

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 1146/2012 DER KOMMISSION**vom 3. Dezember 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⁽³⁾ 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⁽⁴⁾ eingesetzt wurde, mündlich vorzutragen.
- (5) Der Flugsicherheitsausschuss hat von der Kommission aktuelle Informationen über die laufenden gemeinsamen Konsultationen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr.

2111/2005 und ihrer Durchführungsverordnung (EG) Nr. 473/2006⁽⁵⁾ mit den zuständigen Behörden und den Luftfahrtunternehmen folgender Staaten erhalten: Algerien, Aruba, Bangladesh, Burkina Faso, Kamerun, Zentralafrikanische Republik, China, Komoren, Kuba, Curacao, Ägypten, Äthiopien, Georgien, Guinea-Bissau, Lesotho, Malawi, Mali, Nepal, Pakistan, Russische Föderation, Sint Maarten, Ukraine, Jemen, Eritrea, Libyen; Afghanistan, Angola, Benin, Kongo-Brazzaville, Demokratische Republik Kongo, Dschibuti, Demokratische Volksrepublik Korea, Äquatorialguinea, Gabun, Ghana, Honduras, Indonesien, Iran, Jordanien, Kasachstan, Kirgisistan, Liberia, Madagaskar, Mauretanien, Mosambik, Philippinen, Ruanda, São Tomé und Príncipe, Sierra Leone, Sudan, Suriname, Swasiland, Venezuela und Sambia.

- (6) Der Flugsicherheitsausschuss hat die EASA zu den Ergebnissen gehört, die auf der Analyse der Berichte der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) über die Audits im Rahmen ihres Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) basieren. Die Mitgliedstaaten wurden aufgefordert, Luftfahrtunternehmen aus den Staaten, für die 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. 2111/2005 unternommenen Konsultationen ermöglichen, weitere Informationen über das Sicherheitsniveau der in diesen Staaten zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu erlangen.
- (7) Der Flugsicherheitsausschuss hat die EASA zu den Ergebnissen der Analysen von Vorfeldinspektionen gehört, die im Rahmen des Programms zur Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern (SAFA) in Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁶⁾ durchgeführt wurden.
- (8) Der Flugsicherheitsausschuss hat die EASA ferner zu den technischen Hilfsvorhaben gehört, die in den von Maßnahmen im Rahmen 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.

⁽¹⁾ ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.

⁽²⁾ ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 76.

⁽³⁾ ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 14.

⁽⁴⁾ ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4.

⁽⁵⁾ ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 8.

⁽⁶⁾ ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1.

- (9) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (10) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Flugsicherheitsausschusses —

Luftfahrtunternehmen aus der Europäischen Union

- (11) Aufgrund der von der EASA geprüften Ergebnisse von Vorfeldinspektionen, die an Luftfahrzeugen bestimmter Luftfahrtunternehmen der Union im Rahmen des SAFA-Programms durchgeführt wurden, oder von Normungsinspektionen der EASA sowie von bereichsspezifischen Inspektionen und Audits der jeweiligen nationalen Luftfahrtbehörden haben einige Mitgliedstaaten bestimmte Durchsetzungsmaßnahmen unternommen. Sie haben die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über folgende Maßnahmen in Kenntnis gesetzt: Griechenland teilte mit, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) von Sky Wings nach Aussetzung der Zulassung des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit am 7. Oktober 2012 ausgesetzt wurde; Luxemburg teilte mit, dass das AOC von Strategic Airlines am 8. Oktober 2012 entzogen wurde und dass das Unternehmen seine Tätigkeit eingestellt hat; Spanien teilt mit, dass das Luftfahrtunternehmen IMD Airways Abhilfemaßnahmen erfolgreich durchgeführt hat, aber unter verstärkter Aufsicht bleibt, und Slowenien teilt mit, dass das AOC von Linxair Business Airlines am 2. Oktober 2012 entzogen wurde.

Air Algérie

- (12) In Anbetracht der Ergebnisse der 2008 und 2009 durchgeführten Vorfeldinspektionen an dem von Air Algérie betriebenen Luftfahrzeug im Rahmen des SAFA-Programms hatte die Kommission im Dezember 2009 formale Konsultationen mit den zuständigen Behörden Algeriens (DACM) aufgenommen, wie im einzelnen in der Verordnung (EG) Nr. 590/2010 ⁽¹⁾ und der Verordnung (EG) Nr. 1071/2010 ⁽²⁾ vorgesehen. Diese Konsultationen führten zur Realisierung von auf kurze Sicht zufriedenstellenden Lösungen für die festgestellten Sicherheitsmängel sowie zur Entwicklung eines soliden Korrektur- und Vorsorgeplans durch DACM und das Luftfahrtunternehmen Air Algérie im Hinblick auf nachhaltige Lösungen. Das Sicherheitsniveau des Luftfahrtunternehmens Air Algérie wurde weiterhin anhand der Ergebnisse des SAFA-Programms sowie der monatlichen Berichte von DACM an die Kommission über die Ergebnisse der Maßnahmen zur Überwachung des Betreibers und die Fortschritte bei der Umsetzung des vorgenannten Korrektur- und Vorsorgeplans überprüft.
- (13) In Anbetracht des positiven Trends bei den Ergebnissen der SAFA-Inspektionen seit November 2010, der Abwesenheit gravierender Sicherheitsmängel und der Durchführung von Korrektur- und Vorsorgemaßnahmen in Einklang mit der Planung beschloss die Kommission im Juli 2012, die formalen Konsultationen mit DACM im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 abzuschließen.

Comlux Aruba N.V.

- (14) Im Februar 2012 verpflichtete sich die zuständige Behörde von Aruba zu Änderungen der nationalen Rechtsvorschriften und zu administrativen Maßnahmen *in Bezug auf* Comlux Aruba, um zu gewährleisten, dass die operationelle Kontrolle dieses Luftfahrtunternehmens bis zum 1. August 2012 von Aruba aus erfolgt.
- (15) Um aktuelle Informationen in dieser Angelegenheit zu erhalten, führten die Kommission, die EASA und mehrere Mitglieder des Flugsicherheitsausschusses am 15. Oktober 2012 in Brüssel Konsultationen mit der zuständigen Behörde von Aruba durch. Die genannte Behörde legte Informationen und Nachweise vor, dass die einschlägigen Rechtsvorschriften geändert wurden, um die Anforderungen hinsichtlich der Einrichtung des Hauptgeschäftssitzes in Aruba zu stärken. Die Behörde bestätigte ferner, dass sie sich davon überzeugt hat, dass die operationelle Kontrolle von Comlux Aruba N.V. jetzt in Aruba angesiedelt ist. Zu diesem Zweck wurden entsprechende Veränderungen in der Struktur und Rechnungslegung des Luftfahrtunternehmens vorgenommen. Außerdem wurde das AOC auf ein Luftfahrzeug des Musters B767 begrenzt und soll lediglich auf Jahresbasis erneuert werden, sofern die ständige Beaufsichtigung die Effektivität der organisatorischen Veränderungen zufrieden stellend bestätigt.
- (16) Die Kommission nimmt die Fortschritte der zuständigen Behörden Arubas zur Kenntnis und ermutigt sie zur Fortsetzung ihrer Bemühungen um die Stärkung ihres Aufsichtssystems für die Zivilluftfahrt in Übereinstimmung mit den internationalen Sicherheitsnormen.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik Kongo

