

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2020/736 DER KOMMISSION**vom 2. Juni 2020****zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist oder deren Betrieb in der Union Beschränkungen unterliegt****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

⁽¹⁾ ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.

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

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

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

- (7) Die Agentur unterrichtete die Kommission und den EU-Flugsicherheitsausschuss auch über die Ergebnisse der Analysen von Vorfeldinspektionen, die im Rahmen des Programms zur Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern (SAFA) im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission ⁽⁵⁾ durchgeführt wurden.
- (8) Die Agentur 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. Ferner machte die Agentur Angaben zu den geplanten bzw. beantragten weiteren Vorhaben für technische Unterstützung und Zusammenarbeit, die dem Ziel dienen, die administrativen und technischen Kapazitäten der Zivilluftfahrtbehörden in den Drittländern zu verbessern, die Hilfe bei der Behebung von Mängeln im Hinblick auf die Einhaltung der geltenden internationalen Sicherheitsstandards der Zivilluftfahrt benötigen. Die Mitgliedstaaten wurden aufgefordert, solchen Ersuchen auf bilateraler Basis in Abstimmung mit der Kommission und der Agentur zu entsprechen. Die Kommission bekräftigte diesbezüglich, wie wichtig die Bereitstellung von Informationen für die internationale Luftfahrtgemeinschaft — insbesondere über das Instrument der Partnerschaft zur Unterstützung bei der Umsetzung von Sicherheit im Luftverkehr (*Aviation Safety Implementation Assistance Partnership*) 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.
- (9) Eurocontrol übermittelte der Kommission und dem EU-Flugsicherheitsausschuss aktuelle Informationen zum Stand der Alarmfunktion im Zusammenhang mit SAFA sowie aktuelle Statistiken über Warnmeldungen in Bezug auf Luftfahrtunternehmen mit Betriebsuntersagungen.

Luftfahrtunternehmen aus der Union

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

Luftfahrtunternehmen aus Armenien

- (12) Luftfahrtunternehmen aus Armenien wurden noch nie in Anhang A oder B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 geführt.
- (13) Im Oktober 2019 teilte die Kommission der armenischen Zivilluftfahrtbehörde („CAC“) bestimmte Sicherheitsbedenken im Zusammenhang mit den von der CAC zugelassenen Luftfahrtunternehmen mit.
- (14) Im Anschluss an das Erscheinen der CAC vor dem EU-Flugsicherheitsausschuss im November 2019 unterzogen Experten der Kommission, der Agentur und der Mitgliedstaaten (im Folgenden „Bewertungsteam“) vom 3. bis 7. Februar 2020 in Armenien die Büros der CAC und die Büros zweier in Armenien zugelassener Luftfahrtunternehmen, nämlich *Aircompany Armenia* und *Armenia Airways*, einer Sicherheitsbewertung der Union vor Ort.
- (15) Aus dem Bericht über die Sicherheitsbewertung geht eindeutig hervor, dass die CAC eine systemische Schwachstelle in Bezug auf die Personalverwaltung hat, belegt durch fehlende Verfahren zur Bestimmung des Personalbedarfs, fehlende Verfahren und Methoden zur Bestimmung der Anforderungen an die Schulung des Personals, sowie deren wirksame Umsetzung, und das Fehlen dokumentierter Stellenbeschreibungen für mehrere besetzte und ausgelagerte Funktionen der CAC.
- (16) In besonderem Bezug auf die Schulung des Personals wird in dem Bericht auf die Schwere der festgestellten Mängel im Hinblick auf die tatsächliche Fähigkeit der CAC zur ordnungsgemäßen Durchführung des Zulassungsverfahrens und zur Beaufsichtigung der in Armenien zugelassenen Luftfahrtunternehmen hingewiesen.

