

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 1264/2013 DER KOMMISSION**vom 3. Dezember 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⁽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 Ausschuss, der durch die Verordnung (EWG) Nr. 3922/1991 des Rates eingesetzt wurde („der Flugsicherheitsausschuss“), mündlich vorzutragen⁽⁴⁾.

- (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 folgender Staaten erhalten: Republik Guinea, Indonesien, Kasachstan, Kirgisistan, Libanon, Iran, Madagaskar, Islamische Republik Mauretanien, Mosambik, Nepal, Philippinen und Sambia. Der Flugsicherheitsausschuss erhielt von der Kommission ferner Informationen über Albanien, Indien, Jemen und Simbabwe. Außerdem erhielt der Flugsicherheitsausschuss von der Kommission Aktualisierungen zu technischen Konsultationen mit der Russischen Föderation sowie zur Überwachung von Libyen.
- (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 durchgeführt wurden⁽⁵⁾.
- (8) Der Flugsicherheitsausschuss hat die EASA ferner zu den Vorhaben für technische Unterstützung gehört, die in den von Maßnahmen oder der Überwachung im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 betroffenen Staaten durchgeführt wurden. Er wurde unterrichtet über die Pläne der EASA und die Ersuchen um weitere technische Unterstützung und Zusammenarbeit im Hinblick auf eine Verbesserung der administrativen und technischen Kapazitäten der Zivilluftfahrtbehörden mit dem Ziel, bei mangelhafter Einhaltung der geltenden internationalen Normen Abhilfe zu schaffen. Die Mitgliedstaaten wurden ferner aufgefordert, diesen Ersuchen auf bilateraler Ebene

⁽¹⁾ ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.

⁽²⁾ ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 76.

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission vom 22. März 2006 zur Erstellung der in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates genannten gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, ABl. L 84 vom 23.3.2006, S.14.

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

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

in Abstimmung mit der Kommission und der EASA zu entsprechen. Die Kommission betonte diesbezüglich, wie wichtig die Bereitstellung von Informationen für die internationale Luftfahrtgemeinschaft, vor allem über die SCAN-Datenbank der ICAO, sowie die Gewährung technischer Unterstützung durch die Union und ihre Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Verbesserung der Flugsicherheit weltweit sind.

- (9) Der Flugsicherheitsausschuss hat ferner EUROCONTROL zu Status und Weiterentwicklung des Warnsystems gehört, durch das das SAFA-Programm der EU unterstützt wird. Ausdrücklich hingewiesen wurde auf Statistiken zu Warmmeldungen betreffend Luftfahrtunternehmen, gegen die eine Betriebsuntersagung ergangen ist, und mögliche Verbesserungen des Systems.

Luftfahrtunternehmen aus der Europäischen Union

- (10) Aufgrund der von der EASA geprüften Ergebnisse von Vorfeldinspektionen, die an Luftfahrzeugen von 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 mehrere Mitgliedstaaten bestimmte Durchsetzungsmaßnahmen unternommen und die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über diese Maßnahmen unterrichtet. Rumänien teilte mit, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) des Luftfahrtunternehmens Jetran Air widerrufen wurde. Spanien erklärte, das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von IMD Airways sei abgelaufen und werde derzeit widerrufen.
- (11) Für den Fall, dass andere relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelhaften Einhaltung der angemessenen Sicherheitsnormen durch Luftfahrtunternehmen aus der Union Sicherheitsrisiken drohen, haben die Mitgliedstaaten ihre Handlungsbereitschaft bekräftigt.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik Guinea

- (12) Wie bei der Sitzung vom Januar 2013 in Brüssel vereinbart, haben die zuständigen Behörden der Republik Guinea (DNAC) regelmäßig Informationen zur laufenden Umsetzung des im Dezember 2012 von der ICAO genehmigten Plans zur Mängelbehebung (CAP) und der damit verbundenen Tätigkeiten bereitgestellt.
- (13) Im neuesten Fortschrittsbericht, der am 15. Oktober 2013 einging, werden die jüngsten Tätigkeiten und Entwicklungen bei der Umsetzung des CAP dargelegt. Die Übersetzung der Zivilluftfahrtvorschriften der Republik Guinea (die weitgehend an bestehende Vorschriften in englischsprachigen Nachbarländern angelehnt sind) ins Französische wurde Anfang August 2013 abgeschlossen. Das geänderte Zivilluftfahrtgesetz wurde dem Parlament am 21. August 2013 zur Annahme übermittelt. Das von der Banjul Accord Group Aviation Safety Oversight Organisation (BAGASOO) vorgeschlagene Ausbildungssystem für Inspektoren wurde angenommen. Am 3. September 2013 wurde Guineas Gefahrgut-Kontaktstelle benannt und der ICAO mitgeteilt.
- (14) Die DNAC übermittelte der ICAO am 30. August 2013 den überarbeiteten und aktualisierten CAP. Alle für 2012

und die erste Jahreshälfte 2013 geplanten Abhilfemaßnahmen wurden durchgeführt und die für das dritte und vierte Quartal 2013 geplanten Abhilfemaßnahmen laufen. Die Validierung dieser Maßnahmen durch die ICAO steht noch aus.

- (15) Da alle früheren Luftverkehrsbetreiberzeugnisse (AOC) Ende März 2013 ausgesetzt wurden, läuft derzeit die vollständig ICAO-konforme (fünfstufige) Zertifizierung eines nationalen Luftfahrtunternehmens (PROBIZ Guinée, das ein Luftfahrzeug des Musters Beechcraft King Air 90 betreibt) mit Unterstützung einer spezifischen CAFAC/BAGASOO-Mission; gleichzeitig werden die Inspektoren der DNAC während des gesamten Verfahrens in der Praxis geschult (on-the-job training). PROBIZ fliegt nicht in die Union.
- (16) Die DNAC hat um eine koordinierte Validierungsmission (ICVM) zur Validierung der Fortschritte bei der Umsetzung des CAP ersucht und die ICAO plant diese für Mai 2014.
- (17) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen Sicherheitsrisiken drohen, wäre die Kommission gezwungen, Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus Indien

- (18) Die Kommission nahm Bezug auf die fortgesetzten Gespräche mit den indischen Behörden hinsichtlich der Aufsicht über ihre Luftfahrtunternehmen. Die Kommission wandte sich im Oktober 2007 und im Januar 2010 schriftlich an die indische Generaldirektion für Zivilluftfahrt (DGCA) bezüglich bestimmter, ihrer Regulierungsaufsicht unterstehender Luftfahrtunternehmen, und zeigte sich zufrieden mit den eingegangenen Antworten.
- (19) Was die Aktualisierung in Bezug auf neuere Ereignisse betrifft, so führte die ICAO im Dezember 2012 eine koordinierte Validierungsmission (ICVM) durch, aufgrund derer zwei schwere Sicherheitsbedenken (SSC) geltend gemacht wurden. Das erste SSC betraf das Zertifizierungsverfahren für Luftverkehrsbetreiberzeugnisse (AOC), das zweite die Genehmigung von Änderungen an Luftfahrzeugen und Reparaturen von Luftfahrzeugen mit ausländischer Musterzulassung, die in Indien eingetragen sind. Die Kommission wandte sich am 30. April 2013 erneut schriftlich an die indischen Behörden, um sich eingehender nach den beiden geltend gemachten schweren Sicherheitsbedenken zu erkundigen und einige andere Fragen in Zusammenhang mit der routinemäßigen Überwachung von Sicherheitsinformationen durch die EASA anzusprechen, die die Sicherheitsaufsicht über die Luftverkehrsnormen im indischen Staat betrafen. In ihrer Antwort vom 10. Mai 2013 nannte die DGCA Einzelheiten zu den Abhilfemaßnahmen, die hinsichtlich der schweren Sicherheitsbedenken getroffen wurden. Im August 2013 wurde eine zweite koordinierte Validierungsmission der ICAO in Indien durchgeführt, um zu überprüfen, ob Indien die mit der ICAO vereinbarten Abhilfemaßnahmen erfolgreich umgesetzt hat. Im Anschluss an diese ICVM zog die ICAO die schweren Sicherheitsbedenken zurück. Der vollständige ICVM-Bericht liegt noch nicht vor.