- (17) Alle in der Republik Kongo zugelassenen Luftfahrtunternehmen werden seit November 2009 in Anhang A geführt. Die Kommission und die EASA führten am 12. Oktober 2012 eine Konsultationssitzung mit den zuständigen Behörden der Republik Kongo (ANAC) durch, auf der ANAC über die bisherigen Fortschritte bei der Behebung der Sicherheitsmängel berichtete, die die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bei dem 2008 im Rahmen des Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) durchgeführten Audit festgestellt hatte.
- (18) ANAC legte der Kommission den Nachweis vor, dass das AOC des Luftfahrtunternehmens Société Nouvelle Air Congo erloschen ist und bestätigte, dass das Luftfahrtunternehmen seine Tätigkeit eingestellt hat. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien sollte dieses Luftfahrtunternehmen daher aus Anhang A gestrichen werden.
- (19) ANAC übermittelte der Kommission Informationen, wonach folgenden Luftfahrtunternehmen Luftverkehrsbetreiberzeugnisse erteilt worden sind: Canadian Airways' Congo, Émeraude, Equajet und Mistral Aviation. ANAC 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.

⁽¹⁾ ABl. L 170 vom 6.7.2010, S. 9.

⁽²⁾ ABl. L 306 vom 23.11.2010, S. 44.

(20) Die Kommission nimmt die Fortschritte der zuständigen Behörden der Republik Kongo zur Kenntnis und ermutigt sie zur Fortsetzung ihrer Bemühungen um die Errichtung eines den internationalen Sicherheitsnormen entsprechenden Aufsichtssystems für die Zivilluftfahrt.

Luftfahrtunternehmen aus der Demokratischen Republik Kongo

(21) Die in der Demokratischen Republik Kongo zugelassenen Luftfahrtunternehmen werden seit März 2006 in Anhang A geführt⁽¹⁾. Die zuständigen Behörden der Demokratischen Republik Kongo haben von sich aus die Initiative zur Wiederaufnahme aktiver Konsultationen mit der Kommission und der EASA ergriffen und ihre feste Absicht bekräftigt, ihre Luftfahrtbranche sowie ihre nationale Regulierungsaufsichtsbehörde einer eingehenden Überprüfung sowie einer vollständigen Umstrukturierung zu unterziehen.

(22) Die zuständigen Behörden der Demokratischen Republik Kongo teilten mit, dass folgenden Luftfahrtunternehmen ein AOC erteilt worden ist: Air Fast Congo, Fly Congo, Katanga Express, Katanga Wings, Mango Airlines und Will Airlift. Da ANAC jedoch den Nachweis schuldig blieb, dass die Sicherheitsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden internationalen Sicherheitsnormen gewährleistet ist, wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass diese Unternehmen in Anhang A aufgenommen werden sollten.

(23) Die zuständigen Behörden der Demokratischen Republik Kongo haben nicht den Nachweis erbracht, dass die übrigen in Anhang A aufgeführten Luftfahrtunternehmen ihre Tätigkeit eingestellt haben. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass diese Luftfahrtunternehmen weiterhin in Anhang A geführt werden sollten.

(24) Die Kommission nimmt die Fortschritte der zuständigen Behörden der Demokratischen Republik Kongo zur Kenntnis und ermutigt sie zur Fortsetzung ihrer Bemühungen um die Errichtung eines den internationalen Sicherheitsnormen entsprechenden Aufsichtssystems für die Zivilluftfahrt sowie zum Festhalten an ihren Bemühungen um die Weiterentwicklung des kürzlich wieder aufgenommenen konstruktiven Dialogs.

Luftfahrtunternehmen aus Curacao und Sint Maarten

(25) Die ICAO führte 2008 ein Audit auf den Niederländischen Antillen⁽²⁾ durch und gelangte zu einer Reihe

von Feststellungen zu allem kritischen Elementen ihrer Sicherheitsaufsicht. Insbesondere verfügten die zuständigen Behörden der Niederländischen Antillen in den Bereichen Lizenzierung von Personal, Flugbetrieb, Flugsicherung und Flughäfen nicht über ausreichendes technisches Personal.

(26) Außerdem wurden Curacao und Sint Maarten nach einer Bewertung durch die Bundesluftfahrtbehörde der USA (FAA) im Rahmen des IASA-Programms im September 2011 von Kategorie 1 nach Kategorie 2 herabgestuft, weil die Länder nach Auffassung der FAA die internationalen Sicherheitsnormen nicht ausreichend einhalten.

(27) Auch bei den Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms⁽³⁾ im Zeitraum von Mai 2011 bis Mai 2012 ergab sich je Inspektion im Durchschnitt mehr als ein schwerer Mangel.

(28) Daher nahm die Kommission Konsultationen mit den zuständigen Behörden von Curacao und Sint Maarten auf und ersuchte sie in einem Schreiben vom Juli 2012 um Einzelheiten zu etwaigen bereits durchgeführten oder geplanten Abhilfemaßnahmen. Diese Konsultationen sind noch nicht abgeschlossen.

(29) Die zuständigen Behörden von Curacao und von Sint Maarten antworteten der Kommission und erläuterten im Detail die laufenden und geplanten Abhilfemaßnahmen zu den Feststellungen der ICAO und des FAA-Audits.

(30) Die Niederlande unterrichteten den Flugsicherheitsausschuss, dass sie sowohl Curacao als auch Sint Maarten technische Unterstützung leisten, um die beiden Länder bei ihren Bemühungen um den Aufbau ihrer Sicherheitsaufsicht in Übereinstimmung mit den ICAO-Standards zu unterstützen.

(31) Die Kommission nimmt die Maßnahmen der zuständigen Behörden von Curacao und Sint Maarten zur Kenntnis und ermutigt beide Länder, ihre Anstrengungen entschlossen fortzusetzen, um die Mängel bei ihrer Sicherheitsaufsicht zu beheben, da die Kommission ansonsten gezwungen wäre, Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen. Die Mitgliedstaaten werden die Effektivität der Abhilfemaßnahmen weiterhin anhand vorrangiger Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms genau überwachen.

