DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 659/2013 DER KOMMISSION

vom 10. Juli 2013

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist

(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 [2],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission vom 22. März 2006 [3] 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 der gemeinschaftlichen Liste von Belang sind. Einschlägige Informationen wurden auch von 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 Flugsicherheitsausschuss, der durch die Verordnung (EWG) Nr. 3922/1991 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt [4] eingesetzt wurde, 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 mit den zuständigen Behörden und den Luftfahrtunternehmen der Staaten Curaçao & Sint Maarten, Republik Guinea, Indien, Iran, Kasachstan, Kirgisistan, Mosambik und Nepal erhalten. Der Flugsicherheitsausschuss erhielt ferner von der Kommission Aktualisierungen zu technischen Konsultationen mit der Russischen Föderation sowie zur Überwachung von Bolivien, Tadschikistan und Turkmenistan.

(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.

(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) in Einklang mit der 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 [5] 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 Pläne und Ersuchen um weitere technische Unterstützung und Zusammenarbeit im Hinblick auf eine Verbesserung der administrativen und technischen Kapazitäten der Zivilluftfahrtbehörden mit dem Ziel, bei mangelhafter Einhaltung der geltenden internationalen Normen Abhilfe zu schaffen. Die Mitgliedstaaten wurden aufgefordert, diesen Ersuchen ebenfalls auf bilateraler Ebene in Abstimmung mit der Kommission und der EASA zu entsprechen. Bei dieser Gelegenheit betonte die Kommission, wie wichtig die Bereitstellung von Informationen für die internationale Luftfahrtgemeinschaft, vor allem über die SCAN-Datenbank der ICAO, sowie die Gewährung technischer Unterstützung durch die Union und ihre Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Verbesserung der Flugsicherheit weltweit sind.

[1] ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.
[2] ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 76.
[3] ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 14.
[4] ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4.
[5] ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1.

Luftfahrtunternehmen aus der Europäischen Union

(9) Aufgrund der von der EASA geprüften Ergebnisse von Vorfeldinspektionen, die an Luftfahrzeugen bestimmter Luftfahrtunternehmen der Union im Rahmen des SAFA-Programms durchgeführt wurden, oder von Normungsinspektionen der EASA sowie von bereichsspezifischen Inspektionen und Audits der jeweiligen nationalen Luftfahrtbehörden haben einige Mitgliedstaaten bestimmte Durchsetzungsmaßnahmen unternommen und die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über diese Maßnahmen unterrichtet. Griechenland hat Sky Wings am 1.12.2012 das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) entzogen und Spanien entzog Mint Lineas Aereas am 10. April 2013 das Luftverkehrsbetreiberzeugnis.

(10) Außerdem brachte Schweden gegenüber dem Ausschuss seine Bedenken hinsichtlich des in Estland zugelassenen Luftfahrtunternehmens AS Avies zum Ausdruck, bei dem es 2013 in Schweden zu zwei schweren Störungen kam: ein Abkommen von der Start-/Landebahn im Februar und ein vorübergehender Leistungsverlust an beiden Triebwerken beim Steigflug im Mai. Wie die zuständigen Behörden Estlands dem Ausschuss mitteilten, haben sie eine Reihe von Maßnahmen getroffen. Dazu zählen eine verstärkte Überwachung, die Aufforderung an das Luftfahrtunternehmen, einen Plan zur Mängelbehebung auszuarbeiten, und die Überprüfung der Akzeptanz des Sicherheitsbeauftragten und des verantwortlichen Betriebsleiters.

Luftfahrtunternehmen aus der Demokratischen Republik Kongo

(11) Die in der Demokratischen Republik Kongo zugelassenen Luftfahrtunternehmen werden seit März 2006 in Anhang A geführt ([1]). Die zuständigen Behörden der Demokratischen Republik Kongo (ANAC) haben kürzlich die Initiative zur Wiederaufnahme aktiver Konsultationen mit der Kommission und der EASA ergriffen und die zur umfassenden Aktualisierung der in Anhang A aufgeführten Luftfahrtunternehmen erforderlichen Nachweise erbracht.

(12) Die zuständigen Behörden der Demokratischen Republik Kongo haben der Kommission mit Schreiben vom 12. Juni 2013 mitgeteilt, dass den Luftfahrtunternehmen Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Biega Airways, Blue Sky, Ephrata Airlines, Eagles Services, GTRA, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus, Sion Airlines und Waltair Aviation eine Betriebsgenehmigung erteilt wurde. Da die zuständigen Behörden der Demokratischen Republik Kongo den Nachweis schuldig blieben, dass die Sicherheitsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden internationalen Sicherheitsnormen gewährleistet ist, wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass alle in der aktualisierten Liste aufgeführten Unternehmen in Anhang A aufgenommen werden sollten.

(13) Die zuständigen Behörden der Demokratischen Republik Kongo teilten ferner mit Schreiben vom 12. Juni 2013 mit, dass die zuvor in Anhang A aufgeführten Luftfahrtunternehmen Bravo Air Congo, Entreprise World Airways (EWA), Hewa Bora Airways (HBA), Mango Aviation, TMK Air Commuter und Zaabu International nicht über eine Betriebsgenehmigung verfügen. Daher sollten diese Luftfahrtunternehmen aus Anhang A gestrichen werden.

(14) Die zuständigen Behörden der Demokratischen Republik Kongo erläuterten ferner, dass gemäß den Rechtsvorschriften des Landes für den Luftverkehrsbetrieb sowohl eine Betriebsgenehmigung als auch ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis erforderlich ist, und dass bislang keiner der Betreiber beide Anforderungen erfüllt. Mittlerweile wurde im April 2013 für 5 Betreiber (Korongo, FlyCAA, Air Tropiques, ITAB und Kinavia) das fünfstufige ICAO-Zertifizierungsverfahren eingeleitet, das voraussichtlich Ende September 2013 abgeschlossen werden wird. Nach Abschluss des Zertifizierungsverfahrens wird die ANAC eine Liste aller Betreiber vorlegen, die ordnungsgemäß zugelassen und im Besitz eines gültigen Luftverkehrsbetreiberzeugnisses sind.

(15) Die Kommission nimmt das Engagement der zuständigen Behörden der Demokratischen Republik Kongo und vor allem des Verkehrsministers zur Kenntnis und ermutigt sie, ihre Bemühungen um die Errichtung eines den internationalen Sicherheitsnormen entsprechenden Aufsichtssystems für die Zivilluftfahrt fortzusetzen sowie an ihren Bemühungen um die Weiterentwicklung des kürzlich wieder aufgenommenen aktiven Dialogs festzuhalten.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik Guinea

(16) Nachdem die ICAO bei ihrem Audit vom April 2012 Sicherheitsprobleme feststellte und schwere Sicherheitsbedenken hinsichtlich der Zulassung von Luftfahrtunternehmen geltend machte, wurden im Dezember 2012 förmliche Konsultationen mit den zuständigen Behörden der Republik Guinea aufgenommen.

(17) Nach der Vorlage eines Plans zur Mängelbehebung, der von der ICAO akzeptiert und validiert wurde, gab die ICAO am 29. Mai 2013 bekannt, dass sie die schweren Sicherheitsbedenken zurückgezogen habe.

(18) Eine Konsultationssitzung der Kommission, unterstützt durch die EASA, und den zuständigen Behörden der Republik Guinea fand im Januar 2013 in Brüssel statt. Bei dieser Sitzung legten die zuständigen Behörden der Republik Guinea ausführlich die neuesten Entwicklungen betreffend den Stand der Umsetzung des im Dezember 2012 der ICAO vorgelegten Plans zur Mängelbehebung dar.

(19) Den Angaben der zuständigen Behörden der Republik Guinea zufolge läuft derzeit die Neuzertifizierung der Luftfahrtunternehmen Sahel Aviation Service, Eagle Air, Probiz Guinée und Konair, die allesamt nicht in den Luftraum der Union fliegen. Diese Behörden teilten ferner mit, dass die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der Luftfahrtunternehmen GR-Avia, Elysian Air, Brise Air, Sky Guinée Airlines und Sky Star Air ausgesetzt wurden.

([1]) Erwägungsgründe 60 bis 64 der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 vom 22. März 2006, ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 18.

(20) Die zuständigen Behörden der Republik Guinea erklärten ihre Bereitschaft, die Kommission über wesentliche Entwicklungen in Bezug auf Fortschritte bei der Umsetzung der ICAO-Standards auf dem Laufenden zu halten, damit sie die Lage regelmäßig überwachen kann.

(21) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen Sicherheitsrisiken drohen, so ist die Kommission gezwungen, Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus Indonesien

(22) Die Konsultationen mit den zuständigen indonesischen Behörden (DGCA) werden mit dem Ziel fortgesetzt, deren Fortschritte bei der Gewährleistung der fortlaufenden Sicherheitsaufsicht über alle in Indonesien zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden Sicherheitsnormen zu überwachen.

(23) Im Anschluss an die Videokonferenz zwischen Kommission, EASA und DGCA vom 8. Oktober 2012 arbeitete die DGCA weiterhin an der Verbesserung des indonesischen Luftfahrt-Sicherheitsaufsichtssystems und befasste sich mit den Feststellungen im Rahmen der technischen Bewertungsmission der Bundesluftfahrtbehörde der USA (FAA) in Indonesien, die im September 2012 stattgefunden hat. Im Anschluss an die offizielle Veröffentlichung des FAA-Berichts traf die DGCA mit der FAA zusammen und vereinbarte einen Plan zur Mängelbehebung.