- (20) Von Bedeutung ist des Weiteren die Tatsache, dass die US-Bundesluftfahrtbehörde (Federal Aviation Administration, FAA) im August 2013 eine Bewertung der internationalen Luftverkehrssicherheit (IASA) durchführte. Nach derzeitigem Stand hat der indische Staat seinen FAA-Kategorie 1-Status behalten. Sollte dieser Status in Zukunft herabgestuft werden, müsste die Kommission die Einleitung förmlicher Konsultationen mit den indischen Behörden gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 473/2006 gebührend in Betracht ziehen.
- (21) Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 werden die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei indischen Luftfahrtunternehmen überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus Indonesien

- (22) Die Konsultationen mit den zuständigen indonesischen Behörden (DGCA) werden mit dem Ziel fortgesetzt, deren Fortschritte bei der Gewährleistung der Sicherheitsaufsicht über alle in Indonesien zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden internationalen Sicherheitsnormen zu überwachen.
- (23) Das Luftfahrtunternehmen PT. Citilink Indonesia ersuchte die Kommission in einem Schreiben vom 2. August 2013 um seine Streichung aus Anhang A. Dem Schreiben waren ausführliche Unterlagen über den Abschluss des fünfstufigen Zertifizierungsverfahrens beigefügt.
- (24) Bei einer technischen Sitzung von Citilink Indonesia, Kommission, EASA und den Mitgliedstaaten am 5. November 2013 in Brüssel wurden die von dem Luftfahrtunternehmen vorgelegten ausführlichen Unterlagen besprochen. Die DGCA war ebenfalls zu dieser Sitzung eingeladen, hielt ihre Teilnahme zu diesem Zeitpunkt jedoch nicht für unerlässlich. Basierend auf dem Ergebnis dieser Sitzung wird die Kommission mit der DGCA Kontakt aufnehmen, um alle Klarstellungen zu erlangen, die erforderlich sind für die Entscheidung darüber, ob und wann sie die Aufhebung der gegenüber Citilink Indonesia verhängten Beschränkungen vorschlagen könnte.
- (25) In ihrem Schreiben vom 23. Oktober 2013 übermittelte die DGCA auch aktualisierte Angaben zu den ihrer Aufsicht unterliegenden Luftfahrtunternehmen. Sie teilte der Kommission mit, dass PT Batik Air Indonesia am 23. April 2013 ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis mit der Nr. 121-050 erteilt wurde. Da die DGCA jedoch den Nachweis schuldig blieb, dass die Sicherheitsaufsicht über dieses Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden internationalen Sicherheitsnormen gewährleistet ist, wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass dieses Unternehmen in Anhang A aufgenommen werden sollte.
- (26) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss ermutigen die DGCA, die Anstrengungen im Hinblick auf das Erreichen ihres Ziels, ein völlig mit den ICAO-Standards konformes Luftfahrtsystem zu schaffen, weiterhin fortzusetzen.

Luftfahrtunternehmen aus Kasachstan

- (27) Die Kommission hat die Konsultationen mit den zuständigen kasachischen Behörden aktiv fortgesetzt, um sich

über deren Fortschritte bei ihren langfristigen Anstrengungen zur Gewährleistung der fortlaufenden Sicherheitsaufsicht über alle in Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden Sicherheitsnormen unterrichten zu lassen und diese zu überwachen.

- (28) Insbesondere erteilte die Kommission für die zivile Luftfahrt Kasachstans (CAC) in einem Schreiben vom 8. August 2013 Auskunft über laufende Neuzertifizierungsverfahren, deren Ziel es ist, die Verfahren und Praktiken zur Erteilung von und Aufsicht über Luftverkehrsbetreiberzeugnisse(n) in Kasachstan an jene der ICAO anzugleichen. Die CAC teilte ferner mit, dass als Ergebnis dieser Angleichung die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse mehrerer Luftfahrtunternehmen ausgesetzt oder widerrufen wurden.
- (29) Am 18. Oktober 2013 gingen bei der Kommission Unterlagen ein, aus denen einerseits der Widerruf von sechs Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) von „Mega“, „Samal“, „Euro-Asia Air International“, „Asia Continental Airlines“, „Deta Air“ und „Kazair West“ (die bereits in der Kategorie Luftarbeit neuzertifiziert und bereits aus Anhang A gestrichen worden waren⁽¹⁾) und andererseits die Aussetzung der AOC von „Semeyavia“ und „Irtysh Air“ bis zum 4. August 2013 hervorging. Anschließend teilte die CAC mit, das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von „Semeyavia“ sei zwischenzeitlich abgelaufen und das Luftfahrtunternehmen habe keine Verlängerung oder Wiedererteilung beantragt. Das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von „Irtysh Air“ wurde für einen weiteren unbestimmten Zeitraum ausgesetzt. Da es sich bei der Aussetzung um eine vorübergehende Maßnahme handelt, die nicht notwendigerweise die Beendigung des Flugbetriebs des Luftfahrtunternehmens zur Folge hat, sollte „Irtysh Air“ weiterhin in Anhang A geführt werden. Hingegen sollten auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien die Luftfahrtunternehmen „Mega“, „Samal“, „Euro-Asia Air International“, „Asia Continental Airlines“, „Deta Air“ und „Semeyavia“ aus Anhang A gestrichen werden.
- (30) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss unterstützen die von den zuständigen Behörden Kasachstans getroffenen Maßnahmen zur Errichtung eines den internationalen Sicherheitsnormen entsprechenden Aufsichtsystems für die Zivilluftfahrt. Sie fordert sie diesbezüglich auf, ihre Anstrengungen im Hinblick auf die Umsetzung des von der ICAO genehmigten Plans zur Mängelbehebung zu beschleunigen und zu intensivieren, wobei der Schwerpunkt auf der sofortigen Beseitigung der beiden schweren Sicherheitsbedenken liegen sollte. Die Kommission ermutigt Kasachstan ferner zur aktiven Teilnahme am TRACECA-Projekt der Union für Flugsicherheit, um Kenntnisse und Erfahrung der CAC-Sicherheitsinspektoren zu verbessern.
- (31) Die Kommission bleibt ihrer Verpflichtung treu, mit Unterstützung der EASA und der Mitgliedstaaten einen Besuch vor Ort in Kasachstan durchzuführen und eine erneute Betrachtung des Falles im Flugsicherheitsausschuss vorzubereiten, sobald bei der Behebung von Sicherheitsmängeln ausreichende Fortschritte erzielt worden sind.

⁽¹⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1146/2012 der Kommission vom 3. Dezember 2012, ABl. L 333 vom 5.12.2012, S. 7.