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

⁽²⁾ Im Oktober 2010 wurden die Niederländischen Antillen (als Teil des Königreichs der Niederlande) aufgelöst und es entstanden zwei neue Länder: Curacao und Sint Maarten. Das Königreich der Niederlande besteht jetzt aus vier Ländern: die Niederlande (in Europa), Aruba, Curacao und Sint Maarten. Curacao und Sint Maarten sind die Rechtsnachfolger der Niederländischen Antillen und haben daher das gleiche Luftfahrzeugregister (PJ). Seit Oktober 2010 müssen beide Länder ihre eigene Sicherheitsaufsicht organisieren, und jedes Land hat seine eigene zuständige Behörde geschaffen. Wegen der Verbindungen zwischen den beiden Ländern werden sie parallel betrachtet.

⁽³⁾ CAA-NL-2012-30, CAA-NL-2012-154, CAA-NL-2012-155, CAA-NL-2012-156, CAA-NL-2012-161, CAA-NL-2012-162; DGAC/F-2011-1628, DGAC/F-2011-1640, DGAC/F-2011-2007, DGAC/F-2011-2329, DGAC/F-2012-230, DGAC/F-2012-231, DGAC/F-2012-603, DGAC/F-2012-693.

Luftfahrtunternehmen aus Äquatorialguinea

- (32) Seit März 2006 unterliegen alle in Äquatorialguinea zugelassenen Luftfahrtunternehmen in der EU einem Betriebsverbot und werden in Anhang A geführt. Die zuständigen Behörden von Äquatorialguinea (DGAC) unterrichteten die Kommission, dass dem Luftfahrtunternehmen Tango Airways ein AOC erteilt wurde. Es gibt keinerlei Hinweise darauf, dass sich die Kapazität von DGAC ausreichend verbessert hat, um die Aufsicht über in diesem Land zugelassene Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden Sicherheitsstandards zu gewährleisten, daher wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass dieses Unternehmen ebenfalls in Anhang A aufgenommen werden sollte.

Luftfahrtunternehmen aus Eritrea

- (33) Aufgrund von Feststellungen bei dem ICAO-Audit Eritreas im November 2010 unterrichtete die ICAO alle Vertragsstaaten des Übereinkommens von Chicago über drei schwere Sicherheitsbedenken in den Bereichen Betrieb, Lufttüchtigkeit und Flugsicherung. Außerdem meldete die ICAO in ihrem abschließenden Auditbericht ein Defizit von 79,9 % bei der effektiven Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen.
- (34) Angesichts dieser Ergebnisse nahm die Kommission formale Konsultationen mit den zuständigen Behörden Eritreas (ER-CAA) auf, um ein detailliertes Bild von den Maßnahmen seitens ER-CAA zur Behebung der beim ICAO-Audit festgestellten Sicherheitsmängel zu gewinnen.
- (35) ER-CAA teilte der Kommission in einem Schreiben mit, dass zwei schwere Sicherheitsmängel im Hinblick auf Lufttüchtigkeit und Flugsicherung behoben worden seien, während der dritte schwere Sicherheitsmangel betreffend das Zertifizierungsverfahren für die AOC-Erteilung noch nicht ausgeräumt werden konnte, was eine Validierungsmission der ICAO zur Beseitigung dieses Mangels erforderlich macht. Die Ausführungen von ER-CAA enthielten jedoch keine Angaben zu den Abhilfemaßnahmen, die zur Behebung des noch fortbestehenden schweren Sicherheitsmangels ergriffen wurden, und keine Angaben zur betrieblichen Aufsicht über die Luftfahrtunternehmen Eritreas, die von Eritrea beide für den Betrieb in der EU zugelassen sind.
- (36) Die Kommission verlangte wiederholt Konsultationssitzungen mit ER-CAA, um Klarheit über die Aufsicht über die AOC-Inhaber aus Eritrea zu erlangen. ER-CAA lehnte jedoch eine Teilnahme an diesen Sitzungen ab.
- (37) ER-CAA wurde in den Flugsicherheitsausschuss eingeladen und äußerte sich auf der Sitzung am 21. November 2012. ER-CAA teilte mit, dass ihr Plan zur Mängelbehebung von der ICAO angenommen worden sei, und dass sie nach Änderung ihres Primärrechts für den Luftfahrtbereich und der Verabschiedung einer Reihe von Verordnungen zur Zivilluftfahrt den schweren Mangel als behoben betrachteten. Es war nicht klar, ob Eritrea eine

Validierungsmission der ICAO verlangt hatte, obwohl das Land Unterstützung durch das Sicherheitsteam des ICAO-Regionalbüros erhält. Vor dem Flugsicherheitsausschuss konnte das Land jedoch nicht überzeugend nachweisen, dass es umfassende Maßnahmen zur Behebung aller Aspekte der schweren Sicherheitsmängel getroffen hat. Eritrea war ebenfalls nicht in der Lage, Klarheit hinsichtlich der Aufsichtsregelungen im Zusammenhang mit den Luftfahrzeugen zu schaffen, die in den von Eritrea erteilten AOC aufgeführt werden, wozu auch betriebsbereit gemietete Luftfahrzeuge (wet leased) ausländischer Luftfahrtunternehmen gehören; diese Luftfahrzeuge erscheinen nun in mehreren AOC, was nicht mit den internationalen Sicherheitsnormen vereinbar ist.

- (38) Obwohl alle in Eritrea zugelassenen Luftfahrtunternehmen in den Flugsicherheitsausschuss eingeladen worden waren, äußerte sich nur eines von ihnen, Eritrean Airlines, auf der Sitzung am 21. November 2012. Dieses Luftfahrtunternehmen bestätigte, dass es zwei Luftfahrzeuge des Modells A320 auf der Strecke nach Rom im Rahmen eines Wet-Lease-Vertrags betreibt, konnte jedoch dem Flugsicherheitsausschuss hinsichtlich der betrieblichen Aufsicht und Kontrolle seiner Tätigkeiten keine zufrieden stellenden Angaben machen.
- (39) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss anerkennen die Anstrengungen zur Behebung der Sicherheitsmängel der Zivilluftfahrt in Eritrea. Bis zur wirksamen Umsetzung geeigneter Abhilfemaßnahmen bezüglich der von der ICAO festgestellten Mängel und insbesondere bezüglich der in einem Falle noch nicht ausgeräumten schweren Sicherheitsbedenken wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass die zuständigen Behörden Eritreas zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht in der Lage sind, die einschlägigen Sicherheitsnormen bei den Luftfahrtunternehmen, die ihrer Aufsicht unterliegen, anzuwenden und durchzusetzen. Daher sollten alle in Eritrea zugelassenen Luftfahrtunternehmen einer Betriebsuntersagung unterliegen und in Anhang A aufgenommen werden.
- (40) Nach Ausräumung dieser noch bestehenden schweren Sicherheitsbedenken zur Zufriedenheit der ICAO und geeigneten Abhilfemaßnahmen bezüglich der beim ICAO-Audit festgestellten schweren Mängel ist die Kommission bereit, mit Unterstützung der EASA und der Mitgliedstaaten eine Bewertung an Ort und Stelle durchzuführen, um die erzielten Fortschritte zu prüfen, und eine erneute Betrachtung des Falles im Flugsicherheitsausschuss vorzubereiten.
- Rollins Air aus Honduras**
- (41) Die zuständigen Behörden von Honduras ersuchten im Juni 2012 um Streichung von Rollins Air aus der Liste, da das AOC des Luftfahrtunternehmens ausgesetzt worden war. Sie legten am 21. November 2012 den Nachweis vor, dass das AOC von Rollins Air nach einer Aussetzung von sechs Monaten nun erloschen ist und am 24. September 2012 annulliert wurde. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien sollte dieses Luftfahrtunternehmen daher aus Anhang A gestrichen werden.