(24) Im April 2013 übermittelte die DGCA der Kommission eine ausführliche Kopie des Plans zur Mängelbehebung, in der die erzielten Fortschritte dargelegt wurden, und unterrichtete sie darüber, dass ein Ausbildungssystem für Inspektoren geschaffen und die Flugsicherheitsvorschriften überarbeitet sowie Anweisungen für das Inspektionspersonal für den Langstreckenbetrieb mit zweimotorigen Flugzeugen (ETOPS) und die Leistungsbasierte Navigation/Erforderliche Navigationsleistung (PBN/RNP) gebilligt und für den Allwetterbetrieb (AWOPS) ausgearbeitet wurden.

(25) Die DGCA bestätigte, dass die Zertifizierung von Luftfahrzeugen, Strecken, Flughafeneinrichtungen, Bodenabfertigung, Instandhaltung, Handbüchern und Besatzungen von Citilink Indonesia verwaltungstechnisch noch immer Garuda Indonesia unterstehen.

(26) Die DGCA legte ferner aktualisierte Informationen zu bestimmten ihrer Aufsicht unterstehenden Luftfahrtunternehmen vor. Sie teilte außerdem mit, dass Luftverkehrsbetreiberzeugnisse (AOC) für zwei neue Luftfahrtunternehmen erteilt wurden (Martabuana Abadion am 18. Oktober 2012 und Komala Indonesia am 8. Januar 2013) und Intan Angkasa Air Services neu zertifiziert wurde. Da DGCA jedoch den Nachweis schuldig blieb, dass die Sicherheitsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden internationalen Sicherheitsnormen gewährleistet ist, wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass diese Unternehmen in Anhang A aufgenommen werden sollten.

(27) Außerdem teilte die DGCA mit, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Sebang Merauke Air Charter am 18. September 2012 vorübergehend ausgesetzt wurde.

(28) Ferner erklärte die DGCA, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Metro Batavia am 14. Februar 2013 entzogen wurde, und legte entsprechende Nachweise vor. Daher sollte Metro Batavia aus Anhang A gestrichen werden.

(29) Am 25. Juni 2013 wurde die DGCA vom Flugsicherheitsausschuss gehört. Die DGCA unterrichtete den Ausschuss darüber, welche Informationen der Kommission im April 2013 zugeleitet worden waren und bestätigte, dass Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen, die ihre Flotte erweitern wollen, die Genehmigung der DGCA benötigen und die DGCA diese Genehmigung wiederholt verweigert habe. Die DGCA war jedoch in Bezug auf die Expansionspläne von Lion Air nicht tätig geworden, da das Unternehmen ihrer Ansicht nach mit ausreichenden Ressourcen ausgestattet war und hinreichend kontrolliert wurde. Bezüglich des Unfalls der Lion Air Boeing B737-800 am 13. April 2013 teilte die DGCA mit, dass der Unfallzwischenbericht veröffentlicht worden sei. Der Bericht enthielt drei Empfehlungen bezüglich des Unterschreitens von Mindesthöhen, der Verfahren für die Übergabe der Kontrolle und der damit verbundenen Schulungen. Die DGCA legte ausführlich die Maßnahmen dar, die sie in Bezug auf mit dem Unfall verbundene Themen getroffen hatte, einschließlich eines Sicherheitsaudits von Lion Air und der Sicherstellung von Korrekturmaßnahmen des Luftfahrtunternehmens im Anschluss an den Unfallzwischenbericht.

(30) Lion Air nahm an der Anhörung teil und beantwortete Fragen der Kommission und des Flugsicherheitsausschusses. Lion Air erklärte, das Unternehmen könne ausreichende Ressourcen zur Bewältigung der Erweiterung seiner Flotte mobilisieren, akzeptiere aber bei der Zusammenstellung seiner Flugbesatzungen sowohl für Flugkapitäne als auch für Erste Offiziere die Mindestanforderungen für die Lizenzerteilung und verlange keine zusätzliche Erfahrung. Zu dem Unfall erklärte das Unternehmen, es setze die Empfehlungen des Unfallzwischenberichts derzeit um, warte jedoch den endgültigen Bericht ab, um die Ursachen zu ergründen. Wie Lion Air mitteilte, fördert das Unternehmen die Sicherheit und verwendet die aus seinem Programm zur Qualitätssicherung des Flugbetriebs stammenden Daten zur Ermittlung von Risiken. Das Unternehmen erklärte, es habe noch keine Registrierung für das Operational Safety Audit (IOSA) des internationalen Luftverkehrsverbands erhalten.

(31) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss nahmen die soliden Fortschritte der DGCA und das geplante Ersuchen an die FAA zur Durchführung eines IASA-Audits zur Kenntnis. Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss ermutigen die DGCA weiterhin zur Fortsetzung der Anstrengungen im Hinblick auf das Erreichen ihres Ziels, ein völlig mit den ICAO-Standards konformes Luftfahrtsystem zu schaffen.

(32) Bezüglich Lion Air und des Unfalls nahmen die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss mit Besorgnis den geringen Erfahrungsgrad der von dem Luftfahrtunternehmen neu eingestellten und eingesetzten Piloten sowie die Antworten auf Fragen zum Sicherheitsmanagement des Luftfahrtunternehmens zur Kenntnis; die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss werden daher die Sicherheitsleistung des Luftfahrtunternehmens weiterhin aufmerksam beobachten.

Luftfahrtunternehmen aus Kasachstan

(33) Die Konsultationen mit den zuständigen kasachischen Behörden werden aktiv fortgesetzt, um deren Fortschritte bei der Gewährleistung der fortlaufenden Sicherheitsaufsicht über alle in Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden Sicherheitsnormen zu überwachen.

(34) Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1146/2012 übermittelte Air Astana der Kommission wiederholt Informationen zur Sicherheitsleistung und zu Änderungen in seiner Flotte (mit Schreiben vom 23. November 2012, 30. Januar 2013, 14. März 2013, 29. März 2013 und 13. Mai 2013). Air Astana legte ferner eine Kopie ihres am 22. April 2013 erteilten neuen Luftverkehrsbetreiberzeugnisses sowie neuer Betriebsspezifikationen vor. Aufgrund der Entwicklungen seiner Flotte werden Luftfahrzeuge des Musters Fokker 50 nicht länger in ihren Betriebsspezifikationen aufgeführt. Daher sollte Anhang B dieser Verordnung entsprechend geändert werden.

(35) Am 12. Mai 2013 hielt die Kommission mit Unterstützung der EASA technische Konsultationen mit den zuständigen Behörden von Kasachstan und einem Vertreter von Air Astana ab. Bei dieser Sitzung teilten die zuständigen Behörden Kasachstans mit, sie erzielten Fortschritte bei der ehrgeizigen Reform des Luftfahrtsektors, die auf die Angleichung der kasachischen Rechts- und Verwaltungsrahmens für die Luftfahrt an internationale Normen ausgerichtet ist.

(36) Bei der Sitzung gab Air Astana weitere Auskunft zur Entwicklung seiner Flotte in den Jahren 2012-2014. Air Astana teilte insbesondere mit, dass mehrere Luftfahrzeuge ausgemustert wurden und neue Luftfahrzeuge in die bestehenden Reihen Boeing B767, B757 und Airbus A320 integriert wurden; diese Flotten sind bereits in Anhang B aufgeführt. Alle neu erworbenen Luftfahrzeuge werden in Aruba eingetragen. Sowohl die zuständigen Behörden Kasachstans als auch Air Astana haben sich verpflichtet, die Kommission davon zu unterrichten, wenn ein neues Luftfahrzeug im Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Air Astana aufgeführt wird.

(37) Auch einige Mitgliedstaaten und die EASA bestätigten, dass sich bei Vorfeldinspektionen an Unionsflughäfen im Rahmen des SAFA-Programms keine besonderen Bedenken in Bezug auf Air Astana ergeben haben.

(38) Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 werden die Mitgliedstaaten die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei Luftfahrzeugen von Air Astana überprüfen. Sollten die Ergebnisse dieser Prüfungen oder andere relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass internationale Sicherheitsnormen nicht eingehalten werden, wäre die Kommission gezwungen, Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu treffen.

(39) Die Kommission unterstützt weiterhin die ehrgeizige Reform des Zivilluftfahrtbereichs durch die Behörden Kasachstans und ermutigt sie zur entschlossenen Fortsetzung ihrer Bemühungen um die Errichtung eines den internationalen Sicherheitsnormen entsprechenden Aufsichtssystems für die Zivilluftfahrt. Zu diesem Zweck ermutigt die Kommission die genannten Behörden zur weiteren Umsetzung des mit der ICAO vereinbarten Plans zur Mängelbehebung, wobei die beiden noch bestehenden schweren Sicherheitsbedenken und die Neuzertifizierung aller Betreiber unter ihrer Aufsicht vorrangig in Angriff genommen werden sollten. Sobald diese schweren Sicherheitsbedenken zur Zufriedenheit der ICAO ausgeräumt und die tatsächliche Umsetzung der ICAO-Standards hinreichend nachgewiesen sind, wäre die Kommission bereit, mit Unterstützung der EASA und der Mitgliedstaaten eine Sicherheitsbewertung an Ort und Stelle durchzuführen, um die erzielten Fortschritte zu bestätigen, und eine erneute Betrachtung des Falles im Flugsicherheitsausschuss vorzubereiten.