- (32) Was den Flugbetrieb von Air Astana in die Union betrifft, so bestätigten einige Mitgliedstaaten und die EASA, dass sich bei Vorfeldinspektionen an Unionsflughäfen im Rahmen des SAFA-Programms keine besonderen Bedenken ergeben haben. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten werden weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei Luftfahrzeugen von Air Astana gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 überprüfen. Auf dieser Grundlage wird die Kommission für die nächste Sitzung des Flugsicherheitsausschusses eine Überprüfung der derzeit für Air Astana geltenden Betriebsbeschränkungen ausarbeiten.

Luftfahrtunternehmen aus Kirgisistan

- (33) Derzeit laufen Konsultationen der Kommission mit den zuständigen Behörden von Kirgisistan im Hinblick auf die Bestimmung der Luftfahrtunternehmen, deren Zertifizierung und Aufsicht möglicherweise den internationalen Sicherheitsnormen entsprechen und für die eine schrittweise Lockerung der Beschränkungen ins Auge gefasst werden könnte.
- (34) Da jedoch – wie schon im Juni 2013 – vor der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses vom November 2013 keine schriftlichen Stellungnahmen der kirgisischen Behörden eingingen, konnte die Kommission keine erneute Betrachtung des Falles vorbereiten. Zudem kann die Kommission mangels Belegen von Seiten Kirgisistans nicht vorschlagen, kirgisische Luftfahrtunternehmen, denen laut Luftverkehrsbetreiberzeugnis die Teilnahme am gewerblichen Luftverkehr nicht gestattet ist, von der Gemeinschaftsliste zu streichen.
- (35) Am 24. Oktober 2013 gingen bei der Kommission Kopien der Luftverkehrsbetreiberzeugnisse und der Betriebspezifikationen des neu zertifizierten Luftverkehrsbetreibers TEZ JET ein, der den gewerblichen Flugbetrieb am 1. August 2013 aufgenommen hat. Kopien von Unterlagen betreffend drei weitere kürzlich neu zertifizierte Luftfahrtunternehmen – Kyrgyz Airlines, S. Group International und Heli Sky – die ansonsten auf der offiziellen Website der zuständigen kirgisischen Behörde firmieren, gingen nicht ein. Da die zuständigen Behörden von Kirgisistan jedoch nicht nachweisen konnten, dass die Sicherheitsaufsicht über diese vier Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden internationalen Sicherheitsnormen auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien gewährleistet ist, wird festgestellt, dass TEZ JET, Kyrgyz Airlines, S. Group International und Heli Sky in Anhang A aufgenommen werden sollten.
- (36) Die Kommission fordert die zuständigen Behörden Kirgisistans auf, die Arbeit an der Behebung der von der ICAO festgestellten Sicherheitsmängel zu beschleunigen und die Kommission regelmäßig über Fortschritte in Bezug auf die Sicherheitsaufsicht über die in Kirgisistan zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu unterrichten, damit die Kommission dem Flugsicherheitsausschuss die erneute Betrachtung des Falles vorschlagen kann. Unter dieser Voraussetzung wäre die Kommission weiterhin 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 internationalen Normen auszuüben, und eine erneute Betrachtung des Falles im Flugsicherheitsausschuss vorzubereiten.

Luftfahrtunternehmen aus dem Libanon

- (37) Vom 5. bis 11. Dezember 2012 führte die ICAO eine ICVM im Libanon durch und überprüfte die Fortschritte bei der Behebung der Sicherheitsmängel, die beim USO-AP-Audit des Zivilluftfahrtsystems des Libanon festgestellt wurden, das die ICAO vom 1. bis 9. Juli 2008 durchgeführt hatte. Nach dieser ICVM hat sich die insgesamt mangelnde effektive Umsetzung der acht kritischen Elemente (CE) leicht verbessert.
- (38) Im Verlauf der koordinierten Validierungsmission machte das ICVM-Team ein schweres Sicherheitsbedenken in Bezug auf das Zertifizierungsverfahren für Luftverkehrsbetreiber geltend. Es wurde festgestellt, dass Libanon die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse und Betriebsspezifikationen von zwei internationalen Linienluftfahrtunternehmen und einer Reihe kleinerer, im internationalen Flugverkehr tätiger Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen erteilt oder erneuert hatte, ohne die vorgeschriebenen Zertifizierungstätigkeiten durchzuführen. Der SSC-Validierungsausschuss der ICAO bekräftigte am 31. Januar 2013, dass das schwere Sicherheitsbedenken fortbesteht.
- (39) Die von Kommission, EASA und den Mitgliedstaaten durchgeführte Analyse des ICVM-Abschlussberichts der ICAO vom Dezember 2012 deutet darauf hin, dass der Libanon Schwierigkeiten mit der effektiven Umsetzung der Standards und Empfehlungen in zwei der untersuchten USOAP-Bereichen hat: Lufttüchtigkeit (AIR) und Unfalluntersuchung (AIG). Außerdem wird die Fähigkeit des Libanon zur Gewährleistung der Sicherheit offenbar durch wesentliche Feststellungen in vier weiteren untersuchten USOAP-Bereichen beeinträchtigt.
- (40) Am 12. November 2013 lud die Kommission die zuständigen libanesischen Behörden zu einer technischen Konsultationssitzung ein, an der die EASA und der Vertreter eines EU-Mitgliedstaats teilnahmen. Bei dieser Sitzung informierten die zuständigen libanesischen Behörden kurz über das künftige neue Luftfahrtgesetz (Gesetz Nr. 481/2002), in dem die Errichtung einer unabhängigen Zivilluftfahrtbehörde vorgesehen ist. Aufgrund der politischen Instabilität im Libanon wurde das Gesetz allerdings noch nicht verabschiedet. Diese Verabschiedung ist abhängig von der Bildung einer neuen Regierung, die die Ernennung (voraussichtlich 2014) des neuen Leitungsorgans der Behörde ermöglichen wird. Die zuständigen Behörden erklärten, sie hätten unverzüglich die Aufgaben erledigt, die zur Beseitigung der im Plan zur Mängelbehebung (CAP) der ICAO genannten Mängel erforderlich sind. Auf der Grundlage dieser Sitzung wurden die zuständigen libanesischen Behörden aufgefordert, Informationen zur Aufsicht über ihre Luftfahrtunternehmen vorzulegen. Die Kommission und die EASA werden die eingegangenen Unterlagen bewerten, unter Berücksichtigung zusätzlicher Informationen der ICAO in Bezug auf die zur Ausräumung des SSC ergriffenen Maßnahmen. Die Kommission ermutigt den Libanon ferner zur Teilnahme an der Arbeitsgruppe Sicherheit in der Luftfahrt für die Mittelmeerländer (MASC – Mediterranean Aviation Safety Cell) der Union, um die Schaffung eines Sicherheitsprogramms des Staates (SSP) zu fördern und den Regulierungsrahmen der Flugsicherheit des Libanon zu stärken.

(41) Auf der Grundlage der in den Erwägungen (37) bis (40) dargelegten Lage müssen nach Ansicht der Kommission und des Flugsicherheitsausschusses die Konsultationen mit den libanesischen Behörden gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 fortgesetzt werden.

Luftfahrtunternehmen aus Libyen

(42) 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.