Luftfahrtunternehmen aus Indonesien

- (42) Die Konsultationen mit den zuständigen indonesischen Behörden (DGCA) werden fortgesetzt, um deren Fortschritte bei der Gewährleistung der fortlaufenden Sicherheitsaufsicht über alle in Indonesien zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden Sicherheitsnormen zu überwachen.
- (43) Am 18. Oktober 2012 fand eine Videokonferenz mit der Kommission, der EASA und DGCA statt, bei der DGCA die neusten Angaben zu bestimmten Luftfahrtunternehmen unter seiner Aufsicht vorlegte. DGCA teilt mit, dass fünf neue Luftfahrtunternehmen zertifiziert wurden: Jayawijaya Dirantara am 16. April 2012, Pacific Royale Airways am 29. Mai 2012, Citilink Indonesia am 22. Juni 2012, Angkasa Super Services am 7. Juni 2012 und Air Born Indonesia am 6. März 2012. Da DGCA jedoch den Nachweis schuldig blieb, dass die Sicherheitsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden internationalen Sicherheitsnormen gewährleistet ist, wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass diese Unternehmen in Anhang A aufgenommen werden sollten.
- (44) DGCA teilte außerdem mit, dass PT Sampoerna Air Nusantara seinen Namen in PT Pegasus Air Services und PT Nyaman Air seinen Namen in PT Heavy Lift geändert hat und die Namen dieser Unternehmen daher in Anhang A geändert werden sollten.
- (45) DGCA teilte ferner unter Vorlage entsprechender Nachweise mit, dass dem Unternehmen Dirgantara Air Service am 25. Mai 2012 das AOC entzogen worden sei. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass dieses Unternehmen aus Anhang A gestrichen werden sollte.
- (46) DGCA informierte auch über die Ergebnisse der Bewertungsmission der US-Behörde FAA in Indonesien, die im September 2012 stattgefunden hat. Die FAA stellte zwar Verbesserungen bei der Aufsicht über die Flugsicherheit in den vergangenen Jahren fest, formulierte jedoch auch eine Reihe von Bemerkungen und Empfehlungen in Bezug auf die Ausbildung der Inspektoren, die Überwachung von Auslands-Luftfahrttätigkeiten, die Durchsetzungspolitik und Verfahren, insbesondere betreffend die Verhängung von Strafen und die Notwendigkeit zur Verbesserung einiger lokaler Einrichtungen. DGCA sagte die Übermittlung einer Kopie des offiziellen Berichts über die Bewertung zu, sobald dieser verfügbar sei.
- (47) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss unterstrichen den deutlichen Erfolg der zuständigen Behörden Indonesiens und ermutigten das Land weiterhin zur Fortsetzung seiner Bemühungen um den Abschluss der Arbeiten zur Schaffung eines Luftfahrtsystems in voller Übereinstimmung mit den ICAO-Standards.

Luftfahrtunternehmen aus Kasachstan

- (48) Die Konsultationen mit den zuständigen Behörden Kasachstans wurden aktiv fortgesetzt. Die zuständigen Behörden Kasachstans brachten mehrere Äußerungen vor,

auf deren Grundlage die Kommission mit Unterstützung der EASA am 17. Oktober 2012 eine Konsultationssitzung durchführte. Darüber hinaus wurden die zuständigen Behörden Kasachstans 21. November 2012 vor dem Flugsicherheitsausschuss gehört und äußerten sich dort.

- (49) Die zuständigen Behörden Kasachstans teilten mit, dass bei der 2009 eingeleiteten umfassenden Reform des Luftverkehrssektors zur Verbesserung der Flugsicherheit Fortschritte erzielt worden seien. Nach der Verabschiedung eines neuen Zivilluftfahrtgesetzes im Juli 2010 und der Annahme von über 100 spezifischen Luftverkehrsverordnungen machen die zuständigen Behörden nach eigenen Angaben jetzt Fortschritte bei deren Umsetzung. Auch ihr Kapazitätsaufbau kommt mit der Einrichtung eines Flugsicherheits-Bewertungszentrums und der Einstellung weiterer qualifizierter Inspektoren, die in den kommenden Monaten noch fortgesetzt werden soll, weiter voran. Auch bei der Neuzertifizierung von Luftfahrzeugen und Betreibern werden Fortschritte erzielt.
- (50) Die zuständigen Behörden Kasachstans teilten mit, dass sie ihre Durchsetzungsmaßnahmen fortsetzen. Durch Erlass des Ministers für Verkehr und Kommunikation vom 3. Juli 2011 über die die Festlegung von Flugbetriebsvorschriften für die Zivilluftfahrt in der Republik Kasachstan ab dem 1. November 2012 dürften Luftfahrzeuge sowjetischer Bauart, die den Sicherheitsstandards der ICAO nicht entsprechen, nicht mehr im kasachischen Luftraum betrieben werden; folglich untersagten die zuständigen Behörden von Kasachstan den Betrieb von 7 Luftfahrzeugen des Musters Yak-40, von 2 Luftfahrzeugen des Musters Antonov 12, von 5 Luftfahrzeugen des Musters Antonov 24 und von einem Luftfahrzeug des Musters Tu-134⁽¹⁾.
- (51) Die zuständigen Behörden von Kasachstan teilten der Kommission außerdem mit, dass 5 Luftfahrtunternehmen ihren Betrieb eingestellt haben und brachten Nachweise bei, dass die betreffenden AOC erloschen sind und nicht erneuert wurden; bei diesen Luftfahrtunternehmen handelt es sich um: Asia Wings, Minas, Skybus, Skyjet und Sayakhat Airlines. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien sollten daher diese Luftfahrtunternehmen aus Anhang A gestrichen werden.
- (52) Die zuständigen Behörden von Kasachstan teilten der Kommission ferner mit, dass 4 Luftfahrtunternehmen, die bisher im kommerziellen Luftverkehr tätig waren, diese Tätigkeit eingestellt und ihre Flotten verkleinert haben und für Luftarbeiten neu zertifiziert wurden; dabei handelt es sich um: Aero Aircompany, AK Suncare Aircompany, Kazair West, Ust-Kamenogorsk Air division of EKA. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien sollten diese Luftfahrtunternehmen daher aus Anhang A gestrichen werden.
- (53) Die zuständigen Behörden Kasachstans erklärten, dass aufgrund eines Erlasses des Premierministers kein neues AOC erteilt werden kann, bis die zuständigen Behörden in der Lage sind, ihrer Verantwortung gegenüber der ICAO in vollem Umfang gerecht zu werden.