Luftfahrtunternehmen aus Kirgisistan

(40) Die Kommission setzt die Konsultationen mit den zuständigen Behörden von Kirgisistan im Hinblick auf die Sicherheitsrisiken fort, die zu Betriebsbeschränkungen für alle kirgisischen Luftfahrtunternehmen geführt haben, einschließlich der Fähigkeit von Kirgisistan zur Ausübung der Sicherheitsaufsicht in den Bereichen Flugbetrieb und Instandhaltung. Die Kommission möchte vor allem gewährleisten, dass Fortschritte in Bezug auf einige Feststellungen des USOAP-Audits der ICAO erzielt werden, die sich potenziell auf die Sicherheit des internationalen Luftverkehrs auswirken.

(41) Am 23. Mai 2013 hielt die Kommission mit Unterstützung der EASA technische Konsultationen mit den zuständigen Behörden von Kirgisistan ab, um die Luftfahrtunternehmen zu bestimmen, deren Zertifizierung und Aufsicht den internationalen Sicherheitsnormen entsprechen und für die eine schrittweise Aufhebung der Beschränkungen ins Auge gefasst werden könnte. Die zuständigen Behörden von Kirgisistan erklärten sich diesbezüglich zur Zusammenarbeit bereit durch die Vorlage von Informationen, die im Hinblick auf gewisse Fortschritte von Nutzen sein könnten. Die Vertreter von Kirgisistan erklärten sich ferner bereit, aktuelle Angaben zu den Abhilfemaßnahmen vorzulegen, die zur Behebung der von der ICAO festgestellten Mängel getroffen wurden, was eine erneute Betrachtung des Falles ermöglichen würde.

(42) Bei der Sitzung bestätigten die kirgisischen Behörden, dass Sky Bishkek am 8. November 2012 ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis erteilt wurde. Da die zuständigen Behörden von Kirgisistan jedoch den Nachweis schuldig blieben, dass die Sicherheitsaufsicht über dieses Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden internationalen Sicherheitsnormen gewährleistet ist, wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass das Luftfahrtunternehmen Sky Bishkek in Anhang A aufgenommen werden sollte.

(43) Der Flugsicherheitsausschuss fordert die zuständigen Behörden von Kirgisistan auf, die Umsetzung des mit der ICAO vereinbarten Plans zur Mängelbehebung zu beschleunigen und alle erforderlichen Anstrengungen zu unternehmen, um zu gewährleisten, dass die Sicherheitsaufsicht über alle in Kirgisistan zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß den internationalen Sicherheitsnormen erfolgt.

(44) Sobald Fortschritte bei der Umsetzung des mit der ICAO vereinbarten Plans zur Mängelbehebung zu verzeichnen sind und die tatsächliche Umsetzung der ICAO-Standards hinreichend nachgewiesen ist, wäre die Kommission bereit, mit Unterstützung der EASA und der Mitgliedstaaten eine Sicherheitsbewertung an Ort und Stelle durchzuführen, um zu bestätigen, dass die zuständigen Behörden von Kirgisistan in der Lage sind, ihre Aufsichtsfunktionen gemäß den internationalen Normen auszuüben, und eine erneute Betrachtung des Falles im Flugsicherheitsausschuss vorzubereiten.

Luftfahrtunternehmen aus Libyen

(45) Die Konsultationen mit den zuständigen Behörden Libyens (LYCAA) werden fortgesetzt, um zu bestätigen, dass Libyen bei der Reform seines Zivilluftfahrtbereichs Fortschritte macht und insbesondere gewährleistet, dass die Sicherheitsaufsicht über alle in Libyen zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß den internationalen Sicherheitsnormen erfolgt.

(46) Am 25. April 2013 legten die LYCAA einen Bericht über die Neuzertifizierung des Luftfahrtunternehmens Libyan Airlines vor. Darin wurde ein fünf Phasen umfassendes Verfahren erläutert, das mit den Empfehlungen der ICAO in Einklang steht; allerdings wurde die damit verbundene Inspektionstätigkeit nicht im Detail belegt. Die Kommission ersuchte um weitere Einzelheiten und am 29. April 2013 übermittelte die LYCAA eine Zusammenfassung der Feststellungen sowie die Abhilfemaßnahmen, die Libyan Airlines in den geprüften Bereichen ergriffen hat.

(47) Mit Schreiben vom 4. Juni 2013 teilte die LYCAA der Kommission mit, dass derzeit noch keine Aufhebung der für Libyan Airlines geltenden Beschränkungen in Betracht komme. Als Gründe wurden ein Wechsel im Management des Luftfahrtunternehmens und die damit verbundene Notwendigkeit einer Bewertung der Auswirkung dieser Veränderungen auf die Betriebssicherheit des Luftfahrtunternehmens genannt.

(48) Am 26. Juni 2013 wurde die LYCAA vom Flugsicherheitsausschuss gehört. Die LYCAA unterrichtete den Ausschuss über die bislang ergriffenen Maßnahmen und die Fortschritte bei der Neuzertifizierung der libyschen Luftfahrtunternehmen. Wie sie erläuterten, können sie für kein libysches Luftfahrtunternehmen die Aufhebung der derzeitig geltenden Beschränkungen empfehlen. Sie legten Zeitpläne mit ihren Annahmen dazu vor, wann die Zertifizierungsverfahren der Luftfahrtunternehmen abgeschlossen sein würden. Sie erklärten, der Unfallbericht betreffend den Unfall mit dem Afiqiyah Airways Airbus A330 sei veröffentlicht worden und die LYCAA führe mit der ICAO und einer Reihe nationaler Luftfahrtbehörden Gespräche über die Bereitstellung weiterer technischer Unterstützung.

(49) Die LYCAA bestätigte gegenüber der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss ausdrücklich, dass sie die derzeitigen Betriebsbeschränkungen für alle libyschen Luftfahrtunternehmen aufrecht erhalten werde, bis die gesamte fünfstufige Neuzertifizierung abgeschlossen und etwaige schwere Mängel behoben seien, und dass es erst danach einzelnen Luftfahrtunternehmen in Abstimmung mit der Kommission und nach einer Anhörung im Flugsicherheitsausschuss gestattet werden könne, gewerbliche Flüge in die Union wieder aufzunehmen.

(50) Darüber hinaus haben die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss bekräftigt, dass die LYCAA der Kommission für jedes neu zertifizierte Luftfahrtunternehmen ausführliche Angaben zum Neuzertifizierungsverfahren übermitteln und mit der Kommission und den Mitgliedstaaten zusammentreffen muss, um die jeweiligen Audits, Feststellungen, ergriffenen Abhilfemaß- und Abschlussnahmen sowie die Pläne für eine fortlaufende Aufsicht zu erörtern, bevor die Aufhebung von Beschränkungen beschlossen wird. Sollte kein die Kommission und die Mitgliedstaaten zufrieden stellender Nachweis geliefert werden, dass die Neuzertifizierung effektiv abgeschlossen und eine tragfähige fortlaufende Aufsicht gemäß ICAO-Standards eingerichtet wurde, wäre die Kommission zu unverzüglichem Handeln gezwungen, um Luftfahrtunternehmen den Betrieb in der Union, in Norwegen, in der Schweiz und in Island zu untersagen.

Air Madagascar

(51) Das Luftfahrtunternehmen Air Madagascar unterliegt Betriebsbeschränkungen und wird aufgrund der Verordnung (EU) Nr. 390/2011 in Anhang B geführt. Am 24. Mai 2013 beantragte das Luftfahrtunternehmen Air Madagascar, das Luftfahrzeug des Musters Boeing B737 mit dem Eintragungskennzeichen 5R-MFL zu der Liste der bereits in Anhang B aufgeführten Luftfahrzeuge des Musters Boeing B737 hinzuzufügen.

(52) Air Madagascar erklärte, die Sicherheitsleistung seiner Flotte habe sich verbessert und legte entsprechende Nachweise vor. Die zuständigen Behörden von Madagaskar (ACM) erklärten, sie seien in Bezug auf den mit Flugzeugen 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.

(53) Unter Berücksichtigung der Sicherheitsleistung des von Air Madagascar mit dem Luftfahrzeug des Musters Boeing B737 durchgeführten Betriebs und gemäß den gemeinsamen Kriterien ist die Kommission nach Stellungnahme des Flugsicherheitsausschusses der Ansicht, dass es dem Luftfahrzeug des Musters Boeing B737 mit dem Eintragungskennzeichen 5R-MFL gestattet werden kann, in die Union zu fliegen. Daher sollte Anhang B geändert werden, um den Betrieb des Luftfahrzeugs des Musters Boeing B737 mit dem Eintragungskennzeichen 5R-MFL zu gestatten.

(54) Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 werden die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei Luftfahrzeugen von Air Madagascar überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus der Islamischen Republik Mauretanien

(55) Alle in Mauretanien zugelassenen Luftfahrtunternehmen wurden im Dezember 2012 [1] aufgrund einer Reihe von Faktoren aus Anhang A gestrichen: die deutlichen Fortschritte bei der Abstellung der von der ICAO in Bezug auf die Einhaltung internationaler Normen festgestellten Mängel, die die zuständigen Behörden von Mauretanien (ANAC) mitgeteilt hatten, die Abstellung der bei der Erstzulassung des Luftfahrtunternehmens Mauritania Airlines International (MAI) festgestellten Mängel, die Bestätigung, dass die Wiederaufnahme der Flüge von MAI in die Union nur nach Las Palmas de Gran Canaria (Spanien) und nicht vor Februar 2013 erfolgen wird sowie die Zusage der Kommission, sie werde eine Sicherheitsbewertung an Ort und Stelle durchführen, um die zufrieden stellende Durchführung der von der ANAC und MAI getroffenen Maßnahmen zu überprüfen.

(56) Die Kommission führte mit Unterstützung der EASA und der technischen Unterstützung der Mitgliedstaaten vom 14. bis 18. April 2013 eine Sicherheitsbewertung in Mauretanien durch.

