

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****(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 in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 genannte gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, erstellt.
- (2) Gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 haben einige Mitgliedstaaten und die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) der Kommission Angaben übermittelt, die im Zusammenhang mit der Aktualisierung dieser Liste von Belang sind. Einschlägige Informationen wurden auch von bestimmten Drittstaaten mitgeteilt. Auf der Grundlage dieser Informationen sollte die gemeinschaftliche Liste aktualisiert werden.
- (3) Die Kommission hat alle betroffenen Luftfahrtunternehmen entweder unmittelbar oder über die für die Regulierungsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden informiert und die wesentlichen Tatsachen und Überlegungen angegeben, die die Grundlage einer Entscheidung bilden würden, diesen Unternehmen den Flugbetrieb in der Union zu untersagen oder die Bedingungen einer Betriebsuntersagung eines Luftfahrtunternehmens zu ändern, das in der gemeinschaftlichen Liste erfasst ist.
- (4) Die Kommission hat den betreffenden Luftfahrtunternehmen Gelegenheit gegeben, die von den Mitgliedstaaten vorgelegten Unterlagen einzusehen, sich schriftlich dazu zu äußern und ihren Standpunkt der Kommission sowie dem Ausschuss, der durch die Verordnung (EWG) Nr. 3922/1991 des Rates ⁽³⁾ eingesetzt wurde („Flugsicherheitsausschuss“), mündlich vorzutragen.
- (5) Der Flugsicherheitsausschuss hat von der Kommission aktuelle Informationen über die laufenden gemeinsamen Konsultationen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 und ihrer Durchführungsverordnung (EG) Nr. 473/2006 der Kommission ⁽⁴⁾ mit den zuständigen Behörden und den Luftfahrtunternehmen folgender Staaten erhalten: Angola, Botsuana, Georgien, Republik Guinea, Indien, Indonesien, Kasachstan, Kirgisische Republik, Libanon, Libyen, Madagaskar, Islamische Republik Mauretanien, Mosambik, Nepal, Philippinen, São Tomé und Príncipe, Sudan und Sambia. Der Flugsicherheitsausschuss erhielt von der Kommission ferner Informationen über Afghanistan, Ghana, Iran und Nordkorea. Außerdem erhielt der Flugsicherheitsausschuss von der Kommission Aktualisierungen zu technischen Konsultationen mit der Russischen Föderation.
- (6) Der Flugsicherheitsausschuss hat die EASA zu den Ergebnissen gehört, die auf der Analyse der Berichte der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) über die Audits im Rahmen ihres Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) basieren. Die Mitgliedstaaten wurden aufgefordert, Luftfahrtunternehmen aus den Staaten, bezüglich deren die ICAO schwere Sicherheitsbedenken (SSC) geltend gemacht oder die EASA erhebliche Mängel hinsichtlich der Sicherheitsaufsicht festgestellt hat, vorrangigen Vorfeldinspektionen zu unterziehen. Zusätzlich zu den von der Kommission gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 durchgeführten Konsultationen werden die vorrangigen Vorfeldinspektionen es ermöglichen, weitere Informationen über das Sicherheitsniveau der in diesen Staaten zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu erlangen.

⁽¹⁾ ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.

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

⁽³⁾ Verordnung (EWG) Nr. 3922/1991 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4).

⁽⁴⁾ Verordnung (EG) Nr. 473/2006 der Kommission vom 22. März 2006 zur 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).

- (7) Der Flugsicherheitsausschuss hat die EASA zu den Ergebnissen der Analysen von Vorfeldinspektionen gehört, die im Rahmen des Programms zur Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern (SAFA) im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission ⁽¹⁾ durchgeführt wurden.
- (8) Der Flugsicherheitsausschuss hat die EASA ferner zu den Vorhaben für technische Unterstützung gehört, die in den von Maßnahmen oder der Überwachung im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 betroffenen Staaten durchgeführt wurden. Er wurde unterrichtet über die Pläne der EASA und die Ersuchen um weitere technische Unterstützung und Zusammenarbeit im Hinblick auf eine Verbesserung der administrativen und technischen Kapazitäten der Zivilluftfahrtbehörden, damit Mängel bei der Einhaltung der geltenden internationalen Normen abgestellt werden können. Die Mitgliedstaaten wurden ferner aufgefordert, diesen Ersuchen auf bilateraler Ebene in Abstimmung mit der Kommission und der EASA zu entsprechen. Die Kommission betonte diesbezüglich, wie wichtig die Bereitstellung von Informationen für die internationale Luftfahrtgemeinschaft, vor allem über die SCAN-Datenbank der ICAO, über die Gewährung technischer Unterstützung durch die Union und ihre Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Verbesserung der Flugsicherheit weltweit sind.
- (9) Der Flugsicherheitsausschuss hat ferner Eurocontrol zum neuesten Stand der SAFA-Warnfunktion und zu den aktuellen Statistiken über Warnmeldungen betreffend Luftfahrtunternehmen, gegen die eine Betriebsuntersagung ergangen ist, gehört.

Luftfahrtunternehmen aus der Union

- (10) Aufgrund der von der EASA geprüften Ergebnisse von Vorfeldinspektionen, die an Luftfahrzeugen von Luftfahrtunternehmen der Union durchgeführt wurden, oder von Normungsinspektionen der EASA sowie von bereichsspezifischen Inspektionen und Audits der jeweiligen nationalen Luftfahrtbehörden haben mehrere Mitgliedstaaten bestimmte Durchsetzungsmaßnahmen unternommen und die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über diese Maßnahmen unterrichtet. Griechenland teilte mit, dass die griechische Zivilluftfahrtbehörde bei *Gain Jet Aviation* und *Skygreece Airlines* Inspektionen durchgeführt habe. Anlässlich der zusätzlichen Inspektionen seien keine größeren Probleme festgestellt worden.
- (11) Für den Fall, dass andere relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelhaften Einhaltung der anwendbaren Sicherheitsnormen durch Luftfahrtunternehmen aus der Union Sicherheitsrisiken drohen, haben die Mitgliedstaaten ihre Handlungsbereitschaft bekräftigt.

Luftfahrtunternehmen aus Angola

- (12) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006, in der Fassung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1197/2011 der Kommission ⁽²⁾, erlaubt dem in Angola zugelassenen Unternehmen *TAAG Angolan Airlines* den Flugbetrieb in die Union mit vier Luftfahrzeugen des Musters Boeing 737-700, Eintragungskennzeichen D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH und D2-TBJ, drei Luftfahrzeugen des Musters Boeing 777-200, Eintragungskennzeichen D2-TED, D2-TEE und D2-TEF, und zwei Luftfahrzeugen des Musters Boeing 777-300, Eintragungskennzeichen D2-TEG und D2-TEH.
- (13) Am 21. November 2014 beantragte *TAAG Angolan Airlines* über die zuständigen Behörden Angolas (INAVIC) die Aufnahme eines neuen Luftfahrzeugs des Musters Boeing 777-300 in den Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006. Es bestehen jedoch anhaltende Schwierigkeiten, einen regelmäßigen Kontakt mit der INAVIC sowie mit *TAAG Angolan Airlines* herzustellen und aufrecht zu erhalten. Diese Schwierigkeiten erstrecken sich auch auf die Kontakte der INAVIC zur ICAO, was in jüngerer Vergangenheit zur Absage einer Reihe zuvor geplanter ICAO-Audits führte. Dies deutet auf interne Kommunikationsprobleme sowohl innerhalb der *TAAG Angolan Airlines* und der INAVIC als auch zwischen ihnen hin und erschwert eine angemessene Beurteilung, ob die Genehmigung des von der *TAAG Angolan Airlines* gestellten Antrags mit Sicherheitsrisiken verbunden wäre. Nach Ansicht der Kommission ist daher die angemessenste Vorgehensweise, sowohl INAVIC als auch *TAAG Angolan Airlines* zunächst zu einer umgehenden vollen Zusammenarbeit mit der Kommission aufzufordern, damit eine sorgfältige und alle Aspekte umfassende Überprüfung der gegenwärtigen Sicherheitslage, einschließlich der Aufnahme neuer Luftfahrzeuge in die Flotte der *TAAG Angolan Airlines*, erfolgen kann.
- (14) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme zusätzlicher, von *TAAG Angolan Airlines* betriebener Luftfahrzeuge zu ändern.

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

⁽²⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1197/2011 der Kommission vom 21. November 2011 (ABl. L 303 vom 22.11.2011, S. 14). Siehe insbesondere die Erwägungsgründe 26 bis 30 dieser Verordnung.

