Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/2476

9.12.2025

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2025/2476 DER KOMMISSION

vom 8. Dezember 2025

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission ([2]) wurde die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, erstellt.

(2) Einige Mitgliedstaaten und die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden „Agentur“) haben der Kommission gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 Informationen übermittelt, die für die Aktualisierung dieser Liste von Bedeutung sind. Einschlägige Informationen wurden auch von Drittländern und internationalen Organisationen mitgeteilt. Die Liste sollte auf der Grundlage der übermittelten Informationen aktualisiert werden.

(3) Die Kommission hat alle betroffenen Luftfahrtunternehmen entweder unmittelbar oder über die für die Regulierungsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden informiert und dabei die wesentlichen Tatsachen und Überlegungen angegeben, auf deren Grundlage entschieden wurde, diesen Unternehmen den Flugbetrieb in der Union zu untersagen oder die Bedingungen einer Betriebsuntersagung eines Luftfahrtunternehmens, das in der Liste in Anhang A oder Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 erfasst ist, zu ändern.

(4) Die Kommission gab den betreffenden Luftfahrtunternehmen Gelegenheit, alle einschlägigen Unterlagen einzusehen, sich schriftlich dazu zu äußern und ihren Standpunkt der Kommission sowie dem EU-Flugsicherheitsausschuss mündlich vorzutragen.

(5) Im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 und der Delegierten Verordnung (EU) 2023/660 der Kommission ([3]) hat die Kommission dem EU-Flugsicherheitsausschuss Informationen über die laufenden Konsultationen mit den zuständigen Behörden und den Luftfahrtunternehmen folgender Staaten übermittelt: Angola, Armenien und Kirgisistan. Die Kommission legte dem EU-Flugsicherheitsausschuss zudem Informationen zur Flugsicherheit in Irak, Kongo (Brazzaville), Mali, Pakistan, Suriname, Syrien, Tansania, Tunesien und Usbekistan vor.

(6) Die Agentur unterrichtete die Kommission und den EU-Flugsicherheitsausschuss über die technischen Bewertungen, die im Rahmen der erstmaligen Beurteilung und der kontinuierlichen Überwachung der gemäß der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission ([4]) erteilten Genehmigungen für Drittlandbetreiber (Third Country Operator, TCO) durchgeführt wurden.

([1]) ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj).

([3]) Delegierte Verordnung (EU) 2023/660 der Kommission vom 2. Dezember 2022 über detaillierte Vorschriften für die gemäß Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates erstellte Liste über die Luftfahrtunternehmen, die in der Union einer Betriebsuntersagung oder Betriebsbeschränkungen unterliegen, und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 der Kommission 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 83 vom 22.3.2023, S. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

([4]) Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission vom 29. April 2014 zur Festlegung von technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 133 vom 6.5.2014, S. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

(7) Die Agentur unterrichtete die Kommission und den EU-Flugsicherheitsausschuss auch über die Ergebnisse der Analysen von Vorfeldinspektionen, die im Rahmen des Programms zur Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern (Safety Assessment of Foreign Aircraft programme, SAFA) im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission ([5]) durchgeführt wurden.

(8) Die Agentur unterrichtete die Kommission und den EU-Flugsicherheitsausschuss zudem über die Vorhaben für technische Unterstützung, die in den von einer Betriebsuntersagung nach der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 betroffenen Drittländern durchgeführt wurden. Ferner machte die Agentur Angaben zu den geplanten bzw. beantragten weiteren Vorhaben für technische Unterstützung und Zusammenarbeit, die dem Ziel dienen, die administrativen und technischen Fähigkeiten der Zivilluftfahrtbehörden in den Drittländern zu verbessern, die Hilfe bei der Behebung von Mängeln im Hinblick auf die Einhaltung der geltenden internationalen Sicherheitsstandards der Zivilluftfahrt benötigen. Die Mitgliedstaaten wurden aufgefordert, solchen Ersuchen auf bilateraler Basis in Abstimmung mit der Kommission und der Agentur zu entsprechen. Die Kommission bekräftigte diesbezüglich, wie nützlich es ist, der internationalen Luftfahrtgemeinschaft – insbesondere über das Partnerschaftsinstrument für Hilfen zur Umsetzung der Flugsicherheit (Aviation Safety Implementation Assistance Partnership) der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) – Informationen über die technische Unterstützung bereitzustellen, die die Union und ihre Mitgliedstaaten Drittländern im Hinblick auf die Verbesserung der Flugsicherheit weltweit leisten.

(9) Eurocontrol übermittelte der Kommission und dem EU-Flugsicherheitsausschuss aktuelle Informationen zum Stand der SAFA- und TCO-Alarmfunktionen sowie aktuelle Statistiken über Warnmeldungen in Bezug auf Luftfahrtunternehmen mit Betriebsuntersagungen.

Luftfahrtunternehmen der Union

(10) Aufgrund der von der Agentur geprüften Ergebnisse von Vorfeldinspektionen, die an Luftfahrzeugen von Luftfahrtunternehmen der Union durchgeführt wurden, sowie von Normungsinspektionen der Agentur und von bereichsspezifischen Inspektionen und Audits nationaler Luftfahrtbehörden haben die Mitgliedstaaten bestimmte Abhilfe- und Durchsetzungsmaßnahmen ergriffen und die Kommission und den EU-Flugsicherheitsausschuss über diese Maßnahmen unterrichtet.

(11) Die Mitgliedstaaten bekräftigten ihre Handlungsbereitschaft für den Fall, dass relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund einer mangelhaften Einhaltung einschlägiger Sicherheitsstandards durch Luftfahrtunternehmen aus der Union unmittelbare Sicherheitsrisiken bestehen.

