

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 295/2012 DER KOMMISSION

vom 3. April 2012

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission vom 22. März 2006 wurde die in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 genannte gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, erstellt.
- (2) Gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 haben einige Mitgliedstaaten und die Europäische Agentur für Flugsicherheit (nachstehend „EASA“) der Kommission Angaben übermittelt, die im Zusammenhang mit der Aktualisierung der gemeinschaftlichen Liste von Belang sind. Einschlägige Informationen wurden auch von Drittstaaten mitgeteilt. Auf dieser Grundlage sollte die gemeinschaftliche Liste aktualisiert werden.
- (3) Die Kommission hat alle betroffenen Luftfahrtunternehmen entweder unmittelbar oder, sofern dies nicht möglich war, über die für die Regulierungsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden informiert und die wesentlichen Tatsachen und Überlegungen angegeben, die die Grundlage einer Entscheidung bilden würden, diesen Unternehmen den Flugbetrieb in der Union zu untersagen oder die Bedingungen einer Betriebsuntersagung eines Luftfahrtunternehmens zu ändern, das in der gemeinschaftlichen Liste erfasst ist.
- (4) Die Kommission hat den betreffenden Luftfahrtunternehmen Gelegenheit gegeben, die von den Mitgliedstaaten vorgelegten Unterlagen einzusehen, sich schriftlich dazu zu äußern und ihren Standpunkt innerhalb von 10 Tagen der Kommission sowie dem Flugsicherheitsausschuss, der durch die Verordnung (EWG) Nr. 3922/1991 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt⁽³⁾ eingesetzt wurde, mündlich vorzutragen.

- (5) Der Flugsicherheitsausschuss hat die EASA 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, in denen die ICAO schwere Sicherheitsbedenken bekanntgegeben oder die EASA erhebliche Mängel hinsichtlich der Sicherheitsaufsicht festgestellt hat, vorrangigen Vorfeldinspektionen zu unterziehen. Dies wird es unbeschadet der von der Kommission gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2011/2005 unternommenen Konsultationen ermöglichen, weitere Informationen über das Sicherheitsniveau der in diesen Staaten zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu erlangen.
- (6) Der Flugsicherheitsausschuss hat die EASA zu den technischen Hilfsvorhaben angehört, die in den von der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 betroffenen Staaten durchgeführt wurden. Ihm wurde mitgeteilt, dass im Hinblick auf eine Verbesserung der administrativen und technischen Kapazitäten der Zivilluftfahrtbehörden um weitere technische Hilfe und Zusammenarbeit ersucht wurde, damit Mängel entsprechend den geltenden internationalen Normen behoben werden. Die Mitgliedstaaten wurden aufgefordert, diesen Ersuchen auf bilateraler Basis in Abstimmung mit der Kommission und der EASA zu entsprechen.
- (7) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 sollte daher entsprechend geändert werden.

Luftfahrtunternehmen aus der Europäischen Union

- (8) Aufgrund der von der EASA geprüften Ergebnisse von Vorfeldinspektionen, die an Luftfahrzeugen bestimmter in der Europäischen Union zugelassener Luftfahrtunternehmen im Rahmen des SAFA-Programms durchgeführt wurden, oder von Normungsinspektionen der EASA sowie von bereichsspezifischen Inspektionen und Audits der jeweiligen nationalen Luftfahrtbehörden haben einige Mitgliedstaaten bestimmte Durchsetzungsmaßnahmen unternommen. Sie haben die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über folgende Maßnahmen in Kenntnis gesetzt: Deutschland teilte mit, dass mehrere deutsche Luftfahrtunternehmen unter verstärkter Aufsicht stehen, darunter Air Alliance Express und Air Traffic GmbH Düsseldorf, Lettland meldete, dass Inversija am 19. Januar 2012 das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) entzogen wurde; Italien teilte mit, dass ItaliAirlines das Luftverkehrsbetreiberzeugnis entzogen wurde und dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens Livingston ausgesetzt bleibt; Griechenland meldete, dass die Aussetzung der Gewerbelizenz des Luftfahrtunternehmens Hellenic Imperial Airways am 28. Februar 2012 aufgehoben wurde, das Unternehmen aber unter intensiver Aufsicht bleibt, und auch die Luftfahrtunternehmen

⁽¹⁾ ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.

⁽²⁾ ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 76.

⁽³⁾ ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4.

Sky wings Airlines und Hermes Airlines einer stärkeren Aufsicht unterliegen; die Niederlande teilten mit, dass Solid-air am 28. Dezember 2011 und Amsterdam Airlines am 6. Februar 2012 das Luftverkehrsbesitzerzeugnis entzogen wurde; Spanien meldete, dass das Luftverkehrsbesitzerzeugnis von Zorex seit dem 7. November 2011 ausgesetzt ist; Schweden teilte mit, dass AirSweden Aviation AB am 10. Januar 2012 das Luftverkehrsbesitzerzeugnis entzogen wurde, dass dem Luftfahrtunternehmen Flyg Centrum AB am 16. Dezember 2011 das Luftverkehrsbesitzerzeugnis entzogen wurde und dass das Luftfahrtunternehmen Nova Air unter verstärkter Aufsicht bleibt; Rumänien teilte mit, dass Direct Aero Services zum 20. März 2012 das Luftverkehrsbesitzerzeugnis entzogen wurde.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik Albanien

- (9) Nach dem auf der letzten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses im November 2011 ⁽¹⁾ gefassten Beschluss berichteten die zuständigen Behörden Albanien über Fortschritte bei der Durchführung ihres Aktionsplans, allerdings mit gewissen Verzögerungen hinsichtlich der langfristigen Einstellung qualifizierter Inspektoren. Albanien wird dringend aufgefordert, seine Maßnahmen zum Aufbau der Kapazitäten seiner Sicherheitsaufsichtsbehörde voranzutreiben. Die EASA wird den Fortschritt der Korrekturmaßnahmen weiter überwachen und im Oktober 2012 im Rahmen einer umfassenden Folgeinspektion die zufrieden stellende Durchführung des Aktionsplans überprüfen. Der Flugsicherheitsausschuss wird die Situation entsprechend den Ergebnissen dieser Inspektion neu bewerten.

Comlux Aruba N.V.