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

- (17) Ferner geht aus dem Bericht über die Sicherheitsbewertung eindeutig hervor, dass die CAC über keine Qualitätsmanagementfunktion verfügt, die aber erforderlich wäre, um die Verwaltung und Umsetzung rechtlicher, regulatorischer und technischer Anforderungen in eine wirksame Organisationsstruktur und in wirksame Geschäftsprozesse zu überwachen.
- (18) In besonderem Bezug auf die Abteilung für Flugbetrieb der CAC wird in dem Bericht festgestellt, dass es kein strukturiertes Dokumentenverwaltungssystem gibt, mit dem die Rückverfolgbarkeit der Zulassung gewährleistet werden könnte, und dass die CAC folglich nicht in der Lage war, die geforderten Nachweise für Tätigkeiten vorzulegen, die im Rahmen der ursprünglichen Zulassung zur Erteilung der Luftverkehrsbetreiberzeugnisse (AOC) ihrer zugelassenen Luftfahrtunternehmen durchgeführt wurden.
- (19) In besonderem Bezug auf die Abteilung für Lufttüchtigkeit der CAC wird in dem Bericht festgestellt, dass es einen Aufsichtsplan gibt, nach dem die Organisationen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der Luftfahrtunternehmen und die von ihr zugelassenen Instandhaltungsbetriebe beaufsichtigt werden.
- (20) Ferner wird in dem Bericht auf Belege für eine unwirksame Aufsicht verwiesen, denn der Besuch bei den Luftfahrtunternehmen brachte mehrere Probleme in den Unternehmen ans Licht, die die CAC im Rahmen ihrer Aufsichtspflichten hätte feststellen müssen.
- (21) Auf der Grundlage der Ergebnisse der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort lud die Kommission die CAC zu einer Anhörung vor dem EU-Flugsicherheitsausschuss am 12. Mai 2020 ein. Die Luftfahrtunternehmen *Aircompany Armenia*, *Atlantis Armenian Airlines*, *Atlantis European Airways*, *Armenia Airways*, *Armenian Helicopters* und *Skyball* wurden bei dieser Gelegenheit ebenfalls vom EU-Flugsicherheitsausschuss gehört.
- (22) Bei der Anhörung unterrichtete die CAC den EU-Flugsicherheitsausschuss über die Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit, die seit dem Erscheinen vor dem EU-Flugsicherheitsausschuss im November 2019 ergriffen wurden, und betonte ihre Entschlossenheit, diese Bemühungen fortzusetzen und zusätzliche Anstrengungen zur weiteren Verbesserung der Sicherheitsaufsicht in Armenien zu unternehmen. Besonders hervorgehoben wurde dabei die diesbezügliche Unterstützung der armenischen Regierung für die CAC. Darüber hinaus wurde bei der Anhörung auf die umfangreichen Anstrengungen verwiesen, die unternommen werden, um die technische Hilfe und Zusammenarbeit mit anderen Staaten und internationalen Organisationen zu ermöglichen.
- (23) Hinsichtlich der Beanstandungen im Bericht über die Sicherheitsbewertung legte die CAC Einzelheiten zu den Maßnahmen dar, die im Anschluss an die Sicherheitsbewertung der Union vor Ort in Bezug auf die Organisationsstruktur der CAC ergriffen wurden. Erwähnt wurden dabei insbesondere Maßnahmen in Bezug auf die Verbesserung der Personalverwaltung, Verbesserungen in Bezug auf die Abteilung für Flugbetrieb der CAC und deren AOC-Zulassungsverfahren sowie die Schulung der CAC-Inspektoren. Darüber hinaus legte die CAC Einzelheiten zu den Schritten dar, die zur Entwicklung eines integrierten Managementhandbuchs und eines internen elektronischen Dokumentenverwaltungssystems unternommen wurden.
- (24) Der EU-Flugsicherheitsausschuss wurde insbesondere auf die Bemühungen aufmerksam gemacht, die unternommen werden, um in Zusammenarbeit mit der Kommission und den EU-Mitgliedstaaten eine Neuzulassung aller in Armenien zugelassenen Luftfahrtunternehmen in die Wege zu leiten, und die Schulung ihres Personals am Arbeitsplatz entsprechend zu unterstützen.
- (25) Darüber hinaus verwies die CAC auf die Ergebnisse ihrer Bemühungen, den in Armenien zugelassenen Luftfahrtunternehmen, die ihrer Ansicht nach die internationalen Flugsicherheitsstandards nicht mehr einhalten, die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse zu entziehen.
- (26) Die Kommission und der EU-Flugsicherheitsausschuss sind sich darin einig, dass die derzeitige Situation das Ergebnis einer langen Periode der Ineffizienz und Vernachlässigung ist. Ferner erkennen die Kommission und der EU-Flugsicherheitsausschuss die unternommenen Anstrengungen an und fordern die CAC auf, diese fortzusetzen. Sie betonen, wie wichtig das Engagement der armenischen Regierung in dieser Hinsicht ist, und bekunden gleichermaßen ihre Entschlossenheit, die Bemühungen der CAC zu unterstützen und mit ihr zusammenzuarbeiten. Die Kommission und der EU-Flugsicherheitsausschuss nehmen insbesondere auch die persönlichen Fähigkeiten und das Engagement des Leiters der CAC bei der Fortsetzung dieser Bemühungen positiv zur Kenntnis.
- (27) Dennoch muss auf der Grundlage aller vorliegenden Nachweise, insbesondere aufgrund der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort, der Schluss gezogen werden, dass die Fähigkeiten der CAC in der Aufsicht über die Luftfahrttätigkeiten in Armenien unzureichend sind und den geltenden internationalen Mindestsicherheitsstandards nicht genügen. Um die derzeitigen Sicherheitsmängel zu beheben, sind große weitere Verbesserungen der Fähigkeiten der CAC nötig. Wegen der erheblichen Mängel, die bei der Personalverwaltung, der Personalschulung und der Qualitätsmanagementfunktion festgestellt wurden, in Verbindung mit den ungenügenden Zulassungstätigkeiten und der unwirksamen Aufsicht über die Luftfahrtunternehmen verfügt die CAC nicht über ausreichende Fähigkeiten, um die einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards umzusetzen, und kann durch ihre Aufsicht nicht gewährleisten, dass der Betrieb der von ihr zugelassenen Luftfahrtunternehmen kontinuierlich im Einklang mit den einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durchgeführt wird.

