunternehmen Angolas. Das Unternehmen verfügt über ein gut funktionierendes und solides Sicherheitsmanagementsystem, das ihm nützliche Daten liefert. Die Unternehmensleitung verfügt über ein gutes Verständnis dieser Systeme und nutzt sie, um Risiken zu erkennen und angemessene Maßnahmen zur Senkung der höchsten Risiken auf ein annehmbares Niveau zu ergreifen. Das Qualitätsmanagementsystem ist robust und funktionsfähig.
- (16) Die TAAG hat die notwendigen, von der INAVIC genehmigten Handbücher erstellt, wie beispielsweise (jedoch nicht beschränkt auf) Handbücher zur Instandhaltungskontrolle, zu den Instandhaltungsverfahren, zu den Leistungsstandards für den Langstreckenbetrieb mit zweimotorigen Flugzeugen sowie zur verringerten Höhenstaffelung mit Strategien und Einzelheiten zu den damit verbundenen Verfahren. Das freigabeberechtigte Personal ist ordnungsgemäß an den betriebenen Luftfahrzeugmustern geschult. Insgesamt verfügt das Unternehmen TAAG über eine professionelle Besatzung und Personal, das auf funktionierende Systeme für das Management des Betriebsspektrums zurückgreifen kann. Die Unternehmensleitung reagiert auf die eingehenden Sicherheits- und Qualitätsdaten und -analysen, gibt diese Informationen weiter und wird mittels interner — elektronischer oder sonstiger — Veröffentlichungen tätig. Die neuesten veröffentlichten Ergebnisse des IATA-Betriebssicherheitsaudits (IOSA) zeigen eine Konformitätsquote von 99,3 %.
- (17) *SonAir* verfügt über operative Systeme für das Sicherheitsmanagement und das Qualitätsmanagement, bei denen jedoch im Zuge der Sicherheitsbewertung vor Ort ernsthafte Mängel festgestellt wurden, die dringend behoben werden müssen. *SonAir* führt die im Handbuch für das Sicherheitsmanagement festgelegten Tätigkeiten nur unzureichend durch, die Sicherheitsschulung wird nicht vollständig umgesetzt, das Änderungsmanagement wird nur oberflächlich wahrgenommen und im letzten Jahr fanden keine Sicherheitsaudits statt. Beim Qualitätsmanagementsystem konnte das Luftfahrtunternehmen nicht nachweisen, dass alle Audits des jährlichen Auditprogramms durchgeführt worden waren. Zudem wurde bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort festgestellt, dass das Verwaltungssystem für die Kontrolle der Beanstandungen nicht ordnungsgemäß angewandt wurde. Im Bereich des Flugbetriebs berücksichtigt *Sonair* alle Anforderungen bei der Ausarbeitung der Dienstpläne für die Besatzung. Allerdings wurden einige Unstimmigkeiten bei der stichprobenartigen Überprüfung der Schulungsaufzeichnungen festgestellt, weshalb *SonAir* geeignete Maßnahmen ergreifen sollte, um sicherzustellen, dass die Verfahren festgelegt und konsequent eingehalten werden.
- (18) *Heli Malongo* betreibt vollständig IT-gestützte und integrierte Systeme für das Compliance-Monitoring, das Sicherheitsmanagement und das Flugdaten-Monitoring. Die Interaktion zwischen diesen Systemen funktioniert. Die derzeit genehmigten Betriebshandbücher spiegeln den durchgeführten Betrieb wider und entsprechen den geltenden Vorschriften Angolas. *Heli Malongo* hat ein funktionales und robustes Qualitätssicherungssystem für die Instandhaltung entwickelt und umgesetzt. Die von *Heli Malongo* entwickelten Handbücher für die Instandhaltungskontrolle und die Instandhaltungsverfahren wurden von der INAVIC genehmigt und beruhen auf den Empfehlungen des Luftfahrzeugherstellers. Die Einrichtungen sind angemessen und gut organisiert, es bestehen eigene und kontrollierte Bereiche für die Lagerung und Werkzeug, auch für kalibriertes Werkzeug. Die Instandhaltungstechniker sind an den betriebenen Luftfahrzeugmustern angemessen geschult und haben Zugang zu den notwendigen Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.
- (19) Am 3. April 2019 haben die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss die INAVIC und die Luftfahrtunternehmen TAAG und *Heli Malongo* angehört. Die INAVIC erläuterte die Maßnahmen, die nach der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort ergriffen wurden, auch die Änderungen des Rechtsrahmens in Angola. Im März 2019 wurde das neue Zivilluftfahrtgesetz genehmigt, auf dessen Grundlage die INAVIC als eine administrativ und finanziell autonome Stelle anerkannt wird. Die INAVIC unterrichtete die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss darüber, dass sie entschlossen ist, die wirksame Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen auf ein Niveau von über 60 % zu verbessern, wofür sie externe technische Hilfe erhalten wird. Darüber hinaus beabsichtigt die INAVIC, bis Ende 2019 eine Qualitätssicherung sowie eine integrierte Methodik zu erstellen und umzusetzen, die die Vereinheitlichung ihrer technischen Dokumentation und den allgemeinen elektronischen Zugang zu dieser Dokumentation ermöglicht.
- (20) Bei der Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen hat die INAVIC Fortschritte erzielt. Die Kommission begrüßt die unternommenen Anstrengungen und bestärkt die angolanischen Behörden und die INAVIC darin, diese Anstrengungen fortzusetzen. Die der Union derzeit, vor allem aufgrund der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort vorliegenden Informationen, lassen jedoch nicht den Schluss zu, dass die gemachten Fortschritte ausreichen, alle in Angola eingetragenen und von der INAVIC beaufsichtigten Luftfahrtunternehmen aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen. So sollte die INAVIC ihr Sicherheitsaufsichtssystem sowie die Ausbildung und die Standardisierung der Arbeitsweise ihrer Inspektoren weiter verbessern.
- (21) Während der Anhörung legten TAAG und *Heli Malongo* ihre Pläne zur Mängelbehebung vor, mit denen sie den auf der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort beruhenden Beanstandungen und Empfehlungen nachzukommen gedenken. Ein Teil der in diesen Plänen genannten Maßnahmen wurde bereits umgesetzt. Im Verlauf der Anhörung verwiesen beide Luftfahrtunternehmen darauf, dass sie über robuste und funktionale Systeme für die Abwicklung ihres Betriebsspektrums verfügten.