- (10) Die zuständigen französischen Behörden teilten mit, dass sie Comlux Aruba N.V., einem in Aruba zugelassenen Luftfahrtunternehmen, wegen der Sicherheitsmängel, die bei der Auswertung des vom Betreiber zwecks Erteilung der Landeerlaubnis in diesem Mitgliedstaat vorgelegten technischen Fragebogens festgestellt wurden, keine Genehmigung erteilen konnten, worüber die Mitgliedstaaten über die SAFA-Datenbank unterrichtet wurden ⁽²⁾.
- (11) Aufgrund dieser Mängel hat die Kommission Konsultationen mit den zuständigen Behörden Arubas und dem Luftfahrtunternehmen aufgenommen und dabei Bedenken bezüglich der Sicherheit des Flugbetriebs von Comlux Aruba N.V. in die EU vorgebracht sowie um Klärungen bezüglich der von den zuständigen Behörden und dem Unternehmen ergriffenen Maßnahmen zur Behebung dieser Mängel gebeten.
- (12) Die zuständigen Behörden Arubas und das Luftfahrtunternehmen haben sich schriftlich geäußert und an einer Sitzung mit der Kommission, der EASA und einigen Mitgliedern des Flugsicherheitsausschusses am 20. Februar 2012 teilgenommen. Aus den vorgelegten Informationen geht hervor, dass zwar die von Frankreich beanstandeten

Sicherheitsprobleme offenbar behoben wurden, andererseits aber weitere Probleme in Bezug auf den Hauptgeschäftssitz des Unternehmens festgestellt wurden. Das Luftfahrtunternehmen gab an, dass sein Büro in Aruba lediglich aus zwei Sekretärinnen bestehe und dass sich das Hauptbüro, in dem die operationelle Kontrolle des Flugbetriebs und der fortdauernden Lufttüchtigkeit stattfindet, nicht in Aruba befindet. Die zuständigen Behörden Arubas teilten mit, dass sie die Rechtsvorschriften für die Zivilluftfahrt überarbeitet haben, um sicherzustellen, dass in Aruba zugelassene Luftfahrtunternehmen ihren Hauptgeschäftssitz auch in diesem Staat haben, und dass Comlux Aruba spätestens bis zum 1. August 2012 den Nachweis erbringen muss, dass sich sein Hauptgeschäftssitz in Aruba befindet.

- (13) Die Kommission nimmt diese Informationen zur Kenntnis und wird die Rechts- und Verwaltungsmaßnahmen der zuständigen Behörden von Aruba weiter beobachten, mit denen sichergestellt werden soll, dass Luftfahrtunternehmen mit Zulassung in diesem Staat dort auch ihren Hauptgeschäftssitz haben.

Luftfahrtunternehmen aus der Demokratischen Republik Kongo

- (14) Die in der Demokratischen Republik Kongo zugelassenen Luftfahrtunternehmen werden seit März 2006 in Anhang A geführt ⁽³⁾. Es liegen Angaben vor, wonach die zuständigen Behörden der Demokratischen Republik Kongo dem Luftfahrtunternehmen Jet Congo Airways ein neues Luftverkehrsbesitzerzeugnis ausgestellt haben. Die zuständigen Behörden der Demokratischen Republik Kongo sind jedoch weder einem Informationsersuchen der Kommission nachgekommen noch haben sie den Nachweis erbracht, dass die Sicherheitsaufsicht über das neue Luftfahrtunternehmen mit den geltenden internationalen Sicherheitsnormen voll im Einklang steht. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass dieses Luftfahrtunternehmen ebenfalls in Anhang A geführt werden sollte.
- (15) Seit der letzten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses wurde über mehrere Unfälle mit Todesfolge berichtet, an denen in der Demokratischen Republik Kongo zugelassene Luftfahrtunternehmen beteiligt waren. Am 30. Januar 2012 stürzte ein Luftfahrzeug des Musters Antonov 28 mit der Eintragungskennung 9Q-CUN ab, das von TRACEP Congo Aviation betrieben wurde, die Folge waren der Totalverlust des Luftfahrzeugs und 4 Todesopfer. Am 12. Februar 2012 stürzte ein Luftfahrzeug des Musters Gulfstream IV mit der Eintragungskennung N25A ab, das von Katanga Express betrieben wurde, die Folge waren der Totalverlust des Luftfahrzeugs und 6 Todesopfer. Die zuständigen Behörden der Demokratischen Republik Kongo sind jedoch dem Ersuchen der Kommission um Informationen über die vorläufigen Ergebnisse der Unfalluntersuchungen nicht nachgekommen.

⁽¹⁾ Erwägungsgründe 14 bis 25 der Verordnung (EU) Nr. 1197/2011, ABl. L 303 vom 22.11.2011, S. 15.

⁽²⁾ Standardbericht Nr. DGAC/F-2011-1879.

⁽³⁾ Erwägungsgründe 60 bis 64 der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 vom 22. März 2006, ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 18.

Luftfahrtunternehmen aus Äquatorialguinea

- (16) Alle in Äquatorialguinea zugelassenen Luftfahrtunternehmen werden seit März 2006 in Anhang A geführt ⁽¹⁾. Die Kommission und die EASA führten am 22. Februar 2012 Konsultationen mit den zuständigen Behörden Äquatorialguineas (DGAC). Bei diesem Treffen berichtete die DGAC über die bisherigen Fortschritte bei der Behebung der Sicherheitsmängel, die die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bei dem 2007 im Rahmen des Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) durchgeführten Audit festgestellt hatte.
- (17) Die DGAC legte der Kommission Nachweise vor, wonach den folgenden Luftfahrtunternehmen die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse entzogen wurden: GETRA, Guinea Airways, UTAGE, Euroguineana de Aviacion y Transportes, General Work Aviacion, Star Equatorial Airlines und EGAMS. Da diese in Äquatorialguinea zugelassenen Luftfahrtunternehmen daraufhin ihre Tätigkeit eingestellt haben, sollten sie aus Anhang A gestrichen werden.
- (18) Die DGAC übermittelte der Kommission Informationen, wonach dem Luftfahrtunternehmen Punto Azul ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis erteilt wurde. Die DGCA blieb allerdings den Nachweis schuldig, dass die Sicherheitsaufsicht über dieses Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden internationalen Sicherheitsnormen gewährleistet ist, sodass auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt wird, dass dieses Unternehmen in Anhang A aufgenommen werden sollte.
- (19) Die Kommission nimmt die Fortschritte der zuständigen Behörden Äquatorialguineas zur Kenntnis und ermutigt sie zur Fortsetzung ihrer Bemühungen um die Errichtung eines den internationalen Sicherheitsnormen entsprechenden Aufsichtssystems für die Zivilluftfahrt.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik Indonesien

- (20) Die Konsultationen mit den zuständigen indonesischen Behörden (DGCA) werden fortgesetzt, um deren Fortschritte bei der Gewährleistung der Sicherheitsaufsicht über alle in Indonesien zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden internationalen Sicherheitsnormen zu überwachen. Am 7. Februar 2012 fand zwischen der Kommission, der EASA und der DGCA eine Videokonferenz statt. Die DGCA bestätigte weitere Fortschritte und berichtete über zusätzliche Durchsetzungsmaßnahmen gegenüber bestimmten unter ihrer Aufsicht stehenden Luftfahrtunternehmen. Insbesondere seien die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse von Kartika Airlines, Mimika Air, Riau Airlines und Survei Udara Penas ausgesetzt worden.
- (21) Die DGCA teilte ferner unter Vorlage entsprechender Nachweise mit, dass dem Unternehmen Megantara am 13. August 2010 das Luftverkehrsbetreiberzeugnis entzogen worden sei. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass dieses Unternehmen aus Anhang A gestrichen werden sollte.

- (22) Darüber hinaus teilte die DGCA mit, dass den folgenden Unternehmen neue Luftverkehrsbetreiberzeugnisse ausgestellt worden seien: TransNusa Aviation Mandiri (19. August 2011), Enggang Air Service (1. März 2010), Surya Air (8. April 2011), Ersu Eastern Aviation (9. September 2011) und Matthew Air Nusantara (20. September 2011). Die DGCA blieb allerdings den Nachweis schuldig, dass die Sicherheitsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden internationalen Sicherheitsnormen gewährleistet ist, sodass auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt wird, dass diese Unternehmen in Anhang A aufgenommen werden sollten.
- (23) Die Kommission nimmt die weiteren Fortschritte der zuständigen Behörden Indonesiens zur Kenntnis; sie ermutigt sie zur Fortsetzung ihrer Arbeiten zur Errichtung eines den internationalen Sicherheitsnormen entsprechenden Aufsichtssystems für die Zivilluftfahrt und wird den Fall vor der nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses erneut prüfen.