- (28) *Aircompany Armenia* betreibt eine Flotte von zwei Flugzeugen des Typs Boeing B737. Der Erklärung des Unternehmens zufolge ist es eng mit *Georgian Airways* verbunden, einem in Georgien zugelassenen Luftfahrtunternehmen, mit dem *Aircompany Armenia* enge Verwaltungs- und Betriebsvereinbarungen getroffen hat. In dieser Hinsicht wurde bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort festgestellt, dass die Pilotenausbildung von *Aircompany Armenia* nach den Verfahren von *Georgian Airways* und nicht nach eigenen Verfahren durchgeführt wird.
- (29) Bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort wurde festgestellt, dass *Aircompany Armenia* über kundiges Personal verfügt, das mit den Systemen und Handbüchern zur Verwaltung der verschiedenen Betriebsvorgänge vertraut ist. Die meisten während der Sicherheitsbewertung festgestellten Probleme oder Mängel beziehen sich auf die Eindeutigkeit der Verfahren und die Kontrolle der an Unterauftragnehmer vergebenen Tätigkeiten, die zumeist von *Georgian Airways* durchgeführt werden.
- (30) Es steht jedoch außer Frage, dass das von *Aircompany Armenia* angewandte System zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften (*Compliance Monitoring System*) weiterentwickelt werden muss, um zu gewährleisten, dass Verstöße gegen nationale Vorschriften und gegen die Bestimmungen des genehmigten Betriebshandbuchs, auch in Bezug auf das Führen von Aufzeichnungen, festgestellt werden.
- (31) Bei der Anhörung vor dem EU-Flugsicherheitsausschuss nannte *Aircompany Armenia* Einzelheiten zu den Maßnahmen, die ergriffen wurden, um den Beanstandungen und Empfehlungen der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort Rechnung zu tragen, und erklärte, dass sechs von sieben Beanstandungen bereits ausgeräumt worden seien. Hierfür wurden jedoch keine Nachweise vorgelegt.
- (32) *Atlantis Armenian Airlines* ist ein armenisches Luftfahrtunternehmen, das ein Flugzeug des Typs Let L-410 betreibt. Bei der Anhörung gab das Luftfahrtunternehmen einen Überblick über das Unternehmen, über die verfügbaren Ressourcen, den Entwicklungsplan seiner Flotte, sein Sicherheitsmanagementsystem (SMS) und sein Flugdatenüberwachungsprogramm.
- (33) *Atlantis European Airways* betreibt eine Flotte von drei Flugzeugen des Typs Airbus A320. Bei der Anhörung stellte das Luftfahrtunternehmen den Unternehmenszweck, die Organisationsstruktur, den Schulungsplan für sein Personal und die SAFA-Ergebnisse des letzten Jahres vor. Zudem berichtete es über die Ergebnisse der TCO-Überprüfung des Luftfahrtunternehmens seitens der EASA.
- (34) *Armenia Airways* ist ein in Armenien zugelassenes Luftfahrtunternehmen mit einer Flotte von einem Flugzeug des Typs British Aerospace Bae-146-300.
- (35) Bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort stellte das Bewertungsteam mehrere Mängel fest, die unmittelbare Aufmerksamkeit erfordern, vor allem hinsichtlich der Aufzeichnung und Verfolgung von Audits und Beanstandungen im Rahmen von Audits. So fand das Bewertungsteam Belege für die Ineffizienz des Qualitätsmanagementsystems und stellte fest, dass angesichts der Entwicklungspläne von *Armenia Airways* Anstrengungen unternommen werden sollten, um ein voll funktionsfähiges System zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften (*Compliance Monitoring System*) einzurichten, um Mängel zu erkennen, die sich auf den Flugbetrieb auswirken könnten, und um die Einhaltung des genehmigten Betriebshandbuchs zu gewährleisten. Besondere Aufmerksamkeit sollte der Pilotenausbildung zukommen, um die fachlichen Kompetenzen der Flugbesatzungen sicherzustellen.
- (36) Bei der Anhörung gab *Armenia Airways* einen Überblick über das Luftfahrtunternehmen und erläuterte die im Anschluss an die Sicherheitsbewertung der Union vor Ort ergriffenen Maßnahmen. Nach den bei der Anhörung gemachten Angaben wurden alle Beanstandungen des Bewertungsteams behoben, mit Ausnahme zweier, mit denen das Luftfahrtunternehmen nicht einverstanden war. Hierfür wurden jedoch keine Nachweise vorgelegt.
- (37) *Armenian Helicopters* ist ein privater armenischer Hubschrauberbetreiber, der inländische und internationale Charterflüge sowie medizinische Nottransporte durchführt. Bei der Anhörung stellte das Luftfahrtunternehmen die Struktur und Funktionsweise seines SMS vor.
- (38) *Skyball* ist ein armenisches Luftfahrtunternehmen, das einen Heißluftballon betreibt. Bei der Anhörung gab das Luftfahrtunternehmen einen Überblick über seine Organisation und seine Tätigkeiten sowie Informationen über sein SMS.
- (39) Keine der von den Luftfahrtunternehmen vor oder während der Anhörung vorgebrachten Informationen oder Nachweise gab der Kommission und dem EU-Flugsicherheitsausschuss Gewissheit darüber, dass die mangelnde Sicherheitsaufsicht der CAC durch eigene Konformitäts- und Sicherheitssysteme der Luftfahrtunternehmen aufgefangen werden könnte.

