

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 1197/2011 DER KOMMISSION**vom 21. November 2011****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 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 (nachstehend „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 dieser Grundlage sollte die gemeinschaftliche Liste aktualisiert werden.
- (3) Die Kommission hat alle betroffenen Luftfahrtunternehmen entweder unmittelbar oder, sofern dies nicht möglich war, 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 innerhalb von 10 Tagen 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⁽³⁾ eingesetzt wurde, mündlich vorzutragen.

- (5) Der Flugsicherheitsausschuss hat die EASA zur Analyse von Berichten über die umfassenden Sicherheitsaudits, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) im Rahmen des Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) durchgeführt wurden, sowie zu den in den von der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 betroffenen Ländern durchgeführten Vorhaben der technischen Hilfe angehört. Ihm wurde mitgeteilt, dass im Hinblick auf eine Verbesserung der administrativen und technischen Kapazitäten der Zivilluftfahrtbehörden um weitere technische Hilfe und Zusammenarbeit ersucht wurde, damit Mängel entsprechend den geltenden internationalen Normen behoben werden.
- (6) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (7) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Flugsicherheitsausschusses.

Luftfahrtunternehmen aus der Europäischen Union

- (8) Aufgrund der von der EASA geprüften Ergebnisse von Vorfeldinspektionen, die an Luftfahrzeuge 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. Sie haben die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über folgende Maßnahmen in Kenntnis gesetzt: Zypern hat am 5. August 2011 entschieden, das Luftverkehrs-betreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens Eurocypria Airlines zu widerrufen; Italien hat mitgeteilt, dass die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der Luftfahrtunternehmen Livingston und ItaliAirlines ausgesetzt bleiben; Frankreich hat am 6. Oktober 2010 entschieden, das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens Blue Line zu widerrufen. Griechenland hat entschieden, die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der Luftfahrtunternehmen First Airways (21. Oktober 2010), Athens Airways (20. Juli 2011), Air Go Airlines (2. September 2011) sowie Argo Airways (9. September 2011) zu widerrufen und die Gültigkeit des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses des Unternehmens Hellenic Imperial Airways infolge der verschärften Aufsicht über dessen Instandhaltungs- und Flugbetrieb auf fünf Monate bis zum 2. Februar 2012 zu begrenzen; das Vereinigte Königreich hat bestätigt,

⁽¹⁾ ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.

⁽²⁾ ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 76.

⁽³⁾ ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4.

dass im Rahmen der verschärften Aufsicht über die Luftfahrtunternehmen Jet2.com, Oasis und Titan Airways keine weiteren Sicherheitsmängel festgestellt worden seien; die Niederlande haben entschieden, die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der Luftfahrtunternehmen Solidair und Amsterdam Airlines am 28. September bzw. 4. November 2011 zu widerrufen; Deutschland hat am 29. Juni 2011 entschieden, das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens ACH Hamburg GmbH zu widerrufen. Darüber hinaus wird das LBA seine Aufsichtstätigkeiten bis zu seiner für 2012 vorgesehenen Personalaufstockung weiterhin auf diejenigen Luftfahrtunternehmen konzentrieren, die ein größeres Risiko darstellen; Portugal hat mitgeteilt, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Luzair am 19. September 2011 abgelaufen sei und das Unternehmen derzeit das Neuzertifizierungsverfahren durchlaufe, und dass das Luftfahrtunternehmen White Airways wieder der normalen Aufsicht unterstehe, da im Rahmen der verschärften Aufsicht keine weiteren Sicherheitsmängel festgestellt worden seien; Schweden hat am 16. September 2011 entschieden, das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens Flyg Centrum AB auszusetzen; ferner hätten die Luftfahrtunternehmen Nova Air und AirSweden Aviation AB Pläne zur Mängelbehebung vorgelegt, die derzeit von den zuständigen schwedischen Behörden geprüft würden; in der Zwischenzeit blieben diese Unternehmen einer verschärften Aufsicht unterstellt.

Luftfahrtunternehmen aus Spanien

- (9) Nach dem Erlass der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2011 der Kommission vom 19. April 2011⁽¹⁾ stellte sich bei zwei regelmäßigen Analysen der Ergebnisse von SAFA-Inspektionen durch die EASA heraus, dass bei einer großen Zahl in Spanien zugelassener Luftfahrtunternehmen weiterhin mehr als ein schwerer Mangel pro SAFA-Inspektion aufgetreten ist. Die Kommission hat deshalb die am 14. März 2011 aufgenommenen förmlichen Konsultationen mit der zuständigen spanischen Behörde (AESA) fortgesetzt.
- (10) Am 19. Oktober 2011 hat die AESA die Kommission über die bislang unternommenen Maßnahmen zur dauerhaften Behebung der bei spanischen Luftfahrtunternehmen festgestellten Sicherheitsprobleme unterrichtet. Im Einzelnen teilte die AESA mit, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Flightline nach entsprechenden Korrekturmaßnahmen des Luftfahrtunternehmens verlängert worden sei, die Luftfahrzeuge des Modells Metro III allerdings vom Betrieb ausgeschlossen blieben. Im Fall des Luftfahrtunternehmens Zorex S.A. hatte die AESA im Mai 2011 ein Aussetzungsverfahren und vorläufige Maßnahmen eingeleitet, um den Betrieb zu unterbinden. Nach entsprechenden Abhilfemaßnahmen des Unternehmens wurden diese Maßnahmen wieder aufgehoben. Aufgrund neuer Belege, wonach das Luftfahrtunternehmen keine hinreichenden Abhilfemaßnahmen zur Behebung der Sicherheitsmängel unternommen hat, wurde am 7. Oktober 2011 ein neues Aussetzungsverfahren eingeleitet. Beim Luftfahrtunternehmen Alba Star hatte die AESA bereits Probleme in Bezug auf das Sicherheitsniveau des Unternehmens festgestellt und seine Aufsicht

daraufhin verstärkt. Aufgrund ihrer eigenen Audits und Inspektionen gelangte die AESA zu dem Ergebnis, dass die übrigen spanischen Luftfahrtunternehmen, die bei SAFA-Inspektionen schlechte Ergebnisse erzielt hatten, kein unmittelbares Sicherheitsrisiko darstellen, sie allerdings weiterhin einer verstärkten Aufsicht unterstellt bleiben.

- (11) Die AESA hat ferner mitgeteilt, dass die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der Unternehmen Baleares Link Express und Eurocontinental am 27. Juni 2011 widerrufen worden seien.
- (12) In der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses hat die AESA über weitere Maßnahmen berichtet. Sie teilte mit, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Zorex S.A. am 7. November 2011 ausgesetzt und das Luftfahrtunternehmen Alba Star am 24. Oktober 2011 spezifischen Inspektionen unterzogen worden sei, bei denen keine signifikanten Sicherheitsmängel festgestellt wurden; auch bei den beiden letzten SAFA-Inspektionen seien keine Mängel entdeckt worden. Darüber hinaus sei das Luftfahrtunternehmen IMD Airways S.L. am 20. und 24. Oktober sowie am 3. und 4. November 2011 mehreren Inspektionen unterzogen worden, bei denen keine signifikanten Mängel festgestellt wurden.
- (13) Angesichts der von der AESA ergriffenen Maßnahmen zur Behebung der festgestellten Sicherheitsmängel bei spanischen Luftfahrtunternehmen wird festgestellt, dass der Betrieb dieser Unternehmen derzeit einer im Hinblick auf die Vermeidung ernstster Sicherheitsrisiken hinreichenden Kontrolle durch die Behörde unterliegt und somit keine weiteren Maßnahmen erforderlich sind. Die Kommission wird unterdessen gemeinsam mit der EASA das Sicherheitsniveau der spanischen Luftfahrtunternehmen weiterhin beobachten.
- #### **Luftfahrtunternehmen aus Albanien**
- (14) Im Dezember 2009 hat die ICAO im Rahmen des Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) ein umfassendes Sicherheitsaudit in Albanien durchgeführt. Dabei wurden zahlreiche signifikante Mängel festgestellt bezüglich der Fähigkeit der zuständigen albanischen Behörden, ihre Zuständigkeiten im Bereich der Sicherheitsaufsicht wahrzunehmen. Zum Zeitpunkt der Erstellung des abschließenden Auditberichts wurden nach Ansicht der ICAO mehr als 59 % der ICAO-Richtlinien nicht wirksam angewandt. In Bezug auf bestimmte kritische Aspekte wie die Behebung von Sicherheitsproblemen wurden über 80 % der ICAO-Richtlinien nicht wirksam angewandt. Darüber hinaus versäumten es die zuständigen albanischen Behörden, angemessene Pläne zur Mängelbehebung vorzulegen, was sich aus der Tatsache ergibt, dass über 90 % dieser Pläne, die die Behörden im August 2010 für die Bereiche Vorschriften, Organisation, Zulassung, Betrieb, Lufttüchtigkeit sowie Untersuchung von Unfällen/Zwischenfällen vorgelegt hatten, von der ICAO für nicht annehmbar erachtet wurden. Ferner sind die zuständigen albanischen Behörden die Mitteilung über die Umsetzung der vorgenannten Pläne zur Mängelbehebung schuldig geblieben.