Luftfahrtunternehmen aus Angola

(12) Im Juli 2007 wurde das Luftfahrtunternehmen *TAAG Angola Airlines* auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 787/2007 der Kommission ([6]) in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen. Im November 2008 wurden alle in Angola zugelassenen Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1131/2008 der Kommission ([7]) in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen. Im Juli 2009 wurde das Luftfahrtunternehmen *TAAG Angola Airlines* auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 619/2009 der Kommission ([8]) in Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 überführt. Im April 2019 wurden auf der Grundlage der Durchführungsverordnung (EU) 2019/618 der Kommission ([9]) das Luftfahrtunternehmen *TAAG Angola Airlines* aus Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 und das Luftfahrtunternehmen *Heli Malongo* aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 gestrichen.

([5]) Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([6]) Verordnung (EG) Nr. 787/2007 der Kommission vom 4. Juli 2007 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 175 vom 5.7.2007, S. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/787/oj).

([7]) Verordnung (EG) Nr. 1131/2008 der Kommission vom 14. November 2008 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 306 vom 15.11.2008, S. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1131/oj).

([8]) Verordnung (EG) Nr. 619/2009 der Kommission vom 13. Juli 2009 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 182 vom 15.7.2009, S. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/619/oj).

([9]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/618 der Kommission vom 15. April 2019 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist oder deren Betrieb in der Union Beschränkungen unterliegt (ABl. L 106 vom 17.4.2019, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/618/oj).

(13) Das Luftfahrtunternehmen *TAAG Angola Airlines* wurde im ersten Quartal 2025 gemäß der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 einer verstärkten Überwachung durch die Agentur unterzogen, nachdem durch kontinuierliche Überwachungstätigkeiten der Agentur schwerwiegende ungelöste Compliance-Probleme in den Bereichen Flugbetrieb, Lufttüchtigkeit, Sicherheitsmanagementsystem und Qualitätssystem festgestellt worden waren. In diesem Zusammenhang führte die Agentur am 3. und 4. April 2025 ein Audit in den Räumlichkeiten von *TAAG Angola Airlines* durch, bei dem 15 Beanstandungen der Stufe 2 festgestellt wurden, die zusammengenommen eine Beanstandung der Stufe 1 im Zusammenhang mit der mangelnden Einhaltung der geltenden Anforderungen von Anhang 1 (Teil-TCO) der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 darstellen. Das Audit ergab ferner, dass die Aufsichtstätigkeiten der nationalen Zivilluftfahrtbehörde Angolas (Autoridade Nacional da Aviação Civil, ANAC) unvollständig waren und nicht den einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards entsprachen.

(14) Am 30. April 2025 teilte die Agentur dem Luftfahrtunternehmen ihre Absicht mit, die TCO-Genehmigung Nr. EASA.TCO.AGO.0001 auszusetzen, und forderte bis zum 14. Mai 2025 sofortige Risikominderungs- und Abhilfemaßnahmen an. *TAAG Angola Airlines* legte daraufhin einen Abhilfemaßnahmenplan vor, der von der Agentur angenommen wurde, woraufhin das Aussetzungsverfahren am 23. Juni 2025 aufgehoben wurde.

(15) Im Juni 2025 ersuchte die Kommission die ANAC als Reaktion auf deren Ersuchen um Wiederaufnahme der Gespräche mit der Kommission über den Stand der Flugsicherheitsaufsicht in Angola um detaillierte Informationen über ihre Organisation, Funktionsweise und die Überwachungstätigkeiten, die in Bezug auf die von ihr zugelassenen Luftfahrtunternehmen durchgeführt wurden, sowie über die Folgemaßnahmen zu den Empfehlungen im Bericht der Agentur zur technischen Unterstützung vom Dezember 2020.

(16) Die ANAC legte die angeforderten Informationen nicht vor, sondern übermittelte der Kommission im Juli 2025 einen Masterplan für ihr Projekt zur umfassenden Verbesserung der Sicherheitsaufsicht (Comprehensive Safety Oversight Enhancement Project, CSOEP), in dem Reformen zur Umstrukturierung der ANAC dargelegt sind. Die vorgelegten Informationen reichten jedoch nicht aus, um eine vollständige Bewertung des derzeitigen Stands der Sicherheitsaufsicht in Angola zu ermöglichen, da sowohl die zur Bewertung der Grundlage für die Ausstellung und Fortdauer der Gültigkeit von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen erforderlichen Unterlagen und Klarstellungen als auch Angaben zu den vorläufigen Aufsichtsmaßnahmen bis zur Umsetzung des CSOEP-Masterplans fehlten. Folglich stellte die Kommission im August 2025 erneut ein Verlangen nach Übermittlung von Unterlagen.

(17) Das von der ANAC im Oktober 2025 an die Kommission übermittelte Antwortschreiben enthielt erneut nicht die in den Schreiben der Kommission vom Juni und August 2025 angeforderten Informationen. Daher übermittelte die Kommission am 7. November 2025 ein neues Schreiben, in dem sie die ANAC nachdrücklich aufforderte, einen Teil der bereits zuvor angeforderten Informationen vor der bevorstehenden Sitzung des EU-Flugsicherheitsausschusses vorzulegen und die verbleibenden Einzelheiten bis zum 15. Januar 2026 zur Verfügung zu stellen. Darüber hinaus lud die Kommission die ANAC zu einer für Februar 2026 anberaumten technischen Sitzung ein, um die von der ANAC im Rahmen des CSOEP ergriffenen Maßnahmen zu erörtern und erforderlichenfalls den von der Europäischen Kommission mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/618 erlassenen Beschluss zur Streichung der Luftfahrtunternehmen *TAAG Angola Airlines* und *Heli Malongo* aus der Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die eine Betriebsuntersagung ergangen ist, neu zu bewerten.

