

VERORDNUNG (EU) Nr. 273/2010 DER KOMMISSION

vom 30. März 2010

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,

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 Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist⁽²⁾, erstellt.
- (2) Gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 haben einige Mitgliedstaaten 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 Europäischen 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 zehn Tagen der Kommission sowie dem Flugsicherheitsausschuss, der durch die Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt⁽³⁾ eingesetzt wurde, mündlich vorzutragen.
- (5) Die für die Regulierungsaufsicht über die betreffenden Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden wurden von der Kommission sowie in bestimmten Fällen von einigen Mitgliedstaaten konsultiert.

- (6) Der Flugsicherheitsausschuss hat die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) und die Kommission 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 Leistungsfähigkeit der Zivilluftfahrtbehörden um weitere technische Hilfe und Zusammenarbeit ersucht wurde, damit Mängel im Einklang mit den geltenden internationalen Normen behoben werden.
- (7) Zudem wurde der Flugsicherheitsausschuss über Durchsetzungsmaßnahmen unterrichtet, die die EASA und Mitgliedstaaten zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und Instandhaltung von Luftfahrzeugen ergriffen hatten, die in der Europäischen Union registriert sind und von Luftfahrtunternehmen betrieben werden, die von Zivilluftfahrtbehörden von Drittstaaten zugelassen wurden.
- (8) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 ist daher entsprechend zu ändern.

Luftfahrtunternehmen aus der Europäischen Union

- (9) Aufgrund der Ergebnisse von Vorfeldinspektionen, die an Luftfahrzeugen bestimmter Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union im Rahmen des SAFA-Programms durchgeführt wurden, sowie von bereichsspezifischen Inspektionen und Audits der jeweiligen nationalen Luftfahrtbehörden haben einige Mitgliedstaaten bestimmte Durchsetzungsmaßnahmen unternommen. Sie setzten die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über folgende Maßnahmen in Kenntnis: Am 12. März 2010 haben die zuständigen Behörden Spaniens ein Verfahren zur Aussetzung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) des Luftfahrtunternehmens Baleares Link Express eingeleitet und am 12. Januar 2010 das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens Euro Continental ausgesetzt; am 28. Januar 2010 haben die zuständigen Behörden Deutschlands das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens Regional Air Express ausgesetzt; die zuständigen Behörden des Vereinigten Königreichs teilten mit, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens Trans Euro Air Limited am 8. Dezember 2009 ausgesetzt worden sei; die zuständigen Behörden der Slowakei teilten schriftlich mit, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens Air Slovakia am 1. März 2010 ausgesetzt worden sei.
- (10) Die zuständigen Behörden Lettlands teilten dem Flugsicherheitsausschuss mit, dass sie aufgrund der schweren Bedenken bezüglich der Sicherheit des Betriebs und der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der von Aviation Company Inversija betriebenen Luftfahrzeuge des Musters IL-76 am 26. Februar 2010 beschlossen hätten, die Luftfahrzeuge aus dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Aviation Company Inversija zu streichen, und dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis am 16. März 2010 ausgesetzt worden sei.

⁽¹⁾ ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.

⁽²⁾ ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 14.

⁽³⁾ ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4.

Air Koryo

- (11) Der Kommission wurden gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1543/2006 detaillierte Angaben über die Maßnahmen übermittelt, die von der für die Regulierungsaufsicht über Air Koryo zuständigen Behörde der Demokratischen Volksrepublik Korea (GACA) und von dem Unternehmen selbst zur Behebung der in der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 genannten Sicherheitsmängel unternommen wurden.
- (12) Im Dezember 2008 wandte sich die Kommission an die GACA und forderte von Air Koryo einen Abhilfeplan, der die Behebung der schweren Sicherheitsmängel belegt, die bei den Vorfeldinspektionen festgestellt worden waren, bevor das Unternehmen in Anhang A der Liste der Luftfahrtunternehmen, denen der Betrieb in der Europäischen Union untersagt ist, aufgenommen wurde. Zudem forderte die Kommission sachdienliche Informationen, die belegen, dass die GACA eine angemessene Aufsicht über Air Koryo gemäß den ICAO-Bestimmungen ausübt.
- (13) Im Juni 2009 legte die GACA in einer offiziellen Antwort umfassende Unterlagen zu den geforderten Auskünften vor. Anschließend tauschten die Kommission und die GACA mehrere Mitteilungen aus, in denen der aktuelle Stand der Luftverkehrssicherheit in der Demokratischen Volksrepublik Korea geklärt werden konnte.
- (14) Die von der GACA vorgelegten Unterlagen und die Gespräche zwischen der Kommission und der GACA haben ergeben, dass Air Koryo das Luftfahrzeug Tupolew Tu 204-300 gemäß den internationalen Sicherheitsnormen, einschließlich Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und Instandhaltung, betreiben kann und die GACA in der Lage ist, die Aufsicht über das Unternehmen entsprechend den internationalen Normen auszuüben.
- (15) Hinsichtlich der übrigen Luftfahrzeugmuster der Flotte von Air Koryo bestätigte die GACA, dass sie die internationalen Normen für Luftfahrzeugausrüstung, u. a. EGPWS, nicht vollständig erfüllten, und dass die GACA den Betrieb dieses Fluggeräts im europäischen Luftraum untersagt habe.
- (16) Die GACA hat während des gesamten Zeitraums rasch und kooperativ auf die Auskunftsverlangen der Kommission reagiert. Am 18. März 2010 äußerte sich Air Koryo gegenüber dem Flugsicherheitsausschuss, wobei sich die positiven Entwicklungen innerhalb des Unternehmens bestätigten.
- (17) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Air Koryo der unbeschränkte Flugbetrieb in die Europäische Union mit den beiden Luftfahrzeugen des Musters Tupolew Tu -204 mit den Eintragungskennzeichen P-632 und P-633 gestattet werden sollte. Da die übrige Flotte jedoch nicht den einschlägigen ICAO-Anforderungen entspricht, sollte ihr der Flugbetrieb in die Europäische Union untersagt werden, bis diese Anforder-

ungen in vollem Maße erfüllt sind. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Air Koryo in Anhang B aufgenommen werden sollte. Der Flugbetrieb in die EU ist dem Unternehmen nur mit den beiden Luftfahrzeugen des Musters Tupolew Tu-204 gestattet.

Luftfahrtunternehmen aus Swasiland

- (18) Die zuständigen Behörden Swasilands legten am 17. Dezember 2009 schriftliche Belege vor, wonach den folgenden Luftfahrtunternehmen die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse und die Betriebsgenehmigungen entzogen wurden: Aero Africa (PTY) Ltd, Jet Africa (PTY) Ltd, Royal Swazi National Airways, Scan Air Charter Ltd und Swazi Express Airways. Diese Unternehmen haben seit dem 8. Dezember 2009 ihre Tätigkeit eingestellt.
- (19) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die genannten in Swasiland zugelassenen Luftfahrtunternehmen aus Anhang A gestrichen werden sollten.

Bellview Airlines

- (20) Es liegen stichhaltige Beweise für gravierende Sicherheitsmängel seitens des in Nigeria zugelassenen Luftfahrtunternehmens Bellview Airlines vor; dies belegen Ergebnisse von Untersuchungen, die von den zuständigen Behörden Frankreichs und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit durchgeführt wurden.
- (21) Die zuständige französische Behörde (DGAC) teilte der Kommission mit, dass sich in der Flotte des genannten Luftfahrtunternehmens zwei in Frankreich zugelassene Luftfahrzeuge des Musters Boeing 737-200 mit den Eintragungskennzeichen F-GHXX und F-GHXL befänden, deren Lufttüchtigkeitszeugnisse im Mai bzw. im August 2008 abgelaufen seien. Diese Luftfahrzeuge sind somit nicht mehr in lufttüchtigem Zustand.
- (22) Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) teilte der Kommission mit, dass sie die Genehmigung nach Teil-145 EASA.145.0172, die dem Unternehmen erteilt wurde, wegen nicht behobener Sicherheitsmängel, die das Sicherheitsniveau beeinträchtigten und die Flugsicherheit ernsthaft gefährdeten, am 8. Mai 2009 mit sofortiger Wirkung ausgesetzt habe und der Entzug dieser Genehmigung in Betracht gezogen werde.
- (23) Es liegen Beweise dafür vor, dass das in Nigeria zugelassene Unternehmen Bellview Airlines den Betrieb von dem in Sierra Leone zugelassenen Luftfahrtunternehmen Bellview Airlines übernommen hat, das am 22. März 2006 ⁽¹⁾ in Anhang A aufgenommen und am 14. November 2008 ⁽²⁾ wieder gestrichen wurde, nachdem die zuständigen Behörden Sierras der Kommission den Entzug seines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses mitgeteilt hatten.