- (22) Die Kommission kommt zu dem Ergebnis, dass sowohl TAAG als auch *Heli Malongo* in der Lage sind, ihren jeweiligen Betrieb sicher durchzuführen. Nach Auffassung der Kommission haben beide Luftfahrtunternehmen ausreichend nachgewiesen, dass sie die geltenden Vorschriften Angolas und die internationalen Sicherheitsnormen erfüllen. Zur TAAG bestätigte die EASA, dass es bei diesem Luftfahrtunternehmen in Bezug auf TCO und SAFA keinen Anlass zu Sicherheitsbedenken gibt.
- (23) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien stellt die Kommission daher fest, dass *Heli Malongo* aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 und TAAG aus Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 gestrichen werden sollten. Daher sollte die in Anhang A und Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgeführte Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung erging, geändert werden.
- (24) Die Mitgliedstaaten sollten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen durch Angola im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in Angola zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 überprüfen.
- (25) Falls relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen unmittelbare Sicherheitsrisiken bestehen, könnte die Kommission gezwungen sein, weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus Belarus

- (26) Nachdem die EASA im Rahmen des TCO-Genehmigungsverfahrens Sicherheitsmängel festgestellt hatte, leitete die Kommission am 17. September 2018 nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 Konsultationen mit der Luftfahrtbehörde von Belarus („AD-BLR“) ein.
- (27) Vom 11. bis 15. März 2019 haben Experten der Kommission, der EASA und der Mitgliedstaaten in Belarus die Büroräume der zuständigen Behörde von Belarus (AD-BLR) sowie in Belarus zugelassene Luftfahrtunternehmen, *Belavia Belarusian Airlines* („*Belavia*“), *Rubystar Airways* und *Transaviaexport Airlines* einer Sicherheitsbewertung der Union vor Ort unterzogen.
- (28) Im Verlauf der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort wies die AD-BLR erhebliche Änderungen ihrer Funktionsweise nach, etwa die Annahme neuer Anweisungen, neuer interner Handbücher und Checklisten, sowie die Einrichtung einer eigenen Inspektionsstelle innerhalb des Verkehrsministeriums, die für den Luftfahrtsektor und für die Einstellung neuer Inspektoren zuständig ist. Diese Bemühungen begannen im Juni 2018 mit einer Änderung des Luftrechts und wurden nach Einleitung der Konsultationen zwischen der Kommission und der AD-BLR am 17. September 2018 intensiviert. 2018 begann die AD-BLR zudem mit der erneuten Zulassung aller Luftfahrtunternehmen, die in Belarus zugelassen waren. Zum Zeitpunkt der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort hatte die AD-BLR die erneute Zulassung von zwei Luftfahrtunternehmen bereits abgeschlossen. Diese gewaltigen Anstrengungen dienten der besseren Einhaltung internationaler Sicherheitsanforderungen.
- (29) Der im Jahr 2018 noch schwierige Austausch von Informationen besserte sich während der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort. Die Ergebnisse der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort zeigen jedoch, dass ein umfassender Fahrplan festgelegt und umgesetzt werden muss, der eine Prozesskontrolle und ein genaues Monitoring beinhaltet, um die korrekte Identifizierung von Sicherheitsrisiken und deren Abmilderung zu gewährleisten. Während der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort legte die AD-BLR Belege für das jährliche Programm für die Aufsicht über die in Belarus zugelassenen Luftfahrtunternehmen vor. Zum Zeitpunkt der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort war die AD-BLR mit der Einstellung des notwendigen qualifizierten Personals befasst, da es noch an einer ausreichenden Personalstärke für die erforderlichen Aufsichtstätigkeiten fehlte. Zudem wurde festgestellt, dass sich die Wirksamkeit dieser Aufsichtstätigkeiten weiter verbessern ließe, wenn ihnen die Ergebnisse einer soliden Bewertung der Sicherheitsrisiken zugrunde lägen.
- (30) Bei der Bewertung der drei vorstehend genannten Luftfahrtunternehmen ging es darum festzustellen, inwieweit die AD-BLR in der Lage ist, zu gewährleisten, dass der Betrieb von in Belarus zugelassenen Luftfahrtunternehmen nach den internationalen Sicherheitsnormen erfolgt. Bei ihrer Sicherheitsbewertung vor Ort kam die Union zu dem Schluss, dass vor allem die Aufsicht über in Belarus zugelassene Luftfahrtunternehmen noch verbessert werden muss. Allerdings bestand kein unmittelbares Sicherheitsrisiko, das zusätzliche Maßnahmen zu den bereits von der EASA im Rahmen des TCO-Genehmigungsverfahrens ergriffenen Maßnahmen erforderlich machte.
- (31) Am 3. April 2018 führten die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss eine Anhörung der AD-BLR durch. Die aus einer einzigen Person bestehende AD-BLR-Delegation erläuterte eine Reihe von Maßnahmen, mit denen die Flugsicherheit in Belarus verbessert werden soll, insbesondere die Einstellung und Ausbildung von Personal, die Überprüfung der Vorschriften und Verfahren im Luftfahrtbereich und die Einführung neuer Digitaltechniken zur Unterstützung der Aufsichtstätigkeiten. Zwar war ein Teil der Informationen für den Flugsicherheitsausschuss von Nutzen, doch konnte die AD-BLR die Fragen des Flugsicherheitsausschusses nicht immer präzise beantworten.

