

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2022/594 DER KOMMISSION****vom 8. April 2022****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 <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission <sup>(2)</sup> wurde die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, erstellt.
- (2) Luftfahrtunternehmen, die von der russischen Föderalen Luftverkehrsagentur (FATA) zugelassen wurden, sind nicht in Anhang A oder B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgeführt, mit Ausnahme des Luftfahrtunternehmens *SKOL Airline LLC*, das mit der Durchführungsverordnung (EU) 2021/2070 der Kommission <sup>(3)</sup> in Anhang A aufgenommen wurde.
- (3) Einige Mitgliedstaaten der Europäischen Union und die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“) haben der Kommission nach Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 Informationen übermittelt, die für die Aktualisierung dieser Liste von Bedeutung sein können. Auch von Drittstaaten und internationalen Organisationen gingen einschlägige Informationen ein. Die Kommission hat bei ihrer Entscheidung über eine etwaige Aktualisierung der Liste den Informationen gebührend Rechnung getragen.
- (4) Gemäß dem 1999 zwischen Bermuda und Russland geschlossenen Abkommen über die Umsetzung von Artikel 83a des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden „Abkommen von Chicago“), das sich auf Luftfahrzeuge bezieht, die in das Register Bermudas eingetragen sind und von Luftfahrtunternehmen mit FATA-Zulassung betrieben werden, und das die Übertragung der in den Anhängen 1, 2 und 6 des Abkommens von Chicago enthaltenen Funktionen und Aufgaben der Regulierungsaufsicht betrifft, teilte die Bermuda Civil Aviation Authority (BCAA) der FATA am 14. März 2022 im Wege der Allgemeinen Bekanntmachung GEN-01-2022 mit, dass die Lufttüchtigkeitszeugnisse (CoA) aller geleasteten Luftfahrzeuge, die in Bermuda eingetragen sind und von Luftfahrtunternehmen mit FATA-Zulassung betrieben werden, mit Wirkung vom 12. März 2022 um 23.59 Uhr UTC ausgesetzt werden, da die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit dieser Luftfahrzeuge nicht länger sichergestellt werden kann.
- (5) Gemäß dem 2002 zwischen Irland und Russland geschlossenen Abkommen über die Umsetzung von Artikel 83a des Abkommens von Chicago, das sich auf Luftfahrzeuge bezieht, die in das Register Irlands eingetragen sind und von Luftfahrtunternehmen mit FATA-Zulassung betrieben werden, das die Übertragung der in den Anhängen 1, 2 und 6 des Abkommens von Chicago enthaltenen Funktionen und Aufgaben der Regulierungsaufsicht betrifft, veröffentlichte die irische Luftfahrtbehörde (Irish Aviation Authority, IAA) am 15. März 2022 ihre Luftfahrtmitteilung A.114, in der sie die Beendigung der Gültigkeit aller Lufttüchtigkeitszeugnisse für Luftfahrzeuge, die von Luftfahrtunternehmen mit FATA-Zulassung betrieben werden, mit Wirkung ab dem Datum jener Mitteilung bekannt gab, da die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit dieser Luftfahrzeuge nicht länger sichergestellt werden kann.

<sup>(1)</sup> ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2021/2070 der Kommission vom 25. November 2021 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 (ABl. L 421 vom 26.11.2021, S. 31).