(43) Am 7. Oktober 2013 ersuchte die Kommission die LYCAA schriftlich um eine Aktualisierung hinsichtlich der Neuzertifizierung libyscher Luftfahrtunternehmen. In ihrer Antwort vom 29. Oktober 2013 ersuchte die LYCAA darum, ihre Fortschritte bei einer Sitzung mit der Kommission darlegen und zudem im November vor dem Flugsicherheitsausschuss erscheinen zu dürfen.

(44) In ihrem Schreiben vom 29. Oktober 2013 bestätigte die LYCAA der Kommission, sie werde die derzeit für alle libyschen Luftfahrtunternehmen geltenden Beschränkungen für Flüge in die Union aufrecht erhalten; für etwaige Änderungen sei eine Vereinbarung zwischen LYCAA, Kommission und Flugsicherheitsausschuss erforderlich.

(45) Bei einer Sitzung am 7. November 2013 führten Kommission, EASA und Vertreter der Mitgliedstaaten Gespräche mit der LYCAA und den Luftfahrtunternehmen Libyan Airlines und Afriqiyah Airways. Dabei erklärte LYCAA, ihrer Ansicht nach sei das fünfstufige Neuzertifizierungsverfahren für Libyan Airlines nunmehr abgeschlossen und dem Luftfahrtunternehmen sollte der Betrieb innerhalb der Union gestattet werden. Unterlagen zu den von LYCAA im Rahmen des Neuzertifizierungsverfahrens getroffenen Maßnahmen wurden der Kommission bei dieser Sitzung übergeben.

(46) LYCAA und Libyan Airlines erschienen am 19. November 2013 vor dem Flugsicherheitsausschuss. Die LYCAA teilte dem Flugsicherheitsausschuss mit, dass das fünfstufige Neuzertifizierungsverfahren für Libyan Airlines nunmehr abgeschlossen sei und diesem Luftfahrtunternehmen nach Ansicht der LYCAA der Betrieb auf Strecken in der Union gestattet werden sollte.

(47) Die LYCAA bestätigte jedoch der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss ausdrücklich, dass für eine etwaige Lockerung der derzeitigen Beschränkungen für Flüge innerhalb der Union eine Vereinbarung zwischen LYCAA, Kommission und Flugsicherheitsausschuss erforderlich wäre.

(48) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss stellten Folgendes fest:

— die dem Ausschuss als Beleg für die Neuzertifizierung von Libyan Airlines vorgelegten Unterlagen konnten nicht rechtzeitig vor der Sitzung ausreichend beurteilt werden;

— auf Nachfragen von Ausschussmitgliedern wurde deutlich, dass die Anzahl der Inspektoren der LYCAA für die Erfüllung der Aufgaben der Behörde unzureichend ist;

— von libyschen Luftverkehrsbetreibern gewerblich durchgeführte Ambulanzflüge waren von der LYCAA entgegen der Vereinbarung zwischen LYCAA, Kommission und Flugsicherheitsausschuss im Luftraum der Union nicht ausreichend beschränkt worden

— einige dieser Flüge waren Gegenstand von Vorfeldinspektionen und in einer Reihe von Fällen wurden erhebliche Mängel festgestellt.

(49) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss erklärten, bevor die LYCAA in Betracht ziehe, ihren Luftfahrtunternehmen die Genehmigung für Flüge in die Union zu erteilen, müsse zur Zufriedenheit der Kommission und des Flugsicherheitsausschusses nachgewiesen werden, dass das Neuzertifizierungsverfahren effektiv abgeschlossen wurde und eine tragfähige fortlaufende Aufsicht gemäß ICAO-Standards stattfindet. Sollte kein die Kommission und die Mitgliedstaaten zufrieden stellender Nachweis hierfür geliefert werden, wäre die Kommission zu unverzüglichem Handeln gezwungen, um Luftfahrtunternehmen den Betrieb in der Union zu untersagen.

Luftfahrtunternehmen aus der Islamischen Republik Mauretanien

(50) Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 haben die Mitgliedstaaten die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen von Vorfeldinspektionen bei Luftfahrzeugen mit mauretanischer Zulassung überprüft. Die jüngste SAFA-Analyse der EASA zeigt, dass fünf Inspektionen von Luftfahrzeugen der Mauritania Airlines International (MAI) durchgeführt wurden. Die Analyse der bei diesen SAFA-Inspektionen festgestellten Lücken durch die EASA ergab eine unerfreuliche Entwicklung. Bei den Inspektionen wurde eine Reihe von Mängeln aufgedeckt, von denen einige Auswirkungen auf die Sicherheit haben, vor allem in Bezug auf die Instandhaltungsbedingungen. Im Anschluss an die Analyse wurden im Oktober 2013 zwei weitere Inspektionen durchgeführt, die die festgestellte Tendenz und die Art der Mängel bestätigten.

(51) Die EASA teilte den nationalen Behörden Mauretaniens (ANAC) diese suboptimalen SAFA-Ergebnisse mit. Die ANAC wurde aufgefordert, Abhilfemaßnahmen zu ergreifen und die EASA darüber zu unterrichten. Am 14. Oktober 2013 teilte die ANAC in ihrer Antwort mit, der erste Flug nach Europa habe am 8. Mai 2013 stattgefunden und dem Indikator zufolge sei ein Verbesserungstrend zu verzeichnen gewesen. Die Sicherheitsinspektoren der ANAC erhielten die besondere Anweisung, Luftfahrzeugen, zu denen SAFA-Feststellungen der Kategorien 2 oder 3 vorliegen, die Durchführung von Flügen nach Europa zu untersagen.

(52) Spanien teilte dem Flugsicherheitsausschuss mit, es habe kürzlich vier weitere ANAC-Inspektoren mit den SAFA-Inspektionen vertraut gemacht, was zur Verbesserung der Lage beitragen dürfte.

- (53) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss stellten fest, das ANAC und MAI die Lage weiter verbessern müssen. Die Kommission wird ferner gegenüber Mauretanien erneut betonen, wie wichtig die Verpflichtungen sind, die das Land im Rahmen seines Plans zur Mängelbehebung im Hinblick auf die Notwendigkeit einer Ursachenanalyse eingegangen ist, und wird ANAC und MAI zur regelmäßigen Vorlage von Berichten auffordern.
- (54) Sollten die Ergebnisse künftiger SAFA-Vorfeldinspektionen oder andere relevante Sicherheitsinformationen auf eine Verschlechterung der Sicherheitsstandards bis unter ein akzeptables Niveau hindeuten, so wäre die Kommission gezwungen, Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 in Betracht zu ziehen.