- (40) 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, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Armenien nun geändert werden sollte, um alle in Armenien zugelassenen Luftfahrtunternehmen in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen.
- (41) Im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen aller in Armenien zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollten die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durch in Armenien zugelassene Luftfahrtunternehmen überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus Kongo (Brazzaville)

- (42) Luftfahrtunternehmen aus Kongo (Brazzaville) wurden im Jahr 2009 in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 ⁽⁶⁾ aufgenommen.
- (43) Mit Schreiben vom 19. Dezember 2019 forderte die Kommission die *Agence Nationale de l'Aviation Civile du Congo (Brazzaville)* („ANAC Congo“) auf, eine Liste von Dokumenten über ihre Struktur, ihr Aufsichtssystem und ihre Aufsichtstätigkeiten, einschließlich der seit 2017 getroffenen Durchsetzungsmaßnahmen, sowie eine Liste der Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) und der eingetragenen Luftfahrzeuge vorzulegen.
- (44) Am 5. Februar 2020 übermittelte die ANAC Congo die angeforderten Informationen. Die ANAC Congo teilte der Kommission ferner mit, dass seit ihrer letzten aktualisierten Mitteilung an die Kommission die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der Luftfahrtunternehmen *Aero Service, Emeraude, Equatorial Congo Airlines S.A.* und *Mistral Aviation* widerrufen wurden und dass das neue Luftfahrtunternehmen *Société Nouvelle Air Congo* (AOC Nr. CG-CTA 004) zugelassen wurde. Die ANAC Congo blieb jedoch den Nachweis schuldig, dass die Sicherheitsaufsicht über dieses Luftfahrtunternehmen im Einklang mit den internationalen Sicherheitsstandards gewährleistet wird. Da die ANAC Congo nicht nachgewiesen hat, dass sie hinreichend in der Lage ist, die einschlägigen Sicherheitsstandards anzuwenden und durchzusetzen, bietet die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses an dieses neue Luftfahrtunternehmen keine Gewähr für eine ausreichende Einhaltung der internationalen Sicherheitsstandards.
- (45) Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass nach dem Bericht der koordinierten Validierungsmission der ICAO, die im Juni 2019 stattfand, die wirksame Umsetzung der internationalen Sicherheitsstandards in Kongo (Brazzaville) auf 66,99 % gestiegen ist. Wenngleich die ANAC Congo deutliche Fortschritte bei ihren Sicherheitsaufsichtsfähigkeiten gemacht hat, sollten diese Fortschritte im Rahmen einer Sicherheitsbewertung der Union vor Ort bei der ANAC Congo und bei ausgewählten Luftfahrtunternehmen, die in Kongo (Brazzaville) zugelassen sind, überprüft werden, bevor über die Aufhebung einer Betriebsuntersagung in der Union entschieden werden kann.
- (46) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 stellt die Kommission daher fest, dass die Liste der Luftfahrtunternehmen aus Kongo (Brazzaville), gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um *Société Nouvelle Air Congo* in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen und *Aero Service, Emeraude, Equatorial Congo Airlines S.A.* und *Mistral Aviation* aus dem Anhang zu streichen.
- (47) Im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen aller in Kongo (Brazzaville) zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollten die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durch in Kongo (Brazzaville) zugelassene Luftfahrtunternehmen überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus der Demokratischen Republik Kongo

- (48) Luftfahrtunternehmen aus der Demokratischen Republik Kongo wurden im Jahr 2006 in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 ⁽⁷⁾ aufgenommen.
- (49) Im Rahmen ihrer fortlaufenden Überwachung forderte die Kommission am 22. April 2020 die *Autorité de l'Aviation Civile* der Demokratischen Republik Kongo („AAC/RDC“) auf, eine Liste aller in der Demokratischen Republik Kongo zugelassenen Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen vorzulegen.

⁽⁶⁾ Verordnung (EG) Nr. 1144/2009 der Kommission vom 26. November 2009 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 312 vom 27.11.2009, S. 16).

⁽⁷⁾ Verordnung (EG) Nr. 910/2006 der Kommission vom 20. Juni 2006 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 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 168 vom 21.6.2006, S. 16).