⁽¹⁾ ABl. L 104 vom 20.4.2011, S. 10.

- (15) Im Januar 2010 hat die EASA eine umfassende Normungsinspektion in Albanien durchgeführt. Aus dem Abschlussbericht ging hervor, dass in allen untersuchten Bereichen signifikante Sicherheitsmängel bestehen, die unverzüglich zu beheben sind. Die EASA gab bekannt, dass die zuständige albanische Behörde (ACAA) einen umfassenden Maßnahmenplan vorgelegt hat, der für akzeptabel befunden und am 29. April 2010 zusammen mit einer Reihe von Abhilfemaßnahmen, die bis Ende 2011 schrittweise umzusetzen sind, sowie von Sofortmaßnahmen zur Behebung der Sicherheitsmängel beschlossen wurde. Nach den Anhörungen der ACAA durch den Flugsicherheitsausschuss im März ⁽¹⁾ und Juni 2010 ⁽²⁾ wurde die Behörde dringend aufgefordert, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die mit der EASA vereinbarten Aktionspläne weiter effektiv und fristgemäß umzusetzen, wobei der Behebung der festgestellten Mängel, die zu Sicherheitsbedenken Anlass geben, wenn sie nicht unverzüglich behoben werden, Vorrang einzuräumen ist. Insbesondere wurde auf die äußerste Dringlichkeit hingewiesen, den Kapazitätsaufbau der Behörde zu beschleunigen, die Sicherheitsaufsicht über alle in Albanien zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden Sicherheitsbestimmungen zu gewährleisten und gegebenenfalls Durchsetzungsmaßnahmen zu ergreifen.
- (16) Die EASA hat die Konsultationen mit der zuständigen Behörde Albaniens aktiv fortgesetzt, um die von ihr vorgelegten Pläne zur Behebung der von der EASA bei ihrer umfassenden Normungsinspektion im Januar 2010 in Albanien festgestellten signifikanten Mängel weiterzuverfolgen. Zu diesem Zweck führte die EASA im Juli 2011 Folgeinspektionen in den Bereichen Lufttüchtigkeit und Flugbetrieb durch. Aus den der ACAA am 10. August und 2. September 2011 vorgelegten Abschlussberichten geht nicht nur hervor, dass die vereinbarten Pläne zur Mängelbehebung nicht rechtzeitig umgesetzt wurden, sondern dass darüber hinaus auch neue Mängel aufgetreten sind. Im Bereich der Lufttüchtigkeit stellt die EASA fest, dass drei der bei der Inspektion im Januar 2010 festgestellten Verstöße von der zuständigen albanischen Behörde nicht angemessen behoben und drei weitere Verstöße entgegen früheren Angaben der albanischen Behörde ebenfalls nicht in zufriedenstellender Weise beseitigt wurden ⁽³⁾; von diesen Verstößen stuft die EASA vier als sicherheitsrelevant ein. Die ACAA war somit nicht in der Lage, ihre Zuständigkeiten im Bereich der Lufttüchtigkeitsaufsicht wahrzunehmen, da die Behörde kein qualifiziertes Personal zu diesem Zweck eingestellt hat und die zur Abhilfe dieser Situation mit externen Mitarbeitern zuvor geschlossenen Verträge seit Januar 2011 abgelaufen sind. Somit fand zum Zeitpunkt der Inspektion weder eine Kontrolle der Einhaltung der in Albanien geltenden Lufttüchtigkeitsvorschriften statt, noch unterstanden die Inhaber von Lufttüchtigkeitszeugnissen einer entsprechenden Aufsicht. Im Bereich des Flugbetriebs stellt die EASA fest, dass vier der bei der Inspektion im Januar 2010 festgestellten Verstöße von der zuständigen albanischen Behörde nicht angemessen behoben und zwei weitere Verstöße entgegen früheren Angaben der albanischen Behörde ebenfalls nicht in zufriedenstellender Weise beseitigt wurden ⁽⁴⁾; von diesen Verstößen stuft die EASA fünf als sicherheitsrelevant ein. Die zuständige albanische Behörde war somit nicht in der Lage, ihre Zuständigkeiten im Bereich der Flugbetriebsaufsicht wahrzunehmen, da die ACAA nicht genügend qualifiziertes Personal zu diesem Zweck eingestellt hat und die zur Abhilfe dieser Situation mit externen Mitarbeitern zuvor geschlossenen Verträge beendet wurden. Die Anwendung der in Albanien geltenden Rechtsvorschriften über den Flugbetrieb und die Kontrolle der Inhaber von Lufttüchtigkeitszeugnissen sind somit unzureichend und zahlreiche sicherheitskritische Elemente unterliegen keinerlei Aufsicht.
- (17) Die zuständigen Behörden Italiens, die im September 2010 ein umfassendes Partnerschaftsprojekt mit den zuständigen albanischen Behörden eingeleitet hatten, teilten mit, dass diese Behörden die angebotene Hilfe beim Aufbau ihrer technischen und administrativen Kapazitäten wegen Mangels an qualifiziertem Personal bislang kaum in Anspruch genommen hätten.
- (18) Die Kommission hat deshalb ihre Konsultationen mit der ACAA aktiv fortgesetzt und bis 11. Oktober 2011 schriftliche Informationen zur Sicherheitsaufsicht über die in Albanien zugelassenen Luftfahrtunternehmen erbeten. Am 21. Oktober 2011 fanden mit Unterstützung der EASA weitere Konsultationen mit den zuständigen Behörden Frankreichs und Italiens statt. Zudem wurde die ACAA vor den Flugsicherheitsausschuss geladen und am 9. November 2011 gehört. Die ACAA lieferte weder zusätzliche Informationen über die zur Behebung der von der ICAO berichteten Mängel unternommenen Maßnahmen noch Belege dafür, dass sämtliche der von der EASA bei ihren Normungsinspektionen festgestellten Mängel rechtzeitig beseitigt wurden oder Gegenstand von Korrekturmaßnahmen sind, die von der EASA für akzeptabel befunden werden. Die EASA bestätigte, dass nur eine begrenzte Anzahl von Maßnahmen, die ausschließlich den Bereich des Flugbetriebs betreffen, für akzeptabel befunden wurden. Die zuständige albanische Behörde bestätigte, dass sie über keine qualifizierten Inspektoren verfügt und weiterhin ausschließlich auf drei externe Berater angewiesen ist, die indirekt unter Vertrag stehen und lediglich auf Teilzeitbasis und nur bis Dezember 2011 beschäftigt sind, um im Namen der Behörde deren Aufsichtspflichten wahrzunehmen. Die ACAA blieb allerdings den Nachweis schuldig, dass eine fortlaufende Aufsicht gewährleistet ist und die Vertragskräfte sich in keinem Interessenkonflikt befinden. Ferner konnte die ACAA den Umfang der Überwachungstätigkeiten im Bereich der Lufttüchtigkeit nicht belegen und räumte ein,
- ⁽¹⁾ Erwägungsgründe 55 bis 58 der Verordnung (EG) Nr. 273/2010 vom 30. März 2010, ABl. L 84 vom 31.3.2010, S. 30.
- ⁽²⁾ Erwägungsgründe 24 bis 30 der Verordnung (EG) Nr. 590/2010 vom 5. Juli 2010, ABl. L 170 vom 6.7.2010, S. 9.
- ⁽³⁾ EASA-Normungsinspektion AIR.AL.06.2011 mit 6 noch offen stehenden Verstößen: Ref. AL#10418(d), 10419(d), 10423(c), 10426(c), 10427(d), 10428(d).
- ⁽⁴⁾ EASA-Normungsinspektion OPS.AL.06.2011 mit 4 noch offen stehenden Verstößen: Ref. F3(d) in Bezug auf die Schulungsprogramme, F4(d) (Inspektionshandbuch), F7(c) (SSP), F9(d) (fortlaufende Überwachung).

dass aufgrund von Schwierigkeiten mit den Verträgen der genannten Experten 2010/2011 über mehrere Monate keine Sicherheitsaufsicht stattfand.