(57) Im Verlauf der Sicherheitsbewertung bewies die ANAC dem Bewertungsteam ihr starkes Engagement und ihre Fähigkeit zur Einhaltung der Flugsicherheitsnormen der ICAO sowie zur nachhaltigen Übernahme ihrer Verpflichtungen in Bezug auf die Zertifizierung und Aufsicht über Luftfahrtunternehmen unter ihrer Zuständigkeit. Das Bewertungsteam gelangte insbesondere zu der Auffassung, dass die ANAC Fortschritte bei der Umsetzung ihres auf die Einhaltung der ICAO-Standards ausgerichteten Plans zur Mängelbehebung erzielt hatte, dass sie über die erforderlichen Ressourcen an qualifiziertem Personal, Vorschriften und Verfahren verfügt, dass sie einen umfassenden und angemessenen Überwachungsplan umsetzt und dass sie ein System zur Bewältigung festgestellter Sicherheitsmängel geschaffen hat. Bei diesen Überlegungen wurde dem derzeit begrenzten Umfang der Tätigkeit der Luftfahrtbranche in Mauretanien und der kürzlich erfolgten Umstrukturierung der ANAC Rechnung getragen.

(58) Das Bewertungsteam bewertete auch die MAI und fand Belege für die Fähigkeit des Luftfahrtunternehmens zur Einhaltung der Flugsicherheitsnormen der ICAO für den Flugbetrieb, vor allem in Bezug auf Lufttüchtigkeit, Qualifikation und Ausbildung, Handbücher und Sicherheitsverfahren sowie die Feststellung und Behebung von Sicherheitsproblemen, die bei internen und externen Kontrollen – beispielsweise im Rahmen der Überwachungstätigkeit der ANAC – festgestellt wurden.

(59) Das Bewertungsteam stellte allerdings auch fest, dass ANAC und MAI die effektive Umsetzung bestimmter internationaler Vorschriften, vor allem in den Bereichen Spezial- und Auffrischungsschulungen des technischen Personals, kundenspezifischer Zuschnitt und Aktualisierung der Handbücher, Verfahren und Prüflisten, systematische Überwachung und Dokumentation aller ständigen Beaufsichtigungstätigkeiten, verbessertes System zur Meldung und Analyse von Störungen fortsetzen muss. MAI sollte ferner das Sicherheitsmanagement-System (SMS) weiter umsetzen und die Flugdatenanalyse fortführen.

(60) ANAC und MAI wurden am 26. Juni 2013 vom Flugsicherheitsausschuss gehört. Bei der Sitzung gaben ANAC und MAI Einzelheiten zu den Fortschritten an, die in Bezug auf die bei der Sicherheitsbewertung vor Ort abgegebenen Empfehlungen erzielt wurden. Die ANAC erstattete Bericht über die Aktualisierung ihrer Verfahren, Prüflisten, Ausbildung sowie ihres Aufsichtsplans und Ausbildungsprogramms. Sie legte ferner Nachweise für die Durchführung zielgerichteter Inspektionen bei MAI und einer breit angelegten Aufklärungskampagne über die Meldung von Störungen vor und teilte mit, dass verstärkter Zugang zu technischen Angaben der Triebwerkshersteller bestehe. Die ANAC erklärte, sie übe eine genaue Aufsicht über MAI aus, wozu auch zahlreiche Vorfeldinspektionen zählten, und ergreife erforderlichenfalls energische Durchsetzungsmaßnahmen.

(61) Wie MAI mitteilte, hat das Unternehmen seine Flüge nach Las Palmas de Gran Canaria am 8. Mai 2013 aufgenommen und einen Aktionsplan ausgearbeitet, um die Empfehlungen des Bewertungsteams umzusetzen. Die meisten im Plan genannten Maßnahmen sind abgeschlossen, darunter unter anderem die Aktualisierung der Handbücher, neue Verfahren und die Benennung der Inhaber der Posten des Qualitäts- und des Sicherheitsbeauftragten. MAI erkannte an, dass die Umsetzung des Sicherheitsmanagement-Systems Fortschritte macht, es aber noch nicht in vollem Umfang operationell sei.

(62) Bei den ersten beiden am 8. und 22. Mai 2013 in Spanien durchgeführten Vorfeldinspektionen wurden eine Reihe von Feststellungen getroffen, in der Hauptsache bezüglich der Instandhaltung, doch war ihre Zahl und Schwere bei einer dritten Vorfeldinspektion am 12. Juni geringer. Spanien bestätigte, dass MAI Informationen zur Beilegung offener Feststellungen vorgelegt hat, die derzeit noch von Spanien bewertet werden.

(63) Der Flugsicherheitsausschuss begrüßte die von ANAC und MAI bei der Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen erzielten Verbesserungen und bestärkte sie darin, weitere Verbesserungen mit derselben Entschlossenheit anzugehen. ANAC und MAI wurden aufgefordert, der Kommission regelmäßig (mindestens zweimal jährlich) Bericht zu erstatten über ihre Fortschritte bei der Umsetzung der ICAO-Vorschriften und der noch offenen Empfehlungen, vor allem in Bezug auf das System zur Meldung und Analyse von Störungen bei der ANAC sowie die Umsetzung des Sicherheitsmanagement-Systems und der Flugdatenanalyse bei MAI. Die ANAC hat sich

[1] Erwägungsgründe 71 bis 81 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1146/2012 der Kommission, ABl. L 333 vom 5.12.2012, S. 7.

verpflichtet, die Kommission über neue gewerbliche Luftfahrtunternehmen, die von der ANAC zugelassen werden, zu unterrichten.

(64) Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 werden die Mitgliedstaaten die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei Luftfahrzeugen mit mauretanischer Zulassung überprüfen.

(65) Sollten die Ergebnisse von Vorfeldprüfungen oder andere relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass internationale Sicherheitsnormen nicht eingehalten werden, wäre die Kommission gezwungen, Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu treffen.

Luftfahrtunternehmen aus Mosambik

(66) Die zuständigen Behörden von Mosambik (Institute of Civil Aviation of Mozambique – IACM) und Vertreter des Luftfahrtunternehmens Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) trafen am 31. Mai 2013 in Brüssel mit Kommission und EASA zusammen. IACM gab umfassend Auskunft über den gegenwärtigen Stand der Umsetzung des der ICAO vorgelegten Plans zur Mängelbehebung. LAM erläuterte ausführlich den aktuellen Stand der Übernahme der internationalen Sicherheitsnormen in seine Struktur und den täglichen Betrieb sowie seine Expansionspläne.

(67) Die zuständigen Behörden von Mosambik erläuterten eingehend die internen Strukturen und die Personalausstattung ihrer Organisation sowie Umfang und Inhalt ihrer Tätigkeiten. Die verschiedenen Abläufe vergangener und laufender Tätigkeiten sowie die entsprechenden Zeitpläne wurden untersucht und zum mit der ICAO vereinbarten Plan zur Mängelbehebung in Bezug gesetzt. Für die meisten dieser Maßnahmen endet die Umsetzungsfrist Mitte Juni 2013. Anzahl und Umfang der Maßnahmen sowie die knappen Fristen zeigen die Entschlossenheit der zuständigen Stellen, im Hinblick auf eine dauerhafte Umsetzung ist aber möglicherweise eine Anpassung der Planung erforderlich. Den Behörden scheint dies vollkommen bewusst zu sein und sie überprüfen derzeit einige der im Plan zur Mängelbehebung festgelegten Fristen; eine geänderte Fassung wird der ICAO in Kürze vorgelegt. Die wichtigsten Bereiche, die erst 2014 und 2015 behandelt werden, betreffen spezifische Aspekte des rechtlichen Rahmens, verbleibende organisatorische Fragen betreffend die interne Struktur der Behörde und Themen in Zusammenhang mit der Lufttüchtigkeit. Alle Betreiber haben ein 5-stufiges Neuzertifizierungsverfahren durchlaufen, nach dessen Abschluss 8 Betreiber (Linhas Aéreas de Moçambique LAM S.A., Moçambique Expresso SARL MEX, CFM-TTA S.A., Kaya Airlines Lda, CR Aviation, Coastal Aviation, CFA-Mozambique S.A., TTA SARL) in vollem Umfang zugelassen sind und die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse von 5 Betreibern (Emilio Air Charter Lda, Aero-Servicos SARL, Helicopteros Capital Lda, UNIQUE Air Charter Lda, ETA Air Charter Lda) ausgesetzt wurden.

(68) Die Vertreter von LAM stellten das Unternehmen ausführlich vor, einschließlich eines Überblicks über interne Struktur, Personalausstattung und Umfang der Tätigkeiten und erläuterten die Ausbildungsmaßnahmen sowie die verschiedenen operativen Partnerschaften, die das Unternehmen eingegangen ist. Das Luftfahrtunternehmen ist strategische Partnerschaften mit anderen Luftfahrtunternehmen in Portugal, Kenia, Südafrika, Angola, Sambia und Äthiopien (Moçambique Expresso MEX ist ein im Zubringerverkehr tätiges, 100%-iges Tochterunternehmen), Ausbildungsorganisationen (in Südafrika und Äthiopien) und Instandhaltungsorganisationen (in Portugal, Brasilien, Südafrika und Kenia) eingegangen. Die internen Sicherheitsmanagementsysteme sowie die geplante Durchführung der nächsten Phasen wurden erläutert. Phase I (Planung und Organisation) wurde überwiegend bis 2011 abgeschlossen (einige noch laufende Tätigkeiten werden 2014 abgeschlossen). Phase II (Reaktive Prozesse) wurde überwiegend von 2005 bis 2009 durchgeführt, 2 Prozesse sind bis 2014 abzuschließen. Die meisten zu Phase III (Vorausschauende und proaktive Prozesse) zählenden Maßnahmen laufen noch und sollen 2014-2015 abgeschlossen werden, während 3 Prozesse 2009 umgesetzt wurden. Phase IV (Betriebssicherung & Kontinuierliche Verbesserung) soll überwiegend 2014-2015 durchgeführt werden, wobei ein Prozess bereits 2009 abgeschlossen wurde.