- (32) Ausgehend von den vorliegenden Informationen, auch den Ergebnissen der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort vom März 2019 und dem am 29. März 2019 übermittelten Plan zur Mängelbehebung ist die Kommission der Auffassung, dass die AD-BLR seit Juni 2018 Fortschritte bei der Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen erzielt hat. Die AD-BLR sollte allerdings nach wie vor für ausreichende Ressourcen für ihre Tätigkeiten im Bereich der Sicherheitsaufsicht sorgen. Zudem ist die Kommission der Auffassung, dass etwaige Verknüpfungen zwischen politischen Überlegungen und Sicherheitsfragen vermieden werden sollten.
- (33) Auch wenn alles darauf hindeutet, dass die von der AD-BLR ergriffenen Maßnahmen bereits dazu beitragen, ihre Fähigkeiten in der Aufsicht der Luftfahrttätigkeiten in Belarus zu stärken, sollte die Behörde weiter ihre Fähigkeit ausbauen, um zu gewährleisten, dass der Betrieb in Belarus zugelassener Luftfahrtunternehmen nach den internationalen Sicherheitsnormen erfolgt. Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht daher nach Ansicht der Kommission derzeit kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Belarus zu ändern.
- (34) Die Mitgliedstaaten sollten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen durch Belarus im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in Belarus zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 überprüfen.
- (35) Falls relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen unmittelbare Sicherheitsrisiken bestehen, könnte die Kommission gezwungen sein, weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus der Dominikanischen Republik

- (36) Luftfahrtunternehmen aus der Dominikanischen Republik wurden noch nie im Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 geführt. Am 20. März 2019 unterrichtete die EASA die Kommission über Sicherheitsmängel, die im Rahmen des TCO-Genehmigungsverfahrens festgestellt worden waren. Von den fünf vom Instituto Dominica de Aviación Civil („IDAC“) zugelassenen Luftfahrtunternehmen, die eine TCO-Genehmigung beantragt hatten, haben nur zwei, *Helidosa Aviation Group, S.A.* und *Servicios Aéreos Profesionales, S.A.*, die genannte Genehmigung erhalten. Am 15. März 2019 setzte die EASA die Genehmigung des Luftfahrtunternehmens *Servicios Aéreos Profesionales, S.A.* aus Sicherheitsgründen aus. Die Luftfahrtunternehmen *Dominican Wings, S.A.* und *Sky High Aviation Services, S.R.L.* zogen ihre Anträge während der von der EASA durchgeführten Erstprüfung zurück. Das Luftfahrtunternehmen *Air Century, S.A.* zog seinen ersten Antrag aus dem Jahr 2017 zurück, nachdem es die Einhaltung der geltenden Sicherheitsnormen nicht nachweisen konnte, und reichte 2018 erneut einen Antrag ein.
- (37) Im Ergebnis zeigten die Analysen der im Rahmen des SAFA-Programms durchgeführten Vorfeldinspektionen, dass die SAFA-Quote der von IDAC zugelassenen Luftfahrtunternehmen über dem weltweiten Durchschnitt lag. Die Häufung bestimmter SAFA-Bestandungen lässt auf eine fehlende Sicherheitskultur schließen. Allerdings wurden nur wenige SAFA-Inspektionen durchgeführt. Die Kommission beschloss, Konsultationen mit dem IDAC nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 aufzunehmen.
- (38) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht nach Ansicht der Kommission derzeit kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus der Dominikanischen Republik zu ändern.
- (39) Die Mitgliedstaaten müssen die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in der Dominikanischen Republik zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.
- (40) Falls relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen unmittelbare Sicherheitsrisiken bestehen, könnte die Kommission gezwungen sein, weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus Gabun

- (41) Die Konsultationen zwischen der Kommission und der zuständigen Behörde Gabuns, der Agence Nationale de l'Aviation Civile („ANAC“), wurden mit dem Ziel fortgesetzt, die von der ANAC erzielten Fortschritte bei der Einhaltung der internationalen Sicherheitsnormen bei der Aufsicht über die Flugsicherheit zu überwachen. In diesem Zusammenhang teilte die ANAC der Kommission die Maßnahmen mit, die sie zur Stärkung der Umsetzung kritischer Elemente ergriffen hat, sowie vorläufige Ergebnisse der koordinierten Validierungsmission der ICAO („ICVM“), die vom 29. Januar bis zum 6. Februar 2019 durchgeführt wurde.

- (42) Anhand der ihr vorliegenden Informationen kann die Kommission nicht in vollem Umfang feststellen, ob die ANAC in der Lage ist zu gewährleisten, dass der Betrieb von in Gabun zugelassenen Luftfahrtunternehmen nach internationalen Sicherheitsnormen erfolgt. Daher werden zusätzliche Informationen erbeten und eine technische Sitzung sollte einberufen werden, um die Situation der Sicherheitsaufsicht in Gabun zu erörtern.
- (43) Am 2. April 2019 übermittelte die zuständige Behörde Gabuns der Kommission Belege, aus denen hervorgeht, dass die Luftfahrtunternehmen *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist*, *Sky Gabon* und *Nouvelle Air Affaires Gabon* über kein gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis („AOC“) mehr verfügen. Daher sollten diese Luftfahrtunternehmen von der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, gestrichen werden.
- (44) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien stellt die Kommission fest, dass die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um die Luftfahrtunternehmen *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist* und *Sky Gabon* aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 und das Luftfahrtunternehmen *Nouvelle Air Affaires Gabon* aus Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen.