- (6) Trotz dieser Entscheidungen der BCAA und der IAA, die in ihrer Eigenschaft als im jeweiligen Eintragsstaat zuständige Behörden handeln, werden einige der betroffenen Luftfahrzeuge immer noch von Luftfahrtunternehmen mit FATA-Zulassung sowohl für den Flugbetrieb in Russland als auch für den Flugbetrieb in bestimmte andere Drittländer eingesetzt. Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) wies in ihrem elektronischen Bulletin 2022/12 vom 11. März 2022 darauf hin, dass ein solches Vorgehen einen unmittelbaren Verstoß gegen die Artikel 29 und 31 des Abkommens von Chicago darstelle. Diesem elektronischen Bulletin zufolge hätte die FATA in ihrer Eigenschaft als Behörde, die dafür zuständig ist, für die Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards von Luftfahrtunternehmen mit russischer Zulassung zu sorgen, einen solchen Flugbetrieb nicht gestatten dürfen. Zudem haben Luftfahrtunternehmen mit FATA-Zulassung, die solche Flüge mit den in den Erwägungsgründen 4 und 5 genannten Luftfahrzeugen durchführen, dabei wissentlich gegen die einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards verstoßen, insbesondere gegen ICAO-Anhang 6 Teil I Kapitel 5 Standard 5.2.3, in dem festgelegt ist, dass ein Flugzeug im Einklang mit den Angaben in seinem Lufttüchtigkeitszeugnis und entsprechend den in seinem Flughandbuch enthaltenen genehmigten Betriebsbeschränkungen betrieben werden muss, und zwar mit der Maßgabe, dass ein solches Lufttüchtigkeitszeugnis vom Eintragsstaat ausgestellt wird.
- (7) Darüber hinaus wurde eine große Anzahl dieser Luftfahrzeuge ohne Zustimmung der Eigentümer und ohne der daraus folgenden sicherheitsbezogenen Zusammenarbeit mit der BCAA bzw. der IAA in das Luftfahrzeugregister Russlands eingetragen. Wie auch in dem in Erwägungsgrund 6 genannten elektronischen ICAO-Bulletin dargelegt, verstößt eine solche Maßnahme gegen die Artikel 17 und 18 des Abkommens von Chicago.
- (8) Am 18. März 2022 veröffentlichte die ICAO ihr Rundschreiben AN 3/1.1-22/41, in dem sie alle Vertragsstaaten des Abkommens von Chicago im Hinblick auf die angemessene Wahrnehmung der Sicherheitsaufsicht auf ihre Zuständigkeiten und Pflichten hinweist, die sich aus jenem Abkommen und seinen Anhängen ergeben.
- (9) Am 18. März 2022 teilte Russland Bermuda mit, dass es das in Erwägungsgrund 4 genannte Abkommen über die Umsetzung von Artikel 83a mit sofortiger Wirkung aussetzt. Infolgedessen fielen entsprechend den einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards für die Zivilluftfahrt alle Zuständigkeiten für die Regulierungsaufsicht, die zuvor im Rahmen jenes Abkommens Russland übertragen worden waren, wieder an Bermuda als Eintragsstaat zurück.
- (10) Unter Missachtung der geltenden internationalen Sicherheitsstandards der Zivilluftfahrt hat die FATA die ihr übertragenen Zuständigkeiten für die Regulierungsaufsicht, wie in den Erwägungsgründen 4 und 5 dargelegt, beibehalten und ohne jede Koordinierung mit Bermuda bzw. Irland als den Eintragsstaaten die in Anhang 8 des Abkommens von Chicago enthaltenen Regulierungsfunktionen und -aufgaben wahrgenommen. Es gibt keine nachprüfbaren Belege dafür, die darauf schließen lassen, dass die FATA die erforderlichen Kapazitäten für die Sicherheitsaufsicht aufgebaut hat, um ihren derart umfangreichen Aufsichtspflichten über diese sehr große Anzahl von Luftfahrzeugen so kurzfristig angemessen nachzukommen.
- (11) Am 21. März 2022 unterrichtete die Kommission die FATA nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 (\*) über ihre ernststen Bedenken hinsichtlich der Lage der Flugsicherheitsaufsicht in Russland und teilte ihr die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen mit, auf deren Grundlage entschieden werden könnte, Luftfahrtunternehmen mit FATA-Zulassung den Flugbetrieb in der Union zu untersagen.
- (12) Die Kommission gab der FATA Gelegenheit, sich schriftlich dazu zu äußern, und am 5. April 2022 konnte die FATA ihren Standpunkt der Kommission sowie dem EU-Flugsicherheitsausschuss mündlich darlegen. Die FATA wurde aufgefordert, bis zum 1. April 2022 mitzuteilen, ob sie ihr Recht auf Verteidigung wahrnimmt und vor dem EU-Flugsicherheitsausschuss zu erscheinen gedenkt.
- (13) Am 21. März 2022 unterrichtete die Kommission den EU-Flugsicherheitsausschuss über die laufenden gemeinsamen Konsultationen mit der FATA im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 und der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 der Kommission.
- (14) Am 31. März 2022 teile die FATA der Kommission in einem Schreiben mit, dass sie die Anschuldigungen hinsichtlich der Sicherheitsleistung der Luftfahrtunternehmen mit FATA-Zulassung zurückweise und der Auffassung sei, dass sie der den ICAO-Vertragsstaaten auferlegten Verantwortung vollumfänglich nachkomme. Die FATA legte jedoch keine Nachweise oder Informationen zur Untermauerung ihrer Angaben vor und stellte auch nicht dar, wie sie ihren Zuständigkeiten für die Regulierungsfunktionen und -aufgaben nach Anhang 8 des Abkommens von Chicago, vor allem in Hinblick auf Luftfahrtunternehmen, die die in den Erwägungsgründen 4 und 5 genannten Luftfahrzeuge betreiben, nachkommt.