(69) LAM berichtete ferner über seine Expansionsstrategie und –pläne, einschließlich neuer Strecken und der Flottenentwicklung.

(70) Der Flugsicherheitsausschuss begrüßte die von den zuständigen Behörden Mosambiks dargelegten Fortschritte bei der Behebung der von der ICAO festgestellten Mängel und ermutigte sie, ihre Anstrengungen im Hinblick auf die Schaffung eines mit den ICAO-Normen vollständig in Einklang stehenden Luftverkehrssystems fortzusetzen.

Luftfahrtunternehmen aus Nepal

(71) Gemäß den Ergebnissen des ICAO-Audits im Mai 2009 hielt Nepal die meisten internationalen Sicherheitsnormen nicht ein. Obgleich sich keine schweren Sicherheitsbedenken ergaben, zeigte das Audit, dass die zuständige Behörde von Nepal nicht in der Lage war, die effektive Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen in den Bereichen Flugbetrieb, Lufttüchtigkeit und Unfalluntersuchung zu gewährleisten, und dass schwere Mängel die Fähigkeit des Landes auch in den Bereichen primäres Luftfahrtrecht und Vorschriften für die Zivilluftfahrt, Organisation der Zivilluftfahrt sowie Lizenzerteilung für das und Ausbildung des Personals beeinträchtigten.

(72) Innerhalb von zwei Jahren (August 2010 – September 2012) ereigneten sich in Nepal mit in Nepal eingetragenen Luftfahrzeugen fünf Unfälle mit Todesfolge, von denen einige EU-Bürger betroffen waren. Drei weitere Unfälle gab es im Jahr 2013.

(73) Die Konsultationen mit den zuständigen Behörden Nepals begannen im Oktober 2012 auf der Grundlage von sicherheitsrelevanten Mängeln, die beim USOAP-Audit der ICAO im Mai 2009 festgestellt worden waren, und der hohen Zahl von Unfällen mit Todesfolge innerhalb kurzer Zeit. Kein nepalesisches Luftfahrtunternehmen ist in der Union tätig.

(74) Im Rahmen der Konsultationen erhielt die Kommission die Unterlagen über die von den zuständigen Behörden Nepals geplanten und durchgeführten Aufsichtstätigkeiten für die Jahre 2012 und 2013. Die Prüfung dieser Unterlagen ergab, dass weiterhin einige Sicherheitsmängel bestehen und dass die Aufsichtstätigkeiten in Bezug auf die Kontrolle der festgestellten Sicherheitsrisiken offenbar nicht ausreichten.

(75) Die Kommission hat mit Unterstützung der EASA am 30. Mai 2013 in Brüssel technische Konsultationen mit den zuständigen Behörden Nepals (CAAN) abgehalten, in deren Verlauf die CAAN die Lage eingehend erläuterte und Informationen zur Kontrolle der Sicherheitsrisiken gab. Aus den Erläuterungen Nepals ging hervor, dass die Aufsichtstätigkeit umfassender ist als aus den von Nepal zuvor übermittelten Unterlagen hervorging. Die CAAN informierte ferner über die Folgemaßnahmen zu den in den Unfalluntersuchungsberichten und mehreren Sicherheitsinitiativen enthaltenen Empfehlungen. Zu diesen Sicherheitsinitiativen zählte die Festlegung von Sicherheitszielen. Die effektive Umsetzung aller Sicherheitsinitiativen dürfte eine verbesserte Aufsicht und bessere Kontrolle von Sicherheitsrisiken bewirken. Die von der CAAN bei der Sitzung gemachten Angaben werden durch eine weitere Prüfung der Unterlagen überprüft.

(76) Auch das Luftfahrtunternehmen SITA Air Plc Ltd nahm an der technischen Konsultation teil und machte Angaben zu seiner sicherheitsrelevanten Tätigkeit und der Interaktion mit der CAAN. SITA Air verzeichnete im September 2012 einen Unfall mit Todesfolge und erläuterte die aus diesem Unfall gezogenen Lehren.

(77) Die CAAN und Nepals Luftfahrtbranche stehen weiterhin vor einigen Herausforderungen, darunter Faktoren wie die Einstellung ausreichenden und kompetenten Personals bzw. die Erhaltung dieses Personalbestands bei der CAAN und die Durchführung des Flugbetriebs in einem sehr schwierigen gebirgigen Gebiet. Die CAAN machte deutlich, dass sie diese Herausforderungen angeht und die Kommission wird daher die Lage in Nepal weiterhin beobachten.

(78) Die ICAO wird im Juli 2013 in Nepal ein Audit in Form einer Koordinierungs- und Validationsmission (ICVM) an Ort und Stelle durchführen und es scheint angemessen, die Ergebnisse der Tätigkeit der ICAO abzuwarten, bevor die Bewertung der Sicherheitslage in Nepal abgeschlossen wird.

(79) Sollten die Ergebnisse des ICAO-Audits oder andere relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass die Sicherheitsrisiken nicht angemessen eingedämmt werden, wäre die Kommission gezwungen, Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu treffen.

Luftfahrtunternehmen aus den Philippinen

(80) Die Konsultationen mit den zuständigen Behörden der Philippinen (CAAP) wurden fortgesetzt, um die Abhilfemaßnahmen zu bestätigen, die die CAAP zur Behebung der bei den Audits der ICAO und der Bundesluftfahrtbehörde der USA (FAA) in den Jahren 2012 und 2013 festgestellten Sicherheitsmängel getroffen hat.

(81) Wie die CAAP mitteilte, führte die ICAO im Februar 2013 eine ICVM durch und teilte der CAAP am 1. März 2013 schriftlich mit, die beiden schweren Sicherheitsbedenken, die beim USOAP-Audit der ICAO vom Oktober 2009 bzw. der ICVM vom Oktober 2012 geltend gemacht wurden, seien durch die Abhilfemaßnahmen der Philippinen erfolgreich ausgeräumt worden.

(82) Daher hielt die Kommission mit Unterstützung der EASA und von Vertretern der Mitgliedstaaten am 16. April 2013 eine Sitzung mit der CAAP und den Luftfahrtunternehmen Philippine Airlines und Cebu Pacific Airways ab, um die Fortschritte im Hinblick auf die noch bestehenden Probleme zu erörtern, die anlässlich des von der Kommission im Oktober 2010 durchgeführten Kontrollbesuchs an Ort und Stelle von ICAO, FAA und Union festgestellt worden waren.

(83) Während der Sitzung bestätigte die CAAP, dass sie ein fünf Phasen umfassendes Zertifizierungsverfahren sowie ein Revalidierungsverfahren eingeführt hat, das für alle bestehenden Luftfahrtunternehmen angelaufen ist. Sieben große und neun kleine Luftfahrtunternehmen haben das Verfahren abgeschlossen, darunter Philippine Airlines (PAL) und Cebu Pacific Air. Die CAAP berichtete über die Einrichtung eines aus zwei Systemen bestehenden Konzepts für die Aufsicht über Luftfahrtunternehmen: eine 24 Inspektoren umfassende Zeugnisverwaltungsstelle, die die Aufsicht nur über PAL und Cebu Pacific Air ausübt, während die übrigen Luftfahrtunternehmen von den Abteilungen für Flugbetrieb und Lufttüchtigkeit beaufsichtigt werden.

(84) Die CAAP erklärte ferner, sie befasse sich mit dem Problem der Nachhaltigkeit des Systems, indem sie versuche, durch höhere Gehälter Inspektionspersonal aus der Industrie zu gewinnen. Auch wurden Ausbildungsprogramme für Inspektoren umgesetzt. Die CAAP hat jedoch weder die Qualitätsmanagementsysteme noch die Sicherheitsmanagement-Systeme der ihrer Aufsicht unterstehenden Luftfahrtunternehmen förmlich inspiziert.

(85) PAL teilte mit, seine Flotte umfasse 44 Luftfahrzeuge (Boeing B747, B777, Airbus A340, A330, A320/319), weitere 68 Luftfahrzeuge (44 Airbus A321, 20 A330 und 4 A340) seien bestellt. Für seine Sicherheitsmanagement-Systeme gilt die Zielvorgabe, Ereignisse, die sich nachteilig auf die Sicherheitsnormen auswirken, gegenüber dem Vorjahr um 10 % zu verringern. Die Daten der Flugdatenüberwachung von 95 bis 100 % der Flüge wurden geprüft, wobei der besondere Schwerpunkt auf Ereignissen mit instabilen Anflügen und Bodennäherungswarnanlagen lag. Im Rahmen des Qualitätsmanagementsystems von PAL wurden im Jahr 2012 260 Inspektionen durchgeführt, bei denen 94 Mängel in Bezug auf Verfahren des Unternehmens festgestellt wurden, was

von den Ergebnissen der CAAP abwich, weil mehr Ausbildungsmängel festgestellt wurden. Cebu Pacific Air teilte mit, die Flotte wachse jährlich um 7%. Mit zwei 2013 gelieferten Luftfahrzeugen vom Typ „Airbus A330" würden im Juni Langstreckenflüge aufgenommen; Ziel sei eine Flotte von 47 Luftfahrzeugen bis Ende 2013. Als Ergebnis dieser Sitzung führte die Kommission mit Unterstützung der Mitgliedstaaten vom 3. bis 7. Juni 2013 eine Bewertung an Ort und Stelle auf den Philippinen durch.