- (50) Am 6. Mai 2020 teilte die AAC/RDC der Kommission mit, dass seit ihrer letzten aktualisierten Mitteilung an die Kommission das neue Luftfahrtunternehmen *Mwant Jet* (AOC Nr. AAC/DG/OPS-09/09) zugelassen wurde. Am 13. Mai 2020 teilte sie ferner mit, dass die Luftfahrtunternehmen *Air Tropiques*, *Blue Airlines*, *Blue Sky*, *Dakota*, *Korongo Airlines*, *Mango Airlines*, *Serve Air* und *Will Airlift* ihren Flugbetrieb eingestellt hätten, ohne jemals Inhaber eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses gewesen zu sein. Darüber hinaus teilte sie der Kommission mit, dass die Luftfahrtunternehmen *Air Kasai*, *Doren Air Congo*, *Gomair* und *Transair Cargo Services* kein Luftverkehrsbetreiberzeugnis besitzen und sich nun im Zulassungsverfahren befinden. Schließlich teilte sie der Kommission noch mit, dass sich der Name des Luftfahrtunternehmens *Services Air* geändert hatte und dass das Luftfahrtunternehmen nun Inhaber eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses unter dem Namen *Serve Air Cargo* ist. Da die AAC/RDC nicht nachgewiesen hat, dass sie hinreichend in der Lage ist, die einschlägigen Sicherheitsstandards anzuwenden und durchzusetzen, bietet die Erteilung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses an dieses neue Luftfahrtunternehmen keine Gewähr für eine ausreichende Einhaltung der internationalen Sicherheitsstandards.
- (51) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 stellt die Kommission daher fest, dass die Liste der Luftfahrtunternehmen aus der Demokratischen Republik Kongo, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um *Mwant Jet* und *Serve Air Cargo* in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen und *Air Tropiques*, *Blue Airlines*, *Blue Sky*, *Dakota*, *Korongo Airlines*, *Mango Airlines*, *Will Airlift*, *Air Kasai*, *Doren Air Congo*, *Gomair*, *Transair Cargo Services*, *Serve Air* und *Services Air* aus dem Anhang zu streichen.
- (52) Im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen aller in der Demokratischen Republik Kongo zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollten die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durch in der Demokratischen Republik Kongo zugelassene Luftfahrtunternehmen überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus der Dominikanischen Republik

- (53) Luftfahrtunternehmen aus der Dominikanischen Republik wurden noch nie in Anhang A oder B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 geführt.
- (54) Nachdem die Agentur im Rahmen des TCO-Genehmigungsverfahrens Sicherheitsmängel festgestellt hatte und basierend auf der Analyse der im Rahmen des SAFA-Programms durchgeführten Vorfeldinspektionen leitete die Kommission am 15. April 2019 nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 Konsultationen mit dem *Instituto Dominicano de Aviación Civil* („IDAC“) ein.
- (55) Vom 27. bis 31. Januar 2020 unterzogen Experten der Kommission, der Agentur und der Mitgliedstaaten (im Folgenden „Bewertungsteam“) in der Dominikanischen Republik die Büros des IDAC einer Sicherheitsbewertung der Union vor Ort.
- (56) Das IDAC ist offenbar eine gut organisierte, zufriedenstellend mit Personal und angemessenen Finanzmitteln ausgestattete Organisation, die im Jahr 2018 mit der Umsetzung moderner Techniken des Flugsicherheitsmanagements nach einem Sicherheitsmanagement- oder leistungsbasierten Ansatz begonnen hat, um die eher traditionellen Aufsichtstätigkeiten im Bereich der Einhaltung der Vorschriften zu ergänzen. Der Rechtsrahmen (Luftfahrtgesetz und technische Vorschriften — RAD) scheint alle Bereiche, die unter die Anhänge des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt fallen, ordnungsgemäß zu integrieren und wird regelmäßig geändert.
- (57) Das Bewertungsteam kam zu dem Schluss, dass das IDAC in der Lage ist, die Luftfahrttätigkeiten in der Dominikanischen Republik zu beaufsichtigen. Eine Reihe von Verbesserungen im IDAC in Bezug auf die Wirksamkeit der Durchsetzung ist zwar erforderlich, das Bewertungsteam hat aber zum Zeitpunkt der Sicherheitsbewertung keine unmittelbaren Sicherheitsbedenken festgestellt, weder bei den Überprüfungen in den IDAC-Büros, noch bei Besuchen bei den Luftfahrtunternehmen. Das Bewertungsteam stellte jedoch fest, dass das IDAC die Beanstandungen derzeit nicht nach ihrer Bedeutung für die Flugsicherheit klassifiziert und daher Beanstandungen (mit unterschiedlichen Auswirkung auf die Sicherheit) im Folgeprozess genauso behandelt werden wie bloße Anmerkungen. Daher konnte nicht nachgewiesen werden, dass das IDAC oder die betroffenen Luftfahrtunternehmen eine angemessene Priorisierung sicherheitskritischer Beanstandungen vornehmen.
- (58) Dies könnte sich zwar nachteilig auf die Durchsetzung auswirken, die Stärken des Systems in Bezug auf Ressourcen und Vorschriften deuten aber darauf hin, dass die Voraussetzungen für künftige Verbesserungen gegeben sind, wogegen die festgestellten Schwächen keine kritischen Merkmale erkennen lassen, die solche Verbesserungen verhindern könnten.

- (59) Am 15. April 2020 übermittelte das IDAC der Kommission einen Aktionsplan zur Behebung der vom Bewertungsteam festgestellten und berichteten Mängel. Nach Ansicht der Kommission dürften die festgestellten Probleme durch die geplanten Maßnahmen gelöst werden, wenn sie innerhalb des vorgeschlagenen Zeitrahmens ordnungsgemäß umgesetzt werden. Das IDAC sollte der Kommission regelmäßig über den Stand der Durchführung dieser geplanten Maßnahmen berichten.
- (60) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht deshalb nach Ansicht der Kommission derzeit kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus der Dominikanischen Republik zu ändern.
- (61) Im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen aller in der Dominikanischen Republik zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollten die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durch in der Dominikanischen Republik zugelassene Luftfahrtunternehmen überprüfen.
- (62) Falls relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsstandards unmittelbare Sicherheitsrisiken bestehen, könnte die Kommission gezwungen sein, weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus Äquatorialguinea