⁽¹⁾ 7 Luftfahrzeuge des Musters Yak-40; 2 Luftfahrzeuge des Musters Antonov 12; 5 Luftfahrzeuge des Musters Antonov 24; 1 Luftfahrzeug des Musters Tu-134.

- (54) Air Astana wurde vom Flugsicherheitsausschuss am 21. November 2012 gehört, um aktuelle Angaben zu seiner Flotte zu erhalten, die derzeit erneuert wird, und äußerte sich diesbezüglich. Das Luftfahrtunternehmen teilte mit, dass mehrere Luftfahrzeuge ausgemustert wurden und neue Luftfahrzeuge innerhalb der bestehenden Reihen B767, B757 A320 und der Fokker 50-Flotten integriert werden; diese Flotten sind bereits in Anhang B aufgeführt. Air Astana erklärte, dass sich die Sicherheitsleistung seiner Flotte verbessert habe, und legte entsprechende Nachweise vor. Die zuständigen Behörden Kasachstans erklärten, dass der Betrieb der Luftfahrzeuge, die derzeit über AOC verfügen, in gewissem Umfang einer fortlaufenden Aufsicht unterliegt. Die zuständigen Behörden Arubas legten ferner Nachweise vor, dass die Lufttüchtigkeit des in Aruba eingetragenen Luftfahrzeugs, das derzeit über eine AOC von Air Astana verfügt, einer fortlaufenden Aufsicht gemäß internationalen Sicherheitsstandards unterliegt und dass sie mit den nachgewiesenen Lufttüchtigkeitsstandards zufrieden seien. Auch einige Mitgliedstaaten und die EASA bestätigten, dass sich bei Vorfeldinspektionen an europäischen Flughäfen im Rahmen des SAFA-Programms keine besonderen Bedenken ergeben haben. Folglich sollte Anhang B gemäß den gemeinsamen Kriterien geändert werden, um innerhalb des derzeitigen Betriebsumfangs den Betrieb von Luftfahrzeugen der Reihen B767, B757, A320 und Fokker 50 zu gestatten, die über AOC von Air Astana verfügen bzw. verfügen werden, soweit diese Luftfahrzeuge in Aruba eingetragen sind und die AOC und alle Änderungen daran der Kommission und Eurocontrol rechtzeitig gemeldet werden.
- (55) Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 werden die Mitgliedstaaten die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei Luftfahrzeugen von Air Astana überprüfen. Sollten die Ergebnisse dieser Prüfungen oder andere relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass internationale Sicherheitsnormen nicht eingehalten werden, ist die Kommission gezwungen, Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) 2111/2005 zu treffen.
- (56) Die Kommission unterstützt weiterhin die ehrgeizige Reform des Zivilluftfahrtbereichs durch die Behörden Kasachstans und ermutigt sie zur entschlossenen Fortsetzung ihrer Bemühungen um die Errichtung eines den internationalen Sicherheitsnormen entsprechenden Aufsichtssystems für die Zivilluftfahrt. Zu diesem Zweck ermutigt die Kommission die genannten Behörden zur weiteren Umsetzung des mit der ICAO vereinbarten Abhilfepfplans, wobei die beiden noch nicht behobenen schweren Sicherheitsmängel und die Neuzertifizierung aller Betreiber unter ihrer Aufsicht vorrangig in Angriff genommen werden sollten. Nach Ausräumung dieser noch bestehenden schweren Sicherheitsbedenken zur Zufriedenheit der ICAO ist die Kommission bereit, mit Unterstützung der EASA und der Mitgliedstaaten eine Bewertung an Ort und Stelle durchzuführen, um die erzielten Fortschritte zu prüfen, und eine erneute Betrachtung des Falles im Flugsicherheitsausschuss vorzubereiten.
- (57) Die in der Kirgisischen Republik niedergelassenen Luftfahrtunternehmen unterliegen seit 2006 einem Betriebsverbot. Die Kommission führte mit Unterstützung der EASA am 5. Oktober 2012 eine Konsultationssitzung mit den zuständigen Behörden Kirgisistans durch, auf der die Behörden mitteilten, dass Kirgisistan einen neuen Rechtsrahmen verabschiedet habe und dass das Verlassen der schwarzen Liste für die Regierung eine Priorität darstelle.
- (58) Die zuständigen Behörden Kirgisistans teilten mit, dass folgende Luftfahrtunternehmen ihren Namen geändert haben: Eastok Avia heißt jetzt Air Bishkek, Dames heißt jetzt State Aviation Enterprise under the Ministry of Emergency Situations (SAEMES). Aus diesem Grunde sollte Anhang A entsprechend geändert werden.
- (59) Die zuständigen Behörden Kirgisistans teilten mit, dass folgenden Luftfahrtunternehmen AOC erteilt wurden: Manas Airways, Supreme Aviation und Sky KG Airlines. Die Behörden blieben jedoch den Nachweis schuldig, dass die Sicherheitsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen in Einklang mit den internationalen Sicherheitsnormen gewährleistet wird. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass diese Luftfahrtunternehmen in Anhang A aufgenommen werden sollten.
- (60) Die zuständigen Behörden Kirgisistans legten der Kommission Nachweise für den Entzug folgender AOC vor: Trast Aero, Asian Air und Kyrgyzstan Airlines. Außerdem teilten sie mit, dass das AOC von Aerostan und Iték Air abgelaufen ist und nicht erneuert wurde. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien sollten diese Luftfahrtunternehmen daher aus Anhang A gestrichen werden.
- (61) Die Kommission vereinbarte mit den zuständigen Behörden Kirgisistans, dass sie mit Unterstützung der EASA und der Mitgliedstaaten eine Sicherheitsbewertung in Kirgisistan durchführen wird, um an Ort und Stelle zu prüfen, ob die neuen Vorschriften angewendet und die Aufsicht über bestimmte in Kirgisistan zugelassene Luftfahrtunternehmen zufrieden stellend geführt werden.