Luftfahrtunternehmen aus Indonesien

- (45) Im Juni 2018 wurden alle Luftfahrtunternehmen aus Indonesien aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 in ihrer durch Verordnung (EU) 2018/871 (?) geänderten Fassung gestrichen. Zur weiteren Überwachung des Sicherheitsaufsichtssystems in Indonesien setzten die Kommission und die indonesische Generaldirektion für Zivilluftfahrt („DGCA Indonesia“) die Konsultationen gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung Nr. 473/2006 fort. In diesem Zusammenhang übermittelte die DGCA Indonesia der Kommission mit Schreiben vom 28. Februar 2019 weitere Informationen sowie aktuelle Angaben zu den Tätigkeiten im Bereich der Sicherheitsaufsicht im Zeitraum September 2018 bis Februar 2019. Diese Informationen beinhalteten eine Liste der in Indonesien zugelassenen Luftfahrtunternehmen, der eingetragenen Luftfahrzeuge, der Tätigkeiten im Bereich der Sicherheitsaufsicht, der Durchsetzungsmaßnahmen der DGCA Indonesia und einen aktuellen Stand der Pläne zur Mängelbehebung („CAP“), die infolge der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im März 2018 erstellt wurden. Zudem legte die DGCA Indonesia einen aktualisierten Aktionsplan zur Umsetzung der leistungs-basierten Navigation („PNB“) sowie aktuelle Daten zu der von der DGCA Indonesia geleisteten technischen Unterstützung vor.
- (46) Am 16. Januar teilte die DGCA Indonesia per E-Mail mit, dass die Behörde mit dem Ziel neu organisiert wird, ihre Verfahren an die Richtlinien und Empfehlungen der ICAO anzupassen. Die DGCA Indonesia hielt zudem die Kommission auf dem Laufenden, was die schweren Störungen mit indonesischen Luftfahrtunternehmen anbelangte.
- (47) Was die Liste der Luftfahrtunternehmen, Luftfahrzeuge und Aufsichtstätigkeiten anbelangt, wurden von der DGCA Indonesia ein neues Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) nach Teil-121 und ein neues Luftverkehrsbetreiberzeugnis nach Teil-135 ausgestellt. Hinsichtlich der ergriffenen Durchsetzungsmaßnahmen setzte die DGCA Indonesia ein AOC/Teil-121 aus, widerrief eine Validierungsbescheinigung, setzte eine Pilotenlizenz aus und erlegte drei AOC/Teil-135-Inhabern Verwaltungsanktionen auf. Die DGCA Indonesia verstärkte die Aufsicht über den medizinischen Teil der Lizenzerteilung als Reaktion auf die Probleme, die bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im März 2018 festgestellt worden waren und setzte sieben Akkreditierungen flugmedizinischer Sachverständiger aus.
- (48) Entsprechend der Empfehlung zur PNB-Implementierung geht Indonesien davon aus, PNB-Verfahren bis Ende 2019 an 19 von 27 internationalen Flughäfen einzuführen. Die PNB-Implementierung auf Inlandsflughäfen und Flughäfen in abgelegener Lage schreitet voran, wenn auch nicht im gleichen Tempo.
- (49) Die DGCA Indonesia informierte die Kommission auch über den Stand der Abhilfemaßnahmen, die seit der koordinierten Validierungsmission der ICAO im Jahr 2017 durchgeführt wurden. Am 25. Juli 2018 überprüfte die ICAO den CAP im Bereich der Lufttüchtigkeit. Alle Abhilfemaßnahmen wurden von der ICAO vollständig oder teilweise akzeptiert.
- (50) Die Kommission prüfte die Informationen und bat mit Schreiben vom 6. März 2019 um weitere Informationen, insbesondere zur Anzahl der internen Verfahren der DGCA Indonesia, die noch nicht abgeschlossen waren, zu den nicht eingehaltenen Fälligkeitsterminen eines der Luftfahrtunternehmen sowie zum jüngsten Zusammenschluss von *Garuda Indonesia* und *Sriwijaya*. Am 20. März 2019 übermittelte die DGCA Indonesia die angeforderten Informationen. Nach weiterer Prüfung ist die Kommission der Auffassung, dass die zum CAP, zu den schweren Störungen und den Durchsetzungsmaßnahmen gegebenen Erläuterungen angemessen waren. Die meisten Beanstandungen des CAP wurden damit geschlossen und der Vorschlag für neue Abschlusstermine wurde akzeptiert.

(?) Durchführungsverordnung (EU) 2018/871 der Kommission vom 14. Juni 2018 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 152 vom 15.6.2018, S. 5).

- (51) Seit dem tödlichen Unfall des *Lion Air*-Fluges JT610 am 29. Oktober 2018 hält die DGCA Indonesia die Kommission über die ergriffenen Maßnahmen auf dem Laufenden. Nach dem Unfall des Flugs ET302 der *Ethiopian Airlines* am 10. März 2019 unterrichtete die DGCA Indonesia die Kommission von ihrer Entscheidung, als Präventivmaßnahme der Boeing 737 MAX-Flotte, die von *Lion Air* und *Garuda Indonesia* betrieben wird, Startverbot zu erteilen.
- (52) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht nach Ansicht der Kommission derzeit kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Indonesien zu ändern.
- (53) Die Mitgliedstaaten sollten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen durch Indonesien im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in Indonesien zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 überprüfen.
- (54) Falls relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen unmittelbare Sicherheitsrisiken bestehen, könnte die Kommission gezwungen sein, weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik Moldau