(86) Die Schlussfolgerungen der Bewertung lauteten, dass die CAAP sowohl in Bezug auf die Luftfahrzeuge unter ihrer Aufsicht als auch intern noch moderne Techniken für das Sicherheitsmanagement in der Luftfahrt einführen muss. Im Betriebsbereich wird dem menschlichen Faktor und den Sicherheitsmanagement-Systemen weiterhin unzureichende Aufmerksamkeit gewidmet.

(87) Die Bewertung machte jedoch deutlich, dass – wenngleich innerhalb der CAAP noch viel zu tun bleibt – der Generaldirektor für Zivilluftfahrt eindeutige Maßnahmen ergreift, um sicherzustellen, dass die CAAP ihre tägliche Arbeit effektiver bewältigt. Ferner wurde zur Kenntnis genommen, dass Pläne zur Lösung des Problems eines alternden Personalbestands bestehen, indem durch Erhöhung der Gehälter die Einstellung von Beschäftigten aus der Industrie erleichtert werden und externes Fachwissen genutzt werden soll, um das Risiko einer lückenhaften Aufsicht über Luftfahrtunternehmen zu verringern. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die CAAP im Wesentlichen eine solide Aufsicht über die Luftfahrtunternehmen ausübt, wenn auch einige Schwächen, vor allem in den Bereichen Ausbildung, Normung, Qualitätsmanagement und Sicherheitsmanagement-Systeme, fortbestehen.

(88) Was die Luftfahrtunternehmen betrifft, konnten sowohl PAL als auch Cebu Pacific Air nachweisen, dass sie effektive Sicherheitsmanagementverfahren eingeführt hatten und in der Lage waren, die Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsvorschriften zu gewährleisten. Zum Zeitpunkt der Bewertung trat jedoch bei Cebu Pacific Air ein Unfall ein, der Fragen in Bezug auf die Kontrolle des Flugbetriebs aufwarf. Daraufhin beschloss Cebu Pacific Air, nicht an der Anhörung des Flugsicherheitsausschusses teilzunehmen, um sich auf die Lösung von Sicherheitsmängeln zu konzentrieren, die bei der laufenden Sicherheitsuntersuchung festgestellt worden waren.

(89) Während der Bewertung aktualisierte die CAAP ihre Liste der derzeitigen Luftverkehrsbetreiberzeugnisse, aus der hervorgeht, dass derzeit 32 Luftfahrtunternehmen durch die CAAP zugelassen sind. Anhang A sollte entsprechend aktualisiert werden.

(90) Am 26. Juni 2013 wurden die CAAP und PAL vom Flugsicherheitsausschuss gehört. Die CAAP erläuterte ausführlich die laufenden Maßnahmen zur Gewährleistung der Nachhaltigkeit einschließlich der Frage der Humanressourcen, der Bereitstellung von IT-Ausrüstung, der Ausarbeitung eines staatlichen Sicherheitsprogramms und der Verbesserung der Ausbildung, vor allem zum Sicherheitsmanagement-System.

(91) PAL ging – neben den bei der Sitzung vom 16. April 2013 angesprochenen Punkten – auch auf die Maßnahmen ein, die im Hinblick auf die Feststellungen bei der Bewertung an Ort und Stelle ergriffen wurden. Hinsichtlich seiner Expansionspläne erkannte PAL an, dass die Einstellung einer angemessenen Anzahl von Piloten eine Herausforderung darstelle; das Unternehmen wies jedoch darauf hin, dass aufgrund der Tatsache, dass ältere Luftfahrzeuge durch die neuen Luftfahrzeuge ersetzt werden, die Expansionsrate verkraftbar sei.

(92) Unter Berücksichtigung der von der CAAP ausgeübten Sicherheitsaufsicht und der Fähigkeit von PAL, die effektive Einhaltung der einschlägigen Flugsicherheitsvorschriften zu gewährleisten, wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass das Luftfahrtunternehmen Philippine Airlines aus Anhang A gestrichen werden sollte.

(93) Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 werden die Mitgliedstaaten die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen von PAL überprüfen. Sollten die Ergebnisse dieser Prüfungen oder andere relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass internationale Sicherheitsnormen nicht eingehalten werden, wäre die Kommission gezwungen, Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu treffen.

(94) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss nahmen jedoch die Maßnahmen der CAAP zur Behebung der noch offenen Sicherheitsmängel mit Befriedigung zur Kenntnis und werden die Lage im Hinblick auf eine erneute Prüfung bei der nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses weiterhin aufmerksam beobachten.

Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation

(95) Von einigen in der Russischen Föderation zugelassenen Luftfahrtunternehmen betriebene Luftfahrzeuge, die Flughäfen in der Union anfliegen, werden vorrangigen SAFA-Vorfeldinspektionen unterzogen, um ihre Konformität mit den internationalen Sicherheitsnormen zu prüfen. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und die EASA unterrichten weiterhin ihren Kollegen in der Russischen Föderation über festgestellte Mängel und fordern sie auf, Maßnahmen zu ergreifen, um jegliche Abweichung von den ICAO-Normen zu unterbinden.

(96) In der Zwischenzeit wird die Kommission den Dialog über Fragen der Luftverkehrssicherheit mit den zuständigen Behörden der Russischen Föderation fortsetzen, um vor allem sicherzustellen, dass die gegenwärtigen Risiken, die auf die niedrige Sicherheitsleistung der in der Russischen Föderation zugelassenen Luftfahrtunternehmen zurückzuführen sind, in ausreichendem Maße eingedämmt werden.

(97) Am 13. Juni 2013 hielt die Kommission mit Unterstützung der EASA und mehrerer Mitgliedstaaten eine Sitzung mit Vertretern der zuständigen Behörde der Russischen Föderation (Russian Federal Air Transport Agency (FATA) ab, bei der die FATA neueste Information zu den von der Behörde und den betreffenden Luftfahrtunternehmen getroffenen Maßnahmen mitteilte, die sich auf bei SAFA-Vorfeldinspektionen festgestellte Mängel bezogen.

Die FATA teilte insbesondere mit, dass ein Luftfahrtunternehmen einer speziellen Kontrolle unterworfen wurde und das Luftverkehrsbetreiberzeugnis eines weiteren Luftfahrtunternehmens entzogen wurde.

(98) Bei der Sitzung wies die FATA darauf hin, dass Vim Airlines in der ersten Jahreshälfte 2013 häufig inspiziert wurde und der Betrieb von Vim Airlines den Audit-Ergebnissen zufolge ein akzeptables Sicherheitsniveau aufweise. Bezüglich Red Wings teilte die FATA mit, in dem Luftfahrtunternehmen seien nach einer Aussetzung seines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses im Februar 2013 wesentliche Veränderungen vorgenommen worden. Auch könnte das Luftfahrtunternehmen bei einem entsprechenden Ergebnis der zum Zeitpunkt der Sitzung noch laufenden Inspektion wieder zum gewerblichen Luftverkehr zugelassen werden. Die Kommission empfahl, vor der Wiederzulassung gründlich zu prüfen, inwieweit Red Wings die Voraussetzungen für die Erbringung gewerblicher Luftverkehrsdienste in die EU erfüllt, und ersuchte um diesbezügliche Informationen vor der nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses.

(99) Im Anschluss an die Sitzung legte FATA weitere Informationen vor und teilte insbesondere mit, dass Red Wings ab 17. Juni 2013 wieder zur Erbringung gewerblicher Luftverkehrsdienste zugelassen sei.

(100) Die Kommission, die EASA und die Mitgliedstaaten werden die Sicherheitsleistung der in der Russischen Föderation zugelassenen Luftfahrtunternehmen, die in die Union fliegen, weiterhin aufmerksam beobachten. Die Kommission wird weiterhin sicherheitsrelevante Informationen mit den zuständigen Behörden der Russischen Föderation austauschen, um zu bestätigen, dass bei SAFA-Vorfeldinspektionen festgestellte Mängel von den betreffenden Luftfahrtunternehmen angemessen behoben wurden.

(101) Sollten die Ergebnisse von Vorfeldinspektionen oder andere relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass internationale Sicherheitsnormen nicht eingehalten werden, wäre die Kommission gezwungen, Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu treffen.

Sudan

(102) Die Konsultationen mit der sudanesischen Zivilluftfahrtbehörde (SCAA) wurden mit dem Ziel fortgesetzt, zu bestätigen, dass der Sudan Fortschritte bei der Reform seines Systems für die Sicherheit der Zivilluftfahrt macht, um die Mängel, die beim USOAP-Audit der ICAO 2006 und beim ICVM-Audit vom Dezember 2011 festgestellt wurden, beheben zu können. Im Anschluss an diese Audits wurden hinsichtlich des Zertifizierungsverfahrens für die Ausstellung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen schwere Sicherheitsbedenken geltend gemacht.

(103) Am 3. Januar 2013 teilte die SCAA der Kommission mit, sie habe ihre Kontrollkapazitäten einschließlich des Systems für die Zulassung und Beaufsichtigung von Luftfahrtunternehmen, Instandhaltungsbetrieben und zugelassenen Ausbildungsorganisationen verbessert. Daher hatte die ICAO im Anschluss an ein ICVM-Audit im Mai 2012 die schweren Sicherheitsbedenken aufgehoben.