- (19) Die albanische Behörde erklärte allerdings, dass das grundlegende Gesetz zur Errichtung der ACAA am 10. November 2011 geändert worden sei, um größere finanzielle Unabhängigkeit und bessere Einstellungsbedingungen für Personal zu ermöglichen, und dass derzeit eine internationale Ausschreibung für technische Hilfe über einen Zeitraum von fünf Jahren vorbereitet werde mit dem Ziel, Anfang 2012 die entsprechenden Verträge zu unterzeichnen. Die Behörde räumte ein, dass die Beschäftigung externer Vertragsbediensteter kein Ersatz ist für die Einstellung qualifizierter Inspektoren auf Vollzeitsbasis, die ihr die Wahrnehmung ihrer Aufgaben im Bereich der Sicherheitsaufsicht ermöglicht, und verpflichtete sich, diese Einstellungen so bald wie möglich vorzunehmen.
- (20) Das in Albanien zugelassene Luftfahrtunternehmen Albanian Airlines wurde zur Stellungnahme vor den Flugsicherheitsausschuss geladen und am 9. November 2011 in Anwesenheit der ACAA gehört. Dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis wurde am 17. Juni 2011 ein drittes Luftfahrzeug des Musters BAE-146 mit dem Eintragungskennzeichen ZA-MAN hinzugefügt, allerdings wurde nicht der Nachweis erbracht, dass die zuständige albanische Behörde Ex-ante-Überprüfungen vorgenommen hat, bevor das Lufttüchtigkeitszeugnis erteilt und dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis das Luftfahrzeug hinzugefügt wurde. Zudem hat die zuständige albanische Behörde zwar am 27. Juli 2011 das Lufttüchtigkeitszeugnis verlängert, blieb allerdings den Nachweis schuldig, dass zuvor Ex-ante-Überprüfungen im Bereich der Lufttüchtigkeit vorgenommen wurden; auch im Bereich des Flugbetriebs fanden Ex-ante-Überprüfungen nur in begrenztem Umfang statt. Obwohl die albanischen Behörden ein funktionierendes Qualitätsmanagement eingerichtet haben, gab es keinerlei Belege dafür, dass alle von der ACAA und EASA 2011 festgestellten Mängel, insbesondere in Bezug auf das Betriebshandbuch und die Schulung der Flug- oder Kabinenbesatzung, fristgemäß behoben wurden. Die ACAA teilte mit und wies am 10. November schriftlich nach, dass dem Luftfahrtunternehmen Albanian Airlines das Luftverkehrsbetreiberzeugnis mit sofortiger Wirkung entzogen wurde. Der Flugsicherheitsausschuss nahm diese Entscheidung der zuständigen albanischen Behörde zur Kenntnis.
- (21) Das in Albanien zugelassene Luftfahrtunternehmen Belle Air wurde zur Stellungnahme vor den Flugsicherheitsausschuss geladen und am 9. November 2011 in Anwesenheit der ACAA gehört. Belle Air gab an, dass von seinen fünf in Betrieb befindlichen Luftfahrzeugen nur eines vom Muster Boeing DC-9-82 in Albanien zugelassen sei, die anderen Luftfahrzeuge der Muster Airbus A318/319/320/321 und ATR72 mit den Eintragungskennzeichen F-ORAA, F-ORAD, F-ORAE, F-ORAG dagegen in Frankreich. Belle Air hat nachgewiesen, dass die in Frankreich zugelassenen Luftfahrzeuge dem Management eines beauftragten und von den zuständigen französischen Behörden anerkannten Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit unterstehen, wobei die französischen Behörden bestätigten, dass die Lufttüchtigkeit und die Zulassung der zugehörigen Besatzung weiterhin ihrer Sicherheitsaufsicht unterstehen. Zudem hat Belle Air nachgewiesen, dass es seine Aktivitäten unter

eine interne Kontrolle gestellt hat, insbesondere im Rahmen von Systemen für das Qualitäts- und Sicherheitsmanagement. Die ACAA teilte mit und wies am 10. November 2011 schriftlich nach, dass das Lufttüchtigkeitszeugnis des bis dahin von Belle Air betriebenen Luftfahrzeugs mit dem Eintragungskennzeichen ZA-ARD mit sofortiger Wirkung entzogen und der Betrieb dieses Luftfahrzeugs bis zum Abschluss des Zertifizierungsverfahrens untersagt wurde. Der Flugsicherheitsausschuss nahm diese Entscheidung der zuständigen albanischen Behörde zur Kenntnis.

- (22) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss erkennen die zur Reform des Zivilluftfahrtssystems in Albanien unternommenen Anstrengungen an, insbesondere die Schaffung eines neuen Rechtsrahmens im Einklang mit den internationalen und europäischen Sicherheitsnormen, die Bemühungen zur Behebung der Sicherheitsmängel, die von der ICAO und der EASA sowie während der Konsultationen festgestellt wurden, sowie die von der ACAA ergriffenen Durchsetzungsmaßnahmen und ihre Zusage, unverzüglich und unbefristet qualifizierte Inspektoren einzustellen.
- (23) Im Rahmen einer bestehenden Kooperationsvereinbarung ersuchte die ACAA förmlich um die Unterstützung der zuständigen Behörde Italiens, um die administrative und technische Leistungsfähigkeit der ACAA in Bezug auf die Sicherheitsaufsicht, vor allem im Bereich des Flugbetriebs, zu verbessern. Die zuständigen Behörden Italiens haben dem Flugsicherheitsausschuss ihre Bereitschaft zur unverzüglichen Umsetzung dieses Programms mitgeteilt, damit die ACAA in die Lage versetzt wird, die unter ihrer Regulierungsaufsicht stehenden Luftfahrtunternehmen wirksam zu kontrollieren, bis sie über das erforderliche qualifizierte Personal zur unabhängigen Wahrnehmung dieser Aufgaben verfügt.
- (24) Angesichts dieser Entwicklungen wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine weiteren Maßnahmen erforderlich sind. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 werden die Mitgliedstaaten allerdings die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen der in Albanien zugelassenen Luftfahrtunternehmen überprüfen.
- (25) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss ermuntern Albanien zu entscheidenden Fortschritten beim Aufbau der technischen und administrativen Kapazitäten der ACAA und fordern die Behörde zur uneingeschränkten und transparenten Zusammenarbeit mit der ICAO und der EASA auf, um den Nachweis rascher und deutlicher Fortschritte in der Umsetzung geeigneter Abhilfep läne und Behebung aller festgestellten Mängel zu erbringen. Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss werden zu gegebener Zeit eine Neubewertung der Situation vornehmen.

TAAG Angolan Airlines

- (26) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 273/2010 ⁽¹⁾ darf TAAG Angolan Airlines nur mit vier Luftfahrzeugen

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 273/2010 der Kommission vom 30. März 2010 (ABl. L 84 vom 31.3.2010, S. 25), insbesondere Erwägungsgründe 59 bis 68.

des Musters Boeing 737-700 mit den Eintragungskennzeichen D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH und D2-TBJ sowie mit drei Luftfahrzeugen des Musters Boeing 777-200 mit Eintragungskennzeichen D2-TED, D2-TEE und D2-TEF Flüge in die EU durchführen. TAAG hat mitgeteilt, dass nach der Erneuerung seiner Flotte die Luftfahrzeuge des Musters Boeing B747 vollständig außer Dienst gestellt und im Juni/Juli 2011 durch zwei Luftfahrzeuge des Musters Boeing 777-300 mit Eintragungskennzeichen D2-TEG und D2-TEH ersetzt worden seien; TAAG beantragte, Flüge in die EU mit diesen Luftfahrzeugen ebenfalls zu gestatten.

- (27) TAAG Angolan Airlines machte schriftliche Eingaben und wurde am 9. November 2011 vor dem Flugsicherheitsausschuss gehört. TAAG hat seine Fähigkeit zur Durchführung sicherer und pünktlicher Flüge mit Luftfahrzeugen der Muster B777-200 und 777-300 nachgewiesen.
- (28) Die zuständige Behörde Angolas (INAVIC) bestätigte und belegte vor dem Flugsicherheitsausschuss, dass die Erweiterung der Flotte von TAAG durch Luftfahrzeuge des Musters Boeing 777-300 ordnungsgemäß genehmigt wurde. Das INAVIC hat ferner mitgeteilt, dass das Luftfahrtunternehmen einer fortlaufenden Aufsicht unterstehe und im Verlauf dieser Überwachung keine Sicherheitsbedenken aufgetreten seien. Hinsichtlich des Zwischenfalls, der sich im Dezember 2010 über Lissabon und Lunad ereignete, hätten die laufenden Untersuchungen der zuständigen Behörden weder Betriebs- oder Instandhaltungsmängel seitens TAAG erkennen lassen, noch spezielle Empfehlungen an das Unternehmen zur Folge gehabt.
- (29) Die zuständigen portugiesischen Behörden haben mitgeteilt, dass bei den in Portugal an Luftfahrzeugen von TAAG durchgeführten Vorfeldinspektionen keine Sicherheitsmängel aufgetreten seien.
- (30) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird festgestellt, dass TAAG der Betrieb in die EU mit zwei zusätzlichen Luftfahrzeugen des Musters Boeing B-777-300ER mit den Eintragungskennzeichen D2-TEG und D2-TEH, die somit in Anhang B aufzunehmen sind, gestattet werden sollte. Der Flugbetrieb dieses Luftfahrtunternehmens in die Europäische Union sollte im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen seiner Luftfahrzeuge gemäß der Verordnung Nr. 351/2008 weiterhin angemessen überprüft und festgestellt werden, ob die einschlägigen Sicherheitsnormen tatsächlich erfüllt werden.