⁽¹⁾ Erwägungsgründe 75 bis 86 der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 vom 22. März 2006 (ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 19-21).

⁽²⁾ Erwägungsgrund 21 der Verordnung (EG) Nr. 1131/2008 vom 14. November 2008 (ABl. L 306 vom 15.11.2008, S. 49).

- (24) Am 22. Oktober 2005 ist das Luftfahrzeug des Musters Boeing B737-200 mit Eintragungskennzeichen 5N-BFN in Lagos verunglückt, wobei 117 Menschen ums Leben kamen und das Luftfahrzeug einen Totalschaden erlitt. Die zuständigen nigerianischen Behörden haben keinerlei Angaben zu dem Unfall gemacht und bislang auch keinen Untersuchungsbericht darüber erstellt.
- (25) Aufgrund der vorstehend genannten Mängel hat die Kommission Konsultationen mit den zuständigen Behörden Nigerias aufgenommen und dabei schwere Bedenken bezüglich der Sicherheit des Betriebs von Bellview Airlines vorgebracht und um Klärungen bezüglich der Situation und der von den Behörden sowie von dem Unternehmen ergriffenen Abhilfemaßnahmen gebeten.
- (26) Die zuständigen Behörden Nigerias teilten am 19. Februar 2010 mit, dass das Unternehmen zwar über ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis verfüge, seinen Betrieb aber eingestellt habe. Sie versäumten es allerdings, Informationen über den Status der diesem Luftfahrtunternehmen erteilten Zeugnisse und seiner Luftfahrzeuge vorzulegen.
- (27) Bellview Airlines beantragte eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss und wurde am 18. März 2010 unter Hinzuziehung der zuständigen Behörde Nigerias (NCAA) gehört. Bellview Airlines legte ein noch bis zum 22. April 2010 gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis vor und gab an, dass dieses Zeugnis nach der Stilllegung aller darin aufgeführten Luftfahrzeuge ausgesetzt worden sei. Die NCAA gab an, dass dieses Luftverkehrsbetreiberzeugnis gemäß den nigerianischen Vorschriften am 4. Dezember 2009 erloschen sei, 60 Tage nachdem das letzte Luftfahrzeug seinen Betrieb eingestellt habe; die Behörde blieb allerdings den Nachweis dafür schuldig, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgesetzt oder entzogen wurde. Die NCAA wurde deshalb aufgefordert, dringend Folgendes schriftlich zu belegen: a) den Verwaltungsakt, durch den das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Bellview Airlines ausgesetzt oder entzogen wurde; b) Bestätigung, dass das Unternehmen das Verfahren zur (erneuten) Zertifizierung durch die nigerianische Zivilluftfahrtbehörde durchläuft; c) die formelle Zusage der nigerianischen Zivilluftfahrtbehörde, die Kommission vor der Ausstellung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses über die Ergebnisse des Audits über die (erneute) Zertifizierung zu unterrichten.
- (28) Die zuständigen Behörden Nigerias haben die geforderten Auskünfte am 25. März 2010 erteilt. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine weiteren Maßnahmen erforderlich sind.
- Luftfahrtunternehmen aus Ägypten**
- (29) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1144/2009⁽¹⁾ legten die zuständigen ägyptischen Behörden vier Monatsberichte für November und Dezember 2009 sowie Januar und Februar 2010 vor, um den von diesen Behörden festgestellten Durchführungsstand des Plans zu dokumentieren. Neben diesen Berichten, bei denen Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen von Egypt Air im Mittelpunkt standen, wurden am 18. November 2009 die Auditberichte für die Bereiche Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, Flugbetrieb und Bodenabfertigung übermittelt.
- (30) Die zuständigen ägyptischen Behörden sagten ferner zu, weiterhin Informationen über die zufriedenstellende Behebung der bei Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen von Egypt Air in den Jahren 2008, 2009 und 2010 festgestellten Mängel zu übermitteln. Sie richteten zu diesem Zweck entsprechende Schreiben an bestimmte Mitgliedstaaten, in denen Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen von Egypt Air durchgeführt worden waren. Die Behebung dieser Mängel ist noch nicht abgeschlossen und soll regelmäßig kontrolliert werden.
- (31) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1144/2009⁽²⁾ hat die Europäische Agentur für Flugsicherheit mit Unterstützung der Mitgliedstaaten vom 21. bis 25. Februar 2010 einen Besuch durchgeführt. Dabei wurde die von der Zivilluftfahrtbehörde Ägyptens (ECAA) ausgeübte Aufsicht sowohl generell als auch im Besonderen bewertet, was die Überwachung der Umsetzung des Abhilfeplans und die schrittweise Behebung der festgestellten Mängel durch Egypt Air anbelangt. Bei dem Prüfungsbesuch stellte sich heraus, dass die ECAA in der Lage ist, ihre sich aus den ICAO-Richtlinien ergebenden Aufsichtspflichten bezüglich der Luftfahrtunternehmen, denen sie Luftverkehrsbetreiberzeugnisse ausstellen, zu erfüllen; zudem wurden Bereiche mit Verbesserungspotenzial ermittelt, insbesondere im Hinblick auf ein kohärentes System zur Nachverfolgung der von der ECAA im Zuge ihrer Aufsichtstätigkeiten festgestellten Mängel sowie auf die Schulung und Zulassung des Personals.
- (32) Der Prüfungsbesuch hat ergeben, dass Egypt Air mit der Umsetzung des Plans zur Mängelbehebung beschäftigt ist. Insgesamt sind keine schweren Verstöße gegen die ICAO-Richtlinien festgestellt worden. Die Kommission erkennt die von dem Unternehmen geleisteten Anstrengungen im Hinblick auf den Abschluss der zur Wiederherstellung der Sicherheit notwendigen Maßnahmen an. Angesichts von Ziel und Umfang des Plans zur Mängelbehebung sowie der Notwendigkeit, die Vielzahl der festgestellten Sicherheitsmängel dauerhaft zu beheben, fordert die Kommission die zuständigen Behörden Ägyptens auf, weiterhin monatliche Berichte über die Überprüfung der Durchführung dieses Plans, einschließlich der Maßnahmen zur Beseitigung der bei dem Prüfungsbesuch festgestellten Mängel, sowie Informationen über sämtliche Aufsichtstätigkeiten zu übermitteln, die die ECAA in Bezug auf dieses Unternehmen in den Bereichen Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, Instandhaltung und Flugbetrieb durchführt.
- (33) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 werden die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch Egypt Air im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen dieses Unternehmens überprüfen.
- (34) In den Prüfungsbesuch wurden auch eine Reihe anderer ägyptischer Luftfahrtunternehmen einbezogen. Bei zwei Luftfahrtunternehmen, AlMasria Universal Airlines und Midwest Airlines, sind schwere Sicherheitsmängel festgestellt worden.

⁽¹⁾ ABl. L 312 vom 27.11.2009, S. 16.

⁽²⁾ ABl. L 312 vom 27.11.2009, S. 16.