Luftfahrtunternehmen aus Libyen

- (62) Die Konsultationen mit den zuständigen Behörden Libyens (LCAA) werden fortgesetzt, um zu bestätigen, dass Libyen bei der Reform seines Zivilluftfahrtbereichs Fortschritte macht und insbesondere gewährleistet, dass die Sicherheitsaufsicht über alle in Libyen zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß den internationalen Sicherheitsnormen erfolgt.
- (63) LCAA und Vertreter von Afriqiyah, Libyan Airlines und Buraq Air trafen am 15. Oktober 2012 mit der Kommission, der EASA und einigen Mitgliedern des Flugsicherheitsausschusses zusammen, um Fortschritte zu erörtern. LCAA teilte mit, dass sie Regulierungsmaßnahmen ergriffen und von den 26 libyschen Luftfahrtunternehmen 16 die AOC⁽¹⁾ entzogen haben. Die Behörden gaben ferner an, dass im Hinblick auf technische Unterstützung kurzfristig Berater hinzugezogen wurden und langfristig die

Luftfahrtunternehmen aus Kirgisistan

- (57) Die in der Kirgisischen Republik niedergelassenen Luftfahrtunternehmen unterliegen seit 2006 einem Betriebs-

⁽¹⁾ International Company, Tobruk Air Transport, Awsaj Aviation Service, Kalat Aleker Air Company, Alajniha Air Transport, Nayzak Air Transport, Qurina Air Services, Libyan Air Cargo, Air One Nine, Gulf Pearl Airlines, Horizon Airline, North African Air Transport, Madina Air, Assanad Aviation, Benina Air, Awasa Aviation.

Unterstützung der ICAO vorgesehen ist, und dass Verfahren zur Einstellung zusätzlicher Piloten und Ingenieure für Inspektionsaufgaben eingeleitet wurden.

- (64) LCAA teilte ferner mit, dass demnächst eine fünfstufige Neuzertifizierung aller libyschen Luftfahrtunternehmen anlaufen soll, beginnend mit Libyan Airlines und Afriqiyah, und dass sie über Fortschritte berichten und die Auditberichte übermitteln werden, sobald diese vorliegen. Gleichzeitig soll ein jährliches Aufsichtssystem entwickelt und angewendet werden, um eine konstante Einhaltung der ICAO-Standards bei den libyschen Luftfahrtunternehmen zu gewährleisten.
- (65) Der Flugsicherheitsausschuss hörte am 21. November 2012 Beiträge von LCAA, Libyan Airlines und Afriqiyah. LCAA betonte, dass ein unsicherer Betrieb in Libyen nicht geduldet werde. Die Behörden bestätigten die auf der Sitzung vom 16. Oktober mitgeteilten Angaben, insbesondere dass der Untersuchungsbericht über den Absturz des Airbus A330 von Afriqiyah vor Februar 2013 veröffentlicht werden soll, dass die Neuzertifizierung für Libyan Airlines und Afriqiyah bis Dezember 2012 und für die übrigen Luftfahrtunternehmen bis Dezember 2013 abgeschlossen sein soll. Die Behörden kündigten ferner an, dass sie weiterhin Durchsetzungsmaßnahmen ergreifen würden, wenn dies zur Vermeidung von Sicherheitsrisiken notwendig sei, wie sie es im Falle eines vorübergehend am Boden festgehaltenen A320 getan hatten.
- (66) Libyan Airlines berichtete, dass sowohl die Verfahren ihres Sicherheitsmanagements als auch die Ausbildung ihrer Besatzungen verbessert worden sei.
- (67) Afriqiyah unterrichtete den Flugsicherheitsausschuss über ihr Qualitätssicherungssystem und die Hinzuziehung externer Ausbildungsorganisationen. Das Luftfahrtunternehmen teilte außerdem mit, dass die Flugpläne infolge des A330-Unfalls geändert worden seien, um das Risiko einer Ermüdung des Piloten zu verringern, dass ein Trainingsprogramm für Piloten über „Go-around“-Verfahren durchgeführt werde und dass bei der Entwicklung von Sicherheitsprogrammen externe Beratung hinzugezogen werde. Das Luftfahrtunternehmen äußerte ferner seinen Wunsch, auch Spanien, Frankreich, das Vereinigte Königreich, Italien sowie Deutschland und Österreich anzufliegen, wenn LCAA ihre gegenwärtigen Einschränkungen wieder aufgehoben habe.
- (68) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss zeigten sich angetan von dem umfassenden Plan der LCAA zur Beseitigung der Sicherheitsmängel ihres Luftfahrtsystems, den realistischen Zeitplänen für die einzelnen Maßnahmen und den bereits erzielten Fortschritten. Sie nahmen zur Kenntnis, dass die LCAA die derzeitigen Betriebsbeschränkungen für jedes libysche Luftfahrtunternehmen hinsichtlich Flügen in die EU, nach Norwegen, in die Schweiz und nach Island aufrecht erhalten werde, bis die gesamte fünfstufige Neuzertifizierung abgeschlossen und etwaige schwere Mängel behoben seien, und dass

es erst danach einzelnen Luftfahrtunternehmen in Abstimmung mit der Kommission gestattet werden könne, gewerbliche Flüge in die EU, nach Norwegen, in die Schweiz und nach Island aufzunehmen.

- (69) Darüber hinaus hat sich die LCAA verpflichtet, der Kommission für jedes neu zertifizierte Luftfahrtunternehmen ausführliche Angaben zum Neuzertifizierungsverfahren zu übermitteln und mit der Kommission und den Mitgliedstaaten zusammenzutreffen, um die jeweiligen Audits, Feststellungen, ergriffenen Abhilfemaß- und Abschlussnahmen sowie die Pläne für eine fortlaufende Aufsicht zu erörtern, bevor die Aufhebung von Beschränkungen beschlossen wird. Sollten diese Informationen für die Kommission und die Mitgliedstaaten nicht einen zufrieden stellenden Nachweis liefern, dass die Neuzertifizierung effektiv abgeschlossen und eine tragfähige fortlaufende Aufsicht gemäß ICAO-Standards eingerichtet wurde, wäre die Kommission zum Handeln gezwungen, um Luftfahrtunternehmen den Betrieb in die EU, nach Norwegen, in die Schweiz und nach Island zu untersagen. Sollte eine weitere Klärung erforderlich sein, könnte die Kommission eine Prüfung an Ort und Stelle beschließen, bevor Beschränkungen gelockert werden.
- (70) Bei Luftfahrtunternehmen, denen anschließend der Betrieb in die EU erlaubt wird, werden die Mitgliedstaaten die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen dieses Luftfahrtunternehmens gemäß der Verordnung (EG) Nr. 965/2012 überprüfen. Sollten die Ergebnisse dieser Prüfungen oder andere relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass internationale Sicherheitsnormen nicht eingehalten werden, ist die Kommission gezwungen, Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) 2111/2005 zu treffen.