Al Wafeer Air

- (31) Aufgrund der von der EASA geprüften Ergebnisse von SAFA-Vorfeldinspektionen⁽¹⁾, die an in die EU fliegenden Luftfahrzeugen des in Saudi-Arabien zugelassenen Luftfahrtunternehmens Al Wafeer Air vorgenommen wurden und bei denen wiederholt schwerwiegende Verstöße gegen internationale Sicherheitsnormen auftraten, hat die Kommission am 5. März 2011 förmliche Konsultationen mit den zuständigen Behörden Saudi-Arabiens aufgenommen. Am 14. September haben diese Behörden mitgeteilt, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Al Wafeer Air ausgesetzt worden sei, und ferner zugesichert, dass die Wiederaufnahme des Flugbetriebs erst dann

gestattet werde, wenn die im Rahmen des SAFA-Programms festgestellten Mängel behoben seien. Zur Weiterverfolgung der Angelegenheit wird die Kommission ihre Konsultationen mit den zuständigen Behörden Saudi-Arabiens fortsetzen.

Pakistan International Airways

- (32) Die Kommission hat am 8. September 2011 Konsultationen mit den zuständigen Behörden Pakistans aufgenommen, um die Mängel im Bereich Lufttüchtigkeit zu beheben, die bei zahlreichen Vorfeldinspektionen⁽²⁾ an Luftfahrzeugen, die Pakistan International Airways (PIA) seit September 2011 für Flüge in die Union einsetzt, festgestellt wurden. Die Aufnahme dieser Konsultationen erfolgte aufgrund einer Auswertung der SAFA-Inspektionsergebnisse durch die EASA und insbesondere einer von der zuständigen französischen Behörde durchgeführten SAFA-Inspektion⁽³⁾ eines Luftfahrzeugs des Musters Airbus A310 mit Eintragungskennzeichen AP-BGO, die dazu führte, dass das Luftfahrzeug für Instandhaltungsmaßnahmen leer nach Pakistan überführt werden musste.
- (33) In ihrer Antwort vom 17. September 2011 lieferte die zuständige pakistanische Behörde (PCAA) Informationen über Maßnahmen, die zur Behebung der festgestellten Mängel ergriffen wurden. Die Antwort enthielt Einzelheiten eines von PIA erstellten Plans zur Mängelbehebung mit 15 spezifischen Maßnahmen, die das Luftfahrtunternehmen durchzuführen beabsichtigte und von denen die meisten bis 30. Oktober 2011 abzuschließen waren.
- (34) Am 31. Oktober 2011 hat die PCAA die Kommission über eigene Maßnahmen sowie über die Fortschritte unterrichtet, die PIA bei der Umsetzung seines Abhilfeplans erzielt hat. Von den 15 Maßnahmen des Abhilfeplans von PIA seien acht abgeschlossen worden, während die übrigen bis spätestens 15. Dezember 2011 zum Abschluss gebracht werden sollen. Die PCAA hat einen 13-Punkte-Plan vorgelegt, in dem es um die Sicherheitskultur von PIA, den Lufttüchtigkeitsstatus seiner Luftfahrzeuge sowie um Maßnahmen zur Erreichung systemischer Verbesserungen geht.
- (35) Die Mitgliedstaaten fordern die Kommission auf, ihre Konsultationen mit den zuständigen pakistanischen Behörden und dem Luftfahrtunternehmen fortzusetzen, um sicherzustellen, dass die Korrektur- und Abhilfemaßnahmen dauerhaft wirksam sind. Zu diesem Zweck werden die Mitgliedstaaten weiterhin gemäß der Verordnung (EG)

⁽¹⁾ DGAC/F-2010-2383, DGAC/F-2010-2540, DGAC/F-2010-2298, CAA-UK-2010-0993.

⁽²⁾ AESA-E-2010-632, AESA-E-2011-361, AESA-E-2011-361, AESA-E-2011-455, AESA-E-2011-581, AESA-E-2011-701, CAA-N-2010-102, CAA-N-2010-119, CAA-N-2010-120, CAA-N-2011-5, CAA-N-2011-24, CAA-N-2011-38, CAA-UK-2010-918, CAA-UK-2010-958, CAA-UK-2010-1083, CAA-UK-2011-114, CAA-UK-2011-185, CAA-UK-2011-187, CAA-UK-2011-326, CAA-UK-2011-398, CAA-UK-2011-664, CAA-UK-2011-751, CAADK-2010-62, DGAC/F-2010-2034, DGAC/F-2010-2214, DGAC/F-2010-2518, DGAC/F-2010-2639, DGAC/F-2011-376, DGAC/F-2011-608, DGAC/F-2011-878, DGAC/F-2011-1138, DGAC/F-2011-1370, DGAC/F-2011-1560, DGAC/F-2011-1777, DGAC/F-2011-1811, DGAC/F-2011-2084, ENAC-IT-2011-219, ENAC-IT-2011-569, LBA/D-2010-1573, LBA/D-2011-534, LBA/D-2011-721, LBA/D-2011-1003.

⁽³⁾ DGAC/F-2011-1811.

Nr. 351/2008 die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen dieses Unternehmens und damit die Wirksamkeit der von PIA ergriffenen Abhilfemaßnahmen überprüfen. Sollten diese Inspektionen allerdings ergeben, dass die festgestellten Sicherheitsmängel von PIA nicht behoben wurden, wird die Kommission handeln müssen, um etwaige Sicherheitsrisiken zu begrenzen.

Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation

- (36) Nach zwei regelmäßigen Analysen der Ergebnisse von SAFA-Inspektionen durch die EASA, wonach bei verschiedenen in der Russischen Föderation zugelassenen Luftfahrtunternehmen weiterhin mehr als ein schwerer Mangel pro SAFA-Inspektion aufgetreten ist, sowie aufgrund der Tatsache, dass einige dieser Unternehmen 2011 tödliche Unfälle verzeichneten, führte die Kommission am Rande des Luftverkehrsgipfels EU-Russland am 12. und 13. Oktober 2011 in St. Petersburg Konsultationen mit der zuständigen Luftfahrtbehörde der Russischen Föderation (FATA).
- (37) Am 27. Oktober folgten weitere Konsultationen mit der Behörde, um genaue Informationen über das Sicherheitsniveau der Luftfahrtunternehmen zu erhalten, die Flüge in die Union durchführen, sowie über die Sicherheit des Betriebs bestimmter Luftfahrzeugmuster russischer Luftfahrtunternehmen, die an tödlichen Unfällen in der Russischen Föderation 2010 und 2011 beteiligt waren. Bei diesen Konsultationen haben zwei von dieser Behörde zugelassene Luftfahrtunternehmen, VIM AVIA (VIM AIRLINES) und TATARSTAN AIRLINES, Stellungnahmen vor der Kommission, der EASA, Eurocontrol und einem Mitgliedstaat abgegeben.
- (38) Bei den Konsultationen teilte die FATA mit, dass bestimmte von russischen Luftfahrtunternehmen betriebene Luftfahrzeugmuster – Tupolew TU-134, Tupolew TU-154B-2 und TU-154M – verschiedenen Maßnahmen bezüglich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, obligatorischer Informationen zur Lufttüchtigkeit installierter Ausrüstungen sowie Betriebsverfahren unterzogen worden seien. Ferner teilte die FATA der Kommission mit, dass bestimmte für internationale Flüge vorgeschriebene Ausrüstungen (GPWS/TAWS) ab 1. Januar 2012 auch auf Inlandsflügen innerhalb der Russischen Föderation vorgeschrieben seien.
- (39) Die FATA teilte dem Flugsicherheitsausschuss auf dessen Sitzung am 8. November 2011 folgende Durchsetzungsmaßnahmen gegenüber den ihrer Aufsicht unterliegenden Luftfahrtunternehmen mit:
- (a) Entzug der Luftverkehrsbetreiberzeugnisse folgender 12 Luftfahrtunternehmen, die kommerziellen Luftverkehr in die Union durchführen:

- 2nd Aviation Unit Sverdlovsk (ICAO-Code UKU), Entzug am 2.03.2011, MOSKVA (ICAO-Code MOA), Entzug am 23.03.2011, AVIAL NB

(ICAO-Code NVI), Entzug am 15.07.2011, AVIA-ENERGO (ICAO-Code ERG), Entzug am 18.07.2011, CONTINENT (ICAO-Code CNE), Entzug am 2.08.2011 mit Stellungnahmen der betroffenen Unternehmen;

- RUSAIR (ICAO-Code CGI), Entzug am 13.07.2011 aufgrund von Feststellungen, nachdem dessen Luftfahrzeug des Musters TU-134 am 20.06.2011 verunglückt war;

- YAK SERVICE (ICAO-Code AKY), Entzug am 23.09.2011 aufgrund von Feststellungen, nachdem dessen Luftfahrzeug des Musters YAK-42 am 7. September 2011 verunglückt war, sowie aufgrund der Ergebnisse einer von der FATA am 22.09.2011 in dem Unternehmen durchgeführten Inspektion;

- AEROSTARZ (ICAO-Code ASE), Entzug am 28.10.2011, AVIANOVA (ICAO-Code VNV), Entzug am 10.10.2011, KAVMINVODYAVIA (ICAO-Code MVD), Entzug am 27.09.2011 aufgrund der Ergebnisse von Inspektionen, die die FATA am 20.10.2011, 4.10.2011 bzw. 27.09.2011 in diesen Unternehmen durchgeführt hat;

- SKY EXPRESS (ICAO-Code SXR), Entzug am 31.10.2011 aufgrund industrieller Indikatoren, der finanziellen Situation des Unternehmens und der Ergebnisse einer Inspektion, die die FATA am 6.10.2011 in dem Unternehmen durchgeführt hat;

- AERORENT (ICAO-Code NRO), Entzug am 7.11.2011 aufgrund der Nichteinhaltung von Zertifizierungsvorschriften sowie der Ergebnisse der von der FATA am 27.09.2011 durchgeführten Inspektion;

- (b) Änderung der Luftverkehrsbetreiberzeugnisse mit Auferlegung von Betriebsbeschränkungen auf Anweisung der FATA vom 2. November 2011 für folgende sechs Luftfahrtunternehmen, die kommerziellen Luftverkehr in die Union durchführen:

- AVIASTAR-TU, UTAIR-CARGO, TATARSTAN AIRLINES, DAGHESTAN, YAKUTIA und VIM AVIA (VIM AIRLINES).

- (40) Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit bestimmter Luftfahrtunternehmen (Yakutia und Tatarstan Airlines), deren Flugbetrieb seit 2007 fortlaufend überwacht wird und die sich im April 2008 vor der Kommission und Mitgliedern des Flugsicherheitsausschusses äußerten, hat die Kommission die FATA auf die von der EASA durchgeführte Auswertung von SAFA-Vorfeldinspektionen hingewiesen, wonach einige Mängel in den Bereichen Lufttüchtigkeit und Betrieb durch zuvor unternommene Korrektur- und Abhilfemaßnahmen nicht wirksam beseitigt

wurden. Die FATA teilte mit, dass sie die für die Aufsicht über diese Luftfahrtunternehmen zuständigen regionalen Behörden aufgefordert habe, die Ergebnisse der SAFA-Inspektionen zu untersuchen und dafür zu sorgen, dass die betreffenden Unternehmen geeignete Abhilfemaßnahmen zur Behebung festgestellter Mängel durchführen.

- (41) Beide Luftfahrtunternehmen wurden am 8. November 2011 vor dem Flugsicherheitsausschuss gehört und gaben an, dass die bei SAFA-Vorfeldinspektionen festgestellten Mängel behoben worden seien. Beide Unternehmen teilten mit, dass sie nach der Entscheidung der FATA vom 2. November 2011 ihren Flugbetrieb in die Union eingestellt hätten.
- (42) In Bezug auf das Luftfahrtunternehmen VIM AVIA (VIM AIRLINES) wies die Kommission die FATA auf zwei Probleme hin, die Zweifel an der tatsächlichen Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch das Unternehmen begründen, nämlich das Schreiben der zuständigen Behörde Frankreichs an die FATA nach einer Inspektion auf einem französischen Flughafen ⁽¹⁾, bei der zahlreiche, die Betriebssicherheit beeinträchtigende signifikante und schwerwiegende Mängel festgestellt wurden, woraufhin die Behörde den Betrieb des Luftfahrzeugs untersagte und dessen Rückflug (Überführungsflug) anordnete, sowie der Entzug der Genehmigung des Instandhaltungsbetriebs des Unternehmens durch die EASA am 24. Mai 2011 (EASA 145.0410), nachdem die Genehmigung am 24. September 2010 angesichts des Versäumnisses von VIM AVIA (VIM AIRLINES), die Mängel gemäß den einschlägigen Vorschriften angemessen zu beseitigen, ausgesetzt worden war ⁽²⁾. Die nach wie vor offenen Feststellungen, die zum Entzug der Genehmigung des Instandhaltungsbetriebs führten, bestätigten die bei verschiedenen SAFA-Inspektionen auf Flughäfen in der Union festgestellten Mängel im Bereich der Lufttüchtigkeit ⁽³⁾, insbesondere im Zusammenhang mit unerkannten Defekten oder Schäden, bekannten Defekten oder Schäden, die keiner Bewertung oder Kontrolle unterzogen wurden, sowie Schäden oder Defekten, die außerhalb akzeptabler Instandhaltungsgrenzen lagen.
- (43) In seiner Stellungnahme vor dem Flugsicherheitsausschuss ließ VIM AVIA (VIM AIRLINES) nicht erkennen, dass es über ein funktionierendes Sicherheitsmanagement

verfügt, das das Luftfahrtunternehmen in die Lage versetzt, Risiken korrekt und auf geeignete Weise zu ermitteln, zu bewerten, zu steuern und zu überwachen und so einen sicheren Betrieb zu gewährleisten. VIM AVIA (VIM AIRLINES) teilte mit, dass es nach der Entscheidung der FATA vom 2. November 2011 seinen Flugbetrieb in die Union eingestellt habe.

- (44) Durch Informationen von Eurocontrol hat der Flugsicherheitsausschuss erfahren, dass alle drei Luftfahrtunternehmen, VIM AVIA (VIM AIRLINES), YAKUTIA und TATARSTAN AIRLINES, auch nach dem 2. November 2011 mehrere Flüge in die EU durchgeführt haben. Ferner ist dem Flugsicherheitsausschuss mitgeteilt worden, dass das Luftfahrtunternehmen AERO RENT, dem das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von der FATA entzogen wurde, auch nach dem Datum der diesbezüglichen Entscheidung kommerzielle Flüge von der EU aus durchgeführt hat.
- (45) Aufgrund dieser Informationen war die Kommission gezwungen, die FATA um dringende Klärungen und Bestätigungen zu bitten, dass die verschiedenen gegenüber russischen Luftfahrtunternehmen ergriffenen Durchsetzungsmaßnahmen (Entzug der Luftverkehrsbetreiberzeugnisse und Auferlegung von Betriebsbeschränkungen) tatsächlich angewendet werden.
- (46) Nach Prüfung der von VIM AVIA (VIM AIRLINES) vorgelegten Unterlagen und dessen Anhörung im Flugsicherheitsausschuss haben die Kommission und der Ausschuss Zweifel an der Fähigkeit des Luftfahrtunternehmens geäußert, den Flugbetrieb in die Europäische Union wieder aufzunehmen, solange nicht die erforderlichen Nachweise vorliegen, dass das Unternehmen umfassende Korrektur- und Abhilfemaßnahmen ergriffen hat, um im Rahmen von SAFA-Inspektionen und der fortlaufenden Überwachungstätigkeit der FATA festgestellte Mängel dauerhaft zu beheben.
- (47) Am 10. November 2011 hat die Kommission von der FATA Informationen angefordert, um bis zum 14. November 2011 die Bestätigung zu erhalten, dass der Flugbetrieb der betroffenen Luftfahrtunternehmen in die Union tatsächlich beschränkt bleibt, bis der Nachweis erbracht ist, dass alle im Rahmen von SAFA-Inspektionen und der fortlaufenden Überwachungstätigkeit der FATA festgestellten Mängel dauerhaft behoben wurden. Die FATA hat am 14. November schriftlich belegt, dass der Betrieb von VIM AVIA (VIM AIRLINES) bis zum 1. April 2012 sowie der Betrieb der fünf anderen russischen Luftfahrtunternehmen so lange eingeschränkt bleibt, bis der FATA der Nachweis vorliegt, dass alle bei SAFA-Vorfeldinspektionen festgestellten Sicherheitsprobleme tatsächlich behoben wurden. Die FATA bestätigte außerdem, die erforderlichen Schritte zu unternehmen, um sicherzustellen, dass alle Luftfahrtunternehmen, die Betriebsbeschränkungen unterliegen, den Entscheidungen der FATA tatsächlich nachkommen.