- (35) Bei AlMasria Universal Airlines wurde über schwere Mängel in den Bereichen Flugbetrieb und Schulung berichtet, insbesondere hinsichtlich Qualifikation und Kompetenz einiger operativer Führungskräfte. Im Fall einer Flottenerweiterung kommt diesem Umstand eine umso größere Bedeutung zu.
- (36) Mit Schreiben vom 3. März 2010 wurde AlMasria Universal Airlines zur Stellungnahme vor dem Flugsicherheitsausschuss aufgefordert. Am 17. März 2010 äußerte sich AlMasria gegenüber dem Flugsicherheitsausschuss und machte Angaben über Maßnahmen zur Behebung während des Prüfungsbesuchs festgestellter Sicherheitsmängel. In Anbetracht der von dem Unternehmen geplanten Flottenerweiterung ersucht die Kommission die zuständigen Behörden Ägyptens, monatliche Berichte über die Überprüfung der Durchführung der Abhilfemaßnahmen sowie Informationen über sämtliche Aufsichtstätigkeiten zu übermitteln, die die ECAA in Bezug auf dieses Unternehmen in den Bereichen Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, Instandhaltung und Flugbetrieb durchführt.
- (37) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 werden die Mitgliedstaaten die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch AlMasria im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen dieses Unternehmens überprüfen.
- (38) Bei Midwest Airlines gibt es Beweise für Sicherheitsmängel hinsichtlich der Bestimmung von Masse und Schwerpunktage, die die zuständigen Behörden Italiens bei einem Midwest-Airlines-Flug festgestellt haben. Dies führte dazu, dass Italien dem Unternehmen die Durchführung eines Flugs untersagt hat⁽¹⁾. Bei dem Prüfungsbesuch wurden zudem erhebliche, die Sicherheit beeinträchtigende Mängel in den Bereichen Betriebs- und Instandhaltungsmanagement, Betriebsüberwachung, Ausbildung der Besatzung sowie Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit festgestellt. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass dieses Luftfahrtunternehmen nicht in der Lage ist, Betrieb und Instandhaltung gemäß den ICAO-Bestimmungen durchzuführen. Die ägyptische Zivilluftfahrtbehörde teilte bei dem Besuch mit, dass sie Maßnahmen zur Einstellung des Betriebs von Midwest Airlines ergriffen hätten.
- (39) Mit Schreiben vom 3. März 2010 wurde Midwest Airlines zur Stellungnahme vor dem Flugsicherheitsausschuss aufgefordert. Am 15. März 2010 legten die zuständigen Behörden Ägyptens Nachweise vor, wonach Midwest Airlines am 28. Februar 2010 das Luftverkehrsbetreiberzeugnis entzogen wurde.
- (40) Angesichts der von der ECAA unternommenen Maßnahmen sind keine weiteren Schritte erforderlich. Die ECAA wird aufgefordert, die Kommission über das Verfahren und den Ausgang der Neuzertifizierung zu unterrichten,

bevor dem Unternehmen ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt wird.

Iran Air

- (41) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2008 haben die Mitgliedstaaten die Überprüfung der Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch Iran Air im Rahmen regelmäßiger Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen, die Flughäfen in der Europäischen Union anfliegen, fortgesetzt. Österreich, Frankreich, Deutschland, Schweden, Italien und das Vereinigte Königreich haben 2009 die Durchführung solcher Inspektionen gemeldet. Diese haben ergeben, dass im Jahresverlauf die internationalen Sicherheitsnormen in deutlich geringerem Maße eingehalten wurden.
- (42) Die Kommission hat von den zuständigen Behörden und dem Unternehmen Informationen angefordert, um festzustellen, wie die festgestellten Sicherheitsmängel behoben werden. Das Luftfahrtunternehmen Iran Air legte im Februar 2010 einen Maßnahmenplan vor, in dem Unzulänglichkeiten des vorangegangenen Plans eingeräumt, ihre Ursachen bestimmt und spezifische Maßnahmen zur Behebung der festgestellten Mängel genannt werden.
- (43) Die zuständigen, für die Regulierungsaufsicht über Iran Air verantwortlichen iranischen Behörden (CAO-IRI) konnten anhand der von ihnen vorgelegten Informationen jedoch nicht belegen, dass sie wirksame Maßnahmen zur Behebung der bei Inspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellten Mängel ergriffen hatten. Darüber hinaus war die CAO-IRI nicht in der Lage nachzuweisen, dass angemessene Maßnahmen ergriffen wurden, um die hohe Unfallrate von Luftfahrzeugen zu verringern, die in Iran zugelassen sind und von Unternehmen betrieben werden, die von der CAO-IRI zertifiziert wurden.
- (44) Des weiteren belegen von der CAO-IRI im Februar 2010 vorgelegte Unterlagen, dass die Aufsichtstätigkeiten in Bezug auf Iran Air in den Bereichen Instandhaltung und Fluginspektionen unzureichend sind und kein wirksames System zur Behebung schwerwiegender Sicherheitsmängel besteht. Zudem weisen von der CAO-IRI vorgelegte Daten über Unfälle und Störungen darauf hin, dass sich in den vorangegangenen elf Monaten zahlreiche erste Zwischenfälle ereignet haben, von denen mehr als die Hälfte Luftfahrzeuge des Musters Fokker 100 betrafen. Aus den Unterlagen ergaben sich jedoch keinerlei Hinweise auf eine entsprechende Nachverfolgung durch die CAO-IRI.
- (45) Im März 2010 legte die CAO-IRI Informationen vor, die belegen, dass zur Überprüfung der Erfüllung der Instandhaltungsanforderungen durch Iran Air Inspektionen durchgeführt wurden, deren Ergebnisse jedoch Probleme in Bezug auf die Triebwerksüberwachung und das Qualitätssystem des Unternehmens erkennen ließen.

⁽¹⁾ Die italienische Zivilluftfahrtbehörde (ENAC) unterrichtete Midwest Airlines am 5. Februar 2010 über diese Sicherheitsmängel, die anschließend zum Widerruf der Fluggenehmigung führten.

- (46) In der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses am 17. März 2010 räumte das Unternehmen zwar einen Qualitätsrückgang ein, bestätigte aber, dass es zur Behebung der Lufttüchtigkeitsmängel ein Instandhaltungskontrollzentrum (*Maintenance Control Centre*) und einen Nachprüfungsausschuss (*Maintenance Review Board*) eingesetzt, die Sicherheitsschulung in allen Unternehmensbereichen verbessert, die Aktivitäten der Sicherheits- und Qualitätsabteilung verstärkt sowie Sicherheitsausschüsse in den einzelnen Unternehmensabteilungen eingerichtet hätte. Zudem sei eine umfassende Überprüfung der Unternehmensstruktur eingeleitet worden, um die Fähigkeit zur Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebs zu verbessern. Die Ergebnisse der Vorfeldinspektionen, denen Iran Air seit Februar 2010 unterzogen wurde, lassen erkennen, dass das Unternehmen seine Leistung deutlich verbessert hat.
- (47) Unter Berücksichtigung der jüngsten deutlichen Verbesserung der SAFA-Ergebnisse sowie des von Iran Air eingeräumten Verbesserungsbedarfs und der unternommenen Schritte zur Behebung der festgestellten Sicherheitsmängel ist die Kommission der Ansicht, dass angesichts der zahlreichen Zwischenfälle mit Luftfahrzeugen des Modells Fokker 100 deren Flugbetrieb in die Europäische Union ausgesetzt werden sollte. Der Betrieb der übrigen Luftfahrzeugmuster der Flotte von Iran Air (Antrag der CAO-IRI vom 10. März 2010) – Boeing 747, Airbus A300, A310 und A320 – sollte nicht über seinen aktuellen Umfang (Zahl der Flüge und Zielorte) hinaus genehmigt werden, solange die Kommission sich nicht vergewissert hat, dass die festgestellten Sicherheitsmängel wirksam behoben wurden.
- (48) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass das Unternehmen in Anhang B aufgenommen werden und ihm der Flugbetrieb in die Europäische Union unter der Voraussetzung gestattet werden sollte, dass er auf seinen aktuellen Umfang (Zahl der Flüge und Zielorte) und die derzeit verwendeten Luftfahrzeuge beschränkt bleibt. Zudem sollte der Flugbetrieb in die Europäische Union mit Luftfahrzeugen des Modells Fokker 100 untersagt werden.
- (49) Die Kommission wird die Leistung von Iran Air weiterhin sorgfältig überwachen. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 werden die Mitgliedstaaten die tatsächliche Einhaltung einschlägiger Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen dieses Luftfahrtunternehmens eingehend überprüfen. Die Kommission beabsichtigt, vor der nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit an Ort und Stelle zu prüfen, ob die von CAO-IRI und Iran Air angekündigten Maßnahmen zufriedenstellend durchgeführt werden.
- ### Luftfahrtunternehmen aus Sudan
- (50) Die für die Regulierungsaufsicht zuständigen Behörden von Sudan (SCAA) haben erkennen lassen, dass sie nicht hinreichend in der Lage sind, die erheblichen Mängel zu beheben, die die ICAO im Rahmen ihres dortigen USOAP-Audits im November 2006 festgestellt hatte. Im März 2008 teilte die SCAA der Kommission mit, dass in den Bereichen Betrieb, Lufttüchtigkeit und Besatzungslizenzen sämtliche schweren und sehr schweren Mängel behoben oder angegangen worden seien. Im Dezember 2009 teilte die SCAA der Kommission mit, dass 70 % der im Rahmen des USOAP festgestellten Mängel gemäß den Empfehlungen der ICAO behoben worden seien.
- (51) Die Angaben, die die SCAA im Dezember 2009 und März 2010 der Kommission übermittelte, ließen jedoch darauf schließen, dass zahlreiche der festgestellten Mängel noch nicht behoben wurden oder die entsprechenden Abhilfemaßnahmen wirkungslos geblieben waren, insbesondere hinsichtlich Schulung und Qualifikation von Flugbetriebsinspektoren und der Gewährleistung, dass die Luftfahrtunternehmen über genehmigte Schulungshandbücher verfügen.
- (52) Bei einem Audit, das die SCAA bei Azza Air Transport im Oktober 2009 kurz vor dem verheerenden Unfall einer Boeing 707 mit dem Eintragungskennzeichen ST-AKW durchführte, stellte sich ferner heraus, dass das Luftfahrtunternehmen wichtige Sicherheitsmaßnahmen im Bereich der Schulung nicht umgesetzt hatte, was auch im Rahmen des ICAO-Audit als schwerer Mangel festgestellt worden war. Die SCAA bestätigte, dass sie das Luftverkehrsbetreiberzeugnis seit seiner Erstaussstellung 1996 jedes Jahr erneuert hätte.
- (53) Am 10. Dezember 2009 teilte die SCAA der Kommission außerdem mit, dass sie das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Unternehmens Air West Company Ltd im Juli 2008 zurückerhalten hätten und Air West Ltd somit nicht mehr als Inhaber eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses in der Republik Sudan registriert sei. Da das Unternehmen über kein Luftverkehrsbetreiberzeugnis mehr verfügt und seine Betriebsgenehmigung daher nicht mehr als gültig angesehen werden kann, wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass Air West Ltd kein „Luftfahrtunternehmen“ mehr ist.
- (54) Wegen der unzureichenden Fortschritte in der Umsetzung von Abhilfemaßnahmen nach dem USOAP-Audit und des Versäumnisses der SCAA, für die wirksame Durchführung der notifizierten Abhilfemaßnahmen zu sorgen, wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass die SCAA nicht in der Lage war nachzuweisen, dass sie die einschlägigen Sicherheitsnormen durchführen und durchsetzen kann, so dass alle in der Republik Sudan zugelassenen Luftfahrtunternehmen einer Betriebsuntersagung unterliegen und in Anhang A aufgenommen werden sollten.