(\*) 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).

- (15) Am 1. April 2022 stellte die Kommission fest, dass die FATA nicht wie im Schreiben der Kommission an die FTA vom 21. März 2022 gefordert, mitgeteilt hatte, ob sie von ihrem Recht auf Verteidigung nach der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 Gebrauch machen wollte.
- (16) Am 5. April 2022 trat der EU-Flugsicherheitsausschuss zusammen, um die Situation der Sicherheitsleistung der Luftfahrtunternehmen mit FATA-Zulassung sowie die Befähigung der FATA, den internationalen Luftfahrtsicherheitsstandards gerecht zu werden, zu erörtern. Der EU-Flugsicherheitsausschuss stellte die in den Erwägungsgründen 6 und 7 genannten Verstöße gegen das Abkommen von Chicago sowie die in Erwägungsgrund 10 dargelegte Verletzung der geltenden Sicherheitsstandards der internationalen Zivilluftfahrt fest. Zudem stellte er die fehlende Bereitschaft fest, mit der Kommission und den EU-Mitgliedstaaten in der Frage der Kapazität der FATA und der von ihr zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Hinblick darauf zu kooperieren, die Lufttüchtigkeit und Betriebssicherheit der Flotte dieser Luftfahrtunternehmen, einschließlich der in den Erwägungsgründen 4 und 5 genannten Luftfahrzeuge, zu gewährleisten.
- (17) Zudem wurde geprüft, welche Folgen die auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2022/328 des Rates <sup>(5)</sup> zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 erlassenen restriktiven Maßnahmen, insbesondere mit Blick auf die kurzfristigen betrieblichen Auswirkungen haben, die sich aus dem eingeschränkten Zugang zu Aktualisierungen für die Datenbanken der Flugsicherung und des Bodennäherungswarnsystems ergeben, was die Fähigkeiten der von Luftfahrtunternehmen mit FATA-Zulassung betriebenen Luftfahrzeuge, sicher zu navigieren, ernsthaft gefährdet.
- (18) Es wurde festgestellt, dass infolge der geltenden restriktiven Maßnahmen die Luftfahrtunternehmen mit FATA-Zulassung nur noch einen eingeschränkten Zugang zu Ingenieurleistungen und technischer Unterstützung haben. Darüber hinaus werden die fehlende Ingenieurleistung und technische Unterstützung zusammen mit der erhöhten Überwachungstätigkeit, die sich aus der Eintragung der großen Anzahl neuer Luftfahrzeuge in das Register Russlands ergibt, die Arbeitsbelastung und den Bedarf an Fachwissen der FATA erhöhen, was sich jedoch angesichts der Bedingungen des Artikels 83a des Abkommens, nach denen solche Tätigkeiten bislang in Russland wahrgenommen wurden, und den Folgen der geltenden restriktiven Maßnahmen kaum unmittelbar realisieren lässt.
- (19) Angesichts der vorstehend dargelegten Verstöße und der fehlenden Bereitschaft, mit der Kommission und den EU-Mitgliedstaaten zu kooperieren und die im Schreiben der Kommission vom 21. März 2022 dargelegten konkreten Punkte und Bedenken zu klären, kamen die Kommission und der EU-Flugsicherheitsausschuss zu dem Schluss, dass es mit Blick auf die im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 festgelegten gemeinsamen Kriterien, insbesondere das dritte Kriterium, keinen Beleg dafür gibt, dass die FATA in der Lage ist, ihren Zuständigkeiten aus dem Abkommen von Chicago und den in dessen Anhängen enthaltenen Standards für die Luftfahrtunternehmen mit FATA-Zulassung nachzukommen, die die in den Erwägungsgründen 4 und 5 genannten Luftfahrzeuge betreiben.
- (20) Ferner haben die Luftfahrtunternehmen mit FATA-Zulassung, die eines oder mehrere der in den Erwägungsgründen 4 und 5 genannten Luftfahrzeuge betreiben, indem sie diesen Betrieb unter Verstoß der geltenden einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards für den gewerblichen Luftverkehr zugelassen haben, gezeigt, dass bei ihnen gravierende Sicherheitsmängel vorliegen, womit die im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 festgelegten gemeinsamen Kriterien, insbesondere das erste Kriterium, erfüllt sind.
- (21) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 sollten nach Ansicht der Kommission alle Luftfahrtunternehmen mit russischer Zulassung, die die in den Erwägungsgründen 4 und 5 genannten Luftfahrzeuge betreiben, in die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen werden.
- (22) Die Mitgliedstaaten sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission <sup>(6)</sup> weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durch die von der FATA zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Rahmen der Priorisierung von Vorfeldinspektionen dieser Luftfahrtunternehmen überprüfen.