- (15) Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 werden die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch TAAG *Angolan Airlines* im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen dieses Luftfahrtunternehmens überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus Botsuana

- (16) Im April 2013 führte die ICAO eine koordinierte ICAO-Validierungsmission (ICVM) in Botsuana durch. Die Ergebnisse dieser ICVM waren teilweise positiv, denn die effektive Umsetzung hat sich verbessert. Es gibt aber auch ein negatives Ergebnis, da zwei schwere Sicherheitsbedenken (SSC) festgestellt wurden. Darüber hinaus ereigneten sich seit 2010 zwei Unfälle, an denen in Botsuana registrierte Luftfahrzeuge beteiligt waren.
- (17) Auf der Grundlage der vorliegenden Informationen, der gegenwärtigen Mängel bei der effektiven Umsetzung der Standards und Empfehlungen der ICAO, der beiden schweren Sicherheitsbedenken (SSC), der beiden Unfälle und der unbeständigen Kommunikation zwischen der Kommission und der Zivilluftfahrtbehörde Botsuanas (CAAB) ersuchte die Kommission die CAAB mit Schreiben vom 8. Juli 2014 um Auskunft über die in Botsuana zugelassenen Luftfahrtunternehmen.
- (18) Die CAAB antwortete darauf am 3. Oktober 2014 und erteilte die angeforderten Auskünfte, um staatlicherseits die effektive Umsetzung der Standards und Empfehlungen der ICAO nachzuweisen und um die beiden festgestellten schweren Sicherheitsbedenken auszuräumen.
- (19) Demnach würde Botsuana gern erreichen, dass die ICAO noch vor Ende dieses Jahres eine weitere ICVM durchführt, um zu überprüfen, ob die getroffenen Abhilfemaßnahmen ausreichen, um die beiden schweren Sicherheitsbedenken auszuräumen.
- (20) Ferner geht aus den übermittelten Informationen hervor, dass alle Luftfahrtunternehmen erneut zertifiziert wurden und ihnen am gleichen Tag neue Luftverkehrsbetreiberzeugnisse erteilt wurden. Dieses Verfahren wird jedesmal, wenn diese Luftverkehrsbetreiberzeugnisse erneuert werden müssen, zu einer enormen Arbeitsbelastung für die CAAB führen. Die CAAB hat ein Überwachungsprogramm für die Sicherheitsaufsicht über die Luftfahrtunternehmen aufgestellt, ist aber bei der Umsetzung dieses Programms in Verzug geraten. Schließlich wird im Zuge der Aufsichtstätigkeit nur eine begrenzte Zahl von Feststellungen protokolliert, so dass es schwierig ist, die Kapazität der CAAB zur Lösung dringender Sicherheitsprobleme zu bestimmen. Zur Klärung dieser Fragen wird die Kommission zusätzliche Informationen einholen und die CAAB zu einer technischen Sitzung einladen, um weitere Einzelheiten in Bezug auf die Lage der Sicherheitsaufsicht in Botsuana zu erörtern.
- (21) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus Botsuana zu ändern.

Luftfahrtunternehmen aus Georgien

- (22) Die Konsultationen mit den zuständigen Behörden Georgiens (GCAA) werden fortgesetzt, um deren Fortschritte bei der Umsetzung des Mängelbehebungsplans zu überwachen, der zur Ausräumung des bei der umfassenden ICAO-Systemprüfung (CSA) in Georgien im Oktober 2013 festgestellten schweren Sicherheitsbedenkens (SSC) aufgestellt worden war.
- (23) Aufgrund der von der GCAA erteilten Auskünfte über die von ihr zur Ausräumung des schweren Sicherheitsbedenkens getroffenen Maßnahmen erachtete es die Kommission nicht für nötig, die GCAA vor den Flugsicherheitsausschuss zu laden. Die Kommission berichtete dem Flugsicherheitsausschuss über die Umsetzung des von der GCAA aufgestellten Mängelbehebungsplans.
- (24) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus Georgien zu ändern.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik Guinea

- (25) Wie bei der Sitzung vom Januar 2013 in Brüssel vereinbart, haben die zuständigen Behörden der Republik Guinea (DNAC) regelmäßig Informationen zur laufenden Umsetzung des im Dezember 2012 von der ICAO gebilligten Mängelbehebungsplans (CAP) und der damit verbundenen Tätigkeiten übermittelt.

- (26) Im neuesten Fortschrittsbericht, der am 21. Oktober 2014 einging, werden die jüngsten Tätigkeiten und Entwicklungen bei der Umsetzung des Mängelbehebungsplans dargelegt. Die Ausbildung des Personals wird fortgesetzt, um die Aufsichtskapazitäten vor allem auf den Gebieten Lufttüchtigkeit und Flugbetrieb weiter zu stärken. Die DNAC hat sich weiterhin mit den verbleibenden USOAP-Feststellungen in Bezug auf die betreffenden USOAP-Protokollfragen mit Hilfe des Online-Instruments für das Konzept der kontinuierlichen Überwachung (*Continuous Monitoring Approach*, CMA) der ICAO befasst. Zwischen Anfang August und Ende September 2014 nahm die ICAO eine nicht vor Ort stattfindende Validierung der Protokollfragen vor, die als Fernüberprüfung betrachtet werden kann. Demnach hat sich die effektive Umsetzung der acht kritischen Elemente insgesamt leicht verbessert.
- (27) Eine Gesetzesinitiative zur Umwandlung der DNAC in eine unabhängige, finanziell und operativ selbständige Zivilluftfahrtbehörde mit eigener Verwaltungsstruktur wird gegenwärtig vorbereitet. Die vollständig den ICAO-Anforderungen entsprechende Zivilluftfahrtbehörde Guineas (*Civil Aviation Authority of Guinea*, AGAC) wird voraussichtlich im Januar 2015 gegründet werden.
- (28) Alle früheren Luftverkehrsbetreiberzeugnisse wurden Ende März 2013 ausgesetzt. Die vollständig ICAO-konforme (fünfstufige) Zertifizierung des nationalen Luftfahrtunternehmens *PROBIZ Guinée*, das ein Luftfahrzeug des Modells BE90 betreibt, dauert derzeit noch an und wird von einer spezifischen Mission der Afrikanischen Zivilluftfahrtkonferenz/Banjul Accord Group Aviation Safety Oversight Organisation (CAFAC/BAGASOO) unterstützt, die auch die praktische Schulung der Inspektoren der DNAC während des gesamten Verfahrens einschließt (*on-the-job training*). Zwei weitere Luftfahrtunternehmen — *Eagle Air Guinée* und *Sahel Aviation Service Guinée* — haben ebenfalls das Zertifizierungsverfahren begonnen. Die DNAC beabsichtigt, das Zertifizierungsverfahren für alle drei Luftfahrtunternehmen mit Unterstützung des ICAO-Regionalbüros in Dakar bis Ende 2014 abzuschließen.
- (29) Die DNAC beantragte eine koordinierte Validierungsmission (ICVM) zur Validierung der Fortschritte bei der Umsetzung des Mängelbehebungsplans. Die ICAO hatte die Durchführung dieser ICVM ursprünglich für Mai 2014 angesetzt. Aufgrund von Änderungen auf der Führungsebene des Verkehrsministeriums ergaben sich Verzögerungen, und die ICVM wurde vorläufig für die zweite Septemberhälfte 2014 geplant. Aufgrund des andauernden Ebola-Ausbruchs sind die ICVM sowie ein ursprünglich für Juli 2014 geplanter Hilfseinsatz der ICAO nun auf unbestimmte Zeit verschoben worden.
- (30) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus der Republik Guinea zu ändern.
- (31) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsstandards Sicherheitsrisiken drohen, wäre die Kommission gezwungen, Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus Indien

- (32) Am 7. November 2014 fand eine technische Sitzung in Brüssel statt. Daran nahmen die Kommission und die EASA sowie hochrangige Vertreter der indischen Generaldirektion für Zivilluftfahrt (DGCA) teil. Gegenstand der Sitzung war die Einhaltung internationaler Sicherheits- und Aufsichtsverpflichtungen durch Indien und die Entscheidung der US-Bundesluftfahrtbehörde (*United States Federal Aviation Administration*, FAA), Indien infolge von Mängeln, die bei einer Prüfung der internationalen Luftverkehrssicherheit (*International Aviation Safety Assessment*, IASA) festgestellt wurden, bezüglich der Einhaltung der IASA-Standards von Kategorie 1 in Kategorie 2 herabzustufen. Die DGCA legte Einzelheiten zum Stand ihrer Abhilfemaßnahmen dar, mit denen die Probleme, die sich aus der Herabstufung der FAA-Einhaltungskategorie ergeben, angegangen werden sollen. Die DGCA bekräftigte, dass sie Maßnahmen zur Behebung der meisten von der FAA festgestellten Probleme getroffen und bezüglich der noch ausstehenden Problembereiche einen Mängelbehebungsplan aufgestellt habe. Darüber hinaus legte die DGCA auf der technischen Sitzung Informationen in Zusammenhang mit der Frage der Nachhaltigkeit und den in dieser Hinsicht andauernden Verbesserungen vor.
- (33) Auf der technischen Sitzung sagte die DGCA zu, engagiert in einen Sicherheitsdialog mit der Kommission zu treten, auch mit zusätzlichen Zusammenkünften, falls die Kommission dies für nötig hält. Außerdem verpflichtete sich die DGCA, der Kommission alle einschlägigen Sicherheitsinformationen zur Verfügung zu stellen, und zwar als Teil der offiziellen Konsultationen mit den Behörden, die für die Regulierungsaufsicht über die in Indien zugelassenen Luftfahrtunternehmen zuständig sind, gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 der Kommission.
- (34) Auf der Grundlage der auf der technischen Sitzung vom 7. November 2014 gegebenen Informationen und der zu diesem Anlass von der DGCA übernommenen Verpflichtungen hält es die Kommission derzeit nicht für nötig, indischen Luftfahrtunternehmen Betriebsbeschränkungen aufzuerlegen.
- (35) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus Indien zu ändern.