Luftfahrtunternehmen aus Albanien

- (55) Im Anschluss an die Prüfung des Unternehmens Albanian Airlines MAK im November 2009 wurde die Europäische Agentur für Flugsicherheit gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1144/2009 ⁽¹⁾ damit beauftragt, in Albanien eine umfassende Normungsinspektion durchzuführen, die im Januar 2010 stattfand. Aus dem Abschlussbericht vom 7. März 2010 geht hervor, dass in allen untersuchten Bereichen erhebliche Sicherheitsmängel bestehen. 13 Verstöße, von denen 6 die Sicherheit betrafen, wurden im Bereich der Lufttüchtigkeit festgestellt; 13 Verstöße, von denen 3 die Sicherheit betrafen, wurden im Bereich der Zulassung und medizinischen Tauglichkeit von Flugpersonal festgestellt; 9 Verstöße, von denen 6 die Sicherheit betrafen, wurden im Bereich des Flugbetriebs festgestellt. Darüber hinaus wurde in Verbindung mit dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) eines der beiden AOC-Inhaber ein unmittelbares Sicherheitsrisiko festgestellt, das noch während des Besuchs durch unmittelbares Eingreifen der DGCA beseitigt wurde.
- (56) Die zuständigen Behörden Albaniens (DGCA) wurden aufgefordert, sich vor dem Flugsicherheitsausschuss zu äußern und wurden am 18. März 2010 gehört.
- (57) Der Flugsicherheitsausschuss nahm zur Kenntnis, dass die zuständigen Behörden Albaniens (DGCA) der EASA bereits einen Plan zur Mängelbehebung vorgelegt haben. Die DGCA wird aufgefordert sicherzustellen, dass dieser Plan von der EASA akzeptiert werden kann, und nachdrücklich zur Ergreifung der zur wirksamen Umsetzung des Plans notwendigen Maßnahmen angehalten, wobei vorrangig die von der EASA festgestellten Mängel zu beheben sind, die, wenn sie nicht unverzüglich beseitigt werden, Anlass zu Sicherheitsbedenken geben.
- (58) Angesichts der dringenden Notwendigkeit zur Beseitigung der Sicherheitsmängel in Albanien und des Mangels an umfassenden und wirksamen Maßnahmen der DGCA wird die Kommission gezwungen sein, ihrer Verantwortung nach Artikel 21 des Übereinkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten, der Republik Albanien, Bosnien und Herzegowina, der Republik Bulgarien, der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien, der Republik Island, der Republik Kroatien, der Republik Montenegro, dem Königreich Norwegen, Rumänien, der Republik Serbien und der Übergangsverwaltung der Vereinten Nationen in Kosovo zur Schaffung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums („Übereinkommen über den gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraum“) unbeschadet etwaiger Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 nachzukommen.

Luftfahrtunternehmen aus Angola

TAAG Angola Airlines

- (59) TAAG Angolan Airlines darf nur mit den Luftfahrzeugen des Musters Boeing 777-200 mit den Eintragungskennzeichen D2-TED, D2-TEE und D2-TEF sowie mit den vier

Luftfahrzeugen des Musters Boeing B-737-700 mit Eintragungskennzeichen D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH und D2-TBJ unter den in Erwägungsgrund 88 der Verordnung (EG) Nr. 1144/2009 ⁽²⁾ genannten Voraussetzungen Flüge nach Portugal durchführen. Die Kommission ersuchte die zuständigen Behörden Angolas (INAVIC) um Informationen bezüglich der Aufsicht über das Luftfahrtunternehmen TAAG Angolan Airlines, insbesondere was die verstärkte Überwachung der Flüge nach Portugal und ihre Ergebnisse anbelangt.

- (60) Das INAVIC teilte dem Flugsicherheitsausschuss mit, dass die fortlaufende Aufsicht über TAAG Angolan Airlines intensiviert worden sei. Im Jahr 2009 sei das Unternehmen 34 planmäßigen Inspektionen unterzogen worden. Zudem seien vor jedem Flug des Unternehmens nach Europa systematisch Vorfeldinspektionen durchgeführt worden.
- (61) TAAG Angolan Airlines beantragte eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss, um über seine aktuelle Situation zu berichten, und wurde am 18. März 2010 gehört. Das Unternehmen gab an, dass es seit Dezember 2009 wieder der IATA angehöre, und legte dem Ausschuss umfassende Informationen vor, die den hohen Standard seines Flugbetriebs nach Lissabon belegen; auf dieser Grundlage beantragte das Unternehmen die Wiederaufnahme des Flugbetriebs in die übrige EU.
- (62) Die zuständigen portugiesischen Behörden (INAC) haben zu den Ergebnissen der Vorfeldinspektionen, die sie bei TAAG Angolan Airlines seit Wiederaufnahme des Flugbetriebs nach Lissabon durchgeführt hatten, ihre Bewertung vorgelegt. Nach Angaben des INAC wurden etwa 200 solcher Inspektionen durchgeführt, nachdem TAAG seinen Flugbetrieb nach Lissabon am 1. August 2009 wieder aufgenommen hatte. Das INAC betätigte, dass dabei keine Sicherheitsmängel festgestellt worden seien; die Behörde sei mit dem Flugbetrieb von TAAG Angolan Airlines von und nach Lissabon vollständig zufrieden und könne eine Ausweitung des Betriebs in die übrige EU empfehlen.
- (63) Das Unternehmen teilte außerdem mit, dass es derzeit in die Modernisierung seiner Boeing-B737-200-Flotte investiere, um EGPWS, ELT406, RVSM, Türen zwischen Cockpit und Fluggastraum, digitale Flugschreiber und Bordwetterradar gemäß den internationalen Sicherheitsnormen zu installieren, auch wenn dieser Prozess noch andauere und noch nicht die gesamte Flotte umgerüstet sei. Ferner bekundete das Unternehmen seine Absicht, die Luftfahrzeuge des Musters B747-300 außer Betrieb zu nehmen, hauptsächlich wegen der geringeren Betriebszuverlässigkeit.

⁽¹⁾ Erwägungsgründe 10 bis 16 der Verordnung (EG) Nr. 1144/2009 vom 26. November 2009 (ABl. L 312 vom 27.11.2009, S. 17).