(104) In der Folge hielt die Kommission mit Unterstützung der EASA am 29. April 2013 eine Sitzung mit der SCAA ab. Die SCAA teilte mit, sie sei nunmehr eine autonome Einrichtung mit eigenem Haushalt, Verbesserungen des Flugsicherheitssystems im Sudan seien durch die Nutzung externen Fachwissens möglich gewesen und sie stelle aktiv Personal ein und hebe die Gehälter an, um gegenüber der Branche wettbewerbsfähig zu sein. Die SCAA erklärte, derzeit seien nur sechs Luftfahrtunternehmen (Sudan Airways, Marshland Aviation, Badr Airlines, Sun Air Aviation, Nova Airways and Tarco Air) zum internationalen Flugverkehr zugelassen, weitere sieben Luftfahrtunternehmen seien dagegen auf den Inlandsverkehr beschränkt. Die SCAA berichtete über die Ergebnisse der ICVM vom Mai 2012 und wies darauf hin, dass nun eine große Zahl von ICAO-Normen, insbesondere in Bezug auf Flugbetrieb und Lufttüchtigkeit, wirksam umgesetzt sei.

(105) Die SCAA teilte ferner mit, sie habe eine Risikobewertung hinsichtlich der Fortsetzung des Betriebs alter Luftfahrzeuge sowjetischer Bauart durchgeführt, die zu einem Startverbot für 50 % dieser im Sudan eingetragenen Luftfahrzeuge geführt habe.

(106) Am 4. Juni 2013 legte die SCAA der Kommission eine Kopie ihres Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Registers vor, aus der hervorging, dass 18 Luftfahrtunternehmen über ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis verfügen, von denen 6 derzeit ausgesetzt sind. Sie nannten ferner Einzelheiten zur Aufhebung der Luftverkehrsbetreiberzeugnisse von Attico Airlines (AOC Nr. 023), Sudanese States Aviation Company (AOC Nr. 010), Azza Air Transport (AOC Nr. 012), Almajarah Aviation (AOC Nr. 049), Helilift (AOC Nr. 042) und Feeder Airlines (AOC Nr. 050). Auf der Grundlage dieser von der SCAA bereitgestellten Informationen sollte Anhang A entsprechend aktualisiert werden.

(107) Am 25. Juni 2013 wurde die SCAA vom Flugsicherheitsausschuss gehört. Die SCAA wurde vom Generaldirektor der Arab Civil Aviation Commission (ACAC) begleitet, der anerkannte, dass die EU-Sicherheitsliste für Staaten, die systemische Sicherheitsmängel angehen wollen, als Katalysator dienen kann, wies auf den Nutzen der regionalen Zusammenarbeit von Staaten hin und hob die diesbezügliche Unterstützung durch die ACAC hervor.

(108) Ergänzend zu den Erläuterungen bei der Sitzung vom 29. April 2013 teilte die SCAA dem Ausschuss mit, dass die Teilnahme des Inspektionspersonals an einem Kurs der ICAO für Inspektoren im Juli und August 2013 geplant sei und im Juli 2013 alle Luftfahrzeuge der Muster Tupolew Tu134 und Antonow An12 aus dem sudanesischen Luftfahrzeugregister gestrichen werden sollten. Die SCAA erklärte ferner, dass alle Luftfahrtunternehmen im Sudan Ende 2013 mit den Sicherheitsvorschriften konform sein müssen.

(109) Der Flugsicherheitsausschuss begrüßte die von den zuständigen Behörden des Sudans mitgeteilten erheblichen Fortschritte bei der Behebung der von der ICAO festgestellten Mängel, wies aber darauf hin, dass es noch eine Weile dauern werde, bis sowohl die SCAA als auch die ihrer Aufsicht unterstehenden Luftfahrtunternehmen die vollständige Einhaltung der ICAO-Normen gewährleisten können. Die Kommission wird daher die Fortschritte der SCAA im Hinblick auf eine erneute Prüfung des Falles bei künftigen Sitzungen des Flugsicherheitsausschusses aufmerksam beobachten.

Conviasa

(110) Conviasa, einem in der Bolivarischen Republik Venezuela zugelassenes Luftfahrtunternehmen, ist aufgrund schlechter Ergebnisse bei den SAFA-Inspektionen, mehrerer Unfälle und des Fehlens einer angemessenen Reaktion auf die Informationsersuchen des Flugsicherheitsausschusses seit April 2012 der Betrieb untersagt. Am 18. Juni 2012 vereinbarte die Kommission mit den zuständigen Behörden Venezuelas einen Fahrplan zur Behebung der festgestellten Sicherheitsmängel, der eine Überprüfung des Unionsbeschlusses ermöglicht.

(111) Die Konsultationen mit der Zivilluftfahrtbehörde von Venezuela (INAC) wurden 2013 mit dem Ziel fortgesetzt, zu bestätigen, dass Venezuela Fortschritte bei der weiteren Verbesserung seiner Aufsicht über die Luftfahrtunternehmen macht und sicherzustellen, dass Conviasa weiterhin eine Erhöhung seines Sicherheitsstatus anstrebt, um die vorgeschriebenen internationalen Normen einzuhalten.

(112) Im Mai 2013 ließen die zuständigen Behörden Venezuelas der Kommission von den zuständigen spanischen Behörden eine Reihe schriftlicher Stellungnahmen vorlegen, in denen die Durchführung einiger der im Fahrplan vom Juni 2012 festgelegten Maßnahmen ausführlich erläutert wurde.

(113) In der Folge hielt die Kommission mit Unterstützung der EASA am 7. Juni 2013 eine Sitzung mit der INAC und Conviasa ab. Conviasa gab ausführlich Auskunft über die vorgenommenen Verbesserungen zur Behebung der bei der letzten SAFA-Inspektion festgestellten Mängel, aus Unfällen gezogene Lehren und abgeleitete Empfehlungen sowie die als Ergebnis des jüngsten INAC-Audits eingeführten Änderungen. Conviasa verwies vor allem auf sein den SAFA-Inspektionen vergleichbares Vorflugkontrollsystem und die Verbesserungen des Sicherheitsmanagement-Systems, der Gesamtqualität, der Instandhaltung und der Verfahren zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit. Conviasa berichtete ferner über seine Expansionspläne und die Erneuerung der Flotte in den kommenden Jahren, wobei ältere Luftfahrzeuge der Muster Boeing B737-200 and B737-300 schrittweise ausgemustert werden und die bereits begonnene Einführung der neuen Luftfahrzeuge des Musters Embraer ERJ 190 beschleunigt wird.

(114) Die INAC erteilte Auskunft über ihre internen Strukturen und Mechanismen, legte ausführliche Informationen zum geltenden Verfahren für die Behandlung der Ergebnisse von EU-SAFA-Inspektionen venezuelanischer Luftfahrtunternehmen vor und erläuterte Planung und Durchführung ihrer Aufsichtstätigkeit, die bald Vorfeldinspektionen der nationalen Luftfahrtunternehmen umfassen wird. Die INAC war ferner zuversichtlich, dass die jüngste ICVM-Mission der ICAO, die vom 22. bis 28. Mai 2013 stattfand, zu dem Ergebnis gelangen dürfte, dass das Land sich in Bezug auf die Einhaltung der ICAO-Normen verbessert hat.

(115) Die INAC wurde am 26. Juni 2013 vom Flugsicherheitsausschuss gehört. Sie unterrichte den Ausschuss über die bei der Sitzung vom 7. Juni 2013 erörterten Punkte.

(116) Conviasa wurde am 26. Juni 2013 vom Flugsicherheitsausschuss gehört. Das Unternehmen unterrichtete den Ausschuss über die bei der Sitzung vom 7. Juni 2013 erörterten Punkte und betonte, es würde im Falle einer Wiederaufnahme des Betriebs in die Union einen gemischten Betrieb durchführen, wobei einer seiner eigenen Airbus A340-200 mit einer „Wet Lease“ eines äquivalenten Luftfahrzeugmusters kombiniert würde.

(117) Auf der Grundlage des von Spanien durchgeführten Audits und des jüngsten Kontrollbesuchs der ICAO sowie der Vorträge von INAC und Conviasa begrüßte der Flugsicherheitsausschuss die wesentlichen und umfassenden Fortschritte, die in Bezug auf die vom Flugsicherheitsausschuss im Jahr 2012 festgestellten Mängel erzielt wurden. Unter Berücksichtigung dieser Fortschritte wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass Conviasa aus Anhang A gestrichen werden sollte.

(118) Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 werden die Mitgliedstaaten die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei Luftfahrzeugen mit venezuelanischer Zulassung überprüfen.

(119) Sollten die Ergebnisse von Vorfeldprüfungen oder andere relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass internationale Sicherheitsnormen nicht eingehalten werden, wäre die Kommission gezwungen, Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu treffen.

(120) Im Hinblick auf die Aktualisierung der Anhänge wird in Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 angesichts der Sicherheitsauswirkungen die Notwendigkeit einer schnellen Beschlussfassung anerkannt. Die Erfahrung bei der Aktualisierung der Anhänge hat ferner gezeigt, dass es zum Schutz sensibler Informationen und zur Minimierung der kommerziellen Auswirkungen unerlässlich ist, dass die Beschlüsse im Zusammenhang mit der Aktualisierung der Liste sehr rasch nach ihrem Erlass veröffentlicht werden und in Kraft treten.

(121) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 ist daher entsprechend zu ändern.