- (36) Die Mitgliedstaaten werden weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei indischen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus Indonesien

- (37) Die Konsultationen mit den zuständigen Behörden Indonesiens (DGCA) werden fortgesetzt, um deren Fortschritte bei der Gewährleistung der Sicherheitsaufsicht über alle in Indonesien zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden internationalen Sicherheitsnormen zu überwachen.
- (38) Die Bemühungen der DGCA im Hinblick auf die Schaffung eines mit den ICAO-Normen vollständig im Einklang stehenden Luftverkehrssystems werden anerkannt. Die erforderliche Transparenz seitens der DGCA sowie die Bereitschaft zur Weitergabe von Informationen werden ebenfalls zur Kenntnis genommen.
- (39) Die ICAO führte im Zeitraum vom 5.-14. Mai 2014 eine umfassende Systemprüfung (*Comprehensive System Audit, CSA*) durch. Der Abschlussbericht über diese Prüfung liegt seit dem 18. November 2014 vor und die Auditergebnisse deuten darauf hin, dass das Sicherheitsaufsichtssystem in Indonesien noch erheblicher Verbesserungen bedarf. Die DGCA hat der ICAO einen Mängelbehebungsplan vorgeschlagen, um die bei dieser Prüfung festgestellten Probleme zu lösen.
- (40) Im September 2014 veröffentlichte der Nationale Verkehrssicherheitsausschuss Indonesiens (*National Transportation Safety Committee of Indonesia*) den Abschlussbericht über den Lion-Air-Unfall, der sich am 13. April 2013 in Bali ereignet hatte. Der umfassende Bericht enthält eine Analyse des Unfalls und Sicherheitsempfehlungen, die u. a. an das Luftfahrtunternehmen und die DGCA gerichtet sind.
- (41) Gegenwärtig liegen aber keine objektiven und schlüssigen Nachweise dafür vor, dass der Mängelbehebungsplan und die Sicherheitsempfehlungen angemessen umgesetzt werden.
- (42) Mit Schreiben vom 20. Oktober 2014 teilte die DGCA der Kommission mit, dass seit der letzten Aktualisierung vier neue Luftfahrtunternehmen zugelassen wurden: *PT. MY INDO Airlines* am 15. August 2014 mit Luftverkehrsbetreiberzeugnis Nr. 121-042, *PT Indonesia Air Asia Extra* am 28. August 2014 mit Luftverkehrsbetreiberzeugnis Nr. 121-054, *PT. Elang Lintas Indonesia* am 28. Februar 2014 mit Luftverkehrsbetreiberzeugnis Nr. 135-052 und *PT. Elang Nusantara Air* am 12. März 2014 mit Luftverkehrsbetreiberzeugnis Nr. 135-053. Die DGCA blieb jedoch den Nachweis schuldig, dass die Sicherheitsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen im Einklang mit den internationalen Sicherheitsnormen gewährleistet wird.
- (43) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um diese vier Luftfahrtunternehmen in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen.

Luftfahrtunternehmen aus Kasachstan

- (44) Die Konsultationen mit den zuständigen Behörden Kasachstans (CAC) werden fortgesetzt, um deren Fortschritte bei der Gewährleistung der Sicherheitsaufsicht über alle in Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß den internationalen Flugsicherheitsnormen zu überwachen.
- (45) Die CAC informierte die Kommission über die Entwicklungen im Zusammenhang mit der ICVM, die vom 27. Mai bis zum 4. Juni 2014 in Kasachstan stattfand, sowie über den Stand der beiden schweren Sicherheitsbedenken, die 2009 von der ICAO festgestellt worden waren. Insbesondere sei nach Angaben der CAC das schwere Sicherheitsbedenken bezüglich der Erteilung von Lufttüchtigkeitszeugnissen für Luftfahrzeuge ausgeräumt, während das zweite bezüglich des Zertifizierungsverfahrens für die Ausstellung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen noch bestehe.
- (46) Außerdem gab *Air Astana* seine regelmäßigen aktuellen Auskünfte über sicherheitsrelevante Entwicklungen bei diesem Luftfahrtunternehmen, insbesondere in Bezug auf jüngste Änderungen in seiner Flotte, der gegenwärtig der Flugbetrieb in der Union gestattet ist. Bei den meisten Neuzugängen handelt es sich um neu hergestellte Luftfahrzeuge, die im Wege des Finanzierungsleasings angemietet werden. Es ist auch eine gewisse Zunahme des laufenden und geplanten Flugbetriebs zu verzeichnen.
- (47) Auf der Grundlage der über das Sicherheitsaufsichtssystem Kasachstans vorliegenden Informationen wird festgestellt, dass es den kasachischen Luftfahrtbehörden an hinreichend ausgebildeten und erfahrenen Inspektoren mangelt, um die Zertifizierungsaufgaben im Hinblick auf die Erteilung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) und Sondergenehmigungen zu erfüllen, und dass sie derzeit keine fortlaufende Beaufsichtigung des Flugbetriebs gewährleisten können. Die kasachischen Behörden werden daher nachdrücklich aufgefordert, ihre Bemühungen zur Einhaltung der internationalen Sicherheitsnormen zu verstärken.

- (48) Die Kommission und die EASA haben die Absicht, die Fortschritte der CAC bei der Einstellung, dem Verbleib und der Fortbildung ihrer Inspektoren sowie die Schritte der CAC zur Umsetzung des Mängelbehebungsplans in Bezug auf das noch bestehende schwere Sicherheitsbedenken genau zu verfolgen.
- (49) Am 29. September 2014 ersuchte die Kommission die CAC um aktuelle Auskünfte über die ihrer Aufsicht unterstehenden Luftfahrtunternehmen, insbesondere über den Widerruf von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC). In ihrer Antwort informierte die CAC die Kommission über die in Kasachstan tatsächlich erteilten Luftverkehrsbetreiberzeugnisse und übermittelte Nachweise für den Widerruf von drei Luftverkehrsbetreiberzeugnissen, nämlich derjenigen von *Jet One*, *Luk Aero* und *Air Trust Aircompany*.
- (50) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um *Jet One*, *Luk Aero* und *Air Trust Aircompany* aus dem Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen.
- (51) Die Mitgliedstaaten werden weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei Luftfahrzeugen von *Air Astana* gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus der Kirgisischen Republik

- (52) Mit Schreiben vom 18. Oktober 2014 und 13. November 2014 übermittelte die zuständige Behörde der Kirgisischen Republik (KG CAA) aktuelle Informationen über die in diesem Land zugelassenen Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union gegenwärtig eine Betriebsuntersagung besteht. Nach diesen Schreiben und den beigelegten Unterlagen hat die KG CAA die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse (AOC) von vier Luftfahrtunternehmen ausgesetzt, nämlich von *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* und *Click Airways*, und es hat das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von *Kyrgyz Trans Avia* widerrufen. Nach den Rechtsvorschriften der Kirgisischen Republik kommt die Aussetzung eines AOC seinem Widerruf gleich, wenn der Inhaber des ausgesetzten Zeugnisses nicht innerhalb von drei Monaten nach der Aussetzung ein Zulassungsverfahren beantragt hat. *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* und *Click Airways* haben kein solches Zulassungsverfahren seit der Aussetzung ihrer AOC beantragt. Folglich können ihre Luftverkehrsbetreiberzeugnisse als widerrufen betrachtet werden.
- (53) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation*, *Click Airways* und *Kyrgyz Trans Avia* aus dem Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen.