(18) Auf das jüngste Ersuchen der Kommission übermittelte die ANAC in ihrem Schreiben vom 13. November 2025 bestimmte zuvor angeforderte allgemeine Informationen, einschließlich Angaben zu ihrer Organisationsstruktur und Funktionsweise sowie zu den von ihr zugelassenen Luftfahrtunternehmen. Obwohl die ANAC angibt, dass ihre Strategie auf einem dualen Ansatz beruht, bei dem eine wachsame Kontrolle im Rahmen des derzeitigen Systems mit langfristigen Modernisierungsbemühungen kombiniert wird, bieten die vorgelegten Informationen zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine ausreichende Gewähr dafür, dass ihre derzeitigen Tätigkeiten den internationalen Sicherheitsstandards entsprechen, insbesondere im Hinblick auf die Ausstellung und Fortdauer der Gültigkeit von Zeugnissen und die damit verbundenen kontinuierlichen Aufsichtstätigkeiten. Diese Themen werden auf die Tagesordnung der für Februar 2026 anberaumten technischen Sitzung gesetzt, für die die ANAC ihre Teilnahme bestätigt hat.

(19) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht daher nach Ansicht der Kommission derzeit kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf in Angola zugelassene Luftfahrtunternehmen zu ändern.

(20) Die Mitgliedstaaten sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durch die in Angola zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Rahmen der Priorisierung von Vorfeldinspektionen dieser Luftfahrtunternehmen überprüfen.

(21) Soweit erforderlich, sollte die Kommission im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 weitere Maßnahmen ergreifen, wenn relevante Sicherheitsinformationen unmittelbare Sicherheitsrisiken infolge der mangelnden Einhaltung einschlägiger internationaler Sicherheitsstandards erkennen lassen.

Luftfahrtunternehmen aus Armenien

(22) Im Juni 2020 wurden alle in Armenien zugelassenen Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage der Durchführungsverordnung (EU) 2020/736 der Kommission ([10]) in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen.

(23) Als Folgemaßnahme zu den Beratungen des EU-Flugsicherheitsausschusses im Mai 2025 haben Experten der Kommission, der Agentur und der Mitgliedstaaten vom 1. bis 5. September 2025 in Armenien eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort beim Zivilluftfahrtausschuss Armeniens (Civil Aviation Committee of Armenia, CAC) durchgeführt. Die Sicherheitsbewertung der Union vor Ort umfasste eine Stichprobenbewertung bei zwei in Armenien zugelassenen Luftfahrtunternehmen, nämlich *Armenia Airways* und *Shirak Avia*.

(24) Angesichts seiner Rolle und Verantwortung für die Sicherheitsaufsicht über die in Armenien zugelassenen Luftfahrtunternehmen lag der Schwerpunkt der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort beim CAC.

(25) Die Bewertung bestätigte, dass der CAC klare Schritte zum Aufbau eines funktionierenden Sicherheitsaufsichtssystems unternommen hat, das mit den einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards im Einklang steht. Der CAC beteiligt sich an Initiativen zur kontinuierlichen Verbesserung und hat seine Bereitschaft unter Beweis gestellt, festgestellte Lücken zu schließen.

(26) Armenien hat deutliche Fortschritte bei der Entwicklung eines umfassenden sekundärrechtlichen Rahmens für den Luftverkehr erzielt, der mit den ICAO-Anhängen und Schlüsselelementen der EU-Vorschriften für die Flugsicherheit in allen Kernbereichen im Einklang steht. Um auf diesen Fortschritten weiter aufzubauen, sind weitere Anstrengungen erforderlich, um Konsistenz und zeitnahe Umsetzung in Bezug auf die jüngsten Änderungen der ICAO und der EU zu gewährleisten. Insbesondere die systematische Notifizierung und Veröffentlichung von Abweichungen steht noch aus. Darüber hinaus gibt es in Armenien keine nationalen Vorschriften für Flug- und Dienstzeitbeschränkungen (Flight and Duty Time Limitation, FTL) für den Hubschrauberbetrieb. Die Stärkung dieser Verfahren wird dazu beitragen, die vollständige Einhaltung der geltenden einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards zu gewährleisten.

(27) Der CAC hat die wichtigsten organisatorischen Funktionen festgelegt, die für die Sicherheitsaufsicht erforderlich sind, und wird dabei von motiviertem Personal unterstützt. Eine weitere Präzisierung ist erforderlich, um die Übereinstimmung zwischen dem genehmigten Organigramm und den tatsächlichen Berichtslinien zu gewährleisten. Darüber hinaus sind zusätzliche Klarstellungen in Bezug auf den einzuhaltenden Dienstweg in Situationen erforderlich, in denen sowohl der Vorsitz als auch der stellvertretende Vorsitz abwesend sind. Zwar kann der Minister gemäß den staatlichen Bestimmungen eine vorübergehende Führungsperson benennen, doch kann die Erlangung einer solchen Befugnis im Bedarfsfall dringende Durchsetzungsentscheidungen verzögern, z. B. die Ermittlung der Person, die befugt ist, ein Startverbot für ein Luftfahrzeug mit erheblichen Sicherheitsmängeln zu verhängen.