Luftfahrtunternehmen aus Libyen

- (24) In Anbetracht des tödlichen Unfalls eines von dem Luftfahrtunternehmen Afriqiyah Airways betriebenen Luftfahrzeugs des Modells Airbus A330 am 13. Mai 2010 sowie der stichhaltigen Beweise für Sicherheitsmängel, die im Rahmen des SAFA-Programms bei den Unternehmen Afriqiyah Airways ⁽²⁾ und United Aviation ⁽³⁾ festgestellt wurden, hat die Kommission im Oktober 2010 Gespräche mit den zuständigen Behörden Libyens (LCAA) aufgenommen. Diese Gespräche waren durch den Bürgerkrieg in dem Land unterbrochen worden.
- (25) Im Oktober 2011 wurden die Konsultationen wieder aufgenommen und die LCAA teilte mit, dass sie alle Luftverkehrsbetreiberzeugnisse in Libyen ausgesetzt habe und vor der Aufhebung dieser Aussetzung eine Neuzertifizierung vornehmen werde. Bei den im Rahmen dieser Neuzertifizierung durchgeführten Audits stellte die LCAA schwere Sicherheitsmängel bei Afriqiyah Airways fest, insbesondere im Bereich der Pilotenausbildung, ebenso wie einen Mangel an Instandhaltungspersonal und Ausrüstungen zur Durchführung der Instandhaltungsarbeiten. Dennoch stellte die LCAA kurz nach dem Audit Afriqiyah Airways ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis aus.
- (26) Am 22. Februar 2012 führten die Kommission, die EASA und mehrere Mitglieder des Flugsicherheitsausschusses weitere Konsultationen mit der LCAA, Afriqiyah Airways, Libyan Airlines und Global Aviation. Die LCAA hat es bislang jedoch versäumt, die verlangten Informationen vorzulegen, insbesondere die Liste der in Libyen zugelassenen Luftfahrtunternehmen, alle zugehörigen Luftverkehrsbetreiberzeugnisse und Betriebsspezifikationen, die vor der Aufhebung der Aussetzung erstellten Auditberichte sowie die Belege, dass die bei diesen Audits festgestellten Mängel in zufriedenstellender Weise behoben wurden. Darüber hinaus teilte die Behörde mit, dass sich die Untersuchungen zu dem Unglück von Afriqiyah Airways problematisch gestalteten und noch zu keinem Ergebnis geführt hätten.

⁽¹⁾ Erwägungsgründe 65 bis 69 der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 vom 22. März 2006, ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 18.

⁽²⁾ DGAC/F-2010-1761; CAA-NL-2010-68; CAA-NL-2010-210; LBA/D-2010-656; DGAC/F-2010-850; ENAC-IT-2010-400; DGAC/F-2010-2060; DGAC/F-2010-1571; DGAC/F-2010-498.

⁽³⁾ LBA/D-2010-1258; DGAC/F-2010-841.

- (27) Der libysche Verkehrsminister, die LCAA, Afriqiyah Airways und Libyan Airlines erhielten am 20. März 2012 im Flugsicherheitsausschuss Gelegenheit zur Äußerung. Der Minister räumte ein, dass das libysche Flugsicherheitsystem nicht den ICAO-Richtlinien entspricht. Er präsentierte Pläne zur Verbesserung der Situation im Rahmen eines Dreijahresprogramms und mit Unterstützung externer Fachkompetenzen.
- (28) Der Minister bestätigte auf der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses, und die LCAA bestätigte dies am 22. März 2012 schriftlich, dass libysche Luftfahrtunternehmen wegen der festgestellten Mängel beim libyschen Aufsichtssystem mindestens bis zum 22. November 2012 keine Flüge nach der Europäischen Union, Norwegen, Island und der Schweiz durchführen dürfen und dass ihre Luftverkehrsbetreiberzeugnisse diesen Beschränkungen entsprechend geändert werden. Er teilte ferner die Einrichtung eines Ausschusses mit, der die Neuerrichtung des libyschen Flugsicherheitsystems vorantreiben soll. Er versicherte, dass die zuständigen Behörden Libyens eng mit der Kommission zusammenarbeiten und regelmäßige Informationen zur Dokumentierung der Fortschritte vorlegen werden.
- (29) Der Ausschuss nahm das entschiedene Vorgehen der libyschen Behörden zur Kenntnis und ersuchte die LCAA darum, der Kommission spätestens bis zum 20. April 2012 einen Korrekturplan vorzulegen, der allen noch unbeantworteten Informationensuchen in vollem Umfang Rechnung trägt und spezifische Maßnahmen sowie Zieldaten zur Behebung der Mängel des Aufsichtssystems festlegt.
- (30) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss anerkannten das Ausmaß der Schwierigkeiten, vor denen Libyen nach dem Bürgerkrieg steht, und nahmen das starke Engagement des Verkehrsministers zur Kenntnis, den Wiederaufbau auf den Weg zu bringen. Die Kommission ermutigt die LCAA zur Fortsetzung ihres offenen und konstruktiven Dialogs mit der Kommission seit Ende des Bürgerkriegs. Sollte die LCAA jedoch die angekündigten Beschränkungen nicht durchsetzen, wäre die Kommission gezwungen, sofortige Schutzmaßnahmen gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates zu treffen.
- (31) Der Flugsicherheitsausschuss wird die Situation der Flugsicherheit in Libyen auf seiner für November 2012 vorgesehenen Sitzung erneut prüfen und bei dieser Gelegenheit die Effektivität der von den zuständigen Behörden Libyens getroffenen Maßnahmen bewerten.