Luftfahrtunternehmen aus dem Libanon

- (54) Die Konsultationen mit den zuständigen Behörden des Libanon (DGCA Libanon) werden fortgesetzt, um zu bestätigen, dass der Libanon an der Behebung der von der ICAO bei ihrer ICVM im Libanon vom 5.-11. Dezember 2012 festgestellten Mängel arbeitet. Die DGCA Libanon hat einen Mängelbehebungsplan aufgestellt und führt derzeit die entsprechenden Maßnahmen durch, um insbesondere auch das schwere Sicherheitsbedenken (SSC) bezüglich der Zulassung von Luftfahrtunternehmen im Libanon auszuräumen.
- (55) Auf einer technischen Sitzung am 14. Juli 2014 informierte die DGCA Libanon über Änderungen in ihrer Führung, die Ernennung neuen Personals, das von der DGCA eingestellt bzw. von *Middle East Airlines* abgestellt wurde, eine bessere Ermittlung der Ursachen für die schweren Sicherheitsbedenken und die Sensibilisierung bezüglich der in Libanon erforderlichen Verbesserungen auf politischer Ebene. Die DGCA Libanon legte eine vollständige Liste der derzeit im Libanon gültigen Luftverkehrsbetreiberzeugnisse (AOC) und Angaben bezüglich der Erneuerung der AOC zweier Luftfahrtunternehmen vor.
- (56) Ferner teilte die DGCA Libanon der Kommission mit, dass der Bericht über die Ausräumung des schweren Sicherheitsbedenkens an die ICAO geschickt wurde. Die Abhilfemaßnahmen müssen derzeit allerdings noch geprüft werden.
- (57) Am 14. und 15. Oktober 2014 fand ein informeller Besuch der Kommission bei der DGCA Libanon statt. Bei diesem Besuch verwies der Libanon auf den Fortschritt, den die DGCA seit Juli 2014 insbesondere dank einer guten Kommunikation mit der Union gemacht hat. Der Libanon nimmt das schwere Sicherheitsbedenken der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ernst und hat alle Luftverkehrsbetreiberzeugnisse überprüft. Die DGCA Libanon betonte, dass die Generaldirektion für Zivilluftfahrt nun über sämtliche Befugnisse verfüge, um alle Sicherheitsaspekte bei allen Fluggesellschaften zu überwachen, auch wenn es noch keine selbständige und hinreichend ausgestattete Zivilluftfahrtbehörde gebe. Der Libanon übermittelte am 9. November 2014 zusätzliche Informationen über seinen Aktionsplan für die Flugsicherheit sowie Pläne für den weiteren Aufbau einer selbständigen Zivilluftfahrtbehörde.

- (58) Ausgehend davon werden die Konsultationen mit den libanesischen Behörden gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 fortgesetzt.
- (59) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus dem Libanon zu ändern.
- (60) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsstandards Sicherheitsrisiken drohen, wäre die Kommission gezwungen, weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus Libyen

- (61) Im April 2012 sagten die zuständigen Behörden Libyens (LYCAA) zu, allen in Libyen zugelassenen Luftfahrtunternehmen durch Beschränkungen den Flugbetrieb in die Union zu untersagen. Dadurch sollte der LYCAA Zeit gegeben werden, diese Luftfahrtunternehmen erneut zu zertifizieren und ausreichende Aufsichtskapazitäten zu schaffen, damit die Einhaltung der internationalen Sicherheitsnormen gewährleistet werden kann.
- (62) Die Kommission hat die Wirksamkeit der Beschränkungen beobachtet. Außerdem hat die Kommission die LYCAA regelmäßig zu deren Fortschritten bei der Reform des Zivilluftfahrtbereichs konsultiert.
- (63) Bis März 2014 waren gewisse Fortschritte sowohl bei der LYCAA als auch bei den wichtigsten Luftfahrtunternehmen, *Libyan Airlines* und *Afriqiyah Airways* zu verzeichnen. Die Zertifizierung dieser Luftfahrtunternehmen dauerte jedoch viel länger als erwartet.
- (64) Wie die Kommission im April 2014 ⁽¹⁾ erklärt hatte, müsste die LYCAA, bevor sie ihren Luftfahrtunternehmen die Genehmigung für Flüge in die Union erteilen könnte, zunächst zur Zufriedenheit der Kommission nachweisen, dass das Neuzertifizierungsverfahren effektiv abgeschlossen wurde und eine tragfähige fortlaufende Aufsicht gemäß den ICAO-Normen stattfindet.
- (65) Jedoch verschlechterte sich im Juni und Juli 2014 die Sicherheitslage in Libyen beträchtlich, vor allem infolge des Ausbruchs von Kämpfen auf dem und um den internationalen Flughafen von Tripolis. Diese instabile Sicherheitslage ist noch immer vorherrschend. Die Kämpfe führten zur Zerstörung bzw. ersten Beschädigung mehrerer Gebäude, Infrastrukturen und Luftfahrzeuge am Boden des internationalen Flughafens von Tripolis, wodurch der Flughafen und der lokale Luftraum unbenutzbar wurden.
- (66) Angesichts der unklaren Lage in Bezug auf die LYCAA-Kapazitäten für eine ordentliche Beaufsichtigung ihrer Luftfahrtunternehmen infolge der Gewalt und des Fehlens einer stabilen und wirksamen Regierung hat die Kommission nicht mehr das nötige Vertrauen darin, dass die LYCAA noch die Autorität besitzt, den Flugbetrieb libyscher Luftfahrtunternehmen in die Union durch Beschränkungen zu untersagen. Außerdem ist die Kommission nicht davon überzeugt, dass die LYCAA in der Lage ist, ihren internationalen Verpflichtungen hinsichtlich der Sicherheitsaufsicht über ihre Luftfahrtunternehmen nachzukommen. Ferner hat die Kommission Bedenken hinsichtlich der großen Zahl der Luftfahrzeuge, die bei den Kämpfen beschädigt wurden, und fragt sich, inwiefern auf deren fortlaufende Lufttüchtigkeit überhaupt noch hinreichend Verlass ist.
- (67) Der mündliche Vortrag der LYCAA am 25. November 2014 vor der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss über ihre Maßnahmen zur Gewährleistung der Flugsicherheit in Libyen verdeutlichte, dass trotz der von der LYCAA unter ihrer derzeitigen Führung unternommenen Anstrengungen beträchtliche Bedenken in Bezug auf unmittelbar drohende Sicherheitsrisiken bestehen bleiben, die nicht hinreichend eingedämmt sind. Diese Bedenken werden durch die andauernde Instabilität noch erheblich verstärkt.
- (68) Wegen des unklaren Stands der Fähigkeiten der LYCAA, die libyschen Luftfahrtunternehmen angemessen zu beaufsichtigen und unmittelbar drohende Sicherheitsrisiken zu beherrschen, wird festgestellt, dass die LYCAA ihren internationalen Verpflichtungen in Bezug auf die Flugsicherheit nicht nachkommen kann.
- (69) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um alle in Libyen zertifizierten Luftfahrtunternehmen in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen.

⁽¹⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 368/2014 der Kommission vom 10. April 2014 (ABL L 108 vom 11.4.2014, S. 16). Siehe insbesondere den Erwägungsgrund 64 dieser Verordnung.

Luftfahrtunternehmen aus Madagaskar

- (70) Die Konsultationen mit den zuständigen Behörden Madagaskars werden aktiv fortgesetzt, um deren Fortschritte bei der Gewährleistung der fortlaufenden Sicherheitsaufsicht über alle in Madagaskar zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden Sicherheitsnormen zu überwachen.
- (71) Die Kommission hielt mit Unterstützung der EASA eine technische Konsultationssitzung mit den zuständigen Behörden Madagaskars und mit Vertretern des Luftfahrtunternehmens *Air Madagascar* ab. Auf dieser Sitzung informierte das Luftfahrtunternehmen über die Entwicklung seiner Flotte und teilte insbesondere mit, dass zwei Luftfahrzeuge des Musters Boeing 737, die in Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgeführt sind, ab 2015 schrittweise durch Luftfahrzeuge desselben Musters ersetzt werden sollen und dass im ersten Quartal 2015 ein Luftfahrzeug des Musters ATR 72-600 in seine Flotte aufgenommen werden soll.
- (72) Am 10. November 2014 beantragte das Luftfahrtunternehmen *Air Madagascar* die Änderung des Anhangs B, um den Betrieb der neuen Luftfahrzeuge des Musters Boeing 737, welche die vorhandenen Luftfahrzeuge des Musters Boeing 737 in seiner Flotte ersetzen werden, und den Betrieb des Luftfahrzeugs des Musters ATR 72-600, das in seine Flotte aufgenommen wird, zu erlauben.
- (73) *Air Madagascar* erbrachte Nachweise dafür, dass sich die Sicherheitsleistung seiner Flotte verbessert hat. Die zuständigen Behörden Madagaskars erklärten, sie seien in Bezug auf den mit Luftfahrzeugen des Musters Boeing B737 durchgeführten Betrieb mit dem gegenwärtig von *Air Madagascar* nachgewiesenen Niveau der Einhaltung der ICAO-Vorschriften zufrieden. Die Mitgliedstaaten und die EASA bestätigten, dass sich bei Vorfeldinspektionen an Unionsflughäfen im Rahmen des SAFA-Programms keine besonderen Bedenken ergeben haben.
- (74) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf *Air Madagascar* geändert werden sollte. Anhang B der Verordnung (EU) Nr. 474/2006 sollte geändert werden, um den Betrieb von Luftfahrzeugen der B737-Reihe und eines Luftfahrzeugs der ATR-72/42-Reihe, die im Luftverkehrsbetreiberzeugnis von *Air Madagascar* aufgeführt sind oder sein werden, zu erlauben.
- (75) Die Mitgliedstaaten werden weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei Luftfahrzeugen von *Air Madagascar* gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus der Islamischen Republik Mauretanien