Luftfahrtunternehmen aus der Islamischen Republik Mauretanien

- (71) Die in Mauretanien zugelassenen Luftfahrtunternehmen werden seit November 2010 in Anhang A geführt⁽¹⁾. Die zuständigen Behörden Mauretaniens (ANAC) beteiligten sich seitdem an aktiven Konsultationen mit der Kommission, um aktuelle Angaben zu den Fortschritten bei der Reform der Regulierung der Zivilluftfahrt beizubringen, und haben sich dazu in zahlreichen Beiträgen geäußert. Mit ANAC und Mauritania Airlines wurden zwei Sitzungen durchgeführt (am 24. September und am 10. Oktober 2012). Darüber hinaus wurden ANAC und Mauritania Airlines International am 21. November 2012 auch vom Flugsicherheitsausschuss gehört.
- (72) ANAC berichtete, dass konkrete Maßnahmen zur Reformierung der Sicherheitsaufsicht durchgeführt wurden und bereits eine Reihe von Ergebnissen zu verzeichnen sind: insbesondere die Einführung eines neuen Zivilluftfahrtgesetzes, die Anpassung der Rechtsvorschriften zur Zivilluftfahrt an die Anhänge des Übereinkommens von

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

Chicago, Veränderungen bei Management, Struktur und Personal von ANAC und Festlegung eines kompletten Katalogs von Verfahren für die Zertifizierung und die fortlaufende Aufsicht über Luftfahrtunternehmen.

- (73) ANAC teilte außerdem mit, dass sie effektive Durchsetzungsmaßnahmen getroffen hat. Die ANAC bestätigte ferner, dass das AOC von Mauritania Airways am 15. Dezember 2010 ausgelaufen ist und nicht erneuert wurde, da das Unternehmen seine Tätigkeit eingestellt hat. Sie teilte außerdem mit, dass die Zertifikate und Ausnahmen des Luftfahrtunternehmens Class Aviation im Januar 2011 entzogen wurden.
- (74) Die ICAO führte im April und im September 2012 zwei Koordinierungs- und Validationsmissionen (ICVM) in Mauretanien durch, um die von diesem Land erzielten Fortschritte zu bewerten. Die Abschlussberichte dieser Missionen zeigen deutliche Fortschritte, mit einer Verbesserung von 47 % bei der generellen Einhaltung der internationalen Sicherheitsnormen. Die ICAO bestätigte der Kommission am 1. Oktober 2012 die von ANAC erzielten außergewöhnlichen Fortschritte. Die Validierungsmissionen zeigten jedoch auch die Notwendigkeit einer effektiven Durchführung aller Abhilfemaßnahmen, insbesondere in Bezug auf die Überwachungsverpflichtungen und die Ausräumung der bestehenden Sicherheitsbedenken, für die die ICAO das Defizit bei der effektiven Umsetzung internationaler Sicherheitsnormen noch mit 51 % bzw. 58 % angibt. Die ANAC bekräftigte ihre Absicht, ihre Maßnahmen entschlossen fortzusetzen, um die Einhaltung der ICAO-Standards weiter zu verbessern.
- (75) Bei ihren Konsultationen mit der ANAC bewertete die Kommission insbesondere die Robustheit der Sicherheitsaufsicht von Mauritania Airlines International. Bei der Erstzulassung von Mauritania Airlines International waren Mängel festgestellt worden, und das AOC 8. Mai 2011 war erteilt worden, ohne den Nachweis zu erbringen, dass diese Mängel, insbesondere RVSM-Zulassung (verringerte Höhenstaffelungsminima), unzureichende Flugdatenüberwachung, zu wenig Bodenpersonal, vor der Erteilung des AOC effektiv beseitigt worden waren. ANAC und Mauritania Airlines International berichteten jedoch, dass alle Mängel am 25. Oktober 2012 abgestellt waren, und legten entsprechende Nachweise vor. Die ANAC erklärte außerdem und legte entsprechende Nachweise vor, dass das Luftfahrtunternehmen nun einer fortlaufenden Aufsicht in Einklang mit den internationalen Sicherheitsnormen unterliegt.
- (76) Der Flugsicherheitsausschuss begrüßte die von den zuständigen Behörden Mauretaniens mitgeteilten deutlichen Fortschritte bei der Abstellung der von der ICAO festgestellten Mängel und der Mängel, die bei der Erstzulassung von Mauritania Airlines International beanstandet worden waren. Unter Berücksichtigung der effektiven Durchsetzungsmaßnahmen, die von ANAC hinsichtlich der übrigen Luftfahrtunternehmen, die ihre Tätigkeit eingestellt haben, abgeschlossen und durchgeführt wurden, wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass alle Mauretaniern zugelassenen Luftfahrtunternehmen aus Anhang A gestrichen werden sollten.
- (77) Die ANAC erklärte und bestätigte, dass Mauritania Airlines International auf kurze Sicht keine Wiederaufnahme der Flüge in die EU plant, außer nach Las Palmas de Gran Canaria (Spanien), wobei dies aber nicht vor Februar 2013 geschehen soll.
- (78) Die zuständigen Behörden Spaniens teilten mit, dass sie der ANAC technische Unterstützung geleistet haben, und bestätigten, dass sie mit der Aufnahme der Flüge nach Las Palmas de Gran Canaria einverstanden sind.
- (79) Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 werden die Mitgliedstaaten die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei Luftfahrzeugen mit mauretanischer Zulassung überprüfen.
- (80) Die Kommission hat die Absicht, mit Unterstützung der EASA und der Mitgliedstaaten eine Sicherheitsbewertung an Ort und Stelle durchzuführen, um die zufrieden stellende Durchführung der von der ANAC getroffenen Maßnahmen zu überprüfen.
- (81) Sollten die Ergebnisse von Vorfeldinspektionen oder andere relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass internationale Sicherheitsnormen nicht eingehalten werden, ist die Kommission gezwungen, Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) 2111/2005 zu treffen.
- Luftfahrtunternehmen aus den Philippinen**
- (82) Die in den Philippinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen werden seit 31. März 2010 in Anhang A geführt⁽¹⁾. Seither fanden Konsultationen mit den zuständigen Behörden der Philippinen (CAAP) statt, um aktuelle Informationen über die Fortschritte bei der Reform der Rechtsvorschriften für die Zivilluftfahrt zu erhalten. Auf der Sitzung mit der Kommission, die von der EASA unterstützt wurde, und der CAAP wurden mehrere Äußerungen vorgebracht und eine Videokonferenz durchgeführt.
- (83) Die CAAP berichtete, dass die ICAO im Oktober 2012 eine Koordinierungs- und Validationsmission (ICVM) an Ort und Stelle durchgeführt hatte und äußerte sich zu den vorläufigen Ergebnissen, die auf eine Verbesserung von 7 % bei der generellen Einhaltung der ICAO-Standards hindeuten. Allerdings bleibt wohl der von der ICAO allen Vertragsparteien des Übereinkommens von Chicago mitgeteilte schwere Sicherheitsvorbehalt im Hinblick auf die Sicherheitsaufsicht über die Luftfahrtunternehmen bestehen, und die ICAO hat weitere Sicherheitsvorbehalte hinsichtlich des Luftfahrzeugregisters geäußert.
- (84) Die CAAP teilte mit, dass AviaTour FlyIn am 18. August 2012 an einem zweiten Unfall mit Todesopfern beteiligt war, nachdem sich ein solcher Unfall bereits im März 2012 ereignet hatte⁽²⁾. Die CAAP reagierte nicht angemessen auf Informationersuchen der Kommission und versäumte es insbesondere, Angaben zur Gültigkeit

⁽¹⁾ Erwägungsgründe 74 bis 87 der Verordnung (EU) Nr. 273/2010 vom 30. März 2010, ABl. L 84 vom 31.3.2010, S. 32.