- (55) Im September 2018 teilte die Kommission der moldauischen Zivilluftfahrtbehörde (CAAM) bestimmte Sicherheitsbedenken im Zusammenhang mit den von der CAAM zugelassenen Luftfahrtunternehmen mit. Gleichzeitig unterrichtete die Kommission die CAAM von der Einleitung von Konsultationen gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006.
- (56) Vom 11. bis 15. Februar 2019 haben Experten der Kommission, der EASA und der Mitgliedstaaten in der Republik Moldau die Büroräume der zuständigen Behörde der Republik Moldau (CAAM) sowie in der Republik Moldau zugelassene Luftfahrtunternehmen, *Air Moldova*, *Fly Pro* und *Terra Avia*, einer Sicherheitsbewertung der Union vor Ort unterzogen.
- (57) Dem Bericht der Experten zufolge mangelt es dem von der CAAM verfolgten Konzept der Flugsicherheit an modernen Techniken des Flugsicherheitsmanagements. Der Rechtsrahmen sollte modernisiert werden, da nicht alle Änderungen der ICAO-Anhänge in die moldauischen Rechtsvorschriften übernommen wurden. Derzeit ist die CAAM mit der Umsetzung der Vorschriften befasst wie sie in dem zwischen der Union und ihren Mitgliedstaaten und der Republik Moldau im Jahr 2012 unterzeichneten Übereinkommen zur Schaffung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums festgelegt wurden.
- (58) Der CAAM fehlt es an robusten internen Mechanismen und Verfahren, um die bestehenden rechtlichen und technischen Grundlagen in routinemäßige Tätigkeiten der Organisation umzusetzen. Daher sollte die CAAM die Qualität ihrer Leitungsfunktion verbessern. Die Abteilung Flugbetrieb der CAAM verfügt über interne Prozesse und Verfahren, die jedoch nicht eingehalten werden. Bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort wurden Bereiche festgelegt, in denen Verbesserungsbedarf besteht, vor allem die Notwendigkeit einer genauen Einhaltung des Zertifizierungsprozesses, einer besseren Rückverfolgbarkeit der Überprüfung und Genehmigung von Handbüchern sowie einer Stärkung der Aufsichtspflichten dieser Abteilung. Auf dem Gebiet der Lizenzerteilung verfügt die CAAM über kein System für die Aufsicht über delegierte Prüfungen von Theorie- und Praxiswissen. Ferner sollte das Führen von Aufzeichnungen verbessert werden, um insbesondere die Rückverfolgbarkeit der Überwachungstätigkeiten zu gewährleisten.
- (59) Die von der Abteilung Lufttüchtigkeit der CAAM entwickelten Ausbildungsprogramme entsprechen nicht den bewährten einschlägigen Verfahren und reichen nicht aus, das geforderte Niveau an Wissen, Fähigkeiten, Kompetenzen und Qualifikationen des Lufttüchtigkeitspersonals aufrechtzuerhalten. Die von der Abteilung Lufttüchtigkeit der CAAM durchgeführten Audits bzw. Inspektionen sollten intensiviert werden, da sich bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort Probleme bei moldauischen Luftfahrtunternehmen gezeigt haben, die von den eigenen Überwachungsaudits der CAAM hätten identifiziert werden müssen.
- (60) *Air Moldova*, das größte moldauische Luftfahrtunternehmen, verfügt über ein gut funktionierendes und solides Sicherheitsmanagementsystem, das dem Luftfahrtunternehmen nützliche Daten liefert. Das Qualitätsmanagementsystem ist robust und funktional und hat nur geringen Verbesserungsbedarf. Die Unternehmensleitung verfügt über ein gutes Verständnis dieser Systeme und nutzt sie, um Risiken zu erkennen und angemessene Maßnahmen zur Abmilderung der höchsten Risiken zu ergreifen. Der Betrieb des Luftfahrtunternehmens wird von für die Instandhaltung qualifizierten Technikern und durch Stationswartungsdienste unterstützt. Die Organisation zeichnete sich durch ein robustes und strukturiertes System zur Steuerung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit aus. *Air Moldova* hat die geforderten und von der CAAM genehmigten Handbücher mit Strategien und Einzelheiten zu den damit verbundenen Verfahren erstellt. Das freigabeberechtigte Personal ist ordnungsgemäß an den betriebenen Luftfahrzeugmustern geschult. Bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort wurden keine größeren Unzulänglichkeiten festgestellt.