- (76) Die EASA informierte die Kommission über Berichte, die gravierende Sicherheitsmängel und eine anhaltende Nichtbehebung der bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellten Mängel durch das Luftfahrtunternehmen *Mauritania Airlines International* (MAI) belegen. Die Mängel betreffen die Flugvorbereitung und Leistungsberechnungen. Trotz einiger Verbesserungen bezüglich des Luftfahrzeugzustands wirken sich Art und Schwere der jüngsten Feststellungen direkt auf die Betriebssicherheit aus und machen Abhilfemaßnahmen erforderlich.
- (77) Die Kommission hat die zuständigen nationalen Behörden (ANAC) und *Mauritania Airlines International* (MAI) direkt über die Mängel informiert, damit sie zügig Abhilfe schaffen. Die ANAC bestätigte den Eingang und berichtete über eine Reihe von Abhilfemaßnahmen sowie über die Ergebnisse des letzten ICAO-Audits auf den Gebieten Flugplätze und Flugsicherungsdienste.
- (78) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus der Islamischen Republik Mauretanien zu ändern.
- (79) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsstandards Sicherheitsrisiken drohen, wäre die Kommission gezwungen, weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus Mosambik

- (80) Die zuständigen Behörden Mosambiks (IACM) haben über die laufende Umsetzung des vorgelegten und von der ICAO gebilligten Mängelbehebungsplans Bericht erstattet. Der jüngste Fortschrittsbericht und dessen Begleitunterlagen, die am 26. September 2014 bei der Kommission und der EASA eingingen, weisen darauf hin, dass die IACM weiter an der Aktualisierung des Rechtsrahmens gearbeitet und hierzu Legislativvorschläge vorgelegt hat, um das Zivilluftfahrtgesetz weiter mit den ICAO-Anforderungen in Einklang zu bringen, ihre Rolle vom bloßen Regulierer zu einer Aufsichtsbehörde zu erweitern und die Angleichung ihrer bestehenden Vorschriften an die geänderten Standards und Empfehlungen der ICAO (SARPS) fortzusetzen. Die Einstellung und Schulung des Personals wird fortgesetzt, um die Aufsichtskapazitäten vor allem auf den Gebieten Betrieb und Lizenzerteilung, Flugplätze, Lufttüchtigkeit, Rechtsetzung und Rechtsdurchsetzung weiter zu stärken. Der interne Kapazitätsaufbau wird durch Partnerschaften mit afrikanischen und europäischen Behörden sowie mit regionalen Organisationen verstärkt. Für alle Flughäfen wurde eine Analyse der Lücken bei der Flugplatzzulassung durchgeführt, und es wurde ein detaillierter Plan für die Zulassung der internationalen Flughäfen (Maputo, Beira und Nacala) gefordert, damit das Verfahren im Jahr 2015 beginnen kann. Das staatliche Sicherheitsprogramm wird gegenwärtig ausgearbeitet und soll bis 2017 abgeschlossen werden.
- (81) Die IACM hat sich weiterhin mit den offenen USOAP-Feststellungen in Bezug auf die betreffenden USOAP-Protokollfragen befasst. Außerdem wurden die meisten der zur Stützung der Antworten geforderten Vorschriften und Verfahren erstellt und die zugehörige Dokumentation mit Hilfe des CMA-Online-Instruments der ICAO hochgeladen. Die Validierung dieser Maßnahmen durch die ICAO steht derzeit noch aus.
- (82) Die IACM hat eine ICAO-Validierungsmission (ICVM) beantragt, um die Fortschritte bei der Umsetzung ihres Mängelbehebungsplans validieren zu lassen; diese ICVM soll nun vom 26. November bis 4. Dezember 2014 stattfinden und sich auf die Gebiete Rechtsvorschriften, Organisation der Zivilluftfahrtbehörde, Flugplätze und Flugsicherungsdienste beziehen.
- (83) Die von der IACM dargelegten wesentlichen Fortschritte bei der Behebung der von der ICAO festgestellten Mängel werden zur Kenntnis genommen, und ihre Anstrengungen zur Schaffung eines mit den internationalen Normen vollständig in Einklang stehenden Luftverkehrssystems werden begrüßt. In Anerkennung der bereits erzielten wesentlichen Fortschritte und der zu erwartenden weiteren Fortschritte könnte eine Sicherheitsbewertung der Union voraussichtlich im ersten Quartal 2015 stattfinden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt bleibt aber die Tatsache bestehen, dass mehrere wichtige Probleme in Bezug auf die Flugsicherheit noch vollständig und angemessen gelöst werden müssen.
- (84) Die Untersuchung des Absturzes einer Maschine des Luftfahrtunternehmens *Linhas Aéreas de Moçambique S.A.* (LAM) am 29. November 2013 dauert noch an. Der abschließende Unfalluntersuchungsbericht wird voraussichtlich Ende 2014 vorliegen. Infolge des Unfalls nahm LAM eine umfangreiche Überprüfung der internen Flug- und Luftsicherheitsausbildung sowie der diesbezüglichen Mechanismen und Verfahren vor, was die Einführung anspruchsvollerer organisatorischer und betrieblicher Anforderungen nach sich zog. Parallel dazu werden die Arbeiten zur weiteren Verbesserung des Sicherheitsmanagementsystems (SMS) fortgesetzt, wobei die Analyse und der Austausch von Flugdaten besonders im Vordergrund stehen.
- (85) Die IACM teilte ferner mit, dass sie die Zertifizierung von Luftfahrtunternehmen im Einklang mit den ICAO-Standards und -Empfehlungen (SARF) fortgesetzt habe. Nach der von der IACM vorgelegten Liste wurde ein neues Luftfahrtunternehmen zugelassen, nämlich *Makond Lda*. Die IACM konnte jedoch nicht nachweisen, dass die Sicherheitsaufsicht über dieses Luftfahrtunternehmen im Einklang mit den internationalen Sicherheitsnormen gewährleistet wird.
- (86) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um das Luftfahrtunternehmen *Makond Lda* in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen.

Luftfahrtunternehmen aus Nepal

- (87) Die Kommission hat die Konsultationen mit den zuständigen Behörden Nepals (CAAN) fortgesetzt, damit dort ausreichende Kapazitäten zur Umsetzung und Durchsetzung der einschlägigen Sicherheitsnormen geschaffen werden.
- (88) Auf Anfrage der Kommission übermittelte die CAAN Unterlagen über die Fortschritte in Bezug auf die Sicherheitsaufsicht und die bei der Sicherheitsbewertung der Union in Nepal im Februar 2014 festgestellten Mängel, die Sicherheitsbedenken der ICAO und die ICAO-Audits.

- (89) Die Kommission und die EASA hielten am 24. September 2014 mit der CAAN eine Sitzung ab. Im Mittelpunkt standen dabei insbesondere die erreichten Fortschritte auf den Gebieten Lizenzerteilung für fliegendes Personal, Zulassung von Luftfahrtunternehmen und Beaufsichtigung des Flugbetriebs.
- (90) Es zeigt sich allerdings, dass die Fortschritte unzureichend sind und dass mehr Zeit benötigt wird. Es bestehen insbesondere Bedenken, dass die Anforderungen an fliegendes Personal, das in einem Umfeld mit mehreren Flugbesatzungen tätig ist, von der CAAN bislang unzureichend geregelt worden sind, zumal das Fehlen einer ordnungsgemäßen Ausbildung der Besatzung auch in dem Unfallbericht über den tödlichen Unfall vom 16. Februar 2014 als eine wahrscheinliche Ursache angeführt wurde.
- (91) Außerdem bestehen weiterhin Bedenken, dass die Neuzertifizierung von Luftfahrtunternehmen durch die CAAN unzureichend und möglicherweise ungeeignet ist, um zu gewährleisten, dass alle nepalesischen Luftfahrtunternehmen die internationalen Flugsicherheitsnormen einhalten. Die CAAN wird daher darin bestärkt, die Unterstützung geeigneter Fachleute in Anspruch zu nehmen, um das Verfahren zu prüfen und dessen Zweckdienlichkeit zu bestätigen sowie die gegebenenfalls nötigen Maßnahmen zu treffen.
- (92) Am 11. November 2014 fand eine Sitzung zwischen Kommission, EASA und *Nepal Airlines Corporation, Buddha Air, Shree Airlines, Tara Air* und *Yeti Airlines* statt, um Fortschritte im Zusammenhang mit den Bemerkungen zur Sicherheitsbewertung der Union vor Ort sowie andere Fragen in Bezug auf die Verbesserung der Flugsicherheit in Nepal zu überprüfen.
- (93) Die Fähigkeit einiger Luftfahrtunternehmen, das Risikomanagement für ihren Betrieb selbst in einer Weise zu gewährleisten, die darauf hindeutet, dass sie in der Lage sind, Risiken zu mindern, die sich aus einer unzureichenden Aufsicht seitens der CAAN ergeben, wird als ermutigend angesehen. Dennoch ist die Kommission der Ansicht, dass die zuständigen Behörden Nepals gegenwärtig nicht in der Lage sind, die einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen auf einem Niveau umzusetzen und durchzusetzen, das eine Lockerung der derzeitigen Betriebsuntersagung erlauben würde.
- (94) Überdies wandte sich die Kommission mit Schreiben vom 25. August 2014 an die CAAN, um aktualisierte Informationen über die ihrer Aufsicht unterstehenden Luftfahrtunternehmen einzuholen. Mit Schreiben vom 10. September 2014 teilte die CAAN der Kommission mit, dass seit der letzten Aktualisierung ein neues Luftfahrtunternehmen zugelassen wurde: *Manang Air Pvt. Ltd.* wurde am 3. Juli 2014 das Luftverkehrsbetreiberzeugnis Nr. 082/2014 erteilt. Die CAAN blieb jedoch den Nachweis schuldig, dass die Sicherheitsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen im Einklang mit den internationalen Sicherheitsnormen gewährleistet wird.
- (95) Luftfahrtunternehmen, denen bisher getrennte Luftverkehrsbetreiberzeugnisse nur für ihren internationalen Flugbetrieb erteilt worden waren, ist nun ein einziges Luftverkehrsbetreiberzeugnis für ihren gesamten Betrieb erteilt worden. Aus diesem Grund hat die CAAN die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse Nr. 058/2010 für *Buddha Air (International Operations)* und Nr. 059/2010 für *Shree Airlines (International Operations)* widerrufen.
- (96) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um *Manang Air Pvt.* in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen und *Buddha Air (International Operations)* und *Shree Airlines (International Operations)* aus dem Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen.