Luftfahrtunternehmen aus Mosambik

- (55) Die zuständigen Behörden Mosambiks (IACM) haben Bericht über die laufende Umsetzung des vorgelegten und von der ICAO genehmigten CAP erstattet. Gemäß dem neuesten Fortschrittsbericht, der am 29. Oktober 2013 einging, hat die IACM sich weiterhin mit den offenen USOAP-Feststellungen in Bezug auf die betreffenden Fragen nach USOAP-Protokoll befasst; die Validierung des Berichts durch die ICAO steht jedoch noch aus und wird sobald wie möglich mitgeteilt. Die Ausbildungspolitik der IACM wurde festgelegt und das entsprechende Ausbildungsprogramm läuft.
- (56) Die IACM teilte ferner mit, sie habe das Neuzertifizierungsverfahren von Luftverkehrsbetreibern, die vollständig mit ICAO SARPS konform sind, fortgesetzt; bislang wurden zwölf Luftverkehrsbetreiber (CFM – Transportes e Trabalho Aéreo S.A., Coastal Aviation, CR Aviation, ETA-Air Charter, Helicópteros Capital, Kaya Airlines Lda, Linhas Aéreas de Moçambique LAM, Moçambique Expresso SARL Mex, OHI, Safari Air, Solenta Aviation (die ehemalige CFA-Mozambique) und TTA SARL) in Einklang mit der von IACM vorgelegten Liste neuzertifiziert. Da die zuständigen Behörden Mosambiks jedoch nicht nachweisen konnten, dass die Sicherheitsaufsicht über diese zwölf Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden internationalen Sicherheitsnormen auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien gewährleistet ist, wird festgestellt, dass CFM – Transportes e Trabalho Aéreo S.A., Coastal Aviation, CR Aviation, ETA-Air Charter, Helicópteros Capital, Kaya Airlines Lda, Linhas Aéreas de Moçambique LAM, Moçambique Expresso SARL Mex, OHI, Safari Air, Solenta Aviation (die ehemalige CFA-Mozambique) und TTA SARL in Anhang A aufgenommen werden sollten.
- (57) Die fünf übrigen zuvor in Anhang A geführten Luftverkehrsbetreiber (Aero-Serviços SARL, Aerovisão de Moçambique, Emílio Air Charter Lda, Unique Air Charter und VR Cropsprayers Lda) wurden nicht neuzertifiziert. Obgleich sie nicht in der von den Behörden vorgelegten Liste der neuzertifizierten Luftverkehrsbetreiber enthalten sind, werden diese fünf Luftverkehrsbetreiber weiterhin auf der Website der IACM aufgeführt. Da die zuständigen Behörden von Mosambik jedoch nicht nachweisen konnten, dass die Sicherheitsaufsicht über diese fünf Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden internationalen Sicherheitsnormen auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien gewährleistet ist, wird festgestellt, dass Aero-Serviços SARL, Aerovisão de Moçambique, Emílio Air Charter Lda, Unique Air Charter und VR Cropsprayers Lda weiterhin in Anhang A geführt werden sollten.
- (58) Die auf den Kapazitätsaufbau ausgerichteten Anstrengungen wurden fortgesetzt mit der Einstellung nationaler Fachkräfte; insgesamt sollen vor Ende 2013 15 Einstellungen erfolgen (zur Stärkung der Bereiche Betrieb & Genehmigung, Flugsicherung & Flugplätze, Lufttüchtigkeit, Vorschriften & Durchsetzung, Luftverkehrsübereinkommen und Verwaltung) und vier weitere (Flugsicherung & Flugplätze) im Jahr 2014. Auch ein Experte für Flugplätze, Flugverkehrsstrecken und Bodenausrüstungen (Aerodromes, Air Routes and Ground Aids, AGA) wurde im Oktober 2013 im Rahmen eines von der ICAO finanzierten Projekts zur Stärkung dieses Bereichs zur Verfügung gestellt.
- (59) Wie IACM ferner mitteilte, hat das Luftfahrtunternehmen Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) die Umsetzung der fortgeschrittenen Stufen, insbesondere Stufe III seines Sicherheitsmanagementsystems (SMS), vorangetrieben. Sicherheitsbeauftragte und Sicherheitskräfte wurden in allen Betriebsbereichen benannt, die Schulung im Hinblick auf das Sicherheitsmanagementsystem sowie der Erwerb von IT-Instrumenten zur Integration von Qualitätssystem und SMS laufen derzeit. Parallel dazu hat LAM im Anschluss an ein erfolgreiches Audit vom Juni 2013 seine IOSA-Zertifizierung (IATA Operational Safety Audit Programme) erneuert, die nun bis Oktober 2015 gültig ist. Außerdem wurde die Zertifizierung nach ISO 9001 des Qualitätssystems von LAM nach einem erfolgreichen Audit vom August 2013 revalidiert.
- (60) IACM hat um eine koordinierte Validierungsmission (ICVM) zur Validierung der Fortschritte bei der Umsetzung des CAP ersucht und die ICAO plant diese für April 2014.
- (61) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss begrüßten die von den zuständigen Behörden Mosambiks dargelegten Fortschritte bei der Behebung der von der ICAO festgestellten Mängel, vor allem im Hinblick auf den internen Kapazitätsaufbau, und ermutigte sie, ihre Anstrengungen im Hinblick auf die Schaffung eines mit den ICAO-Standards vollständig in Einklang stehenden Luftverkehrssystems fortzusetzen.
- (62) Ferner anerkannten und begrüßten die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss die von LAM mitgeteilten nachhaltigen Verbesserungen im Zuge ihrer fortgesetzten Anstrengungen im Hinblick auf die Einhaltung und Annahme internationaler Sicherheitsstandards.

Luftfahrtunternehmen aus Nepal

- (63) Im Mai 2009 bestätigten die Feststellungen eines ICAO-Audits, dass Nepal bei der Umsetzung der internationalen Sicherheitsstandards relativ deutlich unter dem weltweiten Durchschnitt liegt.