(122) 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 10. Juli 2013

Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,
Siim KALLAS
Vizepräsident

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 Luftfahrzeugbetreibers
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republik Ghana
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Afghanistans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Islamische Republik Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamische Republik Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamische Republik Afghanistan
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
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republik Angola
AIR GICANGO	009	Unbekannt	Republik Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republik Angola
AIR NAVE	017	Unbekannt	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
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Unbekannt	Republik Angola
MAVEWA	016	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 Luftfahrzeugbetreibers
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 Nr. 014/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Republik Benin
AFRICA AIRWAYS	Unbekannt	AFF	Republik Benin
ALAFIA JET	PEA Nr. 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/ SCS	Unbekannt	Republik Benin
BENIN GOLF AIR	PEA Nr. 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republik Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA Nr. 013/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republik Benin
COTAIR	PEA Nr. 015/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	Republik Benin
ROYAL AIR	PEA Nr. 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republik Benin
TRANS AIR BENIN	PEA Nr. 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	RAC 06-003	EKA	Republik Kongo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republik Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Unbekannt	Republik Kongo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Unbekannt	Republik Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	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 Luftfahrzeugbetreibers
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 MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/ 0122/2012	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 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)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 059/2012	EXY	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 0050/2012	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 Luftfahrzeugbetreibers
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 040/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 0196/2011	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	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
LIGNES AÉRIENNES 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)

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 Luftfahrzeugbetreibers
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)
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)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 056/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 0081/2011	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 Behörden, die für die Regulierungsaufsicht von Äquatorialguinea zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Äquatorialguinea**
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Unbekannt	Äquatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Äquatorialguinea

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 Luftfahrzeugbetreibers
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**
ERITREAN AIRLINES	AOC Nr. 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC Nr. 005	NAS	Eritrea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Indonesiens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, EkspresTransportasi 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	Unbekannt	Republik Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	Unbekannt	Republik Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Unbekannt	Republik Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Unbekannt	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	Unbekannt	Republik Indonesien
ENGGANG 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 TRANSPORT	121-034	IDA	Republik Indonesien

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 Luftfahrzeugbetreibers
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Unbekannt	Republik Indonesien
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Unbekannt	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
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Unbekannt	Republik Indonesien
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
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Unbekannt	Republik Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Unbekannt	Republik Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Unbekannt	Republik Indonesien
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Unbekannt	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	135-044	Unbekannt	Republik Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republik Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republik Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Unbekannt	Republik Indonesien

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 Luftfahrzeugbetreibers
SURYA AIR	135-046	Unbekannt	Republik Indonesien
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	Unbekannt	Republik Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Unbekannt	Republik Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republik Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Unbekannt	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-0453-11	LMY	Republik Kasachstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Republik Kasachstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0317-12	CID	Republik Kasachstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republik Kasachstan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Republik Kasachstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republik Kasachstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republik Kasachstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republik Kasachstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Republik Kasachstan
DETA AIR	AK-0458-12	DET	Republik Kasachstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republik Kasachstan
LUK AERO (FRÜHER EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	Republik Kasachstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Republik Kasachstan

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 Luftfahrzeugbetreibers
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Republik Kasachstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republik Kasachstan
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Republik Kasachstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Republik Kasachstan
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Republik Kasachstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republik Kasachstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Republik Kasachstan
MEGA AIRLINES	AK-0462-12	MGK	Republik Kasachstan
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Republik Kasachstan
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	Republik Kasachstan
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	Republik Kasachstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	Republik Kasachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republik Kasachstan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht der Kirgisischen Republik zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Kirgisische Republik**
SKY BISHKEK	Unbekannt	BIS	Kirgisische Republik
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisische Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisische Republik
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgisische Republik
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgisische Republik
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Kirgisische Republik
AIR BISHKEK (FORMERLY EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgisische Republik
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgisische Republik
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisische Republik
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgisische Republik

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 Luftfahrzeugbetreibers
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgisische Republik
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisische Republik
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgisische Republik
SUPREME AVIATION	40	SGK	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 der Gabunischen Republik, 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 der Republik Mosambik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Republik Mosambik**
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Unbekannt	Republik Mosambik
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Unbekannt	Unbekannt	Republik Mosambik
CFA MOZAMBIQUE	MOZ-10	Unbekannt	Republik Mosambik
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	Unbekannt	Republik Mosambik

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 Luftfahrzeugbetreibers
COASTAL AVIATION	MOZ-15	Unbekannt	Republik Mosambik
CR AVIATION	MOZ-14	Unbekannt	Republik Mosambik
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Unbekannt	Republik Mosambik
ETA AIR CHARTER LDA	MOZ-04	Unbekannt	Republik Mosambik
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Unbekannt	Republik Mosambik
KAYA AIRLINES	MOZ-09	KYY	Republik Mosambik
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE)	MOZ-01	LAM	Republik Mosambik
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	MOZ-02	MXE	Republik Mosambik
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Unbekannt	Republik Mosambik
SAFARI AIR	MOZ-12	Unbekannt	Republik Mosambik
TTA SARL	MOZ-16	Unbekannt	Republik Mosambik
VR CROPSPRAYERS LDA	MOZ-06	Unbekannt	Republik Mosambik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Philippinen, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Philippine Airlines, einschließlich			**Republik der Philippinen**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Unbekannt	Republik der Philippinen
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Republik der Philippinen
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republik der Philippinen
AIR JUAN AVIATION	2013053	Unbekannt	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	Unbekannt	Republik der Philippinen
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Unbekannt	Republik der Philippinen
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Unbekannt	Republik der Philippinen
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	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 Luftfahrzeugbetreibers
CM AERO SERVICES	20110401	Unbekannt	Republik der Philippinen
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Unbekannt	Republik der Philippinen
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Unbekannt	Republik der Philippinen
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Unbekannt	Republik der Philippinen
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Unbekannt	Republik der Philippinen
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republik der Philippinen
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Unbekannt	Republik der Philippinen
LION AIR	2009019	Unbekannt	Republik der Philippinen
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Unbekannt	Republik der Philippinen
MAGNUM AIR	2012051	Unbekannt	Republik der Philippinen
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Unbekannt	Republik der Philippinen
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Unbekannt	Republik der Philippinen
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Unbekannt	Republik der Philippinen
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Unbekannt	Republik der Philippinen
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Unbekannt	Republik der Philippinen
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	Unbekannt	Republik der Philippinen
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEA-IR) INTERNATIONAL	2012052	Unbekannt	Republik der Philippinen
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Unbekannt	Republik der Philippinen
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Unbekannt	Republik der Philippinen
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Unbekannt	Republik der Philippinen
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Republik der Philippinen
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden São Tomés und Príncipes, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**São Tomé und Príncipe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé und Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé und Príncipe

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 Luftfahrzeugbetreibers
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé und Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Unbekannt	São Tomé und Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé und Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Unbekannt	São Tomé und Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé und Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé und Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Unbekannt	São Tomé und Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	São Tomé und Príncipe
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht von Sierra Leone zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	Unbekannt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Unbekannt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Unbekannt	Unbekannt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Unbekannt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Unbekannt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Unbekannt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Unbekannt	Unbekannt	Sierra Leone
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sudans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Republik Sudan**
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republik Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republik Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republik Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	Republik Sudan
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Republik Sudan
DOVE AIRLINES	052	DOV	Republik Sudan
ELIDINER AVIATION	008	DND	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 Luftfahrzeugbetreibers
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Republik Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Unbekannt	Republik Sudan
HELEJETIC AIR	057	HJT	Republik Sudan
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Republik Sudan
KUSH AVIATION	060	KUH	Republik Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republik Sudan
MID AIRLINES	025	NYL	Republik Sudan
NOVA AIRLINES	046	NOV	Republik Sudan
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	Republik Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republik Sudan
TARCO AIRLINES	056	TRQ	Republik Sudan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht von Swasiland zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Swasiland**
SWAZILAND AIRLINK	Unbekannt	SZL	Swasiland
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 Luftfahrzeugbetreibers	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer	Eintragungsstaat
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DVRK	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters TU-204	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: P-632, P-633	DVRK
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republik Gabun	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters Falcon 50, 2 Luftfahrzeugen des Musters Falcon 900	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republik Gabun
AIR ASTANA [2]	AK-0443-11	KZR	Kasachstan	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: Luftfahrzeuge des Musters Boeing B767, Luftfahrzeuge des Musters Boeing B757, Luftfahrzeuge des Musters Airbus A319/320/321	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: Luftfahrzeuge innerhalb der Boeing B767-Flotte, wie auf dem AOC angegeben; Luftfahrzeuge innerhalb der Boeing B757-Flotte, wie auf dem AOC angegeben; Luftfahrzeuge innerhalb der Airbus A319/320/321-Flotte, wie auf dem AOC angegeben	Aruba (Königreich der Niederlande)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republik Ghana	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters DC8-63F	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 9G-TOP und 9G-RAC	Republik Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 3 Luftfahrzeugen des Musters Boeing B737-300, 2 Luftfahrzeugen des Musters ATR 72-500, 1 Luftfahrzeug des Musters ATR 42-500, 1 Luftfahrzeug des Musters ATR 42-320 und 3 Luftfahrzeugen des Musters DHC 6-300	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republik Madagaskar
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
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Republik Gabun	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters Boeing B767-200	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LHP	Republik Gabun

[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 Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer	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
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republik Gabun	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters Challenger CL-601, 1 Luftfahrzeug des Musters HS-125-800	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-AAG, ZS-AFG	Republik Gabun; Republik Südafrika
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republik Angola	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 5 Luftfahrzeugen des Musters Boeing B777 und 4 Luftfahrzeugen des Musters 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

([1]) Afrijet ist es ausschließlich gestattet, die aufgeführten Luftfahrzeuge für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Union zu nutzen.
([2]) 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.
([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 (ABl. L 170 vom 6.7.2010, S. 15) genannten Bedingungen durchzuführen.