- (61) Das Luftfrachtunternehmen *Fly Pro* verfügt über ein System für das Sicherheits- und das Qualitätsmanagement. Bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort wurden einige Mängel festgestellt, die behoben werden müssen. Das Handbuch zum Sicherheitsmanagement von *Flug Pro* sollte entsprechend dem moldauischen Recht und den internationalen Sicherheitsnormen modernisiert werden. Beim Qualitätsmanagementsystem konnte das Luftfahrtunternehmen nicht nachweisen, dass alle Audits des jährlichen Auditprogramms durchgeführt worden waren. Zudem wurde festgestellt, dass das Verwaltungssystem für die Kontrolle der Beanstandungen nicht ordnungsgemäß funktionierte. *Fly Pro* hat zwar ein Betriebshandbuch entwickelt, doch die aktuelle Version dieses Handbuchs spiegelt nicht den genehmigten Betrieb und die Genehmigungen wider. Das Instandhaltungsprogramm ist nicht auf dem neuesten Stand, da alle neuen Inspektionen, die in dem von der für die Musterbauart zuständigen Organisation herausgegeben Bericht des Gremiums für die Überprüfung der Instandhaltung erfasst wurden, mit einem falschen Intervall eingegeben wurden. Die Bewertung von *Fly Pro* hat funktionale Probleme bei der operativen Kontrolle, der Ausbildung und dem Führen von Aufzeichnungen gezeigt, wobei die Unzulänglichkeiten vom Qualitätsmanagementsystem nicht erfasst werden.
- (62) *Terra Avia* ist ein moldauisches privates Luftfahrtunternehmen mit Betriebsbasis am Sharjah International Airport, VAE. Das Handbuch zum Sicherheitsmanagement von *Terra Avia* sollte entsprechend dem moldauischen Recht und den internationalen Sicherheitsnormen modernisiert werden. Darüber hinaus hält sich *Terra Avia* nicht bei allen Tätigkeiten an die Vorgaben des Handbuchs zum Sicherheitsmanagement (das Risikomanagement wird oberflächlich durchgeführt, die Förderung der Sicherheit wird nicht vollständig umgesetzt und es werden keine Sicherheitsaudits durchgeführt). *Terra Avia* hat keine wirksame operative Kontrolle über die Einleitung, Fortführung, Umleitung oder Beendigung eines Flugs. Zudem wird das vom Luftfahrtunternehmen vorgelegte Instandhaltungsprogramm nicht aktualisiert. Auch wenn die von *Terra Avia* betriebenen Luftfahrzeuge deutlich unter den Nutzungszahlen bleiben, die im Bericht des Gremiums für die Überprüfung der Instandhaltung und in den Daten für die Instandhaltungsplanung angegeben sind, hat das Luftfahrtunternehmen zudem die Entwicklung und Umsetzung eines Instandhaltungsprogramms für geringe Nutzung nicht in Erwägung gezogen. *Terra Avia* konnte nicht aufzeigen, wie das Unternehmen seiner Verantwortung für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nachkommt. Zudem konnte das Luftfahrtunternehmen den Status der Einhaltung des Instandhaltungsprogramms nicht nachweisen. Bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort wurde festgestellt, dass die Angaben zu den Teilen mit begrenzter Lebensdauer unvollständig waren. Schließlich konnte *Terra Avia* nicht nachweisen, dass das Ausbildungs- und Überprüfungsprogramm für seine Flugbesatzung alle geforderten Elemente des Umschulungslehrgangs und der wiederkehrenden Schulungen abdeckte. *Terra Avia* hat ein System zur Kontrolle der Flug-, Dienst- und Ruhezeiten der Flug- und Kabinenbesatzung entwickelt, das jedoch keine Möglichkeit vorsieht, Verstöße gegen diese Vorgaben zu erfassen.
- (63) Nach der 2019 durchgeführten Sicherheitsbewertung der Union vor Ort nahm die CAAM eine Sicherheitsanalyse vor und arbeitete einen CAP aus, der sich mit den während der Bewertung festgestellten Beanstandungen befasste. Die Kommission hält diese Analyse für umfassend und der CAP enthält verschiedene Fristen für die einzelnen Maßnahmen. Allerdings bedarf es noch erheblicher Anstrengungen, um alle in der Sicherheitsanalyse genannten Aufgaben abzudecken. Zudem bleiben bis zu einer wirksamen Umsetzung der Ergebnisse aus der Sicherheitsanalyse die im Zuge der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort 2019 festgestellten Sicherheitsrisiken bestehen.
- (64) Am 2. April 2019 haben die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss die CAAM und die Luftfahrtunternehmen *Air Moldova Fly One* und *Aerotrascargo* angehört. Die CAAM stellte ihre aktuelle Organisationsstruktur vor und machte Angaben zur Anzahl der Beschäftigten, die für die Abteilungen Lufttüchtigkeit und Flugbetrieb arbeiten. Die CAAM erläuterte die Maßnahmen, die seit der letzten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses vom November 2018 ergriffen wurden, die auch die Ausbildung von Betriebsinspektoren und die Einstellungsverfahren neuer Inspektoren umfassten, sowie die Maßnahmen, die in Bezug auf die Anzahl der in der Republik Moldau eingetragenen Luftfahrtunternehmen ergriffen wurden. Darüber hinaus machte die CAAM Angaben zum Stand und zur Planung der Angleichung des Rechtsrahmens der Republik Moldau an den Rechtsrahmen der Union sowie zur Überprüfung der internen Verfahren und Handbücher. Die CAAM legte eine Zusammenfassung der Abhilfemaßnahmen vor, die infolge der Beanstandungen ergriffen wurden, die von den Experten im Zuge der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort 2019 gemacht wurden. Ferner teilte die CAAM der Kommission mit, dass die AOC von *Fly Pro* und *Terra Avia* ausgesetzt wurden
- (65) Die CAAM teilte zudem mit, dass sie seit Anfang 2019 zu einer öffentlichen, vom Staatshaushalt finanzierten Einrichtung umstrukturiert wurde. Die Kommission ist der Auffassung, dass etwaige Verknüpfungen zwischen politischen Überlegungen und Sicherheitsfragen vermieden werden sollten. Hierzu wird die CAAM die vollständige Unabhängigkeit ihrer Entscheidungsprozesse trotz des neuen institutionellen Rahmens nachweisen müssen.
- (66) Aufgrund sämtlicher ihnen vorliegenden Informationen, auch der Ergebnisse der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort und der in der Anhörung gemachten Angaben, kommen die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss zu dem Ergebnis, dass die CAAM nur über begrenzte Fähigkeiten für die Aufsicht über die Luftfahrttätigkeiten in der Republik Moldau verfügt und daher ein deutlicher Nachbesserungsbedarf besteht, um die Sicherheitsmängel zu beheben.

- (67) *Air Moldova* legte einen CAP vor, mit dem das Unternehmen den Beanstandungen und Empfehlungen nachzukommen gedenkt, die sich aus der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort ergeben hatten. Dieser Plan enthält Abhilfe- und Präventivmaßnahmen, die sich auf eine robuste Ursachenforschung stützen. Vor diesem Hintergrund bestätigte die EASA, dass es bei diesem Luftfahrtunternehmen in Bezug auf TCO und SAFA keinen Anlass zu Sicherheitsbedenken gibt.
- (68) *Fly One* gab einen Überblick über das Unternehmen, über seine derzeitige Flotte und die verfügbaren Ressourcen und Einrichtungen. Die Systeme für das Sicherheits- und Qualitätsmanagement wurden als robust und gut entwickelt beschrieben. Das Luftfahrtunternehmen verwendet eine Reihe von Software-Tools, um Sicherheits-, Qualitäts- und Risikomanagementdaten zu integrieren, aber auch um eine wirksame Kontrolle über den Betrieb zu erlangen. Vor diesem Hintergrund bestätigte die EASA, dass es bei diesem Luftfahrtunternehmen in Bezug auf TCO und SAFA keinen Anlass zu Sicherheitsbedenken gibt.
- (69) *Aerotranscargo* erläuterte die Struktur und Funktionsweise seiner Systeme für das Qualitäts- und Sicherheitsmanagement. Auch wurde zugesagt, die Sicherheitsbilanz und -kultur zu verbessern. Vor diesem Hintergrund bestätigte die EASA, dass es bei diesem Luftfahrtunternehmen in Bezug auf TCO und SAFA keinen Anlass zu Sicherheitsbedenken gibt.
- (70) Auf der Grundlage der derzeit vorliegenden Informationen und im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 sollten nach Ansicht der Kommission derzeit alle Luftfahrtunternehmen der Republik Moldau mit Ausnahme der Unternehmen *Air Moldova*, *Fly One* und *Aerotranscargo*, in die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, aufgenommen werden.
- (71) Die Mitgliedstaaten sollten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen durch die Republik Moldau im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in der Republik Moldau zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 überprüfen.
- (72) Falls relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen unmittelbare Sicherheitsrisiken bestehen, könnte die Kommission gezwungen sein, weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus Nepal