- (64) Das Audit zeigte, dass die zuständige Behörde von Nepal (CAAN) 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 Personal und Ausbildung des Personals beeinträchtigten.
- (65) Innerhalb von zwei Jahren (zwischen August 2010 und September 2012) ereigneten sich in Nepal mit in Nepal eingetragenen Luftfahrzeugen fünf Unfälle mit Todesfolge, von denen einige Unionsbürger betroffen waren. Drei weitere Unfälle gab es im Jahr 2013. Die hohe Unfallquote deutet auf das Vorliegen systemischer Sicherheitsmängel hin.
- (66) Auf der Grundlage der Informationen aus den Konsultationen zwischen der CAAN, der Kommission und der EASA hat der Flugsicherheitsausschuss die Lage in Bezug auf die Flugsicherheit in Nepal bei der Ausschusssitzung im Juni 2013 erstmals überprüft.
- (67) Obgleich schwere Mängel festgestellt wurden und trotz der hohen Zahl von Flugunfällen fand der Flugsicherheitsausschuss die von den zuständigen Behörden ergriffenen Initiativen ermutigend; er erklärte jedoch, dass eine Überprüfung der Ergebnisse der ICVM der ICAO und andere Sicherheitsinformationen dazu führen könnten, dass die Kommission Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 ergreift.
- (68) Die ICAO führte im Juli 2013 eine ICVM durch, aus der sich ein schweres Sicherheitsbedenken (SSC) in Zusammenhang mit dem Luftfahrzeugbetrieb ergab. Der ursprüngliche Plan zur Mängelbehebung, den die CAAN der ICAO zur Behebung der im SSC genannten Mängel unterbreitet hatten, wurde nicht fristgerecht abgeschlossen, so dass das schwere Sicherheitsbedenken aufrechterhalten wurde. Der vollständige ICVM-Bericht liegt noch nicht vor.
- (69) Am 19. November 2013 hörte der Flugsicherheitsausschuss die CAAN zu den Maßnahmen zur Verbesserung der Flugsicherheit in Nepal. Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss gelangten zu dem Schluss, dass trotz der erheblichen Anstrengungen der CAAN weiterhin grundlegende Bedenken in Bezug darauf bestehen, dass Sicherheitsrisiken nicht angemessen eingedämmt werden.
- (70) Der Flugsicherheitsausschuss hörte ferner den Verband der Luftverkehrsbetreiber Nepals, Nepal Airlines, Buddha Air, Yeti Airlines, Tara Air und Shree Airlines.
- (71) Die Beiträge der Luftverkehrsbetreiber bezogen sich in der Hauptsache auf das Sicherheitsmanagement und die Pilotenausbildung, und der Flugsicherheitsausschuss fand die professionelle Haltung der Luftfahrtunternehmen in Bezug auf die Flugsicherheit insgesamt ermutigend.
- (72) Trotz der Anstrengungen der CAAN gibt es keine ausreichenden Belege für klare und nachhaltige Verbesserungen. Diese Beobachtung wird gestützt durch ein von der ICAO geltend gemachtes schweres Sicherheitsbedenken und die mangelnde Fähigkeit zur wirksamen Behebung der festgestellten Probleme.
- (73) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss erklärten, sie betrachteten die CAAN als im Kapazitätsaufbau befindlich, doch seien die notwendigen Fähigkeiten der CAAN zur Erfüllung ihrer internationalen Verpflichtungen noch nicht in ausreichendem Maße entwickelt.
- (74) Während einige Luftfahrtunternehmen möglicherweise über ausreichende Ressourcen für das Sicherheitsmanagement gemäß ihren Verpflichtungen verfügen, führen nach Ansicht der Kommission und des Flugsicherheitsausschusses die Schwächen der CAAN dazu, dass sie die Sicherheit ihrer Luftfahrtunternehmen nicht gewährleisten kann.
- (75) Auf der Grundlage der in den Erwägungen (63) bis (74) dargelegten Lage und auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird festgestellt, dass alle in Nepal zugelassenen Luftfahrtunternehmen die einschlägigen Sicherheitsstandards nicht erfüllen und daher eine Betriebsuntersagung gegen sie ergehen und die Luftfahrtunternehmen in Anhang A aufgenommen werden sollten.
- (76) Die Kommission ist mit Unterstützung der EASA und der Mitgliedstaaten bereit, einen Besuch vor Ort in Nepal durchzuführen und - wenn möglich vor der nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses - die Fähigkeiten der CAAN und der größten Luftfahrtunternehmen Nepals zu bewerten um festzustellen, ob eine Lockerung der Betriebsuntergang möglich wäre.
- (77) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss anerkennen die Schwierigkeiten, mit denen die CAAN konfrontiert ist, und werden Möglichkeiten prüfen, das bereits bestehende Programm für technische Zusammenarbeit zwischen der CAAN und der EASA auszuweiten.

Luftfahrtunternehmen aus den Philippinen

- (78) Cebu Pacific hat aufgrund eines Unfalls des Luftfahrtunternehmens, bei dem am 2. Juni 2013 am Davao International Airport ein Luftfahrzeug von der Start-/Landebahn abkam, beschlossen, nicht an der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses vom Juni teilzunehmen.
- (79) Seit der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses vom Juni haben die Zivilluftfahrtbehörde der Philippinen (CAAP) und das Luftfahrtunternehmen Cebu Pacific bestimmte Unterlagen vorgelegt, damit die Kommission sich ein klareres Bild über die von Cebu Pacific und CAAP in Bezug auf den Unfall getroffenen Sicherheitsmaßnahmen machen kann. Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss nahmen die anhaltenden Anstrengungen der CAAP zur Kenntnis und begrüßten die transparente Zusammenarbeit mit der Kommission den Unfall betreffend.
- (80) Die Kommission hat Vertreter der CAAP und von Cebu Pacific zu einer technischen Sitzung eingeladen, um die Sicherheitsmaßnahmen und andere relevante Faktoren in Zusammenhang mit dem Unfall eingehender zu erörtern.

(81) Die Mitgliedstaaten nahmen zur Kenntnis, dass Philippine Airlines den Flugbetrieb in die Union am 4. November 2013 wieder aufgenommen hat, nachdem das Luftfahrtunternehmen im Juli 2013 aus Anhang A der EU-Liste gestrichen worden war. Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 werden die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsstandards im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation

(82) 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 ihre Kollegen in der Russischen Föderation über festgestellte Mängel und fordern sie auf, Maßnahmen zu ergreifen, um jegliche Abweichung von den ICAO-Standards zu unterbinden.

(83) 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.

(84) Am 7. November 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 kurz über die von der Behörde und den betreffenden Luftfahrtunternehmen getroffenen Maßnahmen informierte, die sich auf bei SAFA-Vorfeldinspektionen festgestellte Mängel bezogen. Die FATA erklärte insbesondere, dass sie die Leistung der Luftfahrtunternehmen kontrolliert und erforderlichenfalls eingreift. Sie nutzt regelmäßig die SAFA-Ergebnisse im Rahmen der Zertifizierungsinspektionen oder der Erteilung bestimmter Genehmigungen, um die Einhaltung der Vorschriften durch die Luftfahrtunternehmen zu überprüfen.

(85) Zur Beantwortung von Fragen in Bezug auf den steilen Anstieg der SAFA-Quote waren auch Vertreter von „Kogalymavia“ zu der Sitzung vom 7. November 2013 geladen. Die zuständige Behörde der Russischen Föderation teilte mit, dass sie eine unangekündigte Inspektion von „Kogalymavia“ durchgeführt hat, bei der schwerwiegende Feststellungen in den Bereichen Lufttüchtigkeit, Flugbetrieb und Sicherheitsmanagement getroffen wurden. Das Luftfahrtunternehmen erhielt einen Monat Zeit, um die festgestellten Mängel zu beheben. Danach wird die FATA binnen zwei Wochen eine Folgeinspektion durchführen und entscheiden, ob sie das Luftverkehrsbetreiberzeugnis beschränkt, aussetzt oder widerruft. Die Kommission wies darauf hin, dass Flotte und Betrieb des Luftfahrtunternehmens genau überprüft und die laufende Aufsicht verbessert werden müssen, um zu bestätigen, dass der technische Zustand von Flugzeugen und die

Flugsicherheit sich rasch verbessern. Falls sich die Lage bei „Kogalymavia“ nicht verbessert oder die Maßnahmen der Behörden nicht ausreichen, wird die Kommission geeignete Maßnahmen ergreifen. Da ein Teil der Flotte in Irland eingetragen ist, wird die zuständige irische Behörde (IAA) geeignete Maßnahmen treffen.

(86) Die Kommission und die EASA werden die Sicherheitsleistung der in der Russischen Föderation zugelassenen Luftfahrtunternehmen, die in die Union fliegen, weiterhin aufmerksam beobachten. Zu diesem Zweck werden die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei Luftfahrzeugen dieser Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 überprüfen. 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.

(87) 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.

Luftfahrtunternehmen aus dem Jemen (Yemen Airways)

(88) Der Untersuchungsbericht zum Unfall der Yemen Airways (Yemenia) in Moroni auf den Komoren vom 29. Juni 2009 (2254 UTC) wurde am 25. Juni 2013 veröffentlicht. Gemäß den internationalen Normen wurde der Bericht vom komorischen Staat veröffentlicht, unter Beteiligung anderer Staaten (Frankreich, USA und Jemen). Einige Teilnehmer hatten Bedenken in Bezug auf die lange Zeit geäußert, die zwischen dem Unfall und der Veröffentlichung des Abschlussberichts vergangen war.