Luftfahrtunternehmen aus den Philippinen

- (97) Am 9. April 2014 gab die US-Bundesluftfahrtbehörde (*United States Federal Aviation Administration, FAA*) ihre Entscheidung bekannt, die Philippinen im Rahmen ihres IASA-Auditprogramms von Kategorie 2 in Kategorie 1 heraufzustufen. In einem Schreiben vom 24. Juli 2014 an die Kommission verwies die Zivilluftfahrtbehörde der Philippinen (CAAP) auf die Entscheidung der FAA über die Heraufstufung der Einhaltungskategorie der Philippinen. In demselben Schreiben verwies sie auch auf die Mitteilung der ICAO, dass die Philippinen die vorherigen schweren Sicherheitsbedenken ausgeräumt haben. Schließlich erklärte die CAAP darin zu ihrem nächsten Ziel, die Aufhebung der Betriebsuntersagung für die auf den Philippinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union noch eine Betriebsuntersagung besteht, zu erreichen.
- (98) Mit Schreiben vom 22. September 2014 an die CAAP bekräftigte die Kommission, dass eine Entscheidung über eine Streichung der auf den Philippinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen von der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, auf der Grundlage von Fakten getroffen werden muss. In dieser Hinsicht fand am 4. November 2014 eine technische Sitzung mit Sachverständigen der Kommission und der EASA sowie mit hochrangigen Vertretern der CAAP statt.
- (99) Die von der CAAP vor und während der technischen Sitzung am 4. November 2014 vorgelegten Nachweise enthielten auch Einzelheiten über den derzeitigen organisatorischen Aufbau der CAAP und über vorgeschlagene Verbesserungen, die ihre Fähigkeit zur Wahrnehmung ihrer Aufsichtspflichten verbessern würden. Informationen wurden auch über die gegenwärtigen Aufsichtstätigkeiten der CAAP gegenüber den auf den Philippinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen gegeben. Darüber hinaus verwies die CAAP auf laufende Infrastrukturverbesserungen und gab neue Informationen über die vorgeschlagene Weiterentwicklung ihres staatlichen Sicherheitsprogramms (SSP).

- (100) In ihrem Schreiben vom 22. September 2014 schlug die Kommission auch vor, dass die EASA einen technischen Unterstützungsbesuch vor Ort auf den Philippinen durchführen solle. Dieser Besuch fand in der Woche ab dem 10. November statt.
- (101) Die auf der technischen Sitzung am 4. November 2014 mit der CAAP geführten Gespräche und die von ihr vorgelegten Nachweise werden im Hinblick auf die Fortschritte der zuständigen Behörden der Philippinen bei der Beaufsichtigung der auf den Philippinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen als ermutigend bewertet. Dies eröffnet die Möglichkeit, in Zukunft eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort zu organisieren.
- (102) In Bezug auf das Ziel der CAAP, die vollständige Aufhebung der Betriebsuntersagung für auf den Philippinen zugelassene Luftfahrtunternehmen zu beantragen, ist aber hervorzuheben, dass dafür eine vollständige Auswertung aller einschlägigen Informationen erforderlich ist und dass das Ergebnis der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort zufriedenstellend ausfallen muss.
- (103) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus den Philippinen zu ändern.
- (104) Die Mitgliedstaaten müssen die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch *Philippine Airlines* und *Cebu Pacific Air* im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation

- (105) Die Kommission, die EASA und die Mitgliedstaaten haben die Sicherheitsleistung der in der Russischen Föderation zugelassenen Luftfahrtunternehmen, die in die Union fliegen, weiterhin genau überwacht, unter anderem im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen einiger russischer Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.
- (106) Am 15. Juli 2014 traf die Kommission mit Vertretern des Luftfahrtunternehmens *Kogalymavia* zusammen, um die Wirksamkeit der von diesem Luftfahrtunternehmen zur Verbesserung seiner Sicherheit getroffenen Maßnahmen zu überprüfen. Insgesamt scheinen die von *Kogalymavia* gemachten Fortschritte nachhaltig zu sein. Das Luftfahrtunternehmen wird dazu ermuntert, die Schaffung einer positiven Sicherheitskultur in seiner Organisation fortzusetzen, die auch das Melden wesentlicher sicherheitsrelevanter Informationen einschließt.
- (107) Am 6. November 2014 traf die Kommission mit Unterstützung der EASA und eines Mitgliedstaats mit Vertretern der russischen Föderalen Luftverkehrsagentur (*Russian Federal Air Transport Agency*, FATA) zusammen. Zweck dieser Sitzung war es, dafür zu sorgen, dass die Mängel, die im Zuge von SAFA-Vorfeldinspektionen bei russischen Luftfahrtunternehmen in den letzten 12 Monaten festgestellt wurden, von den betreffenden Luftfahrtunternehmen angemessen behoben werden. Auf der Sitzung sagte die FATA zu, dass sie die Gründe für einige ernste Mängel näher untersuchen und jenen Fällen nachgehen werde, in denen die Nichteinhaltung noch nicht ordnungsgemäß abgestellt wurde.
- (108) Am 21. November 2014 teilte die FATA der Kommission mit, dass sie ihre Luftfahrtunternehmen aufgefordert habe, alle offenen Mängel, die in der SAFA-Datenbank aufgeführt sind, rechtzeitig zu beheben und Abhilfemaßnahmen kontinuierlich anzuwenden, um Probleme im Zusammenhang mit Inspektionen und Feststellungen der SAFA zu vermeiden.
- (109) Auf der Grundlage der vorliegenden Informationen wurde der Schluss gezogen, dass eine Anhörung der russischen Luftfahrtbehörden oder der in der Russischen Föderation zugelassenen Luftfahrtunternehmen vor dem Flugsicherheitsausschuss nicht notwendig ist.
- (110) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation zu ändern.
- (111) Die Mitgliedstaaten müssen jedoch die tatsächliche Einhaltung der internationalen Sicherheitsnormen durch die Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen. Sollten solche Inspektionen auf ein unmittelbar drohendes Sicherheitsrisiko infolge einer mangelnden Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen hindeuten, wäre die Kommission gezwungen, gegen Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu treffen.

Luftfahrtunternehmen aus São Tomé und Príncipe

- (112) Nach einer langen Zeit ohne Nachrichten berichteten die zuständigen Behörden von São Tomé und Príncipe (INAC) am 22. September 2014 über die in dieser Zeit erreichten Fortschritte.
- (113) Die ICAO gab am 28. Mai 2014 die Ausräumung der schweren Sicherheitsbedenken bezüglich des Zertifizierungsverfahrens für Luftverkehrsbetreiber und deren Überwachung sowie bezüglich der Gewährleistung des Schutzes durch Flugplatzbetreiber bekannt. São Tomé und Príncipe hat folglich nun alle zuvor festgestellten schweren Sicherheitsbedenken ausgeräumt.
- (114) Der von der INAC vorgelegte Mängelbehebungsplan wird derzeit umgesetzt. Wie die Zusammenfassung über seinen Ausführungstand Mitte April 2014 zeigt, sind 20 % der bis Ende November 2014 geplanten Tätigkeiten planmäßig durchgeführt worden, wogegen 25 % der Tätigkeiten noch andauern; die verbleibenden 55 % haben noch nicht begonnen und sind gegenüber der Terminplanung erheblich in Verzug geraten.
- (115) Die INAC hat die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse von acht Luftfahrtunternehmen widerrufen, nämlich von *British Gulf International Company Ltd*, *Executive Jet Services*, *Global Aviation Operation*, *Goliaf Air*, *Island Oil Exploration*, *Transafrik International Ltd*, *Transcargo* und *Transliz Aviation*. Die INAC erbrachte den schriftlichen Nachweis des Widerrufs der Luftverkehrsbetreiberzeugnisse dieser Luftfahrtunternehmen.
- (116) Die Kommission nimmt die positiven Entwicklungen, von denen die INAC berichtet hat, zur Kenntnis und begrüßt insbesondere den Widerruf der Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der Luftfahrtunternehmen, die ihren Hauptgeschäftssitz außerhalb des Landes hatten, sowie die Streichung aller ihrer Luftfahrzeuge aus dem Register von São Tomé und Príncipe.
- (117) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um diese Luftfahrtunternehmen aus dem Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen.
- (118) Außerdem teilte die INAC die Erteilung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen an die Luftfahrtunternehmen *STP Airways* und *Africa's Connection* mit. Die INAC konnte jedoch nicht nachweisen, dass die Sicherheitsaufsicht über diese beiden Luftfahrtunternehmen im Einklang mit den internationalen Sicherheitsnormen gewährleistet wird.
- (119) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um die Luftfahrtunternehmen *STP Airways* und *Africa's Connection* in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen.