Luftfahrtunternehmen aus der Islamischen Republik Mauretanien

- (32) Die in Mauretanien zugelassenen Luftfahrtunternehmen werden seit November 2010 in Anhang A geführt⁽¹⁾. Die zuständigen Behörden Mauretaniens (ANAC) teilten mit, dass dem Luftfahrtunternehmen Mauritania Airlines ein neues Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt worden sei, ohne allerdings nachzuweisen, dass die Beaufsichtigung dieses Unternehmens mit den geltenden internationalen Sicherheitsnormen voll im Einklang steht. Insbesondere wurde das betreffende Luftverkehrsbetreiberzeugnis am 8. Mai 2011 ausgestellt, ohne nachzuweisen, dass die zahlreichen Mängel, die bei der ersten Zulassung des Luftfahrtunternehmens (Überprüfung der Unterlagen zu den Betriebs- und Instandhaltungsverfahren im April 2011 und Audit vor Ort vom 3.-5. Mai 2011) vor Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses effektiv behoben wurden. Ferner wurde das Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt, ohne vorab zu gewährleisten, dass das Luftfahrtunternehmen über die entsprechenden Genehmigungen in Bezug auf die fortdauernde Lufttüchtigkeit und die Instandhaltung verfügt. Außerdem wurde kein Nachweis erbracht, dass das Luftfahrtunternehmen einer ständigen Beaufsichtigung in Einklang mit den internationalen Sicherheitsnormen unterliegt. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass dieses Luftfahrtunternehmen ebenfalls in Anhang A geführt werden sollte.
- (33) Die ANAC teilte ferner mit, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Mauritania Airways am 15. Dezember 2010 ausgelaufen ist und nicht erneuert wurde, da das Unternehmen seine Tätigkeit eingestellt hat. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass dieses Unternehmen aus Anhang A gestrichen werden sollte.
- (34) Mauretanien teilte mit, dass wirksame Maßnahmen zur Verbesserung seiner Sicherheitsaufsicht ergriffen wurden, einschließlich einer Änderung der Rechtsvorschriften über die Zivilluftfahrt, um diese mit den Anhängen des Abkommens von Chicago in Übereinstimmung zu bringen, und dass ferner Veränderungen bei Verwaltung, Struktur und Personalausstattung der ANAC stattgefunden haben. Die Verfahren für die Zulassung und die ständige Beaufsichtigung der Luftfahrtunternehmen wurden ebenfalls aktualisiert und werden in naher Zukunft in Kraft treten.
- (35) Obwohl für Mauretanien noch viel zu tun bleibt, um allen offenen Feststellungen nachzugehen, bezeichnete die ICAO das Engagement Mauretaniens bei der Behebung der beim Audit von 2008 festgestellten Sicherheitsmängel als lobenswert. Der Staat hat regelmäßig über den Stand der Durchführung seines Korrekturplans berichtet und konnte dabei deutliche Fortschritte vermelden. Die für Mai 2012 angesetzte koordinierte Validierungsmision (ICVM) der ICAO wird eine wichtige Etappe für der Beurteilung des Fortschritts sein.
- (36) Die Kommission begrüßt die von den zuständigen Behörden Mauretaniens mitgeteilten Fortschritte bei der Behebung der von der ICAO festgestellten Mängel und ermutigt diese Behörden, ihre Maßnahmen entschlossen und in angemessener Zusammenarbeit mit der ICAO fortzusetzen. Der Flugsicherheitsausschuss wird die Situation auf der Grundlage der Ergebnisse der koordinierten Validierungsmision der ICAO neu bewerten.

⁽¹⁾ Erwägungsgründe 43 bis 51 der Verordnung (EU) Nr. 1071/2010 vom 22. November 2010, ABl. L 306 vom 23.11.2010, S. 49.

Pakistan International Airways

- (37) Die Kommission hat ihre Konsultationen mit der zuständigen Behörde Pakistans (PCAA) und Pakistan International Airways (PIA) fortgesetzt und ist mit ihnen am 20. Februar 2012 zusammengetroffen, um die Fortschritte bei der Umsetzung der in ihrem Plan zur Mängelbehebung beschriebenen Maßnahmen zu überprüfen.
- (38) Die PCAA teilte unter Vorlage entsprechender Nachweise mit, dass sie die Überwachung von PIA verstärkt, Regulierungsmaßnahmen ergriffen und einige Lizenzen von Instandhaltungsbetrieben ausgesetzt sowie grundlegende Veränderungen des Qualitätsmanagements von PIA verlangt hätte. Sie berichtete ferner über die positiven Ergebnisse des ICAO-Audits im Juni 2011 und erläuterte ihre Pläne, neue Vorschriften im Einklang mit denen von EASA Teil 145 zu erlassen.
- (39) Das Unternehmen PIA teilte mit, dass die in seinem Plan zur Mängelbehebung beschriebenen Maßnahmen nun abgeschlossen seien, mit Ausnahme der gründlichen Inspektion von vier Luftfahrzeugen, die derzeit instandgesetzt würden. Es bestätigte, dass inzwischen ein umfassendes Schulungsprogramm angelaufen sei und fortgesetzt werde.
- (40) Die EASA teilte dem Flugsicherheitsausschuss mit, dass aufgrund der Feststellungen bei den SAFA-Inspektionen von PIA-Luftfahrzeugen das Verfahren zur Aussetzung der Lizenz der Instandhaltungsorganisation gemäß EASA Teil 145 am 11. November 2011 eingeleitet wurde. Die EASA erklärte, dass der Korrekturplan von PIA zwar offenbar die relevanten Sicherheitsfragen einbeziehe, die PCAA jedoch nicht zuverlässig in der Lage sei, die Einhaltung der PIA-Instandhaltungsstandards effektiv zu überwachen, und dass die EASA folglich keine andere Wahl habe, als die Genehmigung gemäß EASA Teil 145 am 6. März 2012 auszusetzen.
- (41) Die Kommission nahm die von der PCAA und PIA erzielten Fortschritte bei der Behebung der festgestellten Sicherheitsmängel zur Kenntnis, wies aber auch nachdrücklich darauf hin, dass, falls ein ernster Zwischenfall erneut Anlass zu Bedenken geben sollte, Maßnahmen zur Begrenzung des Sicherheitsrisikos ergriffen werden müssten. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 der Kommission vom 16. April 2008 zur Anwendung der Richtlinie 2004/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Priorisierung der Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen⁽¹⁾, werden die Mitgliedstaaten daher die tatsächliche Einhaltung einschlägiger Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen dieses Luftfahrtunternehmens weiterhin überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik der Philippinen

- (42) Die in den Philippinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen werden seit 31. März 2010 in Anhang A geführt⁽²⁾. Die zuständigen Behörden der Philippinen (CAAP) teilten mit, dass den Luftfahrtunternehmen Aero Equipment

Aviation Inc, AirAsia Philippines Certeza Infosys Corp., Mid-Sea Express, Southern Air Flight Services, NorthSky Air Inc. und Island Helicopter Services neue Luftverkehrsbetreiberzeugnisse erteilt wurden. Die CAAP sind jedoch Informationensuchen der Kommission nicht angemessen nachgekommen und haben es insbesondere versäumt, die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse dieser Luftfahrtunternehmen mit den vollständigen Betriebsspezifikationen vorzulegen; die CAAP ist ferner den Nachweis schuldig geblieben, dass die Zertifizierung und die ständige Beaufsichtigung dieser Luftfahrtunternehmen mit den geltenden internationalen Sicherheitsnormen voll im Einklang stehen. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass diese Luftfahrtunternehmen in Anhang A aufgenommen werden sollten.