(28) Der CAC hat Zertifizierungs- und Überwachungstätigkeiten im Bereich des Flugbetriebs durchgeführt und Elemente einer risikobasierten Aufsicht eingeführt. Die Bewertung der jüngsten Aufsichtstätigkeiten des CAC zeigt, dass die derzeitigen Verfahren nicht immer eine angemessene Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften durch die Luftfahrtunternehmen gewährleisten. So wurde beispielsweise eine Betriebsbewertungsphase des elektronischen Pilotenkoffers genehmigt, obwohl wesentliche Informationen über Hardware, Software, Demonstrationsplan und erforderliche Tests nicht vorgelegt worden waren. Obwohl die verwendeten Prüflisten formal ausgefüllt waren, ergab die Überprüfung, dass die Kernanforderungen in der Praxis nicht bewertet worden waren. Dies deutet darauf hin, dass der Einsatz von Aufsichtsinstrumenten noch keine systematische und zuverlässige Bewertung der Betriebssicherheit gewährleistet. Die FTL-Prüflisten für Flugzeuge wurden für die Zertifizierung von Hubschrauber-Luftfahrtunternehmen verwendet.

(29) Im Bereich des Flugbetriebs sind noch erhebliche Fortschritte erforderlich. Zulassungen/Zeugnisse und Genehmigungen werden weiterhin erteilt, ohne dass sichergestellt ist, dass die Luftfahrtunternehmen die Einhaltung der entsprechenden Sicherheitsstandards nachgewiesen haben, was auf uneinheitliche Aufsichtspraktiken und lückenhafte Rechtsvorschriften zurückzuführen ist. In Verbindung mit begrenzten Durchsetzungsbefugnissen, verzögerten oder annullierten Überwachungstätigkeiten und unzureichendem Zugang zu Betriebsunterlagen schränken diese Mängel die Fähigkeit des CAC ein, eine kontinuierliche und wirksame Sicherheitskontrolle über die Luftfahrtunternehmen zu gewährleisten.

(30) Im Bereich der Lufttüchtigkeit hat der CAC solide technische Aufsichtsfähigkeiten und einen proaktiven Ansatz unter Beweis gestellt. Die Entwicklung einer risikobasierten Aufsichtsmethode ist positiv zu bewerten, wenngleich die internen Verfahren und die Überwachung der Einhaltung weiter gestärkt werden sollten, um sicherzustellen, dass alle Genehmigungen und Zulassungen/Zeugnisse in voller Übereinstimmung mit den einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards erteilt werden.

([10]) Durchführungsverordnung (EU) 2020/736 der Kommission vom 2. Juni 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist oder deren Betrieb in der Union Beschränkungen unterliegt (ABl. L 172 vom 3.6.2020, S. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/736/oj).

(31) Das Bewertungsteam der Union führte am 3. September 2025 bei dem Luftfahrtunternehmen *Armenia Airways* eine Sicherheitsbewertung vor Ort durch.

(32) *Armenia Airways* hat die Kernelemente seiner Systeme für das Sicherheitsmanagement und die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften festgelegt. Beide Systeme sind jedoch nach wie vor weitgehend auf verfahrenstechnische Belange ausgerichtet. Das Handbuch für das Sicherheitsmanagement ist allgemein gehalten und nicht vollständig an die Tätigkeiten des Luftfahrtunternehmens angepasst, und es bestehen Unstimmigkeiten zwischen Sicherheits- und Qualitätspolitik. Die Überwachung der Compliance ist nicht vollständig in den täglichen Betrieb integriert.

(33) Die Aufsicht über die Ausbildung von Flugbesatzungen und die Betriebsunterlagen müssen verbessert werden. Obwohl einschlägige Systeme und Verfahren vorhanden sind, enthielt die elektronische Plattform zur Nachverfolgung der Gültigkeit von Ausbildungen falsche Daten, und die Stichproben ergaben, dass einige Elemente des Umschulungslehrganges für Luftfahrtunternehmen nicht vollständig umgesetzt worden waren. Darüber hinaus müssen das Betriebshandbuch und die Mindestausrüstungsliste (Minimum Equipment List, MEL) weiter angepasst werden. Die Luftfahrzeugunterlagen wurden nicht immer vollständig gemäß den dafür vorgesehenen Verfahren ausgefüllt, sodass Unterschriften von Kommandanten und Einträge über die Betankung in den technischen Bordbüchern fehlten, Karten veraltet waren und falsche Standardmassewerte für Fluggäste in den Ladeplänen verwendet wurden.

(34) Im Gegensatz dazu wurden die Vorkehrungen von *Armenia Airways* in Bezug auf die Instandhaltung und die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit als zufriedenstellend bewertet und keine größeren Probleme festgestellt.

(35) Das Bewertungsteam der Union führte am 3. September 2025 bei dem Luftfahrtunternehmen *Shirak Avia* eine Sicherheitsbewertung vor Ort durch.

(36) *Shirak Avia* hat die wesentlichen Elemente seiner Systeme für das Sicherheitsmanagement und die Überwachung der Compliance festgelegt. Diese sind jedoch nach wie vor weitgehend verfahrenstechnischer Art und werden unzureichend in die betriebliche Praxis eingebettet. Das Handbuch für das Sicherheitsmanagement ist allgemein gehalten, und der Prozess des Änderungsmanagements gewährleistet keine systematische Minderung von Sicherheitsrisiken. Die Verweise auf Vorschriften im Handbuch für die Überwachung der Compliance sind nicht präzise genug.

(37) Zudem wurden Mängel bei den Betriebsunterlagen und der betrieblichen Kontrolle festgestellt. Das Betriebshandbuch und die MEL enthalten veraltete und nicht individuell angepasste Inhalte, wobei eine unwirksame Dokumentenkontrolle zu mehreren Versionen derselben MEL führt. Die Verfahren für die Betriebsplanung und das Kraftstoffmanagement wurden nicht konsequent angewandt, einschließlich falscher Berechnungen des Kraftstoffs für unvorhergesehenen Mehrverbrauch und unvollständiger Aktualisierungen des Flugdurchführungsplans.