- (73) Mit Schreiben vom 29. Oktober 2018 forderte die Kommission bei der zuständigen Behörde Nepals, der Civil Aviation Authority of Nepal („CAAN“), eine Liste von Unterlagen und durchzuführenden Maßnahmen an.
- (74) Mit Schreiben vom 9. Dezember 2018 legte die CAAN alle angeforderten Unterlagen vor. Die Kommission erachtete die Unterlagen als gut strukturiert und inhaltlich zufriedenstellend. Die CAAN unternahm erhebliche Anstrengungen, um die Sicherheitsaufsicht in Nepal zu verbessern. Die Kommission ist allerdings der Ansicht, dass noch weitere erhebliche Verbesserungen notwendig sind, um noch bestehende Sicherheitsmängel zu beseitigen. Ferner stellt die Kommission fest, dass die Quote an Unfällen und meldepflichtigen Störungen in Nepal immer noch besonders hoch ist. Der letzte Unfall ereignete sich am 27. Februar 2019, als ein von *Air Dynasty* betriebener Hubschrauber des Typs Eurocopter AS350 in der östlichen Bergregion von Taplejung in Nepal abstürzte. Bevor eine Aufhebung der aktuellen Betriebsuntersagung gegen alle in Nepal eingetragenen Luftfahrtunternehmen in Betracht gezogen werden kann, sollte Nepal seine Unfallquote deutlich verbessern.
- (75) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht daher nach Ansicht der Kommission derzeit kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Nepal zu ändern.

Luftfahrtunternehmen aus Russland

- (76) Die Kommission, die EASA 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 vorrangiger Vorfeldinspektionen einiger russischer Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.
- (77) Am 22. März 2019 trafen Vertreter der Kommission, der EASA und der Mitgliedstaaten mit Vertretern der russischen Föderalen Luftfahrtagentur („FATA“) zusammen, um die Sicherheitsleistung der in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmen anhand von Berichten über Vorfeldinspektionen (zwischen dem 19. September 2018 und dem 22. März 2019) zu überprüfen und zu ermitteln, in welchen Fällen die FATA ihre Aufsichtstätigkeiten verstärken sollte.

- (78) Auf dieser Sitzung befasste sich die Kommission mit den Einzelheiten der Ergebnisse der SAFA-Vorfeldinspektionen eines in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmens und nahm den Beschluss der FATA zur Kenntnis, das AOC dieses Unternehmens auf Inlandsflüge zu beschränken. Angesichts der großen Anzahl von Anträgen auf eine TCO-Genehmigung, die letztlich von der EASA abschlägig beschieden wurden (19 Genehmigungen bei 62 Anträgen), ersuchte die Kommission die FATA, die Sicherheitsbilanz der betroffenen Luftfahrtunternehmen bis zur nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses zu überprüfen.
- (79) Auf der Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen, einschließlich derer, die die FATA auf der Sitzung am 22. März 2019 vorgelegt hat, ist die Kommission der Auffassung, dass die FATA derzeit über die erforderlichen Fähigkeiten und die Bereitschaft zur Behebung von Sicherheitsmängeln verfügt. Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass keine Notwendigkeit für eine Anhörung der russischen Luftfahrtbehörden oder eines der in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmen vor dem Flugsicherheitsausschuss besteht.
- (80) 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.
- (81) Die Mitgliedstaaten sollten die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen durch die Luftfahrtunternehmen aus Russland im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.
- (82) Falls diese Inspektionen auf ein unmittelbar drohendes 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.

Luftfahrtunternehmen aus Venezuela

- (83) 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. Am 4. Oktober 2017 lehnte die EASA den TCO-Antrag von *Avior Airlines* aus Sicherheitsgründen ab.
- (84) Am 14. November 2017 wurden das Instituto Nacional de Aeronáutica Civil („INAC“) und *Avior Airlines* von der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 gehört. Nach dieser Anhörung änderte die Kommission im November 2017 die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, indem das Luftfahrtunternehmen *Avior Airlines* in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 ⁽⁸⁾ aufgenommen wurde.
- (85) Nach einer technischen Sitzung am 29. August 2018 nahm die INAC im Einklang mit Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 am 14. November 2018 an der Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss teil. Obwohl einige Elemente eines Aufsichtssystems umgesetzt wurden und im Hinblick auf Struktur, Umfang des Aufsichtspersonals, dokumentierte Verfahren und Planung von Inspektionen angemessen erschienen, ließ die Analyse der verfügbaren Informationen einige Unstimmigkeiten erkennen. Diese Unstimmigkeiten rechtfertigen ihrem Wesen nach allerdings nicht die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus Venezuela in Anhang A oder Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006.
- (86) Venezuela hat fortlaufend über den Status seiner Überwachungsverpflichtungen berichtet. Am 17. Januar 2019 forderte die Kommission die INCA auf, Informationen zu den venezolanischen Luftfahrtunternehmen *Avior Airlines*, *Estelar Latinoamericana* und *Conviasa* vorzulegen. Diese Aufforderung bezog sich auf alle Berichte über Inspektionen in Bezug auf Betrieb, Lufttüchtigkeit, Lizenzen des Personals und Flugmedizin, die in den Jahren 2017 und 2018 von der INAC bei diesen Luftfahrtunternehmen durchgeführt wurden, sowie auf alle Inspektionsberichte der Instandhaltungsbetriebe, die für eines dieser drei venezolanischen Luftfahrtunternehmen tätig waren. Eine ähnliche Aufforderung erging in Bezug auf die Ausbildungszentren. Darüber hinaus bat die Kommission um alle Berichte über Vorfeldinspektionen, die bei venezolanischen Luftfahrtunternehmen durchgeführt wurden, sowie über die von der INAC ergriffenen Abhilfe- und Folgemaßnahmen. Die INAC legte alle geforderten Informationen fristgerecht vor. Die Kommission wird diese Informationen weiter auswerten und bei Bedarf weitere Informationen anfordern.
- (87) Aufgrund der von der INAC am 1. April 2019 vorgelegten Informationen erhielt *Avior Airlines* die IOSA-Bescheinigung. EASA teilte mit, dass *Avior Airlines* die Einreichung eines neuen Antrags auf Erteilung einer TCO-Genehmigung beabsichtigt.