⁽²⁾ ABl. L 312 vom 27.11.2009, S. 24.

(64) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien sowie unter Berücksichtigung der Empfehlung in Erwägungsgrund 62 und der positiven Ergebnisse von Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen dieses Unternehmens wird daher festgestellt, dass TAAG weiterhin in Anhang B geführt werden sollte und nur die drei Luftfahrzeuge des Musters Boeing B-777 mit Eintragungskennzeichen D2-TED, D2-TEE und D2-TEF sowie die vier Luftfahrzeuge des Musters Boeing B-737-700 mit Eintragungskennzeichen D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH und D2-TBJ von den Beschränkungen ausgenommen und die gegenwärtigen Beschränkungen, wonach diese Luftfahrzeuge nur für Flüge nach Lissabon eingesetzt werden dürfen, aufgehoben werden sollten. Allerdings sollte der Flugbetrieb dieses Luftfahrtunternehmens in die Europäische Union im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen des Unternehmens gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 angemessen überprüft und festgestellt werden, ob die einschlägigen Sicherheitsnormen tatsächlich erfüllt werden.

Allgemeine Sicherheitsaufsicht über Luftfahrtunternehmen aus Angola

- (65) Laut dem Bericht des INAVIC wurden bei der Behebung der nach der letzten EU-Sicherheitsprüfung im Juni 2009 noch verbliebenen Sicherheitsmängel weitere Fortschritte erzielt. Das INAVIC hat insbesondere die angolanischen Flugsicherheitsvorschriften mit den jüngsten Änderungen der ICAO-Richtlinien in Einklang gebracht, sein Aufsichtsprogramm konsolidiert und zwei weitere qualifizierte Flugbetriebsinspektoren eingestellt.
- (66) Darüber hinaus berichtete das INAVIC über Fortschritte bei der Neuzertifizierung angolanischer Luftfahrtunternehmen, die bis Ende 2010 abgeschlossen sein soll, wobei nach Angaben der Behörde diejenigen Unternehmen, die bis dahin nicht gemäß den angolanischen Flugsicherheitsvorschriften neu zertifiziert worden sind, ihren Betrieb einstellen müssen. Abgesehen von TAAG Angolan Airlines ist bisher jedoch kein weiteres Unternehmen neu zertifiziert worden.
- (67) Das INAVIC teilte mit, dass bei Aufsichtstätigkeiten im Rahmen der Neuzertifizierung bei bestimmten Luftfahrtunternehmen Sicherheitsmängel und Verstöße gegen die geltenden Sicherheitsvorschriften festgestellt worden seien, die die Behörde zur Ergreifung entsprechender Durchsetzungsmaßnahmen veranlasst hätten. Als Folge seien Air Gemini im Dezember 2009 sowie PHA und SAL im Februar 2010 die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse entzogen worden. Die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse von Giraglobo, Mavewa und Airnave seien im Februar 2010 ausgesetzt worden. Das INAVIC legte jedoch keinerlei Nachweise für den Entzug dieser Luftverkehrsbetreiberzeugnisse vor.
- (68) Die Kommission fordert das INAVIC mit Nachdruck dazu auf, die Neuzertifizierung der angolanischen Luftfahrtunternehmen entschlossen und unter Berücksichtigung dabei möglicherweise auftretender Sicherheitsbedenken fortzusetzen. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird festgestellt, dass die übrigen Luftfahrtunternehmen unter der Regulierungsaufsicht des INAVIC – Aero-

jet, Air26, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira Globo, Heliang, Helimalongo, Mavewa, Rui & Conceicao, Servisair, Sonair sowie Air Gemini, PHA und SAL – weiterhin in Anhang A geführt werden sollten.

Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation

- (69) Am 19. Februar 2010 unterrichteten die zuständigen Behörden der Russischen Föderation die Kommission über die Änderung ihrer Entscheidung vom 25. April 2008, mit der 13 russischen Luftfahrtunternehmen der Betrieb in die Europäische Union mit Luftfahrzeugen, die in ihren Luftverkehrsbetreiberzeugnissen aufgeführt waren, untersagt wurde. Die betreffenden Luftfahrzeuge verfügten nicht über die nötige Ausrüstung, um internationale Flüge gemäß den ICAO-Richtlinien (fehlendes TAWS/E-GPWS) durchzuführen, und/oder es waren die jeweiligen Lufttüchtigkeitszeugnisse abgelaufen und/oder nicht erneuert worden.
- (70) Gemäß der neuen Entscheidung ist der Flugbetrieb in die Europäische Union sowie innerhalb und aus der Europäischen Union mit folgendem Fluggerät untersagt:
- a) Aircompany Yakutia: Antonow AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.
 - b) Atlant Soyuz: Tupolew TU-154M: RA-85672 und RA-85682.
 - c) Gazpromavia: Tupolew TU-154M: RA-85625 und RA-85774; Jakowlew Jak-40: RA-87511, RA-88186 und RA-88300; Jak-40K: RA-21505 und RA-98109; Jak-42D: RA-42437; alle (22) Hubschrauber Kamov Ka-26 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle (49) Hubschrauber Mi-8 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle (11) Hubschrauber Mi-171 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle (8) Hubschrauber Mi-2 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle (1) Hubschrauber EC-120B: RA-04116.
 - d) Kavminvodyavia: Tupolew TU-154B: RA-85307, RA-85494 und RA-85457.
 - e) Krasnoyarsky Airlines: Das Luftfahrzeug des Musters TU-154M mit Eintragungskennzeichen RA-85682, das zuvor im 2009 entzogenen Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Krasnoyarsky Airlines eingetragen war, wird derzeit von einem anderen in der Russischen Föderation zugelassenen Luftfahrtunternehmen betrieben.
 - f) Kuban Airlines: Jakowlew Jak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 und RA-42541.
 - g) Orenburg Airlines: Tupolew TU-154B: RA-85602; alle TU-134 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Antonow An-24 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle An-2 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Hubschrauber Mi-2 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Hubschrauber Mi-8 (Eintragungskennzeichen unbekannt).
 - h) Siberia Airlines: Tupolew TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 und RA-85690.

- i) Tatarstan Airlines: Jakowlew Jak-42D: RA-42374, RA-42433; alle Tupolew TU-134A, einschließlich RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 und RA-65973; alle Antonow AN-24RV, einschließlich RA-46625 und RA-47818; die Luftfahrzeuge des Musters AN24RV mit den Eintragungskennzeichen RA-46625 und RA-47818 werden derzeit von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben.
- j) Ural Airlines: Tupolew TU-154B: RA-85319 (die Luftfahrzeuge mit den Eintragungskennzeichen RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 und RA-85432 sind derzeit aus finanziellen Gründen außer Betrieb).
- k) UTair: Tupolew TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; alle (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 und RA-65977; die Luftfahrzeuge mit den Eintragungskennzeichen RA-65143 und RA-65916 werden von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben; alle (1) TU-134B: RA-65726; alle (10) Jakowlew Jak-40: RA-87348 (derzeit aus finanziellen Gründen außer Betrieb), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 und RA-88280; alle Hubschrauber Mil-26 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Hubschrauber Mil-10 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Hubschrauber Mil-8 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Hubschrauber AS-355 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Hubschrauber BO-105 (Eintragungskennzeichen unbekannt); die Luftfahrzeuge des Musters AN-24B: RA-46388, die Luftfahrzeuge mit den Eintragungskennzeichen RA-46267 und RA-47289 sowie die Luftfahrzeuge des Musters AN-24RV (RA-46509, RA-46519 und RA-47800) werden von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben.
- l) Rossija (STC Russia): Tupolew TU-134: RA-65979, die Luftfahrzeuge mit den Eintragungskennzeichen RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 und RA-65555 werden von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben; TU-214: die Luftfahrzeuge mit den Eintragungskennzeichen RA-64504 und RA-64504 werden von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben; Iljuschin IL-18: die Luftfahrzeuge mit den Eintragungskennzeichen RA-75454 und RA-75464 werden von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben; Jakowlew Jak-40: die Luftfahrzeuge mit den Eintragungskennzeichen RA-87203, RA-87968, RA-87971 und RA-88200 werden von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben.

Yemenia Yemen Airways

- (71) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1144/2009 haben die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) und die Mitgliedstaaten im Dezember 2009 einen Besuch in der Republik Jemen durchgeführt, um die Sicherheitssituation von Yemenia zu prüfen und festzustellen, ob die internationalen Sicherheitsnormen erfüllt werden, sowie um die Fähigkeit der CAMA zu beurteilen, die Aufsicht über die Sicherheit der Zivilluftfahrt in Jemen zu gewährleisten.