(38) Die Vorkehrungen zur Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit bei *Shirak Avia* wurden für zufriedenstellend befunden und es konnten keine wesentlichen Mängel festgestellt werden.

(39) Am 27. Oktober 2025 legte der CAC der Kommission als Reaktion auf die Bemerkungen aus der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort ein Paket von Abhilfemaßnahmenplänen und Nachweise über die Umsetzung bestimmter Maßnahmen vor. Die Abhilfemaßnahmenpläne erstreckten sich auf die Bereiche Rechtsvorschriften und Organisation, staatliches Sicherheitsprogramm, Personallizenzierung, Lufttüchtigkeit und Flugbetrieb.

(40) Zwar sehen die Abhilfemaßnahmenpläne Folgemaßnahmen und eine Verpflichtung zur Berücksichtigung der vorgebrachten Bemerkungen vor, doch wurde festgestellt, dass in den meisten Fällen die Ursachenanalyse (Root Cause Analysis, RCA) der ermittelten Probleme entweder nicht oder nur unzureichend vorgenommen wurde. In einigen Fällen waren die RCA-Abschnitte lediglich beschreibender Art und die systemischen Ursachen der Bemerkungen wurden nicht ermittelt. Folglich kann nicht mit Sicherheit gewährleistet werden, dass alle zugrunde liegenden Ursachen angegangen wurden oder dass die vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen ein erneutes Auftreten wirksam verhindern. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die vom CAC angewandte RCA-Methode weiter verfeinert und überprüft werden muss, damit die Nachhaltigkeit und Wirksamkeit der durchgeführten Abhilfemaßnahmen gewährleistet sind.

(41) Nach einem Antrag des CAC auf Anhörung teilte die Kommission der armenischen Behörde mit Schreiben vom 22. Oktober 2025 mit, dass der Fall Armenien auf die Tagesordnung der für den 19./20. November 2025 anberaumten Sitzung des EU-Flugsicherheitsausschusses gesetzt werde, in der der CAC Gelegenheit habe, seinen Fall bezugnehmend auf die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 vorzutragen.

(42) Der CAC wurde am 19. November 2025 vom EU-Flugsicherheitsausschuss angehört. Während der Anhörung gab die armenische Delegation einen Überblick über die seit 2020 durchgeführten Reformen und hob die Maßnahmen hervor, die ergriffen wurden, um die Sicherheitsaufsicht zu stärken, einschließlich organisatorischer Anpassungen, Einstellungsbemühungen und der Einführung interner Verfahren. Der CAC teilte mit, dass er die Bearbeitung von 31 der 58 während der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort vorgebrachten Bemerkungen abgeschlossen habe, und betrachtete die übrigen Bemerkungen als verfahrenstechnische Bemerkungen.

(43) Die Kommission und der EU-Flugsicherheitsausschuss nahmen die beschriebenen Bemühungen zur Kenntnis, jedoch stützten die vom CAC vorgelegten Informationen die vorgelegten Schlussfolgerungen nicht in vollem Umfang. In den am 27. Oktober 2025 vorgelegten Abhilfemaßnahmenplänen wurde nicht nachgewiesen, dass die Ursachen der festgestellten Probleme ausreichend analysiert oder angegangen wurden. Darüber hinaus konnten die Kommission und der EU-Flugsicherheitsausschuss den Abschluss der 31 vom CAC genannten Bemerkungen nicht validieren, da ihr Abschluss auf der eigenen Auslegung des CAC und nicht auf Nachweisen für eine wirksame Behebung beruhte. Auf Nachfrage in der Anhörung räumte der CAC ein, dass der Status mehrerer Bemerkungen möglicherweise neu bewertet werden müsse, sobald die Kommentare der Kommission zu den Abhilfemaßnahmenplänen eingegangen seien.

(44) Die Kommission und der EU-Flugsicherheitsausschuss stellten ferner fest, dass der CAC dazu tendierte, mehrere bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort festgestellte Mängel herunterzuspielen. Dazu gehörten Lücken bei der Qualifizierung und Zulassung von Inspektoren, wie eine unvollständige Ausbildung und ungenaue Kompetenzbewertung, sowie ein schlechtes Management von Beanstandungen, einschließlich Beanstandungen, die ohne Abhilfemaßnahmen oder eine RCA abgeschlossen wurden. Darüber hinaus wurden Schwachstellen, die zeigen, dass die Aufsichtstätigkeiten noch nicht als kohärentes System funktionieren, wie die Verwendung ungeeigneter Prüflisten und unkontrollierter paralleler Überwachungspläne, als geringfügig dargestellt. Diese Probleme deuten darauf hin, dass wesentliche systemische Mängel, insbesondere im Flugbetrieb, nicht konsequent angegangen wurden.

(45) Der CAC vertrat die Auffassung, dass armenische Luftfahrtunternehmen aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 gestrichen werden sollten, und schlug vor, dass jede Aufhebung von Beschränkungen mit einer zeitlich begrenzten Überwachung einhergehen sollte. Auf der Grundlage aller verfügbaren Nachweise, einschließlich der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort, der vom CAC seit der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort vorgelegten Unterlagen und der Anhörung des CAC, kamen die Kommission und der EU-Flugsicherheitsausschuss jedoch zu dem Schluss, dass die Abhilfemaßnahmen nach wie vor unvollständig sind und bislang keine solide RCA vorgenommen wurde. Obwohl Fortschritte erzielt wurden, wird der Schluss gezogen, dass der CAC noch nicht alle Sicherheitsmängel, die zu der mit der Durchführungsverordnung (EU) 2020/736 verhängten Betriebsuntersagung geführt haben, wirksam behoben hat.