<sup>(5)</sup> Verordnung (EU) 2022/328 des Rates vom 25. Februar 2022 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 über restriktive Maßnahmen angesichts der Handlungen Russlands, die die Lage in der Ukraine destabilisieren (ABl. L 49 vom 25.2.2022, S. 1).

<sup>(6)</sup> 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).

- (23) Die Situation in Bezug auf die Befähigung und Kapazität der FATA, ihren Aufgaben und Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Überwachung der Luftfahrtbranche sowie der in Russland zugelassenen Luftfahrzeuge, insbesondere der Luftfahrtunternehmen, die die in den Erwägungsgründen 4 und 5 genannten Luftfahrzeuge betreiben, nachzukommen, wird genau überwacht und wird – vorbehaltlich einer weiteren Prüfung – von der Kommission mit Unterstützung der Agentur auf den nächsten Sitzungen des EU-Flugsicherheitsausschusses überprüft.
- (24) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (25) 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.
- (26) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 eingesetzten EU-Flugsicherheitsausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

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

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

#### *Artikel 2*

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

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

Brüssel, den 8. April 2022

*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 <sup>(1)</sup>

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
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Afghanistans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Afghanistan</b>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afghanistan
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Angolas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen TAAG Angola Airlines und Heli Malongo, einschließlich</b>			<b>Angola</b>
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
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Armeniens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Armenien</b>
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenien

<sup>(1)</sup> 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.

ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenien
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenien
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		Armenien
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenien
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenien
SKYBALL	AM AOC 073	k. A.	Armenien
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kongos (Brazzaville), die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Kongo (Brazzaville)</b>
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	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)
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Demokratischen Republik Kongo (DR Kongo), die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)</b>
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)

SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Dschibutis, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			<b>Dschibuti</b>
DAALLO AIRLINES	Unbekannt	DAO	Dschibuti
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Äquatorialguineas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			<b>Äquatorialguinea</b>
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			<b>Eritrea</b>
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			<b>Kirgisistan</b>
AEROSTAN	08	BSC	Kirgisistan
AIR COMPANY AIR KG	50	Unbekannt	Kirgisistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgisistan
HELI SKY	47	HAC	Kirgisistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgisistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirgisistan
VALOR AIR	07	VAC	Kirgisistan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Liberias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden.			<b>Liberia</b>
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Libyens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			<b>Libyen</b>
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen

AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
AL MAHA AVIATION	030/18	Unbekannt	Libyen
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libyen
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libyen
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libyen
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libyen
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libyen
PETRO AIR	025/08	PEO	Libyen
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Nepals, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Nepal</b>
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
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
<b>Die folgenden Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Russlands, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden.</b>			<b>Russland</b>
AURORA AIRLINES	486	SHU	Russland
AVIACOMPANY „AVIASTAR-TU“ CO. LTD	458	TUP	Russland

IZHAVIA	479	IZA	Russland
JSC „AIR COMPANY YAKUTIA“	464	SYL	Russland
JSC „RUSJET“	498	RSJ	Russland
JSC „UVT AERO“	567	UVT	Russland
JSC „SIBERIA AIRLINES“	31	SBI	Russland
JSC „SMARTAVIA AIRLINES“	466	AUL	Russland
JSC „IRAERO AIRLINES“	480	IAE	Russland
JSC „URAL AIRLINES“	18	SVR	Russland
JSC „ALROSA AIR COMPANY“	230	DRU	Russland
JSC „NORDSTAR AIRLINES“	452	TYA	Russland
JS AVIATION COMPANY „RUSLINE“	225	RLU	Russland
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Russland
LLC „NORD WIND“	516	NWS	Russland
LLC „AIR COMPANY ANY IKAR“	36	KAR	Russland
POBEDA, LLC	562	PBD	Russland
PUBLIC JSC „AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES“	1	AFL	Russland
ROSSIYA AIRLINES, JSC	2	SMD	Russland
SKOL AIRLINES LLC	228	CDV	Russland
UTAIR AVIATION, JSC	6	UTA	Russland
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden São Tomés und Príncipe, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>São Tomé und Príncipe</b>
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé und Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé und Príncipe
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sierra Leones, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden</b>			<b>Sierra Leone</b>
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden des Sudan, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Sudan</b>

<i>ALFA AIRLINES SD</i>	54	AAJ	Sudan
<i>BADR AIRLINES</i>	35	BDR	Sudan
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	Sudan
<i>ELDINDER AVIATION</i>	8	DND	Sudan
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	17	GNF	Sudan
<i>HELEJETIC AIR</i>	57	HJT	Sudan
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	Sudan
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	Sudan
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	Sudan
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	Sudan
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	Sudan
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	Sudan“

## ANHANG II

## „ANHANG B

**LISTE DER LUFTEFAHRTUNTERNEHMEN, DEREN BETRIEB IN DER EUROPÄISCHEN UNION  
BESCHRÄNKUNGEN UNTERLIEGT <sup>(1)</sup>**

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	Eintragsstaat
IRAN AIR	FS100	IRA	Iran	Alle Luftfahrzeuge des Musters Fokker F100 und des Musters Boeing B747	Luftfahrzeuge des Musters Fokker F100, wie im AOC angegeben; Luftfahrzeuge des Musters Boeing B747, wie im AOC angegeben	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Nordkorea	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters TU-204	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: P-632, P-633	Nordkorea“

<sup>(1)</sup> 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.