(72) Bei dem Prüfungsbesuch stellte sich heraus, dass die CAMA zur Durchführung einer wirksamen Aufsicht über Yemenia Yemen Airways in der Lage ist und die Luftfahrtunternehmen, denen die CAMA Luftverkehrsbetreiberzeugnisse ausstellt, somit einen sicheren Betrieb gemäß den ICAO-Normen aufrechterhalten können. Außerdem wurde festgestellt, dass der Betrieb von Yemenia Yemen Airways einer angemessenen Kontrolle und Überwachung unterliegt und somit sichergestellt ist, dass er nach Maßgabe des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses durchgeführt wird.

(73) Aufgrund dieser Ergebnisse sind daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine weiteren Maßnahmen erforderlich. Die Kommission wird die Leistung des Unternehmens weiterhin sorgfältig überwachen und fordert die Behörden von Jemen auf, ihre Anstrengungen im Rahmen der Untersuchungen nach dem Unfall von Flug 626 des Unternehmens Yemenia Yemen Airways am 30. Juni 2009 fortzusetzen. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 werden die Mitgliedstaaten die tatsächliche Einhaltung einschlägiger Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen dieses Luftfahrtunternehmens überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik der Philippinen

(74) Es liegen stichhaltige Beweise dafür vor, dass die für die Aufsicht über die in den Philippinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden nicht hinreichend in der Lage sind, Sicherheitsmängel zu beheben. Ferner mangelt es an Nachweisen, dass die Sicherheitsnormen und Empfehlungen der ICAO von den in der Republik der Philippinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen eingehalten werden. Dies ergibt sich aus den Ergebnissen des Audits, das die ICAO im Rahmen ihres Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) im Oktober 2009 in den Philippinen durchgeführt hat, sowie daraus, dass die zuständigen US-amerikanischen Behörden die Sicherheitseinstufung der Philippinen kontinuierlich herabgesetzt haben.

(75) Nach dem im Oktober 2009 durchgeführten USOAP-Audit der Philippinen hat die ICAO allen Vertragsstaaten des Abkommens von Chicago mitgeteilt, dass schwere Sicherheitsbedenken hinsichtlich der Sicherheitsaufsicht über Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeuge, die in den Philippinen eingetragen sind, bestehen⁽¹⁾, wonach 47 philippinische Luftfahrtunternehmen, darunter auch internationale Unternehmen, über Luftverkehrsbetreiberzeugnisse verfügen, die aufgrund wieder aufgehobener Verwaltungsbeschlüsse ausgestellt wurden. Die zuständigen Behörden der Philippinen haben keinerlei Umsetzungs- oder Übergangsplan erstellt, um die übrigen Luftfahrtunternehmen gemäß den Zivilluftfahrtvorschriften zuzulassen, die jene Verwaltungsbeschlüsse ersetzt haben. Darüber hinaus haben die zuständigen Behörden der Philippinen seit über einem Jahr keine Kontrollinspektionen bei Luftfahrtunternehmen durchgeführt. Von diesen Behörden vorgeschlagene Pläne zur Mängelbehebung wurden von der ICAO für unzureichend erachtet, um dieses nach wie vor bestehende schwere Sicherheitsbedenken auszuräumen.

⁽¹⁾ ICAO-Feststellung OPS/01.

- (76) Zudem liegt die von der Luftfahrtbehörde FAA des US-amerikanischen Verkehrsministeriums in ihrem IASA-Programm vorgenommene Sicherheitseinstufung des Landes weiterhin in Kategorie 2, was darauf hinweist, dass die Republik der Philippinen die internationalen Sicherheitsnormen der ICAO nicht erfüllt.
- (77) Aus dem von der ICAO bekanntgegebenen schweren Sicherheitsbedenken geht hervor, dass der Plan zur Mängelbehebung, den die zuständigen Behörden der Philippinen der Kommission am 13. Oktober 2008 vorgelegt hatten⁽¹⁾ und der bis 31. März 2009 abgeschlossen sein sollte, nicht durchgeführt wurde und die zuständigen Behörden der Philippinen nicht in der Lage waren, besagten Plan rechtzeitig umzusetzen.
- (78) In Anbetracht des schweren Sicherheitsbedenkens, das von der ICAO bekanntgegeben wurde, hat die Kommission ihre Konsultationen mit den zuständigen Behörden der Philippinen fortgesetzt. Sie hat dabei schwerwiegende Bedenken bezüglich der Sicherheit des Betriebs aller im Land zugelassenen Luftfahrtunternehmen vorgebracht und um Klärungen bezüglich der Maßnahmen gebeten, die die zuständigen Behörden zur Behebung der festgestellten Sicherheitsmängel ergriffen haben.
- (79) Die zuständigen Behörden der Philippinen (CAAP) haben zwischen Januar und März 2010 Unterlagen vorgelegt, es allerdings versäumt, sämtliche verlangten Auskünfte zu erteilen und insbesondere Belege dafür vorzuweisen, dass die Sicherheitsmängel in geeigneter Weise behoben wurden.
- (80) Die CAAP äußerte sich am 18. März 2010 gegenüber dem Flugsicherheitsausschuss und bestätigte, dass noch 20 Luftfahrtunternehmen bis zu ihrer Neuzertifizierung, spätestens aber bis 1. Dezember 2010, mit Luftverkehrsbetreiberzeugnissen operierten, die aufgrund der wieder aufgehobenen Verwaltungsbeschlüsse ausgestellt worden seien. Dabei handelt es sich um folgende Unternehmen: Aeroworks Aerial Spraying Services, Airtrack Agricultural Corp., Asia Aircraft Overseas, Philippines Inc., Aviation Technology Innovators Inc., Bendice Transport Management Inc., Canadian Helicopter Philippines Inc., CM Aero, Cyclone Airways, INAEC Aviation Corp., Macro Asia Air Taxi Services, Omni Aviation Corp., Philippine Agricultural Aviation Corp., Royal Air Charter Services Inc., Royal Star Aviation Inc., Southstar Aviation Company, Subic International Air Charter Inc. und Subic Seaplane Inc. Zudem bestätigte die Behörde, dass die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse vieler dieser Luftfahrtunternehmen zwar abgelaufen, diese Unternehmen aber aufgrund befristeter Freistellungen weiterhin tätig seien. Insbesondere das Luftfahrtunternehmen Pacific East Asia Cargo Airlines Inc. führe weiterhin internationale Frachtflüge mit großen Luftfahrzeugen des Modells Boeing B-727 durch, obwohl
- sein am 31. März 2008 aufgrund der wieder aufgehobenen Verwaltungsbeschlüsse ausgestellt Luftverkehrsbetreiberzeugnis am 30. März 2009 erloschen sei; dem Unternehmen sei nämlich am 16. Dezember 2009 eine Freistellung erteilt worden, wonach es für einen am 16. März 2010 endenden Zeitraum von maximal 90 Tagen über kein solches Zeugnis verfügen müsse. Die CAAP war nicht in der Lage zu bestätigen, dass dieses Luftfahrtunternehmen seinen Betrieb am 18. März 2010 eingestellt hat.
- (81) Die CAAP teilte mit, dass die folgenden neun Luftverkehrsbetreiberzeugnisse erloschen oder nicht erneuert worden seien: Beacon, Corporate Air, Frontier Aviation Corp., Mora Air Service Inc., Pacific Airways Corp., Pacific Alliance Corp., Topflite Airways Inc., World Aviation Corp. und Yokota Aviation Corp. Die Behörde blieb allerdings den Nachweis schuldig, dass die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse entzogen wurden und diese Unternehmen daraufhin ihre Tätigkeit eingestellt haben.
- (82) Die CAAP gab an, dass sie Anfang 2009 ein Neuzertifizierungsverfahren eingeleitet hätten und bereits 21 Luftfahrtunternehmen gemäß den 2008 in Kraft getretenen Zivilluftfahrtvorschriften neu zugelassen worden seien. Dabei handele es sich um folgende Unternehmen: Air Philippines Corp., Aviatour's Fly'n Inc., Cebu Pacific Air, Chemtrad Aviation Corp., Far East Aviation Services, F.F. Cruz & Company Inc., Huma Corp., Interisland Airlines Inc., Island Aviation, Lion Air Inc., Mindanao Rainbow Agricultural Development Services, Misibis Aviation and Development Corp., Philippine Airlines, South East Asian Airlines Inc., Spirit of Manila Airlines Corp., Trans-Global Airways Corp., WCC Aviation Company, Zenith Air Inc., Zest Airways Inc. Allerdings blieb die CAAP den Nachweis über die Stabilität dieses Neuzertifizierungsverfahrens schuldig. Die CAAP war nicht in der Lage, sämtliche Zeugnisse dieser Unternehmen vorzulegen; insbesondere war es nicht möglich, anhand der vorgelegten Luftverkehrsbetreiberzeugnisse Nummer und Eintragskennzeichen der folgenden neu zertifizierten Luftfahrtunternehmen festzustellen: Zest Airways Inc., Lion Air, Inc., Aviatour's Fly'n Inc., Misibis Aviation and Development Corp. Darüber hinaus führte die CAAP keinerlei Vorzertifizierungsaudit durch und blieb den Nachweis schuldig, dass vor der Neuzertifizierung der Betrieb und die Instandhaltung dieser Unternehmen hinreichend untersucht wurden, um zu gewährleisten, dass die genehmigten Handbücher tatsächlich angewandt werden und Betrieb und Instandhaltung dieser Unternehmen den geltenden Sicherheitsnormen entsprechen. Zudem konnte die CAAP nicht nachweisen, dass die neu zertifizierten Luftfahrtunternehmen anschließend einer angemessenen Aufsicht unterstehen, da in den von der Behörde für 2010 vorgelegten Plänen für die Aufsichtstätigkeiten in Bezug auf Lufttüchtigkeit und Lizenzen keine Termine für die entsprechenden Tätigkeiten genannt werden.
- (83) Philippines Airlines beantragte eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss und wurde am 18. März 2010 gehört. Das Unternehmen machte Angaben zu seinen Tätigkeiten und dem Neuzertifizierungsverfahren, das es 2009 durchlaufen hatte, bevor ihm am 9. Oktober 2009 ein neues Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt wurde,