(46) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht daher nach Ansicht der Kommission derzeit kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf in Armenien zugelassene Luftfahrtunternehmen zu ändern.

(47) Die Mitgliedstaaten sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durch die in Armenien zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Rahmen der Priorisierung von Vorfeldinspektionen dieser Luftfahrtunternehmen überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus Kirgisistan

(48) Im Oktober 2006 wurden in Kirgisistan zugelassene Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1543/2006 der Kommission ([11]) in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen.

(49) Im Zuge der laufenden Gespräche, die sich aus den seit 2023 erneuerten Kontakten zwischen der Kommission und der dem Ministerkabinett der Kirgisischen Republik unterstellten staatlichen Zivilluftfahrtagentur (State Civil Aviation Agency, SCAA) ergeben hatten, hat die Kommission im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 eine Initiative für technische Unterstützung eingeleitet, die von der Agentur durchgeführt wird. Diese Initiative zielte darauf ab, die Bemühungen der SCAA um den Ausbau ihrer Aufsichtskapazitäten zu unterstützen.

(50) Am 7. und 8. Oktober 2025 fand im Rahmen der kontinuierlichen Überwachungstätigkeiten der Kommission in Kirgisistan hinsichtlich der allgemeinen Situation im Bereich Sicherheit, auch mit Blick auf die Kapazitäten und Fähigkeiten der SCAA im Bereich der Sicherheitsaufsicht, eine technische Sitzung statt, an der die Kommission, die Agentur, Mitgliedstaaten und die SCAA teilnahmen.

([11]) Verordnung (EG) Nr. 1543/2006 der Kommission vom 12. Oktober 2006 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 910/2006, genannten gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 283 vom 14.10.2006, S. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(51) In dieser Sitzung stellte die SCAA die bemerkenswerten Fortschritte vor, die zwischen Mai und Oktober 2025 bei der Stärkung des Zivilluftfahrtsystems Kirgisistans erzielt wurden, insbesondere in Bezug auf den Rechtsrahmen, die institutionellen Kapazitäten und die Aufsichtstätigkeiten. Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass das neue Luftfahrtgesetz Kirgisistans vom Parlament angenommen wurde und verkündet werden soll und dass mehrere nationale Luftfahrtvorschriften zur Umsetzung der ICAO-Anhänge 1, 6, 7 und 8 angenommen wurden und weitere Entwürfe, einschließlich der Umsetzung von Anhang 19, erörtert werden. Darüber hinaus meldete die SCAA eine Verdoppelung des Personals in den Bereichen Flugbetrieb, Personallizenzierung und Lufttüchtigkeit sowie die Einrichtung spezieller Teams für das Qualitäts- und Sicherheitsmanagement. Es wurde ein umfassendes Ausbildungsprogramm eingeführt, das auch Maßnahmen zur Ausbildung der Ausbilder (Train-the-Trainer) umfasst, und die Arbeitsbedingungen und die IT-Infrastruktur wurden erheblich verbessert.

(52) Die SCAA teilte mit, dass sie im Vorgriff auf das Inkrafttreten des neuen Rechtsrahmens mit mehreren Luftfahrtunternehmen eine Veranstaltung zur Erläuterung der Neuzertifizierung durchgeführt habe, um sie auf die neuen Zertifizierungsanforderungen vorzubereiten. Vier Luftfahrtunternehmen nahmen an dieser Veranstaltung teil, bei der die Anwendung der neu entwickelten Prüflisten und Verfahren vorgestellt wurde. Ziel war es, eine Vorbereitungs- und Schulungsmaßnahme für alle Beteiligten anzubieten, um sowohl die Luftfahrtunternehmen als auch die SCAA-Inspektoren mit den neuen Bestimmungen vertraut zu machen und bereits vor der formalen Umsetzung dieser Bestimmungen potenzielle Lücken zu ermitteln.

(53) Die SCAA legte ferner ihre Pläne zur Umsetzung einer risikobasierten Aufsicht vor, die auf Datenanalysen und Leistungsindikatoren für Luftfahrtunternehmen basieren, und informierte über die Schaffung eines klaren Durchsetzungsrahmens, um Sicherheitsbedenken auszuräumen und Verstöße gegen die Vorschriften anzugehen.

(54) Im Verlauf der zweitägigen technischen Sitzung würdigte die Kommission die im Jahr 2025 von Kirgisistan erzielten Fortschritte bei der Stärkung der Flugsicherheitsaufsicht. Deutliche Verbesserungen wurden bei der Entwicklung des Rechts- und Regelungsrahmens, der Stärkung der institutionellen Kapazitäten und der Einrichtung interner Verfahren zur Unterstützung einer einheitlichen Umsetzung festgestellt. Diese Erfolge spiegeln das starke Engagement der SCAA und ihrer Führung wider, die Sicherheitsreformagenda voranzubringen und das nationale Luftverkehrssystem an die internationalen Sicherheitsstandards anzugleichen. Die Kommission würdigte den proaktiven und konstruktiven Ansatz des Generaldirektors der SCAA, dessen strategische Führungsqualitäten entscheidend dazu beigetragen haben, diese Reformen voranzutreiben und Fortschritte in einem anspruchsvollen Umfeld zu erzielen, wobei er auf nutzbringendes externes Fachwissen zurückgegriffen hat.