(89) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss begrüßten die Veröffentlichung des Abschlussberichts. Unfallursache waren in Bezug auf Yemenia dem Bericht zufolge ungeeignete Maßnahmen der Besatzung bei der Kontrolle der Flugbahn des Luftfahrzeugs, die ein Abkippen bewirkten, das nicht mehr beendet werden konnte, so dass die Maschine auf dem Meer aufschlug. Der dem Überziehen vorausgehende Faktor war ein unkontrolliertes Sichtflugmanöver während eines Platzrundenanflugs bei Nacht. In dem Bericht wird des Weiteren erklärt, dass die Besatzung der Yemenia möglicherweise nicht über die mentalen Fähigkeiten verfügte, angemessen auf die verschiedenen Warnsignale im Cockpit zu reagieren. Außerdem wurde in dem Bericht darauf hingewiesen, dass es kein klares Verfahren gab, das die Besatzung beim Ausfall eines oder beider Pistenrichtungsfeuer hätte einhalten müssen.

(90) Der Unfallbericht enthielt drei wichtige Empfehlungen: erstens sollen die komorischen Behörden dauerhafte geeignete Notfallmaßnahmen für Suche und Rettung nach einem Flugunfall auf See in der Nähe der komorischen Flugplätze einführen, zweitens sollen die jemenitischen Behörden sicherstellen, dass alle Besatzungen auf Flügen

- nach Moroni ordnungsgemäß für die Durchführung des Sichtlandeanflugs mit vorgeschriebenen Flugwegverfahren (MVI) geschult werden und drittens sollen die jemenitischen Behörden die Ausbildung der Piloten von Yemenia überarbeiten, vor allem im Hinblick auf ihre Reaktionsfähigkeit in Notfällen.
- (91) Auf der Grundlage der Veröffentlichung des Berichts veranstaltete die Kommission am 1. Juli 2013 in Brüssel eine Sitzung, an der Vertreter des Arabischen Zivilluftfahrt-Ausschusses (ACAC) und der Zivilluftfahrt- und Meteorologiebehörde (CAMA) des Jemen teilnahmen. Die Sitzung sollte der CAMA Gelegenheit geben, ihre Ansichten zu den wichtigsten Schlussfolgerungen und Empfehlungen des Unfallberichts darzulegen. Die Kommission erklärte in einem Schreiben vom 10. September 2013, dass sie – ohne näher auf die technischen Einzelheiten des Berichts eingehen zu wollen – sich auf die Sicherheitsleistung von Yemenia und auf die für das Unternehmen geltende Sicherheitsaufsicht konzentrieren wolle, vor allem, da das Luftfahrtunternehmen regelmäßig EU-Bürger befördert. Die Kommission teilte insbesondere mit, dass sie mehr über die von CAMA und Yemenia nach der Veröffentlichung des Unfallberichts getroffenen konkreten Maßnahmen zu erfahren wünsche.
- (92) Da hierauf keine Antwort einging, betonte die Kommission in einem weiteren Schreiben vom 30. Oktober 2013, dass eine unverzügliche Antwort auf ihre Anfrage erforderlich sei, um eine Aufforderung nach Artikel 7 der Verordnung (EU) Nr. 2111/2005 zu vermeiden.
- (93) In einem Schreiben vom 7. November 2013 nannte die CAMA einige Einzelheiten zu den Sicherheitsmaßnahmen, die sie aufgrund des Unfalls getroffen hat. Diese Einzelheiten werden Gegenstand einer Sitzung mit Vertretern von CAMA und Yemenia sein. Je nach Ergebnis dieser Sitzung wird die Kommission entweder die förmlichen Konsultationen mit den Verantwortlichen für die Regulierungsaufsicht über die im Jemen zugelassenen Luftfahrtunternehmen und mit Yemenia beibehalten oder muss sie eine Aufforderung nach Artikel 7 der Verordnung (EU) Nr. 2111/2005 in Betracht ziehen.
- (94) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 619/2009 vom 13. Juli 2009 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 sollten alle von den für die Regulierungsaufsicht Sambias zuständigen Behörden zugelassenen Luftfahrtunternehmen in Anhang A aufgenommen werden.
- (95) Diese Aufnahme in Anhang A gemäß den gemeinsamen Kriterien der Verordnung (EU) Nr. 2111/2005 stützte sich auf Belege einschließlich der bei einem USOAP-Audit der ICAO im Februar 2009 getroffenen Feststellungen, die zur Veröffentlichung eines schweren Sicherheitsbedenkens (SSC) bezüglich des Flugbetriebs, der Zertifizierung und der von der Zivilluftfahrtbehörde Sambias ausgeübten Aufsicht führten.
- (96) Im Dezember 2012 besuchte die ICAO Sambia im Rahmen einer koordinierten Validierungsmission der ICAO (ICVM). Die ICVM umfasste das ursprüngliche schwere Sicherheitsbedenken, das als Ergebnis des USOAP-Audits der ICAO vom Februar 2009 geltend gemacht wurde, und die von den sambischen Behörden diesbezüglich unterbreiteten Abhilfemaßnahmen. Im Anschluss an die ICVM gelangte der SCC-Validierungsausschuss der ICAO zu dem Schluss, dass das SSC aufgehoben werden sollte.
- (97) Die Kommission unterrichtete den Flugsicherheitsausschuss über ihren kürzlichen Briefwechsel mit den sambischen Behörden.
- (98) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss fanden die von der Zivilluftfahrtbehörde Sambias erzielten Fortschritte ermutigend und riefen die sambischen Behörden dazu auf, ihre Arbeit fortzusetzen, damit zum geeigneten Zeitpunkt und nach der erforderlichen Überprüfung eine Lockerung der derzeitigen Betriebsbeschränkungen in Betracht gezogen werden könne.
- (99) In Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird angesichts der Sicherheitsauswirkungen die Notwendigkeit einer schnellen Beschlussfassung anerkannt. Zum Schutz sensibler Informationen und um die kommerziellen Auswirkungen so gering wie möglich zu halten, ist es daher unabdingbar, dass die Beschlüsse im Rahmen der Aktualisierung der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung oder -einschränkung ergangen ist, sofort nach ihrer Annahme veröffentlicht werden und in Kraft treten.
- (100) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 ist daher entsprechend zu ändern.
- (101) 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 3. Dezember 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 Luftverkehrsbetreibers
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republik Ghana
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Afghanistan, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Islamische Republik Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamische Republik Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamische Republik Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Unbekannt	PIR	Islamische Republik Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamische Republik Afghanistan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Angolas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen TAAG Angola Airlines in Anhang B, einschließlich			Republik Angola
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republik Angola
AIR GICANGO	009	Unbekannt	Republik Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republik Angola
AIR NAVE	017	Unbekannt	Republik Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republik Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Unbekannt	Republik Angola
DIEXIM	007	Unbekannt	Republik Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Unbekannt	Republik Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republik Angola
HELIANG	010	Unbekannt	Republik Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Unbekannt	Republik Angola

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
MAVEWA	016	Unbekannt	Republik Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republik Angola
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Benins, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republik Benin
AFRICA AIRWAYS	Unbekannt	AFF	Republik Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Unbekannt	Republik Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republik Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republik Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republik Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republik Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republik Benin
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Kongo, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Kongo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republik Kongo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Unbekannt	Republik Kongo
EMERAUDE	RAC06-008	Unbekannt	Republik Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republik Kongo
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Demokratischen Republik Kongo (DR Kongo), die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
ARMY 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)