⁽¹⁾ Erwägungsgrund 16 der Verordnung (EG) Nr. 1131/2008 vom 14. November 2008 (ABl. L 306 vom 15.11.2008, S. 49).

in dem die Einhaltung der 2008 in Kraft getretenen Zivilflugvorschriften bescheinigt wird. Das Luftfahrtunternehmen legte die vor der Neuzertifizierung durchgeführten Prüfungen vor und bestätigte, dass dabei die Überprüfung und Genehmigung neuer Handbücher und Verfahren im Mittelpunkt gestanden hätten. Das Unternehmen gab außerdem an, dass es vor seiner Neuzertifizierung keiner umfassenden Prüfung vor Ort durch die CAAP unterzogen worden sei und ein Betriebsaudit durch die CAAP noch ausstehe. Philippines Airlines erklärte, dass es keine Flüge in die EU durchführe und sein Flugbetrieb in die USA Beschränkungen unterliege, nachdem die US-Luftfahrtbehörde FAA die Sicherheitseinstufung der Philippinen herabgesetzt hatte, und dass es dem Unternehmen untersagt sei, zusätzliche Verbindungen aufzunehmen und auf den derzeit bedienten Strecken andere als die jetzt verwendeten Luftfahrzeuge einzusetzen.

- (84) Cebu Pacific Airlines beantragte eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss und wurde am 18. März 2010 gehört. Das Unternehmen machte Angaben zu seinen Tätigkeiten und dem Neuzertifizierungsverfahren, das es 2009 durchlaufen hatte, bevor ihm am 25. November 2009 ein neues Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt wurde, in dem die Einhaltung der 2008 in Kraft getretenen Zivilluftvorschriften bescheinigt wird. Das Luftfahrtunternehmen legte die vor der Neuzertifizierung durchgeführten Prüfungen vor und bestätigte insbesondere, dass das erteilte Zeugnis auch eine neue Genehmigung zur Beförderung gefährlicher Güter beinhalte, obwohl die CAAP hierzu keinerlei Prüfung durchgeführt habe. Das Unternehmen wolle allerdings freiwillig darauf verzichten, von dieser Genehmigung Gebrauch zu machen. Des Weiteren erklärte Cebu Pacific, dass ihm der Flugbetrieb in die USA untersagt sei, nachdem die US-Luftfahrtbehörde FAA die Sicherheitseinstufung der Philippinen herabgesetzt hatte. Außerdem gab das Unternehmen an, keinerlei Flugbetrieb in die EU zu beabsichtigen.
- (85) Die Kommission erkennt die von den beiden Luftfahrtunternehmen in jüngster Zeit geleisteten Anstrengungen im Hinblick auf einen sicheren Flugbetrieb an und nimmt auch die von ihnen ergriffenen internen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit zur Kenntnis. Die Kommission ist bereit, den beiden Unternehmen unter Hinzuziehung der Mitgliedstaaten und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit einen Besuch abzustatten, um die Einhaltung der internationalen Sicherheitsnormen zu überprüfen.
- (86) Darüber hinaus nimmt die Kommission die von den zuständigen Behörden in letzter Zeit geleisteten Anstrengungen im Hinblick auf eine Reform des Systems der Zivilluftfahrt in den Philippinen sowie die Schritte zur Behebung der von der FAA und der ICAO festgestellten Sicherheitsmängel zur Kenntnis. Bis zur wirksamen Umsetzung angemessener Behebungsmaßnahmen zur Ausräumung der schweren Sicherheitsbedenken der ICAO wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass die zuständigen Behörden der Philippinen

derzeit nicht in der Lage sind, die einschlägigen Sicherheitsnormen bei allen Luftfahrtunternehmen, die ihrer Regulierungsaufsicht unterstehen, durchzuführen und durchzusetzen. Daher sollten alle in den Philippinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen einer Betriebsuntersagung unterliegen und in Anhang A aufgenommen werden.

- (87) Die Kommission ist allerdings der Auffassung, dass die jüngsten Veränderungen im Management der CAAP und die von der neuen Leitung unternommenen Sofortmaßnahmen, u. a. die Einstellung 23 qualifizierter Inspektoren und die Inanspruchnahme umfassender technischer Unterstützung durch die ICAO, ein Beleg für die Bereitschaft des Landes sind, sich rasch den von der FAA und der ICAO festgestellten Sicherheitsmängeln zuzuwenden und die Voraussetzungen zu schaffen, um diese Probleme unverzüglich und erfolgreich zu lösen. Die Kommission ist bereit, die Anstrengungen der Philippinen im Rahmen eines Prüfungsbesuchs zu unterstützen, der sich auch auf das Sicherheitsniveau der Luftfahrtunternehmen erstreckt, damit die festgestellten schweren Sicherheitsmängel behoben werden können.

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

- (88) Der Kommission wurden trotz ihrer ausdrücklichen Nachfragen keine Nachweise für die vollständige Umsetzung angemessener Behebungsmaßnahmen durch die Luftfahrtunternehmen, die in der am 26. November 2009 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.
- (89) 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 die Fassung in Anhang A dieser Verordnung ersetzt.
2. Anhang B wird durch die Fassung in Anhang 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 30. März 2010

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

ANHANG A

LISTE DER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DEREN GESAMTER BETRIEB IN DER GEMEINSCHAFT
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
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Königreich Kambodscha
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	unbekannt	VRB	Republik Ruanda
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	015	unbekannt	Republik Angola
AIR26	004	DCD	Republik Angola
AIR GEMINI	002	GLL	Republik Angola
AIR GICANGO	009	unbekannt	Republik Angola
AIR JET	003	MBC	Republik Angola
AIR NAVE	017	unbekannt	Republik Angola
ALADA	005	RAD	Republik Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	unbekannt	Republik Angola
DIEXIM	007	unbekannt	Republik Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republik Angola
HELIANG	010	unbekannt	Republik Angola
HELIMALONGO	011	unbekannt	Republik Angola
MAVEWA	016	unbekannt	Republik Angola
PHA	019	unbekannt	Republik Angola
RUI & CONCEICAO	012	unbekannt	Republik Angola
SAL	013	unbekannt	Republik Angola
SERVISAIR	018	unbekannt	Republik Angola
SONAIR	014	SOR	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 nicht Gegenstand einer Betriebsuntersagung ist, 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
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Benins, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich		—	Republik Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	unbekannt	Republik Benin
AFRICA AIRWAYS	unbekannt	AFF	Republik Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTATP-PR/DEA/SCS	k.A.	Republik Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	unbekannt	Republik Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republik Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTATP-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/MDCTTATP-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
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Demokratischen Republik Kongo, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich		—	Demokratische Republik Kongo
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	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
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
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
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
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 COMPANYY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	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