⁽¹⁾ DGAC/F-2011-2145.

⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission, ABl. L 315 vom 28.11.2003, S. 1.

⁽³⁾ SDAT-2011-0058; ENAC-IT-2011-0027; ENAC-IT-2011-0180; SCCA-2010-0002; GDCA-2010-0028; AESA-E-2010-0922; CAA-HUN-2011-0023; ENAC-IT-2011-0510; AESA-E-2010-0690; ENAC-IT-2010-0649; LBA/D-2011-0594; CAA-NL-2011-0143; DGAC/F-2011-2145; ENAC-IT-2010-0796; CAA-NL-2011-0141; SCCA-2011-0009; CAA-N-2011-0013; ENAC-IT-2011-0020; ENAC-IT-2011-0103; GDCA-2011-0029; SAFA-BUL-2011-0064; SAFA-DGAC/F-2011-0445; SAFA-BUL-2011-0015; HCAAGR-2011-0039; ENAC-IT-2011-0092; LBA/D-2010-1312; BUL-2010-0105; SCCA-2010-0008; CAA-SR-2011-0044; HCAAGR-2010-0397; DGAC/F-2010-2689; HCAAGR-2010-0414.

- (48) Unter Berücksichtigung der von der FATA vorgelegten Unterlagen wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass derzeit keine weiteren Maßnahmen in Bezug auf VIM AVIA (VIM AIRLINES) erforderlich sind. Die Kommission wird im März 2012 im Flugsicherheitsausschuss die Leistung dieses Luftfahrtunternehmens erneut überprüfen.
- (49) Der Flugsicherheitsausschuss hat den Wunsch geäußert, mit der FATA in allen die Sicherheit betreffenden Fragen weiterhin einen konstruktiven Dialog zu führen. Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss werden die Leistung der Luftfahrtunternehmen, deren Flugbetrieb in die Union einer Beschränkung durch die FATA unterliegt, sorgfältig überwachen, um dafür zu sorgen, dass sie den Betrieb wieder aufnehmen, sobald sie den Nachweis erbringen, dass alle im Rahmen von SAFA-Inspektionen in der EU festgestellten Mängel tatsächlich behoben wurden. Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss werden die dauerhafte Behebung der bei SAFA-Vorfeldinspektionen festgestellten Sicherheitsverstöße durch weitere technische Konsultationen mit der FATA fortsetzen. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 werden in der Zwischenzeit die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch die russischen Luftfahrtunternehmen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen dieser Unternehmen überprüfen, und die Kommission wird die von ihnen unternommenen Maßnahmen sorgfältig überwachen.

Jordan Aviation

- (50) Auf der Grundlage einer Auswertung der Ergebnisse von SAFA-Inspektionen, denen einige im Haschemitischen Königreich Jordanien zugelassene Luftfahrtunternehmen seit 2010 unterzogen wurden, hat die Kommission am 1. September 2011 Konsultationen mit der zuständigen jordanischen Zivilluftfahrtbehörde (CARC) aufgenommen, um die Bestätigung zu erhalten, dass die bei diesen SAFA-Inspektionen festgestellten Sicherheitsmängel dauerhaft behoben oder andernfalls geeignete Abhilfemaßnahmen zur Minderung der festgestellten Sicherheitsrisiken ergriffen wurden.
- (51) In ihrer Antwort vom 19. September 2011 lieferte die CARC keine eindeutigen Belege für die wirksame Umsetzung von Behebungs- und Vorbeugemaßnahmen seitens der betroffenen Luftfahrtunternehmen. Mangelnde Informationen zur Ursachenanalyse der festgestellten Sicherheitsmängel in Verbindung mit zunehmend schlechten Ergebnissen bei SAFA-Inspektionen mehrerer im Haschemitischen Königreich Jordanien zugelassener Luftfahrtunternehmen haben außerdem einige Fragen hinsichtlich der Fähigkeit der zuständigen Behörde des Landes aufgeworfen, für eine angemessene fortlaufende Überwachung der von ihr zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu sorgen.
- (52) Die Kommission hat am 6. Oktober 2011 weitere Informationen angefordert und die CARC zu einer Sitzung am 21. Oktober 2011 nach Brüssel eingeladen, um die vorgenannten Fragen zu klären. In dieser Sitzung erläuterte die CARC eine Reihe von ihr im September 2011 eingeleiteter Maßnahmen, um die Aufsicht über die in Jordanien zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu verstärken

und zu gewährleisten, dass die Ergebnisse von Vorfeldinspektionen im Rahmen des EU-Programms für die Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern (SAFA) bei der Beaufsichtigung der jordanischen Luftfahrtunternehmen angemessen berücksichtigt und auf diese Weise die bei den Inspektionen festgestellten Sicherheitsmängel dauerhaft behoben werden. Das Sicherheitsniveau des Luftfahrtunternehmens Jordan Aviation konnte in der Sitzung jedoch nicht hinreichend geklärt werden.

- (53) Bei Jordan Aviation wurden laut SAFA-Berichten signifikante Mängel im Management der Lufttüchtigkeit sowie beim Betrieb der Luftfahrzeuge des Musters Boeing B-767 festgestellt. Insbesondere musste nach einer in Frankreich durchgeführten SAFA-Inspektion ⁽¹⁾ einer B767 mit dem Eintragungskennzeichen JY-JAG, bei der schwerwiegende Lufttüchtigkeitsmängel festgestellt wurden, das Luftfahrzeug für Instandhaltungsmaßnahmen leer zurückgeschickt werden. Die Anzahl der Feststellungen bei den einzelnen SAFA-Inspektionen sowie das wiederholte Auftreten der Sicherheitsmängel seit 2010 geben Anlass zu schwerwiegenden Sicherheitsbedenken. Die CARC und Jordan Aviation wurden deshalb aufgefordert, sich im November 2011 vor dem Flugsicherheitsausschuss zu äußern.
- (54) Bei der Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss am 9. November 2011 würdigten die CARC und Jordan Aviation den Nutzen der Konsultationen, die mit der Kommission, unterstützt von der EASA und den Mitgliedstaaten, aufgenommen wurden. Diese Konsultationen veranlassten die Behörde und das Unternehmen zur Erstellung eines Plans zur Behebung der Mängel, die bei den SAFA-Inspektionen und im Rahmen ihrer eigenen internen Verfahren festgestellt wurden. Der Ausschuss erkannte die Bemühungen um eine nachhaltige Behebung der Sicherheitsmängel an und nahm die von der CARC und Jordan Aviation geleistete Zusage zur Kenntnis, ihren in der Sitzung vorgelegten Plan vollständig umzusetzen.
- (55) Der Ausschuss hat die vielversprechenden Schritte des Luftfahrtunternehmens begrüßt, aber auch Bedenken geäußert bezüglich des derzeitigen Unvermögens von Jordan Aviation, die Sicherheitsrisiken im kommerziellen Betrieb seiner Luftfahrzeuge des Musters Boeing B-767 zu reduzieren. Unter Berücksichtigung der zahlreichen und wiederholten Sicherheitsmängel, die bei Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen des Musters B-767, deren Betreiber Jordan Aviation ist, festgestellt wurden, und angesichts der unzureichenden Fähigkeit des Unternehmens, bislang einen angemessenen Plan zur Mängelbehebung und Vorbeugung umzusetzen, sowie der mangelnden Ausübung einer angemessenen Sicherheitsaufsicht durch die CARC, wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass Jordan Aviation in Anhang B aufgenommen und sein Betrieb Beschränkungen unterliegen sollte, um alle Luftfahrzeuge des Musters Boeing B-767 vom Betrieb auszuschließen. Dem Luftfahrtunternehmen sollte der Flugbetrieb in die Europäische

⁽¹⁾ DGAC/F-2011-269.

Union mit Luftfahrzeugen anderer Muster auf seinem Luftverkehrsbetreiberzeugnis gemäß Anhang B gestattet sein.