- (43) Seit der letzten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses wurde über mehrere Unfälle mit Todesfolge berichtet, an denen in den Philippinen zugelassene Luftfahrtunternehmen beteiligt waren. Am 10. Dezember 2011 stürzte ein von Aviation Technology Innovator betriebenes Luftfahrzeug des Musters Beechcraft 65-80 mit dem Eintragungskennzeichen RP-C824 über der Felixberto Serrano-Grundschule bei Manila ab, was den Totalverlust des Luftfahrzeugs und mindestens 14 Todesopfer zur Folge hatte; die CAAP ist dem Ersuchen der Kommission um Informationen über die vorläufigen Ergebnisse der Unfalluntersuchungen nicht nachgekommen; die CAAP teilte lediglich mit, das Luftverkehrsbetreiberzeugnis sei „inaktiv/aufgegeben“, ohne jedoch anzugeben, seit wann dies der Fall ist, und ohne entsprechende Nachweise vorzulegen. Ein weiterer Unfall mit Todesfolge ereignete sich am 4. März 2012 mit einem von Avia Tours betriebenen Luftfahrzeug des Musters Cessna 172S mit dem Eintragungskennzeichen RP-C209, der den Totalverlust des Luftfahrzeugs und zwei Todesopfer zur Folge hatte; die CAAP hat zwar vorläufige Informationen zu dem Unfall übermittelt, doch konnte die Gültigkeit des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses nicht mit Sicherheit festgestellt werden, da das Luftverkehrsbetreiberzeugnis laut dem vorläufigen Unfallbericht bis zum 14. August 2012 gültig sein soll, aus den Informationen der CAAP jedoch hervorgeht, dass es am 14. Februar 2012 abgelaufen war.
- (44) Die CAAP teilte mit, dass die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse mehrerer Luftfahrtunternehmen „inaktiv/aufgegeben“ seien oder im Rahmen von PCAR Teil-11 für Luftarbeiten neu ausgestellt wurden. Die CAAP blieb jedoch den Nachweis schuldig, dass die entsprechenden Luftverkehrsbetreiberzeugnisse entzogen wurden und dass diese Luftfahrtunternehmen nicht mehr im kommerziellen Luftverkehr tätig sind. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass diese Unternehmen weiterhin in Anhang A geführt werden sollten.
- (45) Die Bundesluftfahrtbehörde der USA (FAA) führte im Januar 2012 eine einwöchige technische Überprüfung auf den Philippinen durch, um die Fortschritte der CAAP zur Einhaltung der internationalen Sicherheitsnormen zu bewerten. Die CAAP übermittelte jedoch keine detaillierten Informationen zum Ergebnis dieser Überprüfung. Allerdings hat sich an der Bewertung der Philippinen durch die FAA nichts geändert, die bisher weiterhin in Kategorie 2 geführt werden, d. h. die internationalen Sicherheitsnormen nicht einhalten.

⁽¹⁾ ABl. L 109 vom 19.04.2008, S. 7.

⁽²⁾ Erwägungsgründe 74 bis 87 der Verordnung (EU) Nr. 273/2010 vom 30. März 2010, ABl. L 84 vom 31.3.2010, S. 32.

Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation

- (46) Nach der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses vom November 2011 ⁽¹⁾, auf der die zuständigen Behörden Russlands (Russian Federal Air Transport Agency, FATA) mitgeteilt und nachgewiesen hatten, dass der Betrieb der Luftfahrtunternehmen Aviastar-TU, UTair-Cargo, Tatarstan Airlines, Daghestan Airlines, Yakutia und Vim Avia (Vim Airlines) aus Sicherheitsgründen teilweise oder ganz beschränkt wurde, hat die Kommission die Konsultationen mit der FATA aktiv fortgesetzt, um die weiteren Entwicklungen zu verfolgen.
- (47) In Brüssel fanden am 19. Dezember 2011 und am 21. Februar 2012 entsprechende Sitzungen mit der FATA, der Kommission, der EASA und bestimmten Mitgliedern des Flugsicherheitsausschusses statt. Die FATA teilte ihre Absicht mit, die für einen Teil der Flotte von Tatarstan Airlines (Luftfahrzeuge der Muster Boeing B737-500, B737-400, B737-300, Tupolev 154M und Yakovlev Yak-42), von Aviastar-TU (Luftfahrzeug des Musters Tupolev Tu-204) und von Yakutia (Luftfahrzeuge des Musters Boeing B757-200, B737-300 und B737-800) geltenden Beschränkungen aufzuheben, da die FATA mit den Ergebnissen der bei diesen Luftfahrtunternehmen durchgeführten Inspektionen zufrieden war.
- (48) Die FATA legte ferner Nachweise für weitere Durchsetzungsmaßnahmen vor. Insbesondere wurde das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Daghestan Airlines am 19. Dezember 2011 entzogen, nachdem bei einem Audit bei dem Unternehmen Probleme festgestellt worden waren. Die FATA teilte außerdem mit, dass sie UTair-Cargo aufgefordert habe, weitere Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, bevor die Betriebsbeschränkungen für seine Flotte aufgehoben werden könnten.
- (49) Um sicherzustellen, dass die von der FATA getroffenen Maßnahmen zu nachhaltigen Sicherheitsverbesserungen führen, werden die Mitgliedstaaten die effektive Einhaltung der relevanten Sicherheitsstandards durch die russischen Luftverkehrsunternehmen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei Luftfahrzeugen dieser Unternehmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 weiterhin überprüfen und bei Bedarf geeignete Maßnahmen ergreifen, um die Durchsetzung dieser Anforderungen zu gewährleisten. Die Kommission wird die Ergebnisse dieser Überprüfungen weiterhin aufmerksam verfolgen.

Vim Avia

- (50) Die FATA bestätigte, dass VIM AVIA weiterhin Betriebsbeschränkungen unterliegt, die für die gesamte Flotte des Unternehmens (8 Luftfahrzeuge des Musters Boeing B757-200) bis zur vollen Umsetzung eines Korrekturplans Flüge nach der EU (Landungen und Überflüge) ausschließen.
- (51) Das Unternehmen Vim Avia nahm an der vorgenannten Sitzung vom 21. Februar 2012 teil und berichtete über

Investitionen in die Sicherheit, insbesondere Schulungen, blieb jedoch den Nachweis schuldig, dass es ein funktionierendes Sicherheitsmanagement-System aufbauen konnte. Das Luftfahrtunternehmen konnte noch nicht nachweisen, dass die genannten Investitionen operativ und effektiv sind.

- (52) Die FATA teilte mit, dass das Luftfahrtunternehmen alle Korrektur- und Abhilfemaßnahmen bis zum 1. April 2012 abgeschlossen haben soll. Die FATA kündigte an, dass sie danach eine Inspektion des Luftfahrtunternehmens durchführen werde, um zu prüfen, ob alle Mängel zufriedenstellend behoben wurden und um zu entscheiden, ob die derzeitigen Beschränkungen aufgehoben werden können. Die FATA erklärte sich bereit, der Kommission Berichte über den Fortschritt der Korrekturmaßnahmen des Luftfahrtunternehmens und die Ergebnisse der anschließenden Inspektion zu übermitteln.
- (53) Angesichts der vorstehenden Ausführungen und unter Berücksichtigung der effektiven Durchsetzungsmaßnahmen der zuständigen Behörden Russlands erscheint es verfrüht, die Situation dieses Luftfahrtunternehmens erneut zu bewerten. Die Kommission wird die Situation von Vim Avia bei einer späteren Sitzung des Flugsicherheitsausschusses prüfen und dabei die Berichte der zuständigen Behörden Russlands und ihre Entscheidung hinsichtlich der derzeitigen Beschränkungen zugrunde legen.