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 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
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	k.A.	Äquatorialguinea
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Äquatorialguinea
GUINEA AIRWAYS	738	k.A.	Äquatorialguinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	unbekannt	unbekannt	Äquatorialguinea
UTAGE – UNION DE TRANSPORT 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 und Ekspres Transportasi Antarbenua, 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
CARDIG AIR	121-013	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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbesitzerzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbesitzerzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
EASTINDO	135-038	unbekannt	Republik Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republik Indonesien
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Republik Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republik Indonesien
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
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	unbekannt	Republik Indonesien
MEGANTARA	121-025	MKE	Republik Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republik Indonesien
METRO BATAVIA	121-007	BTV	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
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	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

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
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
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 in Anhang B, einschließlich			Republik Kasachstan
AERO AIR COMPANY	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
AEROPRAKT KZ	unbekannt	APK	Republik Kasachstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republik Kasachstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republik Kasachstan
AIR DIVISION OF EKA	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
AIR FLAMINGO	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	unbekannt	AKS	Republik Kasachstan
ALMATY AVIATION	unbekannt	LMT	Republik Kasachstan
ARKHABAY	unbekannt	KEK	Republik Kasachstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republik Kasachstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Republik Kasachstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republik Kasachstan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republik Kasachstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republik Kasachstan
AVIA-JAYNAR	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
BEYBARS AIRCOMPANY	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbesitzerzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbesitzerzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republik Kasachstan
BERKUT KZ	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Republik Kasachstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Republik Kasachstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Republik Kasachstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republik Kasachstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	unbekannt	KZE	Republik Kasachstan
FENIX	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republik Kasachstan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Republik Kasachstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republik Kasachstan
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republik Kasachstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republik Kasachstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republik Kasachstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republik Kasachstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republik Kasachstan
KAZAIRWEST	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
KAZAVIA	unbekannt	KKA	Republik Kasachstan
KAZAVIASPAS	unbekannt	KZS	Republik Kasachstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republik Kasachstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republik Kasachstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republik Kasachstan
NAVIGATOR	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	unbekannt	KOV	Republik Kasachstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
PRIME AVIATION	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
SALEM AIRCOMPANY	unbekannt	KKS	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
SAMAL AIR	unbekannt	SAV	Republik Kasachstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Republik Kasachstan
SEMEYAVIA	unbekannt	SMK	Republik Kasachstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republik Kasachstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republik Kasachstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Republik Kasachstan
SKYSERVICE	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
TYAN SHAN	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republik Kasachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	unbekannt	JTU	Republik Kasachstan
ZHERSU AVIA	unbekannt	RZU	Republik Kasachstan
ZHEZKAZGANAIR	unbekannt	unbekannt	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	unbekannt	AAZ	Kirgisische Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisische Republik
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Kirgisische Republik
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgisische Republik
DAMES	20	DAM	Kirgisische Republik
EASTOK AVIA	15	EEA	Kirgisische Republik
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kirgisische Republik
ITEK AIR	04	IKA	Kirgisische Republik
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgisische Republik
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisische Republik
MAX AVIA	33	MAI	Kirgisische Republik
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgisische Republik
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Kirgisische Republik
SKY WAY AIR	21	SAB	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
TENIR AIRLINES	26	TEB	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
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	AGB	Gabunische Republik
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Gabunische Republik
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	unbekannt	Gabunische Republik
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	unbekannt	Gabunische Republik
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Gabunische Republik
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	unbekannt	Gabunische Republik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Philippinen, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik der Philippinen
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	4AN2008003	unbekannt	Republik der Philippinen
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	unbekannt	Republik der Philippinen
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	unbekannt	Republik der Philippinen
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	4AN2005003	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

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
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	unbekannt	Republik der Philippinen
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	unbekannt	Republik der Philippinen
CEBU PACIFIC AIR	2009002	unbekannt	Republik der Philippinen
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
INAE AVIATION CORP.	4AN2002004	unbekannt	Republik der Philippinen
ISLAND AVIATION	2009009	unbekannt	Republik der Philippinen
INTERISLAND AIRLINES, INC.	2010023	unbekannt	Republik der Philippinen
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	unbekannt	Republik der Philippinen
LION AIR, INCORPORATED	2009019	unbekannt	Republik der Philippinen
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	4AN9800035	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.	4AN2002002	unbekannt	Republik der Philippinen
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	unbekannt	Republik der Philippinen
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	unbekannt	unbekannt	Republik der Philippinen
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	unbekannt	unbekannt	Republik der Philippinen
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	unbekannt	Republik der Philippinen
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	unbekannt	Republik der Philippinen
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	4AN2003003	unbekannt	Republik der Philippinen
ROYAL STAR AVIATION, INC.	4AN9800029	unbekannt	Republik der Philippinen
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	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 Luftfahrtunternehmens
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	unbekannt	Republik der Philippinen
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	unbekannt	Republik der Philippinen
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	unbekannt	Republik der Philippinen
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	unbekannt	Republik der Philippinen
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	unbekannt	unbekannt	Republik der Philippinen
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	unbekannt	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	unbekannt	Republik der Philippinen
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden São Tomés and 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

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
HEAVYLIFT CARGO	unbekannt	unbekannt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	unbekannt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	unbekannt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	unbekannt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	unbekannt	unbekannt	Sierra Leone
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sudans, die für die Regulatoraufsicht zuständig sind, zugelassen wurden			Sudan
SUDAN AIRWAYS	unbekannt		Republik Sudan
SUN AIR COMPANY	unbekannt		Republik Sudan
MARSLAND COMPANY	unbekannt		Republik Sudan
ATTICO AIRLINES	unbekannt		Republik Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	unbekannt		Republik Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	unbekannt		Republik Sudan
ALMAJARA AVIATION	unbekannt		Republik Sudan
BADER AIRLINES	unbekannt		Republik Sudan
ALFA AIRLINES	unbekannt		Republik Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	unbekannt		Republik Sudan
GREEN FLAG AVIATION	unbekannt		Republik Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	unbekannt		Republik Sudan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Swasilands, die für die Regulatoraufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich	—	—	Swasiland
SWAZILAND AIRLINK	unbekannt	SZL	Swasiland
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sambias, die für die Regulatoraufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Sambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Sambia

ANHANG B

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer	Eintragsstaat
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01		DPRK	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeuge des Musters Tu 204	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ANAC-G/DSA		Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeuge des Musters Falcon 50; 1 Luftfahrzeug des Musters Falcon 900	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Gabunische Republik
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kasachstan	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeuge des Musters B767; 4 Luftfahrzeuge des Musters B757; 10 Luftfahrzeuge des Musters 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)
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesch	B747-269B	S2-ADT	Bangladesch
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komoren	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: LET 410 UVP	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: D6-CAM (851336)	Komoren
GABON AIRLINES ⁽³⁾	CTA 0001/MTAC/ANAC	GBK	Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters Boeing B767-200	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 A300, 4 Luftfahrzeuge des Musters A310, 9 Luftfahrzeuge des Musters B747, 1 Luftfahrzeug des Musters B737, 6 Luftfahrzeuge des Musters A320	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBZ EP-ICE EP-ICF	Islamische Republik Iran

⁽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 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
					EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-IAA EP-IAB EP-IBC EP-IBD EP-IAG EP-IAH EP-IAI EP-IAM EP-ICD EP-AGA EP-IEA EP-IEB EP-IED EP-IEE EP-IEF EP-IEG	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters Challenger CL601; 1 Luftfahrzeug des Musters HS-125-800	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-AAG, ZS-AFG	Gabunische Republik; Republik Südafrika
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republik Angola	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 3 Luftfahrzeuge des Musters Boeing B777 und 4 Luftfahrzeuge des Musters Boeing B-737-700	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republik Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ukraine	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters MD-83.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: UR-CFF	Ukraine

(¹) Afrijet ist es ausschließlich gestattet, die aufgeführten Luftfahrzeuge für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Europäischen Gemeinschaft zu nutzen.

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

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

(⁴) Iran Air ist es ausschließlich gestattet, Flüge in die Europäische Union unter Einsatz der angegebenen Luftfahrzeuge und unter den in den Erwägungsgründen 48 und 49 dieser Verordnung genannten Bedingungen durchzuführen.