Luftfahrtunternehmen aus dem Sudan

- (120) Die sudanesishe Zivilluftfahrtbehörde (SCAA) übermittelte der Kommission Informationen über vier Luftfahrtunternehmen, nämlich *BADR Airlines* (BDR), *Nova Airlines* (NOV), *Sudan Airways* (SUD) und *Tarco Air* (TRQ). Die Begleitunterlagen deuten darauf hin, dass diese Fluggesellschaften unterschiedliche Niveaus des Sicherheitsmanagements aufweisen. Dennoch legen die Unterlagen nahe, dass gute Fortschritte im Hinblick auf eine mögliche Sicherheitsbewertung der Union im Jahr 2015 gemacht werden.
- (121) Darüber hinaus informierte die SCAA die Kommission über die Ergebnisse des letzten ICAO-Audits auf den Gebieten Flugplätze und Flugsicherungsdienste. Wenngleich diese Audits Gebiete betreffen, die kaum mit den technischen Belangen zusammenhängen, die für die Union in Bezug auf im Sudan eingetragene Luftfahrtunternehmen oberste Priorität haben, nämlich Erlaubnisse für Luftfahrtpersonal, Flugbetrieb und Lufttüchtigkeit, wird daraus deutlich, dass sich die SCAA darum bemüht, alle Probleme der Flugsicherheit ganzheitlich anzugehen.
- (122) Die SCAA hat offenbar mit einem realistischen und schrittweisen Vorgehen nachhaltige Verbesserungen herbeigeführt. Allerdings steht noch eine sorgfältige Prüfung aus, bei der zu ermitteln sein wird, ob die internationalen Sicherheitsnormen von der SCAA und den im Sudan zugelassenen Luftfahrtunternehmen eingehalten werden. Außerdem muss eine weitergehende Überprüfung durch eine Sicherheitsbewertung stattfinden, bevor Vorschläge zur Änderung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Betracht gezogen werden können.
- (123) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus dem Sudan zu ändern.

Luftfahrtunternehmen aus Sambia

- (124) Mit Schreiben vom 15. Mai 2014 berichtete das sambische Zivilluftfahrtministerium (*Zambian Department of Civil Aviation*) der Kommission, dass die sambische Zivilluftfahrtbehörde (*Zambia Civil Aviation Authority, ZCAA*) ihre Tätigkeit aufgenommen habe und dass ihre Verwaltungskapazitäten ausgebaut würden. Dieses Schreiben enthält auch aktuelle Angaben über die getroffenen Abhilfemaßnahmen zur Beseitigung der bestehenden Mängel, darunter über einen Sicherheitsplan, den die Kommission am 5. August 2014 erhielt. Der Sicherheitsplan sieht zusätzliche Maßnahmen vor, die getroffen werden müssen, um ein effizientes und wirksames Sicherheitsregulierungs- und -aufsichtssystem in Sambia zu schaffen, und enthält klare kurz-, mittel- und langfristige Ziele.
- (125) Das sambische Zivilluftfahrtministerium hat offenbar Fortschritte gemacht, und die sambischen Behörden werden zu weiteren Verbesserungen ermuntert, damit zum geeigneten Zeitpunkt und nach der erforderlichen Überprüfung die derzeitigen Betriebsbeschränkungen erneut überdacht werden können. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt bleibt aber eine Reihe bedeutender Mängel bestehen, vor allem im Hinblick auf die Einrichtung der ZCAA mit einer angemessenen Zahl ordentlich ausgebildeter Mitarbeiter sowie die Aktualisierung der Gesetze und Vorschriften zur Umsetzung der Bestimmungen der ICAO-Anhänge, die im Sicherheitsplan benannt wurden und zu denen die entsprechenden Maßnahmen noch durchgeführt werden müssen.
- (126) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Sambia zu ändern.
- (127) 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.
- (128) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (129) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Flugsicherheitsausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. Anhang A wird durch den Wortlaut des Anhangs A dieser Verordnung ersetzt.
2. Anhang B wird durch den Wortlaut des Anhangs B dieser Verordnung ersetzt.

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 11. Dezember 2014

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

ANHANG A

LISTE DER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DEREN GESAMTER BETRIEB IN DER EU 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 des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republik Ghana
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Afghanistan, 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
PAMIR AIRLINES	Unbekannt	PIR	Islamische Republik Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamische Republik Afghanistan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Angolas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen TAAG Angola Airlines in Anhang B, einschließlich			Republik Angola
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republik Angola
AIR GICANGO	009	Unbekannt	Republik Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republik Angola
AIR NAVE	017	Unbekannt	Republik Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republik Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Unbekannt	Republik Angola
DIEXIM	007	Unbekannt	Republik Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Unbekannt	Republik Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republik Angola
HELIANG	010	Unbekannt	Republik Angola

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Unbekannt	Republik Angola
MAVEWA	016	Unbekannt	Republik Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republik Angola
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Benins, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republik Benin
AFRICA AIRWAYS	Unbekannt	AFF	Republik Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Unbekannt	Republik Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS	BGL	Republik Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	LTL	Republik Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	COB	Republik Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republik Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republik Benin
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

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 des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Demokratischen Republik Kongo (DR Kongo), die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerialunterschrift (Verordnung Nr. 78/205)	LCG	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Demokratische Republik Kongo (DR 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
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Unbekannt	Äquatorialguinea
TANGO AIRWAYS	Unbekannt	Unbekannt	Äquatorialguinea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Eritreas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			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 des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Gabun, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Gabon Airlines, Afrijet und SN2AG in Anhang B, einschließlich			Republik Gabun
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republik Gabun
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republik Gabun
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republik Gabun
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republik Gabun
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republik Gabun
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republik Gabun
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republik Gabun
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Indonesiens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua und Indonesia Air Asia, einschließlich			Republik Indonesien
AIR BORN INDONESIA	135-055	Unbekannt	Republik Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Unbekannt	Republik Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Unbekannt	Republik Indonesien
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Republik Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	Unbekannt	Republik Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republik Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Unbekannt	Republik Indonesien

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 des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Republik Indonesien
BATIK AIR	121-050	BTK	Republik Indonesien
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Republik Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Unbekannt	Republik Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republik Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republik Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republik Indonesien
EASTINDO	135-038	ESD	Republik Indonesien
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Unbekannt	Republik Indonesien
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Unbekannt	Republik Indonesien
ENGANG AIR SERVICE	135-045	Unbekannt	Republik Indonesien
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Unbekannt	Republik Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republik Indonesien
HEAVY LIFT	135-042	Unbekannt	Republik Indonesien
INDONESIA AIR ASIA	121-054	Unbekannt	Republik Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republik Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Unbekannt	Republik Indonesien
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Republik Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republik Indonesien
KAL STAR	121-037	KLS	Republik Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republik Indonesien
KOMALA INDONESIA	135-051	Unbekannt	Republik Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republik Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republik Indonesien
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Republik Indonesien

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 des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
MARTABUANA ABADION	135-049	Unbekannt	Republik Indonesien
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Unbekannt	Republik Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republik Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Unbekannt	Republik Indonesien
MY INDO AIRLINES	121-042	Unbekannt	Republik Indonesien
NAM AIR	121-058	Unbekannt	Republik Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Unbekannt	Republik Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Republik Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Unbekannt	Republik Indonesien
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Republik Indonesien
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Unbekannt	Republik Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republik Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Unbekannt	Republik Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Unbekannt	Republik Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republik Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Unbekannt	Republik Indonesien
SKY AVIATION	121-028	Unbekannt	Republik Indonesien
SKY AVIATION	135-044	Unbekannt	Republik Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republik Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republik Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Republik Indonesien
SURYA AIR	135-046	Unbekannt	Republik Indonesien
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republik Indonesien

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 des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republik Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republik Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Republik Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republik Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republik Indonesien
UNINDO	135-040	Unbekannt	Republik Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republik Indonesien
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kasachstans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Air Astana, einschließlich			Republik Kasachstan
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Republik Kasachstan
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Republik Kasachstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Republik Kasachstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republik Kasachstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Republik Kasachstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Republik Kasachstan
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Republik Kasachstan
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Republik Kasachstan
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Republik Kasachstan
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Republik Kasachstan
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Republik Kasachstan

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 des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Republik Kasachstan
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Republik Kasachstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republik Kasachstan
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Republik Kasachstan
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Republik Kasachstan
SCAT	KZ-01/004	VSV	Republik Kasachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Republik Kasachstan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden der Kirgisischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Kirgisische Republik
AIR BISHKEK (ehemals EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgisische Republik
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisische Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisische Republik
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgisische Republik
HELI SKY	47	HAC	Kirgisische Republik
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisische Republik
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgisische Republik
S GROUP INTERNATIONAL (ehemals S GROUP AVIATION)	45	INT	Kirgisische Republik
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirgisische Republik
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisische Republik
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgisische Republik