- (63) Luftfahrtunternehmen aus Äquatorialguinea wurden im Jahr 2006 in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006⁽⁸⁾ aufgenommen.
- (64) Nach der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im Oktober 2017 und der Anhörung im EU-Flugsicherheitsausschuss im November 2017 bekundete die *Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial* („AAGE“) im Dezember 2018 gegenüber der Kommission ihr Interesse an einer Wiederaufnahme des Dialogs über die Änderung des Anhangs A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 in Bezug auf alle in Äquatorialguinea zugelassenen Luftfahrtunternehmen.
- (65) Auf Anfrage übermittelte die AAGE der Kommission Informationen über die vorgenommenen Verbesserungen ihres Sicherheitsaufsichtssystems. Auf der Grundlage der eingegangenen Informationen stellt die Kommission fest, dass zwar Fortschritte gemacht wurden, dass aber bei grundlegenden Fragen bestimmte Mängel fortbestehen, z. B. bei der Ursachenanalyse, die ein Schlüsselement zur Verhinderung des erneuten Auftretens von Normverstößen darstellt.
- (66) Am 10. März 2020 hielten die Kommission, die Agentur, die Mitgliedstaaten und Vertreter der AAGE eine technische Sitzung ab, auf der die AAGE über ihre Aufsichtstätigkeiten und über den Fortschritt des 2017 aufgestellten Plans zur Mängelbehebung berichtete. Darüber hinaus teilte die AAGE der Kommission mit, dass die einsatzbereiten Flotten von *Ceiba Intercontinental* und *Cronos Airlines* auf jeweils ein mittelgroßes Luftfahrzeug reduziert wurden.
- (67) Da die derzeit vorliegenden Informationen nicht ausreichen, um Zweifel über bestehende Mängel auszuräumen, sollte eine neue Sicherheitsbewertung der Union vor Ort organisiert werden, um weiter zu prüfen, ob Äquatorialguinea in der Lage ist, eine wirksame Sicherheitsaufsicht zu gewährleisten.
- (68) Auf der Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen und im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht deshalb nach Ansicht der Kommission derzeit kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Äquatorialguinea zu ändern.
- (69) Im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen aller in Äquatorialguinea zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollten die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durch in Äquatorialguinea zugelassene Luftfahrtunternehmen überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus Kasachstan

- (70) Luftfahrtunternehmen aus Kasachstan wurden im Jahr 2016 aus dem Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006⁽⁹⁾ gestrichen.

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2016/2214 der Kommission vom 8. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 334 vom 9.12.2016, S. 6).

- (71) Im Rahmen ihrer fortlaufenden Überwachung nach der Streichung Kasachstans aus der EU-Flugsicherheitsliste teilte die Kommission der kasachischen Zivilluftfahrtbehörde (CAC KZ) mit Schreiben vom 10. Februar 2020 bestimmte Sicherheitsbedenken in Bezug auf die von der CAC KZ zugelassenen Luftfahrtunternehmen und insbesondere in Bezug auf *BEK Air* mit.
- (72) Am 28. Februar 2020 übermittelten die CAC KZ und die Luftfahrtverwaltung Kasachstans (*Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company, AAK*) der Kommission Informationen über die Aufsichtstätigkeiten der letzten drei Jahre in Bezug auf die in Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen sowie über die Aufsicht über das Luftfahrtunternehmen *BEK Air*. In diesem Zusammenhang forderte die Kommission Nachweise dafür an, dass Kasachstan weiterhin in der Lage ist, eine wirksame Sicherheitsaufsicht zu gewährleisten.
- (73) In besonderem Bezug auf das Luftfahrtunternehmen *BEK Air* wurde das Luftverkehrsbetreiberzeugnis dieses Luftfahrtunternehmens am 21. April 2020 widerrufen. Das Luftverkehrsbetreiberzeugnis eines anderen Luftfahrtunternehmens, *Azee Air*, wurde bis zum Abschluss der weiteren Aufsichtstätigkeiten ausgesetzt.
- (74) Die Kommission erkennt zwar die jüngsten Schritte der AAK zur Verbesserung ihrer Sicherheitsaufsichtskapazitäten an, hat aber auf der Grundlage der Auswertung der vorgelegten Unterlagen und Informationen beschlossen, Konsultationen mit der CAC KZ und der AAK gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 einzuleiten.
- (75) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht deshalb nach Ansicht der Kommission derzeit kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Kasachstan zu ändern.
- (76) Im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen aller in Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollten die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durch in Kasachstan zugelassene Luftfahrtunternehmen überprüfen.
- (77) Falls relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsstandards unmittelbare Sicherheitsrisiken bestehen, könnte die Kommission gezwungen sein, weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus Kirgisistan