(55) Die Kommission stellte fest, dass sich die Umsetzung des neuen Rechtsrahmens noch in einem frühen Stadium befindet, da die primären und sekundären Rechtsvorschriften zum Zeitpunkt der Sitzung noch nicht in Kraft getreten waren. Folglich kann die vollständige Neuzertifizierung von Luftfahrtunternehmen nach den neuen Vorschriften noch nicht bewertet werden. Der SCAA wurde mitgeteilt, dass eine Sicherheitsbewertung der Union in Kirgisistan erst in Betracht gezogen werden kann, wenn die neuen Rechtsvorschriften in vollem Umfang anwendbar sind und die Neuzertifizierung aller Luftfahrtunternehmen abgeschlossen ist.

(56) Am 7. November 2025 übermittelte die SCAA der Kommission ein Schreiben mit aktuellen Informationen über die seit der technischen Sitzung vom 7./8. Oktober 2025 erzielten Fortschritte zusammen mit den entsprechenden Nachweisen. Die übermittelten Informationen betrafen Entwicklungen in den Bereichen Recht, Flugbetrieb, Lufttüchtigkeit, Personallizenzierung und Sicherheitsmanagement. Mehrere Dokumente wurden als endgültiger Entwurf eingereicht und befinden sich in der abschließenden Phase der Genehmigung. Die SCAA teilte der Kommission ferner mit, dass das Ministerkabinett der Kirgisischen Republik am 11. November 2025 den Erlass Nr. 975-t angenommen hat, mit dem die frühzeitige Anwendbarkeit des geänderten Luftfahrtgesetzes genehmigt und es der SCAA ermöglicht wurde, mit der Neuzertifizierung nationaler Luftfahrtunternehmen ab dem 1. Dezember 2025 zu beginnen.

(57) Auf der Grundlage der Erörterungen in der technischen Sitzung und der im Schreiben der SCAA vom 7. November 2025 bestätigten Verpflichtungen ist die Kommission der Auffassung, dass für März 2026 eine Sicherheitsbewertung der Union in Kirgisistan in Betracht gezogen werden könnte. Voraussetzung für die Organisation eines solchen Besuchs wäre die Erfüllung bestimmter Sicherheitsvoraussetzungen, einschließlich einer angemessenen Personalausstattung innerhalb der SCAA, einer ausreichenden Anzahl von Luftfahrtunternehmen, die in einem angemessenen Verhältnis zu ihrer Aufsichtskapazität steht, und der wirksamen Umsetzung der neuen Zertifizierungsanforderungen im Rahmen des geänderten Luftfahrtgesetzes. Es wurde vereinbart, dass die Bereitschaft Kirgisistans, einen solchen Besuch auszurichten, im Februar 2026 überprüft wird.

(58) Die Kommission wird die Entwicklungen weiterhin aufmerksam verfolgen und dabei besonderes Augenmerk auf das Verfahren zur Neuzertifizierung von Luftfahrtunternehmen legen. Zwar werden die anhaltenden Bemühungen der SCAA zur Stärkung ihres Sicherheitsaufsichtssystems anerkannt, jedoch liefern die derzeit verfügbaren Informationen noch keine hinreichenden überprüften Nachweise dafür, dass die SCAA alle Sicherheitsmängel, die zu der mit der Verordnung (EG) Nr. 1543/2006 verhängten Betriebsuntersagung geführt haben, wirksam behoben hat.

(59) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht daher nach Ansicht der Kommission derzeit kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf in Kirgisistan zugelassene Luftfahrtunternehmen zu ändern.

(60) Die Mitgliedstaaten sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durch die in Kirgisistan zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Rahmen der Priorisierung von Vorfeldinspektionen dieser Luftfahrtunternehmen überprüfen.

(61) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 sollte daher entsprechend geändert werden.

(62) In den Artikeln 5 und 6 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird angesichts der Sicherheitsauswirkungen die Notwendigkeit einer raschen und gegebenenfalls dringlichen Beschlussfassung anerkannt. Zum Schutz sensibler Informationen und der Fluggäste ist es daher unabdingbar, dass die Beschlüsse im Rahmen der Aktualisierung der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung oder -beschränkung ergangen ist, sofort nach ihrer Annahme in Kraft treten.

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

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

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

Artikel 2

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

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

Brüssel, den 8. Dezember 2025

Für die Kommission,
im Namen der Präsidentin,
Apostolos TZITZIKOSTAS
Mitglied der Kommission

ANHANG I

„ANHANG A

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiber-zeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftfahrzeug-betreibers
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Simbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IR-C	Iran
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irak
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Afghanistans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afghanistan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Angolas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen *TAAG Angola Airlines* und *Heli Malongo*, einschließlich			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Unbekannt	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Unbekannt	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Unbekannt	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Unbekannt	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Armeniens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Armenien**
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Armenien
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenien
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenien

[1] Den in diesem Anhang 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 Luftverkehrsbetreiber-zeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftfahrzeug-betreibers
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenien
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Armenien
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Armenien
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenien
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenien
SKYBALL	AM AOC 073	k. A.	Armenien
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kongos (Brazzaville), die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Kongo (Brazzaville)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Kongo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Kongo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Kongo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Unbekannt	Kongo (Brazzaville)
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden der Demokratischen Republik Kongo (DRK), die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Demokratische Republik Kongo (DRK)**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Demokratische Republik Kongo (DRK)

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiber-zeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftfahrzeug-betreibers
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Demokratische Republik Kongo (DRK)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Dschibutis, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Dschibuti**
DAALLO AIRLINES	Unbekannt	DAO	Dschibuti
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Äquatorialguineas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Äquatorialguinea**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Äquatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Unbekannt	Äquatorialguinea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Eritreas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kirgisistans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Kirgisistan**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirgisistan
AEROSTAN	08	BSC	Kirgisistan