- (56) Die Mitgliedstaaten fordern die Kommission auf, ihre Konsultationen mit den zuständigen Behörden des Haschemitischen Königreichs Jordanien fortzusetzen, um sicherzustellen, dass diese die internationalen Sicherheitsnormen tatsächlich durchsetzen und die von den betroffenen Luftfahrtunternehmen unternommenen Abhilfe- und Vorbeugemaßnahmen dauerhaft wirksam sind. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 werden die Mitgliedstaaten unterdessen weiterhin die tatsächliche Einhaltung einschlägiger Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen dieses Luftfahrtunternehmens überprüfen.
- (57) Die Kommission ist bereit, die von der CARC und Jordan Aviation geleisteten Anstrengungen durch eine Prüfung vor Ort mit Beteiligung der Mitgliedstaaten und der EASA zu unterstützen, um das Sicherheitsniveau von Jordan Aviation sowie die Fortschritte der CARC im Hinblick auf die Überwachung der im Haschemitischen Königreich Jordanien zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu untersuchen.

Rollins Air

- (58) Die Kommission hat förmliche Konsultationen mit dem von den zuständigen Behörden von Honduras zugelassenen Luftfahrtunternehmen Rollins Air aufgenommen, nachdem sie von den zuständigen französischen Behörden über deren Entscheidung unterrichtet wurde, dem Unternehmen keine Verkehrsrechte zu erteilen, solange die Sicherheitsmängel, die bei der Auswertung des technischen Fragebogens und weiterer von Rollins Air zur Erteilung der Landeerlaubnis vorgelegter Informationen festgestellt wurden (so genannter SAFA-Standardbericht), nicht behoben seien.
- (59) Das Unternehmen wurde aufgefordert, sich am 8. November 2011 gegenüber dem Flugsicherheitsausschuss zu äußern und folgende Aspekte zu klären: a) Nachweis, dass es über ein den ICAO-Bestimmungen entsprechendes Programm zur Flugdatenanalyse verfügt; b) Nachweis, dass Frankreich einschließlich seiner Überseeterritorien Teil des Gebietes ist, in dem laut zuständiger Behörde der Betrieb des Luftfahrzeugs des Modells L1011-500 mit Eintragungskennzeichen HR-AVN gestattet war; c) Nachweis, dass die Piloten des geplanten Flugs in den vergangenen 12 Monaten die notwendigen Befähigungsüberprüfungen absolviert und d) beide vom Luftfahrtunternehmen vorgeschlagenen Flugbesatzungsmitglieder die von der ICAO vorgesehene Altersgrenze überschritten hatten.
- (60) An der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses haben weder Rollins Air noch die zuständige Behörde von Honduras (DGAC) teilgenommen. Die DGAC ermächtigte die diplomatische Vertretung von Honduras im Königreich Belgien, dem Flugsicherheitsausschuss am 9. November 2011 ihren offiziellen Standpunkt vorzutragen, wonach die DGAC das Verfahren für die Streichung des Luftfahrzeugs mit Eintragungskennzeichen HR-AVN aus dem nationalen Register eingeleitet hat und Rollins Air der

Betrieb dieses Luftfahrzeugs untersagt wurde. Rollins Air betreibt allerdings noch weitere Luftfahrzeuge dieses Modells, und bezüglich der oben aufgeführten Fragen wurden keine weiteren Angaben gemacht.

- (61) Der Ausschuss legte zugrunde, dass Honduras im Rahmen des IASA-Programms der US-amerikanischen Luftfahrtbehörde in Kategorie 2 eingestuft ist, was auf systembedingte Mängel innerhalb der zuständigen Behörden von Honduras hinweist bezüglich der Zertifizierung und Überwachung der unter ihrer Regulierungsaufsicht stehenden Luftfahrtunternehmen.
- (62) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Rollins Air in Anhang A geführt werden sollte, bis nachgewiesen ist, dass die im Standardbericht der zuständigen französischen Behörde aufgeführten Mängel behoben sind.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik Kongo

- (63) Die zuständige Behörde der Republik Kongo (ANAC) teilte mit, dass dem Luftfahrtunternehmen Equatorial Congo Airlines S.A. am 23. September 2011 ein neues Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt worden sei, blieb allerdings den Nachweis schuldig, dass die Zertifizierung und Beaufsichtigung dieses Unternehmens mit den geltenden internationalen Sicherheitsnormen voll im Einklang stehen. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Equatorial Congo Airlines S.A. in Anhang A aufgenommen werden sollte.

Luftfahrtunternehmen aus der Demokratischen Republik Kongo

- (64) Es liegen stichhaltige Beweise vor, dass die zuständige Behörde der Demokratischen Republik Kongo (AAC) dem Luftfahrtunternehmen Stellar Airways ein neues Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt hat, ohne dass Nachweise dafür vorliegen, dass die Zertifizierung und Beaufsichtigung dieses Unternehmens mit den geltenden internationalen Sicherheitsnormen voll im Einklang stehen. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Stellar Airways in Anhang A aufgenommen werden sollte.

Luftfahrtunternehmen aus den Philippinen

- (65) Die Kommission wurde von der zuständigen Behörde der Philippinen (CAAP) über die Erteilung neuer Luftverkehrsbetreiberzeugnisse, unter anderem für die Unternehmen Aeromajestic und Interisland Airlines, unterrichtet. Die CAAP hat auf das Auskunftersuchen der Kommission vom 26. Oktober 2011 bezüglich der Gültigkeit dieser Zeugnisse nicht geantwortet und blieb weitere Nachweise dafür schuldig, dass ihre Zertifizierungs- und Aufsichtstätigkeiten den geltenden internationalen Sicherheitsnormen entsprechen. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass diese Luftfahrtunternehmen in Anhang A aufgenommen werden sollten.

Allgemeine Erwägungen bezüglich der anderen in den Anhängen A und B geführten Luftfahrtunternehmen

- (66) Der Kommission wurden trotz ihrer ausdrücklichen Nachfragen keine Nachweise für die vollständige Umsetzung angemessener Behebungsmaßnahmen durch die Luftfahrtunternehmen, die in der am 19. April 2011 aufgestellten gemeinschaftlichen Liste aufgeführt sind, und durch die für die Regulierungsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden übermittelt. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass diese Luftfahrtunternehmen weiterhin einer Betriebsuntersagung (Anhang A) beziehungsweise Betriebsbeschränkungen (Anhang B) unterliegen sollten.
- (67) 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.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt gemäß den Verträgen unmittelbar in den Mitgliedstaaten.

Brüssel, den 21. November 2011

*Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,
Joaquín ALMUNIA
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 Luftfahrtunternehmens
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republik Ghana
ROLLINS AIR	HR-005	RAV	Honduras
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Unbekannt	VRB	Republik Ruanda
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	Unbekannt	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

⁽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 Luftfahrtunternehmens
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Unbekannt	Republik Angola
MAVEWA	016	Unbekannt	Republik Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republik Angola
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Benins, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republik Benin
AFRICA AIRWAYS	Unbekannt	AFF	Republik Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	Republik Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republik Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republik Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republik Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republik Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republik Benin
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Kongo, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Kongo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republik Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republik Kongo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Unbekannt	Republik Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Unbekannt	Republik Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Unbekannt	Republik Kongo
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Demokratischen Republik Kongo, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Demokratische Republik Kongo

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 051/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/ 036/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 031/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 029/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 028/08	BUL	Demokratische Republik Kongo
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/ 0090/2006	BRV	Demokratische Republik Kongo
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	ABB	Demokratische Republik Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 052/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/ 026/08	CER	Demokratische Republik Kongo
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 035/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0032/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/ 003/08	EWS	Demokratische Republik Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 027/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 053/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2006	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 045/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Demokratische Republik Kongo
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerialunterschrift (Verordnung Nr. 78/205)	LCG	Demokratische Republik Kongo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/787/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratische Republik Kongo
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Dschibutis, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Dschibuti
DAALLO AIRLINES	Unbekannt	DAO	Dschibuti