Luftfahrtunternehmen aus der Bolivarischen Republik Venezuela

Conviasa

- (54) Es liegen stichhaltige Beweise für zahlreiche Sicherheitsmängel bei dem in Venezuela zugelassenen Luftfahrtunternehmen Conviasa vor. Diese Mängel wurden von den zuständigen Behörden Spaniens bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ⁽²⁾. Conviasa hat erkennen lassen, dass ihm die Fähigkeit zur Behebung dieser Sicherheitsmängel fehlt. Conviasa hat in Bezug auf die von der Zivilluftfahrtbehörde Spaniens beanstandeten Mängel weder rechtzeitig noch angemessen reagiert. Die wiederholten Verstöße deuten auf systembedingte Sicherheitsmängel in den Bereichen Betrieb und Instandhaltung hin.
- (55) Conviasa hatte mehrere Unfälle zu verzeichnen, zwei davon mit Todesfolge, und zwar am 13. September 2010 mit einem Luftfahrzeug des Musters ATR42 mit dem Eintragungskennzeichen YV-1010 sowie am 30. August 2008 mit einem Luftfahrzeug des Musters Boeing B737-200 mit dem Eintragungskennzeichen YV-102T. Die Ergebnisse der Untersuchungen zur Ursache dieser Unfälle wurden der Kommission von den zuständigen Behörden Venezuelas nicht mitgeteilt, auch sind der Kommission keinerlei Empfehlungen zur Vermeidung weiterer Vorkommnisse dieser Art bekannt.

⁽¹⁾ Erwägungsgründe 36 bis 49 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1197/2011 der Kommission vom 21. November 2011, ABl. L 303 vom 22.11.2011, S. 19.

⁽²⁾ Berichte AESA-E-2011-234, -326, -412, -553, -663, -715, -832, -895 und AESA-E-2012-1.

- (56) Aufgrund der vorstehend genannten Mängel hat die Kommission im August 2011 Konsultationen mit den zuständigen Behörden Venezuelas aufgenommen und dabei Bedenken bezüglich der Sicherheit des Flugbetriebs von Conviasa vorgebracht sowie um Klärungen bezüglich der von den zuständigen Behörden und dem Unternehmen ergriffenen Maßnahmen zur Behebung dieser Mängel gebeten.
- (57) Die zuständigen Behörden haben weder rechtzeitig noch angemessen auf die Anfragen der Kommission zur Sicherheitsaufsicht über Conviasa reagiert, denn die angeforderten Informationen, insbesondere Angaben zum Fortschritt der Unfalluntersuchungen, Empfehlungen aufgrund dieser Untersuchungen, Maßnahmen zur Beseitigung etwaiger Ursachen der Unfälle und die Betriebsspezifikationen des Luftfahrtunternehmens sowie mit dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis verbundene Auflagen und Beschränkungen, wurden nicht übermittelt.
- (58) Conviasa und die zuständigen Behörden Venezuelas haben sich auf der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses vom 21. März 2012 geäußert. Das Luftfahrtunternehmen gab an, es habe Maßnahmen zur Verstärkung der internen Kontrollen, zur Schulung und zur Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems durchgeführt und prüfe weitere Maßnahmen für die Zukunft. Es erklärte, alle bei den Vorfeldinspektionen festgestellten Mängel beseitigt zu haben. Der Ausschuss stellte fest, dass zwischen dem Luftfahrtunternehmen und den zuständigen Behörden Spaniens umfangreiche Arbeiten im Gange sind. Das Luftfahrtunternehmen konnte jedoch das wiederholte Auftreten von Verstößen ähnlicher Art bei aufeinander folgenden Inspektionen nicht erklären. Es konnte ferner keine Angaben zu den Ursachen der oben genannten Unfälle mit Todesfolge und den Maßnahmen zur Verhütung ihrer Wiederholung liefern. Das Luftfahrtunternehmen blieb außerdem grundlegende Informationen zu seiner Flotte schuldig und konnte weder die Betriebspezifikationen noch die mit dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis verbundenen Auflagen und Beschränkungen mitteilen.
- (59) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Conviasa die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält und demzufolge in Anhang A geführt werden sollte.
- Línea Turística Aerotuy*
- (60) Es liegen stichhaltige Beweise für Sicherheitsmängel bei dem in Venezuela zugelassenen Luftfahrtunternehmen Línea Turística Aerotuy vor. Diese Mängel wurden von Frankreich bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ⁽¹⁾.
- (61) Línea Turística Aerotuy hatte mehrere Unfälle zu verzeichnen, darunter einen mit Todesfolge, und zwar am 17. April 2009 mit einem Luftfahrzeug des Musters Cessna 208B mit dem Eintragungskennzeichen YV-1181.
- (62) Aufgrund der vorstehend genannten Mängel hat die Kommission im August 2011 Konsultationen mit den zuständigen Behörden Venezuelas aufgenommen und dabei Bedenken bezüglich der Sicherheit des Flugbetriebs von Línea Turística Aerotuy vorgebracht sowie um Klärungen bezüglich der von den zuständigen Behörden und dem Unternehmen ergriffenen Maßnahmen zur Behebung dieser Mängel gebeten. Die zuständigen Behörden haben auf diese Ersuchen weder angemessen noch rechtzeitig reagiert.
- (63) Línea Turística Aerotuy und die zuständigen Behörden Venezuelas haben sich auf der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses vom 21. März 2012 geäußert. Das Luftfahrtunternehmen legte sein Luftverkehrsbetreiberzeugnis sowie die kompletten damit verbundenen Betriebspezifikationen vor. Es gab an, es habe Maßnahmen zur Beseitigung der bei Vorfeldinspektionen festgestellten Mängel ergriffen, die die Zustimmung der zuständigen Behörden Frankreichs gefunden haben, und legte entsprechende Nachweise vor. Das Luftfahrtunternehmen konnte die verlangten klärenden Informationen zu dem oben genannten Unfall mit Todesfolge beibringen, und die zuständigen Behörden legten den Unfallbericht mit den zugehörigen Schlussfolgerungen und Empfehlungen vor. Die zuständigen Behörden Venezuelas versicherten ferner, dass die Empfehlungen aufgrund des Berichts zur Unfalluntersuchung sowie die Ergebnisse der Vorfeldinspektionen bei der Beaufsichtigung des Luftfahrtunternehmens gebührend berücksichtigt werden.
- (64) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss würdigten die unverzügliche Reaktion des Luftfahrtunternehmens und sein transparentes Vorgehen bei der Behebung der festgestellten Sicherheitsmängel. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 werden die Mitgliedstaaten jedoch die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch das Luftfahrtunternehmen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen dieses Unternehmens weiterhin überprüfen und bei Bedarf geeignete Maßnahmen ergreifen, um die Einhaltung dieser Auflagen durchzusetzen.
- Estelar Latinoamérica*
- (65) Es liegen stichhaltige Beweise für Sicherheitsmängel bei dem in Venezuela zugelassenen Luftfahrtunternehmen Estelar Latinoamérica vor. Diese Mängel wurden von Frankreich bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ⁽²⁾.
- (66) Aufgrund dieser Mängel hat die Kommission im August 2011 Konsultationen mit den zuständigen Behörden Venezuelas aufgenommen und dabei ernsthafte Bedenken bezüglich der Sicherheit des Flugbetriebs von Estelar Latinoamérica vorgebracht sowie um Klärungen bezüglich der von den zuständigen Behörden und dem Unternehmen ergriffenen Maßnahmen zur Behebung dieser Mängel gebeten. Die zuständigen Behörden haben auf diese Ersuchen weder angemessen noch rechtzeitig reagiert.

⁽¹⁾ Berichte DGAC/F-2011-663, -972, -1159, -2385, -2636.