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	EXY	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerialunterschrift (Verordnung Nr. 78/205)	LCG	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Dschibutis, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Dschibuti
DAALLO AIRLINES	Unbekannt	DAO	Dschibuti
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Äquatorialguineas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Äquatorialguinea

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Äquatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Unbekannt	Äquatorialguinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Unbekannt	Äquatorialguinea
TANGO AIRWAYS	Unbekannt	Unbekannt	Äquatorialguinea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Eritreas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Gabuns, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Gabon Airlines, Afrijet und SN2AG in Anhang B, einschließlich			Republik Gabun
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republik Gabun
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republik Gabun
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republik Gabun
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republik Gabun
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republik Gabun
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republik Gabun
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republik Gabun
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Indonesiens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua und Indonesia Air Asia, einschließlich			Republik Indonesien

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
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
BATIK AIR	121-050	BTK	Republik Indonesien
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Republik Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Unbekannt	Republik Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republik Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republik Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republik Indonesien
EASTINDO	135-038	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
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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
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
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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
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
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republik Kasachstan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Republik Kasachstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republik Kasachstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republik Kasachstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republik Kasachstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Republik Kasachstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republik Kasachstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Republik Kasachstan
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
LUK AERO (EHEMALS EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Republik Kasachstan
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Republik Kasachstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	Republik Kasachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	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 Luftverkehrsbetreibers
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden der Kirgisischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Kirgisische Republik
AIR BISHKEK (EHEMALS EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgisische Republik
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisische Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisische Republik
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CRS	Kirgisische Republik
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgisische Republik
HELI SKY	Unbekannt	HAC	Kirgisische Republik
KYRGYZ TRANS AVIA	31	CCC	Kirgisische Republik
KYRGYZ AIRLINES	Unbekannt	KGZ	Kirgisische Republik
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisische Republik
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgisische Republik
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgisische Republik
S GROUP INTERNATIONAL	Unbekannt	IND	Kirgisische Republik
SKY BISHKEK	Unbekannt	BIS	Kirgisische Republik
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisische Republik
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgisische Republik
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Kirgisische Republik
SUPREME AVIATION	40	SGK	Kirgisische Republik
TEZ JET	46	TEZ	Kirgisische Republik
VALOR AIR	07	VAC	Kirgisische Republik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Liberias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden			Liberia
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Mosambik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			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 Luftverkehrsbetreibers
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Unbekannt	Republik Mosambik
AEROVISA0 DE MOZAMBIQUE	Unbekannt	Unbekannt	Republik Mosambik
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	Unbekannt	Republik Mosambik
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	MOZ-04	Unbekannt	Republik Mosambik
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Unbekannt	Republik Mosambik
KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republik Mosambik
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE LAM, S.A.)	MOZ-01	LAM	Republik Mosambik
MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MEX	Republik Mosambik
OHI	MOZ-17	Unbekannt	Republik Mosambik
SAFARI AIR	MOZ-12	Unbekannt	Republik Mosambik
SOLENTA AVIATION (ehemals CFA – MOZAMBIQUE, SA)	MOZ-10	Unbekannt	Republik Mosambik
TTA SARL	MOZ-16	Unbekannt	Republik Mosambik
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Unbekannt	Republik Mosambik
VR CROPSPRAYERS LDA	MOZ-06	Unbekannt	Republik Mosambik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Nepals, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035-01	Unbekannt	Republik Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Unbekannt	Republik Nepal
BUDDHA AIR	014/96	Unbekannt	Republik Nepal
BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERATIONS)	058/2010	Unbekannt	Republik Nepal
FISHTAIL AIR	017/01	Unbekannt	Republik Nepal
GOMA AIR	064/2010	Unbekannt	Republik Nepal

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
MAKALU AIR	057A/2009	Unbekannt	Republik Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Unbekannt	Republik Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Unbekannt	Republik Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORTATION	003/2000	RNA	Republik Nepal
SHREE AIRLINES	030/02	Unbekannt	Republik Nepal
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	Unbekannt	Republik Nepal
SIMRIK AIR	034/00	Unbekannt	Republik Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	Unbekannt	Republik Nepal
SITA AIR	033/2000	Unbekannt	Republik Nepal
TARA AIR	053/2009	MNA	Republik Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	Unbekannt	Republik Nepal
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 JUAN AVIATION	2013053	Unbekannt	Republik der Philippinen
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republik der Philippinen
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Unbekannt	Republik der Philippinen
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Unbekannt	Republik der Philippinen
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	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
CM AERO SERVICES	20110401	Unbekannt	Republik der Philippinen
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Unbekannt	Republik der Philippinen

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Unbekannt	Republik der Philippinen
INAE 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 (SEAIR) 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
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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
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 den Behörden von Sierra Leone, 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
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 des Sudan, 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
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Republik Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Unbekannt	Republik Sudan
HELEJETIC AIR	057	HJT	Republik Sudan

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
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 den Behörden von Swasiland, 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 Luftverkehrsbesitzerzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbesitzerzeugnisses	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbesitzers	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer	Eintragungsstaat
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
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0443-11	KZR	Kasachstan	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: Luftfahrzeug des Musters Boeing B767, Luftfahrzeug des Musters Boeing B757, Luftfahrzeug des Musters Airbus A319/320/321	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: Luftfahrzeug innerhalb der Boeing B767-Flotte, wie auf dem AOC angegeben; innerhalb der Boeing B757-Flotte, wie auf dem AOC angegeben; Luftfahrzeug innerhalb der Airbus A319/320/321-Flotte, wie auf dem AOC angegeben	Aruba (Königreich der Niederlande)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komoren	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: LET 410 UVP	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: D6-CAM (851336)	Komoren
AFRIJET ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republik Gabun	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters Falcon 50, 2 Luftfahrzeugen des Musters Falcon 900	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republik Gabun
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Republik Gabun	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des 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 Luftverkehrsbetriebserzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetriebserzeugnisses	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer	Eintragungsstaat
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
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
IRAN AIR (*)	FS100	IRA	Islamische Republik Iran	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 14 Luftfahrzeugen des Musters Airbus A300, 8 Luftfahrzeugen des Musters Airbus A310, 1 Luftfahrzeug des Musters Boeing B737	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Islamische Republik Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Demokratische Volksrepublik Korea	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters TU-204	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: P-632, P-633	Demokratische Volksrepublik Korea
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 3 Luftfahrzeugen des Musters Boeing B737-300, 2 Luftfahrzeugen des Musters ATR 72-500, 1 Luftfahrzeug des Musters	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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbescheinigung (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbescheinigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbescheinigers	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer	Eintragungsstaat
				ATR 42-500, 1 Luftfahrzeug des Musters ATR 42-320 und 3 Luftfahrzeugen des Musters DHC 6-300		

(¹) Air Astana ist es für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Union ausschließlich gestattet, die oben aufgeführten Luftfahrzeugmuster zu nutzen, sofern sie in Aruba zugelassen sind und alle Änderungen bei den AOC der Kommission und Eurocontrol rechtzeitig mitgeteilt werden.

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

(³) Gabon Airlines ist es ausschließlich gestattet, die aufgeführten Luftfahrzeuge für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Union zu nutzen.

(⁴) Iran Air ist es gestattet, Flüge in die Union unter Einsatz der angegebenen Luftfahrzeuge und unter den in Erwägungsgrund 69 der Verordnung (EU) Nr. 590/2010 (ABl. L 170 vom 6.7.2010, S. 15) genannten Bedingungen durchzuführen.