- (78) Luftfahrtunternehmen aus Kirgisistan wurden im Jahr 2006 in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006⁽¹⁰⁾ aufgenommen.
- (79) Mit Schreiben vom 2. August 2019 forderte die Kommission die Zivilluftfahrtbehörde der Kirgisischen Republik („CAA KG“) auf, eine Liste von Dokumenten über ihre Struktur, ihr Aufsichtssystem und ihre Aufsichtstätigkeiten, einschließlich der seit 2017 getroffenen Durchsetzungsmaßnahmen, sowie eine Liste der Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) und der eingetragenen Luftfahrzeuge vorzulegen.
- (80) Am 10. September 2019 übermittelte die CAA KG die angeforderten Informationen. Die CAA KG teilte der Kommission ferner mit, dass seit ihrer letzten aktualisierten Mitteilung an die Kommission die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der Luftfahrtunternehmen *Air Bishkek*, *Central Asian Aviation Services (Caas)*, *Heli Sky*, *Air Kyrgyzstan*, *Manas Airways*, *S Group International*, *Sky Bishkek*, *Sky Way Air* und *Valor Air* widerrufen wurden und dass das neue Luftfahrtunternehmen *Air Company Air KG* (AOC Nr. 50) zugelassen wurde. Da die CAA KG nicht nachgewiesen hat, dass sie hinreichend in der Lage ist, die einschlägigen Sicherheitsstandards anzuwenden und durchzusetzen, bietet die Erteilung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses an dieses neue Luftfahrtunternehmen keine Gewähr für eine ausreichende Einhaltung der internationalen Sicherheitsstandards.
- (81) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 stellt die Kommission daher fest, dass die Liste der Luftfahrtunternehmen aus Kirgisistan, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um *Air Company Air KG* in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen und *Air Bishkek*, *Central Asian Aviation Services (Caas)*, *Heli Sky*, *Air Kyrgyzstan*, *Manas Airways*, *S Group International*, *Sky Bishkek*, *Sky Way Air* und *Valor Air* aus dem Anhang zu streichen.
- (82) Im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen aller in Kirgisistan zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollten die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durch in Kirgisistan zugelassene Luftfahrtunternehmen überprüfen.

⁽¹⁰⁾ Verordnung (EG) Nr. 1543/2006 der Kommission vom 12. Oktober 2006 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 910/2006, genannten gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 283 vom 14.10.2006, S. 27).

Luftfahrtunternehmen aus Libyen

- (83) Luftfahrtunternehmen aus Libyen wurden im Jahr 2014 in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 ⁽¹⁾ aufgenommen.
- (84) Im Rahmen ihrer fortlaufenden Überwachung forderte die Kommission am 22. April 2020 die libysche Zivilluftfahrtbehörde („LCAA“) auf, eine Liste aller in Libyen zugelassenen Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen vorzulegen.
- (85) Am 4. Mai 2020 teilte die LCAA der Kommission mit, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens *Ghadames Air Transport* widerrufen wurde und dass die neuen Luftfahrtunternehmen *Al Maha Aviation* (AOC Nr. 030/18) und *Libyan Wings Airlines JSC* (AOC Nr. 029/15) zugelassen wurden. Da die LCAA nicht nachgewiesen hat, dass sie hinreichend in der Lage ist, die einschlägigen Sicherheitsstandards anzuwenden und durchzusetzen, bietet die Erteilung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen an diese neuen Luftfahrtunternehmen keine Gewähr für eine ausreichende Einhaltung der internationalen Sicherheitsstandards.
- (86) 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, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Libyen geändert werden sollte, um *Al Maha Aviation* und *Libyan Wings Airlines JSC* in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen und *Ghadames Air Transport* aus dem Anhang zu streichen.
- (87) Im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen aller in Libyen zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollten die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durch in Libyen zugelassene Luftfahrtunternehmen überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus Nepal

- (88) Luftfahrtunternehmen aus Nepal wurden im Jahr 2013 in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 ⁽²⁾ aufgenommen.
- (89) Im Rahmen ihrer fortlaufenden Überwachung forderte die Kommission am 22. April 2020 die Zivilluftfahrtbehörde Nepals („CAAN“) auf, eine Liste aller in Nepal zugelassenen Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen vorzulegen.
- (90) Am 3. Mai 2020 teilte die CAAN der Kommission mit, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens *Air Kasthamandap* widerrufen wurde und dass die neuen Luftfahrtunternehmen *Heli Everest* (AOC Nr. 086/2016) und *Kailash Helicopter Services* (AOC Nr. 087/2018) zugelassen wurden. Ferner teilte sie mit, dass *Muktinath Airlines* seinen Namen in *Prabhu Helicopters* geändert hat. Da die CAAN nicht nachgewiesen hat, dass sie hinreichend in der Lage ist, die einschlägigen Sicherheitsstandards anzuwenden und durchzusetzen, bietet die Erteilung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen an diese neuen Luftfahrtunternehmen keine Gewähr für eine ausreichende Einhaltung der internationalen Sicherheitsstandards.
- (91) 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, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Nepal geändert werden sollte, um *Heli Everest* und *Kailash Helicopter Services* in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen und *Air Kasthamandap* aus dem Anhang zu streichen.
- (92) Im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen aller in Nepal zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollten die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durch in Nepal zugelassene Luftfahrtunternehmen überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus Sierra Leone

- (93) Luftfahrtunternehmen aus Sierra Leone wurden im Jahr 2006 in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 ⁽³⁾ aufgenommen.