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiber-zeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftfahrzeug-betreibers
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kirgisistan
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kirgisistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kirgisistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgisistan
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Unbekannt	Kirgisistan
HELI SKY	47	HAC	Kirgisistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgisistan
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kirgisistan
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kirgisistan
SKY JET	60	SJL	Kirgisistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisistan
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kirgisistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirgisistan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Liberias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden			**Liberia**
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Libyens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Libyen**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
AL MAHA AVIATION	030/18	Unbekannt	Libyen
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libyen
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libyen
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libyen
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libyen
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libyen
PETRO AIR	025/08	PEO	Libyen
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Nepals, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Nepal**

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiber-zeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftfahrzeug-betreibers
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Unbekannt	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Unbekannt	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Unbekannt	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Unbekannt	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Unbekannt	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Unbekannt	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Unbekannt	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Unbekannt	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Unbekannt	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Unbekannt	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Unbekannt	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Unbekannt	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Unbekannt	Nepal
TARA AIR	053/2009	Unbekannt	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
Die folgenden Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Russlands, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden			**Russland**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Russland
AVIACOMPANY ‚AVIASTAR-TU' CO. LTD	458	TUP	Russland
IZHAVIA	479	IZA	Russland
JSC ‚AIR COMPANY YAKUTIA'	464	SYL	Russland
JSC ‚RUSJET'	498	RSJ	Russland
JSC ‚UVT AERO'	567	UVT	Russland
JSC ‚SIBERIA AIRLINES'	31	SBI	Russland
JSC ‚SMARTAVIA AIRLINES'	466	AUL	Russland

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiber-zeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftfahrzeug-betreibers
JSC ‚IRAERO AIRLINES'	480	IAE	Russland
JSC ‚URAL AIRLINES'	18	SVR	Russland
JSC ‚ALROSA AIR COMPANY'	230	DRU	Russland
JSC ‚NORDSTAR AIRLINES'	452	TYA	Russland
JS AVIATION COMPANY ‚RUSLINE'	225	RLU	Russland
JSC ‚YAMAL AIRLINES'	142	LLM	Russland
LLC ‚NORD WIND'	516	NWS	Russland
LLC ‚AIR COMPANY IKAR'	36	KAR	Russland
LTD. I FLY	533	RSY	Russland
‚POBEDA AIRLINES' LLC	562	PBD	Russland
PUBLIC JSC ‚AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES'	1	AFL	Russland
‚ROSSIYA AIRLINES' JSC	2	SDM	Russland
‚SKOL AIRLINES' LLC	228	CDV	Russland
‚UTAIR AVIATION' JSC	6	UTA	Russland
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden São Tomés und Príncipes, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**São Tomé und Príncipe**
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé und Príncipe
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sierra Leones, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden			**Sierra Leone**
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden des Sudans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Sudan**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiber-zeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftfahrzeug-betreibers
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudan
SUN AIR	51	SNR	Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Surinames, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Suriname**
BLUE WING AIRLINES N.V.	SR/BWA-02/2010	BWI	Suriname
FLY ALL WAYS N.V.	SR/FAW-06-2015	EDR	Suriname
GUM AIR N.V.	SR/GUM-03-2010	GUM	Suriname
SAMAVCO N.V. (VORTEX AIR SERVICES)	SR/VORTEX-9-2019	Unbekannt	Suriname
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	Unbekannt	Suriname
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Suriname
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	Unbekannt	Suriname
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	Unbekannt	Suriname
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden in Tansania, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Tansania**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	Unbekannt	Tansania
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	Unbekannt	Tansania
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Tansania
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	Unbekannt	Tansania
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	Unbekannt	Tansania
AS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	Unbekannt	Tansania
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Tansania
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Tansania
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	Unbekannt	Tansania

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiber-zeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftfahrzeug-betreibers
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tansania
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Tansania
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	Unbekannt	Tansania
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	Unbekannt	Tansania
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	Unbekannt	Tansania
JAMBO AVIATION LTD.	TCAA/AOC/070	Unbekannt	Tansania
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	Unbekannt	Tansania
LEVEL UP AVIATION LTD.	TCAA/AOC/076	Unbekannt	Tansania
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	Unbekannt	Tansania
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	Unbekannt	Tansania
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	Unbekannt	Tansania
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	Unbekannt	Tansania
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	Unbekannt	Tansania
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Tansania
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	REG	Tansania
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	Unbekannt	Tansania
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	Unbekannt	Tansania
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	Unbekannt	Tansania
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	Unbekannt	Tansania
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	Unbekannt	Tansania
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	Unbekannt	Tansania
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	Unbekannt	Tansania
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	Unbekannt	Tansania
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	Unbekannt	Tansania
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	Unbekannt	Tansania“

ANHANG II

„*ANHANG B*

LISTE DER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DEREN BETRIEB IN DER EUROPÄISCHEN UNION BESCHRÄNKUNGEN UNTERLIEGT [1]

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrs-betreiber-zeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäfts-verkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luft-verkehrs-betreiber-zeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung (3-Buchsta-ben-Code)	Staat des Luftfahr-zeug-betreibers	Muster des Luftfahr-zeugs, für das die Beschränkun-gen gelten	Eintragungskenn-zeichen und ggf. Serien-nummer des Luftfahr-zeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungs-staat
IRAN AIR	IR.AOC.100	IRA	Iran	Alle Luftfahr-zeuge des Musters Fokker F100 und des Musters Boeing B747	Luftfahr-zeuge des Musters Fokker F100, wie im AOC angegeben; Luftfahr-zeuge des Musters Boeing B747, wie im AOC angegeben	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Demokratische Volks-republik Korea	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahr-zeugen des Mus-ters TU-204	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: P-632, P-633	Demokratische Volks-republik Korea

[1] Den in diesem Anhang 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.“