⁽⁸⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2017/2215 der Kommission vom 30. November 2017 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 318 vom 2.12.2017, S. 1).

- (88) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht daher nach Ansicht der Kommission derzeit kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Venezuela zu ändern.
- (89) Die Mitgliedstaaten sollten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen durch Venezuela im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in Venezuela zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 überprüfen.
- (90) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund mangelnder Einhaltung der internationalen Sicherheitsnormen unmittelbare Sicherheitsrisiken bestehen, kann die Kommission weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 ergreifen.
- (91) In Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird angesichts der Sicherheitsauswirkungen die Notwendigkeit einer schnellen Beschlussfassung anerkannt. Zum Schutz sensibler Informationen und um die kommerziellen Auswirkungen so gering wie möglich zu halten, ist es daher unabdingbar, dass die Beschlüsse im Rahmen der Aktualisierung der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung oder -einschränkung ergangen ist, sofort nach ihrer Annahme veröffentlicht werden und in Kraft treten.
- (92) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (93) 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 15. April 2019

*Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,
Violeta BULC
Mitglied der Kommission*

ANHANG I

Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 erhält folgende Fassung:

„ANHANG A

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

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

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftverkehrsbetreibers
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Kongo, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Kongo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republik Kongo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Unbekannt	Republik Kongo
EMERAUDE	RAC06-008	Unbekannt	Republik Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC06-003	EKA	Republik Kongo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republik Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC06-014	Unbekannt	Republik Kongo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Unbekannt	Republik Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC06-001	TSG	Republik Kongo
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Demokratischen Republik Kongo (DR Kongo), die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Demokratische Republik Kongo
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ 2012	BUL	Demokratische Republik Kongo
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/ 2015	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ 2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im 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
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	KGO	Demokratische Republik Kongo
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/ 2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/ 2015	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/ 2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/0084/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/073/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/ TVC/0247/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Dschibutis, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Dschibuti
DAALLO AIRLINES	Unbekannt	DAO	Dschibuti
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Äquatorialguineas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Äquatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Äquatorialguinea
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Unbekannt	Äquatorialguinea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Eritreas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftverkehrsbetreibers
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Gabunischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Afrijet Business Service in Anhang B, einschließlich			Gabunische Republik
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (NRT)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabunische Republik
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gabunische Republik
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Unbekannt	Gabunische Republik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Kirgisischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Kirgisische Republik
AIR BISHKEK (ehemals EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgisische Republik
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisische Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisische Republik
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgisische Republik
HELI SKY	47	HAC	Kirgisische Republik
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisische Republik
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgisische Republik
S GROUP INTERNATIONAL (ehemals S GROUP AVIATION)	45	IND	Kirgisische Republik
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirgisische Republik
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisische Republik
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgisische Republik
TEZ JET	46	TEZ	Kirgisische Republik
VALOR AIR	07	VAC	Kirgisische Republik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Liberias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden.			Liberia
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Libyens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Libyen
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen

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
BURQA 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 der Republik Moldau, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Air Moldova, Fly One und Aerotranscargo, einschließlich			Republik Moldau
CA Î.M. „TANDEM AERO“ SRL	MD005	TDM	Republik Moldau
Î.M. „VALAN ICC“ SRL	MD009	VLN	Republik Moldau
CA „AIM AIR“ SRL	MD015	AAM	Republik Moldau
CA „OSCAR JET“ SRL	MD017	OSJ	Republik Moldau
CA „AIR STORK“ SRL	MD018	MSB	Republik Moldau
Î M „MEGAVIATION“ SRL	MD019	ARM	Republik Moldau
CA „PECOTOX-AIR“ SRL	MD020	PXA	Republik Moldau
CA „TERRA AVIA“ SRL	MD022	TVR	Republik Moldau
CA „FLY PRO“ SRL	MD023	PVV	Republik Moldau
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Nepals, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Demokratische Bundesrepublik Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Demokratische Bundesrepublik Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
GOMA AIR	064/2010	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Demokratische Bundesrepublik Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal

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
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Demokratische Bundesrepublik Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Demokratische Bundesrepublik Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Demokratische Bundesrepublik Nepal
SITA AIR	033/2000	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
TARA AIR	053/2009	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Demokratische Bundesrepublik Nepal
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden São Tomés und Príncipes, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			São Tomé und Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé und Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé und Príncipe
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sierra Leones, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Unbekannt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Unbekannt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Unbekannt	Unbekannt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Unbekannt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Unbekannt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Unbekannt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Unbekannt	Unbekannt	Sierra Leone
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden des Sudan, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Sudan
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Republik Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Republik Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republik Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Republik Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Unbekannt	Republik Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republik Sudan

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
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republik Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Republik Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Republik Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Republik Sudan
SUN AIR	51	SNR	Republik Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Republik Sudan“

ANHANG II

Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 erhält folgende Fassung:

„ANHANG B

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbescheinigung (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbescheinigung (AOC)	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftverkehrsbescheinigungsbetreibers	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragsstaat
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 Modells Falcon 50, 2 Luftfahrzeugen des Modells Falcon 900.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Gabunische Republik
IRAN AIR	FS100	IRA	Islamische Republik Iran	Alle Luftfahrzeuge des Modells Fokker F100 und des Modells Boeing B747	Luftfahrzeuge des Modells Fokker F100, wie im AOC angegeben; Luftfahrzeuge des Modells 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 Modells TU-204	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: P-632, P-633.	Demokratische Volksrepublik Korea

⁽¹⁾ Afrijet Business Service 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.