⁽¹⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1318/2014 der Kommission vom 11. Dezember 2014 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 355 vom 12.12.2014, S. 8).

⁽²⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1264/2013 der Kommission vom 3. Dezember 2013 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 326 vom 6.12.2013, S. 7).

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 910/2006 der Kommission vom 20. Juni 2006 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 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 168 vom 21.6.2006, S. 16).

- (94) Im Rahmen ihrer fortlaufenden Überwachung forderte die Kommission am 22. April 2020 die Zivilluftfahrtbehörde von Sierra Leone („SLCAA“) auf, eine Liste aller in Sierra Leone zugelassenen Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen vorzulegen.
- (95) Am 2. Mai 2020 teilte die SLCAA der Kommission mit, dass die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der Luftfahrtunternehmen *Air Rum*, *Destiny Air Services*, *Heavylift Cargo*, *Orange Air Sierra Leone*, *Paramount Airlines*, *Seven Four Eight Air Services* und *Teebah Airways* widerrufen wurden und dass es derzeit in Sierra Leone keine Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen gibt.
- (96) Da die SLCAA nicht nachgewiesen hat, dass sie hinreichend in der Lage ist, die einschlägigen Sicherheitsstandards anzuwenden und durchzusetzen, bietet die Erteilung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen an etwaige neue Luftfahrtunternehmen keine Gewähr für eine ausreichende Einhaltung der internationalen Sicherheitsstandards.
- (97) 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, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Sierra Leone geändert werden sollte, um die Luftfahrtunternehmen *Air Rum*, *Destiny Air Services*, *Heavylift Cargo*, *Orange Air Sierra Leone*, *Paramount Airlines*, *Seven Four Eight Air Services* und *Teebah Airways* aus dem Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen.
- (98) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (99) In den Artikeln 5 und 6 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird angesichts der Sicherheitsauswirkungen die Notwendigkeit einer raschen und gegebenenfalls dringlichen Beschlussfassung anerkannt. Zum Schutz sensibler Informationen und der Fluggäste ist es daher unabdingbar, dass die Beschlüsse im Rahmen der Aktualisierung der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung oder -beschränkung ergangen ist, sofort nach ihrer Annahme veröffentlicht werden und in Kraft treten.
- (100) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des durch die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

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

Artikel 2

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

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

Brüssel, den 2. Juni 2020

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

ANHANG I

„ANHANG A

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

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

⁽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
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenien
ATLANTIS ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 068	AEU	Armenien
ATLANTIS EUROPEAN AIRWAYS	AM AOC 017	LUR	Armenien
MARS AVIA	AM AOC 066	MRS	Armenien
SKYBALL	AM AOC 069	Entfällt.	Armenien
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kongos (Brazzaville), die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Kongo (Brazzaville)
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	Unbekannt	Kongo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Kongo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Kongo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Unbekannt	Kongo (Brazzaville)
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Demokratischen Republik Kongo (DR Kongo), die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Demokratische Republik Kongo
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	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
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/DGA-C/SOPS	CEL	Äquatorialguinea
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGA-C/SOPS	Unbekannt	Äquatorialguinea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Eritreas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kirgisistans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Kirgisistan
AIR COMPANY AIR KG	50	Unbekannt	Kirgisistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirgisistan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Liberias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden			Liberia
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Libyens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Libyen
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
AL MAHA AVIATION	030/18	Unbekannt	Libyen

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbesitzerzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbesitzerzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftverkehrsbetreibers
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libyen
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libyen
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libyen
PETRO AIR	025/08	PEO	Libyen
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Moldau, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Air Moldova, Fly One und Aerotrans-cargo, einschließlich			Moldau
Î.M. VALAN ICC' SRL	MD009	VLN	Moldau
CA „AIM AIR“ SRL	MD015	AAM	Moldau
CA „AIR STORK“ SRL	MD018	MSB	Moldau
Î M „MEGAVIATION“ SRL	MD019	ARM	Moldau
CA „PECOTOX-AIR“ SRL	MD020	PXA	Moldau
CA „TERRA AVIA“ SRL	MD022	TVR	Moldau
CA „FLY PRO“ SRL	MD023	PVV	Moldau
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Nepals, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Unbekannt	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Unbekannt	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Unbekannt	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Unbekannt	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Unbekannt	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Unbekannt	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Unbekannt	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Unbekannt	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Unbekannt	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Unbekannt	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftverkehrsbetreibers
SAURYA AIRLINES	083/2014	Unbekannt	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Unbekannt	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Unbekannt	Nepal
TARA AIR	053/2009	Unbekannt	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden São Tomés und Príncipes, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			São Tomé und Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé und Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé und Príncipe
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sierra Leones, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden			Sierra Leone
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden des Sudan, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Sudan
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudan
SUN AIR	51	SNR	Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudan"

ANHANG II

„ANHANG B

**LISTE DER LUFTHAFTUNTERNEHMEN, 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 Luftfahrzeugbetreibers	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungsstaat
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komoren	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: LET 410 UVP	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: D6-CAM (851 336)	Komoren
IRAN AIR	FS100	IRA	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	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Nordkorea	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Modells TU-204	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: P-632, P-633	Nordkorea

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