⁽²⁾ Berichte DGAC/F-2011-632, -990, -1636, -1863, -2332.

- (67) Estelar Latinoamerica und die zuständigen Behörden Venezuelas haben sich auf der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses vom 21. März 2012 geäußert. Das Luftfahrtunternehmen legte sein Luftverkehrsbetreiberzeugnis sowie die kompletten damit verbundenen Betriebsspezifikationen vor. Es gab an, es habe Maßnahmen zur Beseitigung der bei Vorfeldinspektionen festgestellten Mängel ergriffen, die die Zustimmung der zuständigen Behörden Frankreichs gefunden haben, und legte entsprechende Nachweise vor. Die zuständigen Behörden gaben an, dass sie die gebührende Berücksichtigung der Ergebnisse der Vorfeldinspektionen bei der Beaufsichtigung des Luftfahrtunternehmens sicherstellen werden.
- (68) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss würdigten die unverzügliche Reaktion des Luftfahrtunternehmens und sein transparentes Vorgehen bei der Behebung der festgestellten Sicherheitsmängel. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 werden die Mitgliedstaaten jedoch die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch das Luftfahrtunternehmen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen dieses Unternehmens weiterhin überprüfen und bei Bedarf geeignete Maßnahmen ergreifen, um die Einhaltung dieser Auflagen durchzusetzen.

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

- (69) Der Kommission wurden bisher keine Nachweise für die vollständige Umsetzung angemessener Maßnahmen zur

Mängelbehebung durch die übrigen Luftfahrtunternehmen, die in der am 21. November 2011 aktualisierten 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.

- (70) 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. April 2012

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

ANHANG A

LISTE DER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DEREN GESAMTER BETRIEB IN DER EU UNTERSAGT IST ⁽¹⁾

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEREOS, S.A. „CONVIASA“	VCV-DB-10	VCV	Bolivarische Republik Venezuela
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republik Ghana
ROLLINS AIR	HR-005	RAV	Honduras
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Unbekannt	VRB	Republik Ruanda
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Afghanistans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Islamische Republik Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamische Republik Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamische Republik Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Unbekannt	PIR	Islamische Republik Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamische Republik Afghanistan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Angolas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen TAAG Angola Airlines in Anhang B, einschließlich			Republik Angola
AEROJET	AO 008-01/11	Unbekannt	Republik Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republik Angola
AIR GICANGO	009	Unbekannt	Republik Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republik Angola
AIR NAVE	017	Unbekannt	Republik Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Unbekannt	Republik Angola
DIEXIM	007	Unbekannt	Republik Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Unbekannt	Republik Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republik Angola
HELIANG	010	Unbekannt	Republik Angola
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 Luftfahrzeugbetreibers
MAVEWA	016	Unbekannt	Republik Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republik Angola
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Benins, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republik Benin
AFRICA AIRWAYS	Unbekannt	AFF	Republik Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	Republik Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS	BGL	Republik Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	LTL	Republik Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	COB	Republik Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republik Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republik Benin
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Kongo, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Kongo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republik Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republik Kongo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Unbekannt	Republik Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Unbekannt	Republik Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Unbekannt	Republik Kongo
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Demokratischen Republik Kongo, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Demokratische Republik Kongo
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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 029/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 028/08	BUL	Demokratische Republik Kongo
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/ 0090/2006	BRV	Demokratische Republik Kongo
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	ABB	Demokratische Republik Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 052/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/ 026/08	CER	Demokratische Republik Kongo
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	EXY	Demokratische Republik Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 035/08	CAA	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	FIL	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
JET CONGO AIRWAYS	Unbekannt	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 042/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerialunterschrift (Verordnung Nr. 78/205)	LCG	Demokratische Republik Kongo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/04008	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 034/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/ 025/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 030/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/ 787/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 050/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 044/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 046/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 024/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 039/08	WDA	Demokratische Republik Kongo
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/ 049/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Dschibutis, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Dschibuti
DAALLO AIRLINES	Unbekannt	DAO	Dschibuti
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Äquatorialguineas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Äquatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Unbekannt	Äquatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Äquatorialguinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	Unbekannt	Äquatorialguinea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Indonesiens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia und Metro Batavia, einschließlich			Republik Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Unbekannt	Republik Indonesien

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Unbekannt	Republik Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	Unbekannt	Republik Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Unbekannt	Republik Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Unbekannt	Republik Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Unbekannt	Republik Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republik Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republik Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republik Indonesien
EASTINDO	135-038	Unbekannt	Republik Indonesien
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Unbekannt	Republik Indonesien
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Unbekannt	Republik Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republik Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	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
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
NYAMAN AIR	135-042	Unbekannt	Republik Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republik Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Unbekannt	Republik Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Unbekannt	Republik Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republik Indonesien

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republik Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Unbekannt	Republik Indonesien
SKY AVIATION	135-044	Unbekannt	Republik Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republik Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republik Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Unbekannt	Republik Indonesien
SURYA AIR	135-046	Unbekannt	Republik Indonesien
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	Unbekannt	Republik Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Unbekannt	Republik Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republik Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Unbekannt	Republik Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republik Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republik Indonesien
UNINDO	135-040	Unbekannt	Republik Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republik Indonesien
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kasachstans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Air Astana, einschließlich			Republik Kasachstan
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	Republik Kasachstan
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Republik Kasachstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Republik Kasachstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Republik Kasachstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republik Kasachstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republik Kasachstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republik Kasachstan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0435-10	SAP	Republik Kasachstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Republik Kasachstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Republik Kasachstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Republik Kasachstan
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Republik Kasachstan
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Republik Kasachstan
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Republik Kasachstan

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Republik Kasachstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republik Kasachstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republik Kasachstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republik Kasachstan
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	Republik Kasachstan
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Republik Kasachstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republik Kasachstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Republik Kasachstan
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Republik Kasachstan
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Republik Kasachstan
MEGA AIRLINES	AK-0424-10	MGK	Republik Kasachstan
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Republik Kasachstan
PRIME AVIATION	AK-0393-09	PKZ	Republik Kasachstan
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Republik Kasachstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Republik Kasachstan
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Republik Kasachstan
SCAT	AK-0420-10	VSV	Republik Kasachstan
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Republik Kasachstan
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Republik Kasachstan
UST-KAMENOGORSK / AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Republik Kasachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republik Kasachstan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden der Kirgisischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Kirgisische Republik
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisische Republik
ASIAN AIR	36	AZZ	Kirgisische Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisische Republik
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Kirgisische Republik
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgisische Republik
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgisische Republik

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
DAMES	20	DAM	Kirgisische Republik
EASTOK AVIA	15	EEA	Kirgisische Republik
ITEK AIR	04	IKA	Kirgisische Republik
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgisische Republik
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisische Republik
KYRGYZSTAN AIRLINE	Unbekannt	KGA	Kirgisische Republik
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgisische Republik
SKY WAY AIR	21	SAB	Kirgisische Republik
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgisische Republik
VALOR AIR	07	VAC	Kirgisische Republik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Liberias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden.			Liberia
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Gabunischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Gabon Airlines, Afrijet und SN2AG in Anhang B, einschließlich			Gabunische Republik
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Unbekannt	Gabunische Republik
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Gabunische Republik
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gabunische Republik
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabunische Republik
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Gabunische Republik
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gabunische Republik
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Unbekannt	Gabunische Republik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Islamischen Republik Mauretanien, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Islamische Republik Mauretanien
MAURITANIA AIRLINES (MAURITANIA AIRLINES INTERNATIONAL)	001/2011/DG/ANAC	MAI	Islamische Republik Mauretanien
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Mosambik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Mosambik
MOZAMBIQUE AIRLINES – LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE	MOZ-01/2010	LAM	Republik Mosambik