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 Luftfahrtunternehmens
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Äquatorialguineas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Äquatorialguinea
CRONOS AIRLINES	Unbekannt	Unbekannt	Äquatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Unbekannt	CEL	Äquatorialguinea
EGAMS	Unbekannt	EGM	Äquatorialguinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/ DGAC/SOPS	EUG	Äquatorialguinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n/a	Äquatorialguinea
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREO	739	GET	Äquatorialguinea
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Äquatorialguinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Unbekannt	Unbekannt	Äquatorialguinea
UTAGE – UNION DE TRANSPORTE AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Äquatorialguinea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Indonesiens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia und Metro Batavia, einschließlich			Republik Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Unbekannt	Republik Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	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
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
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republik Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	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 Luftfahrtunternehmens
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Unbekannt	Republik Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Unbekannt	Republik Indonesien
KAL STAR	121-037	KLS	Republik Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republik Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republik Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republik Indonesien
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	Unbekannt	Republik Indonesien
MEGANTARA	121-025	MKE	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
NYAMAN AIR	135-042	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
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	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
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Unbekannt	Republik Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republik Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	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 Luftfahrtunternehmens
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
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	Republik Kasachstan
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Republik Kasachstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Republik Kasachstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Republik Kasachstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republik Kasachstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republik Kasachstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republik Kasachstan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0435-10	SAP	Republik Kasachstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Republik Kasachstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Republik Kasachstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Republik Kasachstan
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Republik Kasachstan
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Republik Kasachstan
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Republik Kasachstan
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Republik Kasachstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republik Kasachstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republik Kasachstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republik Kasachstan
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	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 Luftfahrtunternehmens
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Republik Kasachstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republik Kasachstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Republik Kasachstan
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Republik Kasachstan
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Republik Kasachstan
MEGA AIRLINES	AK-0424-10	MGK	Republik Kasachstan
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Republik Kasachstan
PRIME AVIATION	AK-0393-09	PKZ	Republik Kasachstan
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Republik Kasachstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Republik Kasachstan
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Republik Kasachstan
SCAT	AK-0420-10	VSV	Republik Kasachstan
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Republik Kasachstan
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Republik Kasachstan
UST-KAMENOGORSK / AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Republik Kasachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republik Kasachstan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Kirgisischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Kirgisische Republik
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisische Republik
ASIAN AIR	36	AZZ	Kirgisische Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisische Republik
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Kirgisische Republik
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgisische Republik
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgisische Republik
DAMES	20	DAM	Kirgisische Republik
EASTOK AVIA	15	EEA	Kirgisische Republik
ITEK AIR	04	IKA	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 Luftfahrtunternehmens
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgisische Republik
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisische Republik
KYRGYZSTAN AIRLINE	Unbekannt	KGA	Kirgisische Republik
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgisische Republik
SKY WAY AIR	21	SAB	Kirgisische Republik
TRAST AERO	05	TSJ	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			Gabunische Republik
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Unbekannt	Gabunische Republik
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Gabunische Republik
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gabunische Republik
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabunische Republik
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Gabunische Republik
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gabunische Republik
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Unbekannt	Gabunische Republik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Mauretaniens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Islamische Republik Mauretanien
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Islamische Republik Mauretanien
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Mosambik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Mosambik
MOZAMBIQUE AIRLINES – LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE	MOZ-01/2010	LAM	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 Luftfahrtunternehmens
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	02 of 2010	MXE	Republik Mosambik
TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES	03 of 2010	Unbekannt	Republik Mosambik
HELICOPTEROS CAPITAL	Unbekannt	Unbekannt	Republik Mosambik
CFA MOZAMBIQUE	Unbekannt	Unbekannt	Republik Mosambik
UNIQUE AIR CHARTER	Unbekannt	Unbekannt	Republik Mosambik
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Unbekannt	Unbekannt	Republik Mosambik
SAFARI AIR	Unbekannt	Unbekannt	Republik Mosambik
ETA AIR CHARTER LDA	04 of 2010	Unbekannt	Republik Mosambik
EMILIO AIR CHARTER LDA	05 of 2010	Unbekannt	Republik Mosambik
CFM-TTA SA	07 of 2010	Unbekannt	Republik Mosambik
AERO-SERVICOS SABL	08 of 2010	Unbekannt	Republik Mosambik
VR CROPSPRAYERS LDA	06 of 2010	Unbekannt	Republik Mosambik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Philippinen, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik der Philippinen
AEROMAJESTIC	Unbekannt	Unbekannt	Republic of the Philippines
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Unbekannt	Republic of the Philippines
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republik der Philippinen
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Unbekannt	Republik der Philippinen
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Unbekannt	Republik der Philippinen
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Unbekannt	Republik der Philippinen
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Unbekannt	Republik der Philippinen
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Unbekannt	Republik der Philippinen
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Unbekannt	Republik der Philippinen
BEACON	Unbekannt	Unbekannt	Republik der Philippinen
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Unbekannt	Republik der Philippinen
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	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 Luftfahrtunternehmens
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Unbekannt	Republik der Philippinen
CM AERO	4AN2000001	Unbekannt	Republik der Philippinen
CORPORATE AIR	Unbekannt	Unbekannt	Republik der Philippinen
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Unbekannt	Republik der Philippinen
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Unbekannt	Republik der Philippinen
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Unbekannt	Republik der Philippinen
HUMA CORPORATION	2009014	Unbekannt	Republik der Philippinen
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Unbekannt	Republik der Philippinen
INTERISLAND	Unbekannt	Unbekannt	Republik der Philippinen
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republik der Philippinen
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Unbekannt	Republik der Philippinen
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Unbekannt	Republik der Philippinen
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Unbekannt	Republik der Philippinen
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Unbekannt	Republik der Philippinen
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Unbekannt	Republik der Philippinen
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Unbekannt	Republik der Philippinen
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Republik der Philippinen
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Unbekannt	Republik der Philippinen
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Unbekannt	Republik der Philippinen
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Republik der Philippinen
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	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 ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009004	Unbekannt	Republik der Philippinen
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Unbekannt	Republik der Philippinen
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	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 Luftfahrtunternehmens
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Unbekannt	Republik der Philippinen
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Unbekannt	Republik der Philippinen
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Unbekannt	Republik der Philippinen
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	Republik der Philippinen
WORLD AVIATION, CORP.	Unbekannt	Unbekannt	Republik der Philippinen
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Unbekannt	Republik der Philippinen
YOKOTA AVIATION, INC.	Unbekannt	Unbekannt	Republik der Philippinen
ZENITH AIR, INC.	2009012	Unbekannt	Republik der Philippinen
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	RIT	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	Unbekannt	São Tomé und Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé und Príncipe
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	TMS	São Tomé und Príncipe
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sierra Leones, die für die Regulierungsaufsicht 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

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 Luftfahrtunternehmens
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
SUDAN AIRWAYS	Unbekannt	SUD	Republik Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republik Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republik Sudan
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Republik Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republik Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republik Sudan
ALMAJARA AVIATION	Unbekannt	MJA	Republik Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republik Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republik Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republik Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Unkown	Republik Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republik Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republik Sudan
TARCO AIRLINES	056	Unbekannt	Republik Sudan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Swasilands, die für die Regulierungsaufsicht 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 Luftverkehrsleiterzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsleiterzeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer	Eintragsstaat
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DVR Korea	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeuge des Musters TU- 204	gesamte Flotte mit Ausnahme von: P-632, P-633	DVR Korea
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeuge des Musters Falcon 50, 2 Luftfahrzeuge des Musters Falcon 900	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Gabunische Republik
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kasachstan	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeuge des Musters B-767, 4 Luftfahrzeuge des Musters B-757, 10 Luftfahrzeuge der Muster A319/320/321, 5 Luftfahrzeuge des Musters Fokker 50	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Königreich der Niederlande)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republik Ghana	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeuge 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: 2 Luftfahrzeuge des Musters Boeing B-737-300, 2 Luftfahrzeuge 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-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

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbesitzerzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbesitzerzeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer	Eintragungsstaat
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters Boeing B-767-200	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LHP	Gabunische Republik
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Islamische Republik Iran	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 14 Luftfahrzeuge des Musters A-300, 8 Luftfahrzeuge des Musters A-310, 1 Luftfahrzeug des Musters B-737	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
JORDAN AVIATION	C002	JAV	Haschemitisches Königreich Jordanien	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 8 Luftfahrzeuge des Musters Boeing B-737, 2 Luftfahrzeuge des Musters Airbus A-310, 1 Luftfahrzeug des Musters Airbus A-320	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: JY-JAB JY-JAD JY-JAN JY-JAO JY-JAX JY-JAY JY-JAP JY-JAQ JY-JAV JY-JAH JY-JAC	Haschemitisches Königreich Jordanien
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabunische Republik	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	Gabunische Republik; Republik Südafrika

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 Luftfahrtunternehmens	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer	Eintragsstaat
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republik Angola	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 5 Luftfahrzeuge des Musters Boeing B-777 und 4 Luftfahrzeuge des Musters Boeing B-737-700	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 Europäischen Union zu nutzen.

(²) Air Astana ist es ausschließlich gestattet, die aufgeführten Luftfahrzeuge für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Europäischen Union zu nutzen.

(³) Gabon Airlines ist es ausschließlich gestattet, das aufgeführte Luftfahrzeug für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Europäischen Union zu nutzen.

(⁴) Iran Air ist es gestattet, Flüge in die Europäische 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.