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbescheinigung (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbescheinigung (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
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
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libyen
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libyen
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libyen
PETRO AIR	025/08	PEO	Libyen
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Mosambik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Mosambik
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Unbekannt	Republik Mosambik
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Unbekannt	Republik Mosambik
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Unbekannt	Republik Mosambik
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Unbekannt	Republik Mosambik
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Unbekannt	Republik Mosambik
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Unbekannt	Republik Mosambik
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Unbekannt	Republik Mosambik

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 des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Unbekannt	Republik Mosambik
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republik Mosambik
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Republik Mosambik
MAKOND, LDA	MOZ-20	Unbekannt	Republik Mosambik
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Republik Mosambik
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Unbekannt	Republik Mosambik
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Unbekannt	Republik Mosambik
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Unbekannt	Republik Mosambik
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Republik Mosambik
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Unbekannt	Republik Mosambik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Nepals, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Unbekannt	Republik Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Unbekannt	Republik Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republik Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Unbekannt	Republik Nepal
GOMA AIR	064/2010	Unbekannt	Republik Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Unbekannt	Republik Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Unbekannt	Republik Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Unbekannt	Republik Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Unbekannt	Republik Nepal

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 des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republik Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republik Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Unbekannt	Republik Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republik Nepal
SITA AIR	033/2000	Unbekannt	Republik Nepal
TARA AIR	053/2009	Unbekannt	Republik Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republik Nepal
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Philippinen, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Philippine Airlines und Cebu Pacific Air, einschließlich			Republik der Philippinen
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Unbekannt	Republik der Philippinen
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Republik der Philippinen
AIR JUAN AVIATION	2013053	Unbekannt	Republik der Philippinen
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republik der Philippinen
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Unbekannt	Republik der Philippinen
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Unbekannt	Republik der Philippinen
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Republik der Philippinen
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Unbekannt	Republik der Philippinen
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Unbekannt	Republik der Philippinen
CM AERO SERVICES	20110401	Unbekannt	Republik der Philippinen
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Unbekannt	Republik der Philippinen

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 des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
<i>FAR EAST AVIATION SERVICES</i>	2009013	Unbekannt	Republik der Philippinen
<i>INAEC AVIATION CORP.</i>	2010028	Unbekannt	Republik der Philippinen
<i>INTERISLAND AIRLINES</i>	2010023	ISN	Republik der Philippinen
<i>ISLAND AVIATION</i>	2009009	SOY	Republik der Philippinen
<i>ISLAND TRANSVOYAGER</i>	2010022	ITI	Republik der Philippinen
<i>LION AIR</i>	2009019	Unbekannt	Republik der Philippinen
<i>MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES</i>	2010029	Unbekannt	Republik der Philippinen
<i>MAGNUM AIR</i>	2012051	MSJ	Republik der Philippinen
<i>MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP</i>	2010020	Unbekannt	Republik der Philippinen
<i>NORTHSKY AIR INC.</i>	2011042	Unbekannt	Republik der Philippinen
<i>OMNI AVIATION CORP.</i>	2010033	Unbekannt	Republik der Philippinen
<i>ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.</i>	2010024	Unbekannt	Republik der Philippinen
<i>ROYAL STAR AVIATION, INC.</i>	2010021	Unbekannt	Republik der Philippinen
<i>SOUTH EAST ASIAN AIRLINES</i>	2009004	SRQ	Republik der Philippinen
<i>SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL</i>	2012052	SGD	Republik der Philippinen
<i>SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES</i>	2011045	Unbekannt	Republik der Philippinen
<i>SUBIC SEAPLANE, INC.</i>	2011035	Unbekannt	Republik der Philippinen
<i>WCC AVIATION COMPANY</i>	2009015	Unbekannt	Republik der Philippinen
<i>ZEST AIRWAYS INCORPORATED</i>	2009003	EZD	Republik der Philippinen

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 des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden São Tomés und Príncipes, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			São Tomé und Príncipe
<i>AFRICA'S CONNECTION</i>	10/AOC/2008	ACH	São Tomé und Príncipe
<i>STP AIRWAYS</i>	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
<i>AIR RUM, LTD</i>	UNBEKANNT	RUM	Sierra Leone
<i>DESTINY AIR SERVICES, LTD</i>	UNBEKANNT	DTY	Sierra Leone
<i>HEAVYLIFT CARGO</i>	UNBEKANNT	Unbekannt	Sierra Leone
<i>ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD</i>	UNBEKANNT	ORJ	Sierra Leone
<i>PARAMOUNT AIRLINES, LTD</i>	UNBEKANNT	PRR	Sierra Leone
<i>SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD</i>	UNBEKANNT	SVT	Sierra Leone
<i>TEEBAH AIRWAYS</i>	UNBEKANNT	Unbekannt	Sierra Leone
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden des Sudan, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Sudan
<i>ALFA AIRLINES</i>	54	AAJ	Republik Sudan
<i>ALMAJAL AVIATION SERVICE</i>	15	MGG	Republik Sudan
<i>BADER AIRLINES</i>	35	BDR	Republik Sudan
<i>BENTIU AIR TRANSPORT</i>	29	BNT	Republik Sudan
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	Republik Sudan
<i>DOVE AIRLINES</i>	52	DOV	Republik Sudan
<i>ELIDINER AVIATION</i>	8	DND	Republik Sudan
<i>FOURTY EIGHT AVIATION</i>	53	WHB	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 des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
GREEN FLAG AVIATION	17	Unbekannt	Republik Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republik Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republik Sudan
KUSH AVIATION	60	KUH	Republik Sudan
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Republik Sudan
MID AIRLINES	25	NYL	Republik Sudan
NOVA AIRLINES	46	NOV	Republik Sudan
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Republik Sudan
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Republik Sudan
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Republik Sudan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sambias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Sambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Sambia

ANHANG B

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungsstaat
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republik Angola	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 5 Luftfahrzeugen des Modells Boeing B777 und 4 Luftfahrzeugen des Modells Boeing B737-700	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republik Angola
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0475-13	KZR	Kasachstan	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: Luftfahrzeugen des Modells Boeing B767, Luftfahrzeugen des Modells Boeing B757, Luftfahrzeugen des Modells Airbus A319/320/321	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: Luftfahrzeugen innerhalb der Boeing-B767-Flotte, wie auf dem AOC angegeben, Luftfahrzeugen innerhalb der Boeing-B757-Flotte, wie auf dem AOC angegeben, Luftfahrzeugen innerhalb der Airbus-A319/320/321-Flotte, wie auf dem AOC angegeben	Aruba (Königreich der Niederlande)
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 ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republik Gabun	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	Republik Gabun
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Republik Gabun	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Modells Boeing B767-200	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LHP	Republik Gabun
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DAS	NVS	Republik Gabun	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Modells Challenger CL-601, 1 Luftfahrzeug des Modells HS-125-800	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-AAG, ZS-AFG	Republik Gabun; Republik Südafrika
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republik Ghana	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Modells DC8-63F	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 9G-TOP und 9G-RAC	Republik Ghana

⁽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.

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbesitzerzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbesitzerzeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbesitzers	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungsstaat
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Islamische Republik Iran	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 14 Luftfahrzeugen des Musters Airbus A300, 8 Luftfahrzeugen des Musters Airbus A310, 1 Luftfahrzeug des Musters Boeing B737	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA	Islamische Republik Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Demokratische Volksrepublik Korea	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters TU-204	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: P-632, P-633	Demokratische Volksrepublik Korea
AIR MADAGASCAR	5R-M01/ 2009	MDG	Madagaskar	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: Luftfahrzeugen des Musters Boeing B737, Luftfahrzeugen des Musters ATR 72/42 und 3 Luftfahrzeugen des Musters DHC 6-300	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: Luftfahrzeugen innerhalb der Boeing-B737-Flotte, wie auf dem AOC angegeben, Luftfahrzeugen innerhalb der ATR-72/42-Flotte, wie auf dem AOC angegeben, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republik Madagaskar

- ⁽¹⁾ Air Astana ist es für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Union ausschließlich gestattet, die oben aufgeführten Luftfahrzeugmuster zu nutzen, sofern sie in Aruba zugelassen sind und alle Änderungen bei den AOC der Kommission und Eurocontrol rechtzeitig mitgeteilt werden.
- ⁽²⁾ Afrijet ist es ausschließlich gestattet, die aufgeführten Luftfahrzeuge für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Union zu nutzen.
- ⁽³⁾ Gabon Airlines ist es ausschließlich gestattet, die aufgeführten Luftfahrzeuge für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Union zu nutzen.
- ⁽⁴⁾ Iran Air ist es gestattet, Flüge in die Union unter Einsatz der angegebenen Luftfahrzeuge und unter den in Erwägungsgrund 69 der Verordnung (EU) Nr. 590/2010 der Kommission (ABl. L 170 vom 6.7.2010, S. 15) genannten Bedingungen durchzuführen.