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	02 von 2010	MXE	Republik Mosambik
TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES	03 von 2010	Unbekannt	Republik Mosambik
HELICOPTEROS CAPITAL	Unbekannt	Unbekannt	Republik Mosambik
CFA MOZAMBIQUE	Unbekannt	Unbekannt	Republik Mosambik
UNIQUE AIR CHARTER	Unbekannt	Unbekannt	Republik Mosambik
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Unbekannt	Unbekannt	Republik Mosambik
SAFARI AIR	Unbekannt	Unbekannt	Republik Mosambik
ETA AIR CHARTER LDA	04 von 2010	Unbekannt	Republik Mosambik
EMILIO AIR CHARTER LDA	05 von 2010	Unbekannt	Republik Mosambik
CFM-TTA SA	07 von 2010	Unbekannt	Republik Mosambik
AERO-SERVICOS SARL	08 von 2010	Unbekannt	Republik Mosambik
VR CROPSPRAYERS LDA	06 von 2010	Unbekannt	Republik Mosambik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Philippinen, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik der Philippinen
AEROEQUIPEMENT AVIATION	Unbekannt	Unbekannt	Republik der Philippinen
AEROMAJESTIC	Unbekannt	Unbekannt	Republik der Philippinen
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Unbekannt	Republik der Philippinen
AIR ASIA PHILIPPINES		Unbekannt	Republik der Philippinen
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republik der Philippinen
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Unbekannt	Republik der Philippinen
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Unbekannt	Republik der Philippinen
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Unbekannt	Republik der Philippinen
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Unbekannt	Republik der Philippinen
AVIATOUR'S FLYN INC.	200910	Unbekannt	Republik der Philippinen
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Unbekannt	Republik der Philippinen
BEACON	Unbekannt	Unbekannt	Republik der Philippinen
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Unbekannt	Republik der Philippinen
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Unbekannt	Republik der Philippinen
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Republik der Philippinen
CERTEZA INFOSYSTEMS CORP.	2011040	Unbekannt	Republik der Philippinen
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	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 Luftfahrzeugbetreibers
CM AERO SERVICES	20110401	Unbekannt	Republik der Philippinen
CORPORATE AIR	Unbekannt	Unbekannt	Republik der Philippinen
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Unbekannt	Republik der Philippinen
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Unbekannt	Republik der Philippinen
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Unbekannt	Republik der Philippinen
HUMA CORPORATION	2009014	Unbekannt	Republik der Philippinen
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Unbekannt	Republik der Philippinen
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Unbekannt	Republik der Philippinen
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republik der Philippinen
ISLAND HELICOPTER SERVICES	2011043	SOY	Republik der Philippinen
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Unbekannt	Republik der Philippinen
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Unbekannt	Republik der Philippinen
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Unbekannt	Republik der Philippinen
MID-SEA EXPRESS		Unbekannt	Republik der Philippinen
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	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
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Republik der Philippinen
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Unbekannt	Republik der Philippinen
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Unbekannt	Republik der Philippinen
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Republik der Philippinen
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Unbekannt	Republik der Philippinen
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Unbekannt	Republik der Philippinen
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Unbekannt	Republik der Philippinen
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009 004	Unbekannt	Republik der Philippinen
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Unbekannt	Republik der Philippinen
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Unbekannt	Republik der Philippinen
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	Republik der Philippinen
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Unbekannt	Republik der Philippinen
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	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 Luftfahrzeugbetreibers
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Unbekannt	Republik der Philippinen
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	Republik der Philippinen
WORLD AVIATION, CORP.	Unbekannt	Unbekannt	Republik der Philippinen
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Unbekannt	Republik der Philippinen
YOKOTA AVIATION, INC.	Unbekannt	Unbekannt	Republik der Philippinen
ZENITH AIR, INC.	2009012	Unbekannt	Republik der Philippinen
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	RIT	Republik der Philippinen
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden São Tomés und Príncipes, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			São Tomé und Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Unbekannt	São Tomé und Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé und Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé und Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Unbekannt	São Tomé und Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé und Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Unbekannt	São Tomé und Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé und Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé und Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Unbekannt	São Tomé und Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé und Príncipe
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sierra Leones, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Unbekannt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Unbekannt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Unbekannt	Unbekannt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Unbekannt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Unbekannt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Unbekannt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Unbekannt	Unbekannt	Sierra Leone
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sudans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republik Sudan

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republik Sudan
ALMAJARA AVIATION	Unbekannt	MJA	Republik Sudan
ATTICO AIRLINES (TRANS ATTICO)	023	ETC	Republik Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republik Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republik Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republik Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Unkown	Republik Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republik Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republik Sudan
SUDAN AIRWAYS	Unbekannt	SUD	Republik Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republik Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republik Sudan
TARCO AIRLINES	056	Unbekannt	Republik Sudan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Swasilands, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Swasiland
SWAZILAND AIRLINK	Unbekannt	SZL	Swasiland
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sambias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Sambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Sambia

ANHANG B

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer	Eintragsstaat
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DPRK	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters TU-204	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gabunische Republik	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	Gabunische Republik
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kasachstan	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters B-767, 4 Luftfahrzeugen des Musters B-757, 10 Luftfahrzeugen der Muster A319/320/321, 5 Luftfahrzeugen des Musters Fokker 50	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Königreich der Niederlande)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republik Ghana	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters DC8-63F	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 9G-TOP und 9G-RAC	Republik Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters Boeing B-737-300, 2 Luftfahrzeugen des Musters ATR 72-500, 1 Luftfahrzeug des Musters ATR 42-500, 1 Luftfahrzeug des Musters ATR 42-320 und 3 Luftfahrzeugen des Musters DHC 6-300	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republik Madagaskar
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komoren	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: LET 410 UVP	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: D6-CAM (851336)	Komoren

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer	Eintragsstaat
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters Boeing B-767-200	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LHP	Gabunische Republik
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Islamische Republik Iran	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 14 Luftfahrzeugen des Musters A-300, 8 Luftfahrzeugen des Musters A-310, 1 Luftfahrzeug des Musters B-737	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Islamische Republik Iran
JORDAN AVIATION	C002	JAV	Haschemitisches Königreich Jordanien	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 8 Luftfahrzeugen des Musters Boeing B-737, 2 Luftfahrzeugen des Musters Airbus A-310, 1 Luftfahrzeug des Musters Airbus A-320	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: JY-JAB JY-JAD JY-JAN JY-JAO JY-JAX JY-JAY JY-JAP JY-JAQ JY-JAV JY-JAH JY-JAC	Haschemitisches Königreich Jordanien
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters Challenger CL-601, 1 Luftfahrzeug des Musters HS-125-800	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-AAG, ZS-AFG	Gabunische Republik; Republik Südafrika

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer	Eintragsstaat
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republik Angola	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 5 Luftfahrzeugen des Musters Boeing B777 und 4 Luftfahrzeugen des Musters Boeing B-737-700	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republik Angola

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

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

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

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