⁽²⁾ Erwägung (43) der Verordnung (EU) Nr. 295/2012 vom 3. April 2012, ABl. L 98 vom 4.4.2012, S. 17.

des AOC dieses Luftfahrtunternehmens zu übermitteln, das nach früheren Angaben am 14. August 2012 abgelaufen sein dürfte; auch zu den Ergebnissen der Untersuchungen zu beiden Unfällen wurde keine Informationen übermittelt.

- (85) Die Kommission hatte zwar Angaben erhalten, dass die Luftfahrtunternehmen South West Air Corporation, Airgurus und Skyjet den kommerziellen Luftverkehr aufgenommen hätten, doch die CAAP reagierte nicht angemessen auf die Informationsersuchen der Kommission und legte insbesondere weder die AOC dieser Luftfahrtunternehmen noch ihre kompletten Betriebsspezifikationen vor; die CAAP blieb ferner den Nachweis schuldig, 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.
- (86) Die Kommission unterstützt weiterhin die Reform des Zivilluftfahrtbereichs durch die zuständigen Behörden der Philippinen und ermutigt sie zur entschlossenen Fortsetzung ihrer Bemühungen um die Errichtung eines den internationalen Sicherheitsnormen entsprechenden Aufsichtssystems für die Zivilluftfahrt. Zu diesem Zweck ermutigt die Kommission die genannten Behörden zur weiteren Umsetzung des mit FAA und ICAO vereinbarten Abhilfeplans, wobei die noch ausstehenden schweren Sicherheitsvorbehalte, die Neuzertifizierung aller Betreiber unter ihrer Aufsicht und effektive Durchsetzungsmaßnahmen bei Sicherheitsbedenken oder Verstößen gegen die geltenden Rechtsvorschriften vorrangig in Angriff genommen werden sollten. Wenn die FAA ihre Bewertung der Philippinen im Hinblick auf die Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen geändert hat und alle Sicherheitsvorbehalte zur Zufriedenheit der ICAO ausgeräumt sind, ist die Kommission bereit, mit Unterstützung der EASA und der Mitgliedstaaten eine Bewertung an Ort und Stelle durchzuführen, um die erzielten Fortschritte zu prüfen, und eine erneute Betrachtung des Falles im Flugsicherheitsausschuss vorzubereiten.

Jordan Aviation

- (87) Die Kommission führte mit Unterstützung der EASA zwischen dem 30. September und dem 4. Oktober 2012 eine Sicherheitsprüfung im Haschemitischen Königreich Jordanien durch, um die zufrieden stellende Durchführung der Maßnahmen zu überprüfen, die von den für die Zivilluftfahrt zuständigen Behörden (Civil Aviation Regulatory Commission — CARC) und vom Luftfahrtunternehmen Jordan Aviation (PSC) beschlossen worden waren, um die in der Verordnung (EG) Nr. 1197/2011 beschriebenen Sicherheitsmängel zu beseitigen.
- (88) Bei dieser Sicherheitsprüfung legte die CARC dem Prüfungsteam Nachweise über die Effektivität ihres Korrektur- und Vorsorgeplans vor, der nach Verhängung von Betriebsbeschränkungen gegen das Luftfahrtunternehmen Jordan Aviation entwickelt und durchgeführt worden war. Sie führte auch den Nachweis, dass sie nunmehr in der Lage ist, ihren Verpflichtungen gemäß den ICAO-Standards für die Aufsicht über die Betreiber nach-

zukommen, denen sie ein AOC erteilt hat. Das Prüfungsteam meldete ein glaubwürdiges Engagement der CARC zur Durchführung des Korrektur- und Vorsorgeplans, die Erzielung bedeutender Verbesserungen bis zum jetzigen Zeitpunkt und eine offene, kooperative und konstruktive Herangehensweise der CARC bei der Beseitigung der in ihren Verfahren festgestellten Mängel. Das Prüfungsteam konnte sich zwar überzeugen, dass die bestehenden Aufsichtsverfahren rechtzeitige und effektive Abhilfemaßnahmen seitens der Luftfahrtunternehmen bei Feststellung von Sicherheitsmängeln gewährleisten können, ermittelte jedoch auch verbesserungsbedürftige Bereiche, insbesondere in Bezug auf das Verfahren zur Genehmigung der Minimalausrüstungs-Liste (MEL) sowie das Verfahren zur Genehmigung der Beförderung gefährlicher Güter.

- (89) Seit November 2011 unterliegt das Luftfahrtunternehmen Jordan Aviation einer verstärkten Aufsicht durch die CARC im Rahmen intensiver Vorfeldinspektionen, Streckeninspektionen, Prüfungen der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit. Ferner wurde bei Jordan Aviation bei einem jährlichen Audit die Einhaltung der jordanischen Zivilluftfahrtvorschriften geprüft. Die Ergebnisse dieser Audits ließen deutliche Verbesserungen bei der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erkennen. Nach dem Antrag des Luftfahrtunternehmens auf Hinzufügung eines neuen Luftfahrzeugmusters (Airbus A330-200) zu seiner Flotte prüfte die CARC die Fähigkeit von Jordan zur Einführung eines neuen Flugzeugmusters. Die Änderung des AOC wurde am 9. Mai 2012 abgeschlossen und der Airbus A330-200 wurde den AOC-Betriebsspezifikationen von Jordan Aviation hinzugefügt.
- (90) Das Prüfungsteam erhielt während seiner Mission auch den Nachweis über die Effektivität des von Jordan Aviation entwickelten und durchgeführten Korrektur- und Vorsorgeplans. Das Luftfahrtunternehmen konnte zwar demonstrieren, dass das System zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit jetzt gewährleisten kann, dass seine Luftfahrzeuge lufttüchtig bleiben, doch das Team stellte Verbesserungsbedarf in anderen Bereichen fest, insbesondere bei den Verfahren für den Betrieb neuer Strecken und der Besatzungsplanung.
- (91) Nach einem Antrag von CARC und Jordan Aviation auf Neubewertung der Betriebsbeschränkungen aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 1197/2011 wurden CARC und Jordan Aviation — da die entsprechenden Voraussetzungen gegeben sind — eingeladen, sich im Flugsicherheitsausschuss zu äußern. Diese Anhörung fand am 21. November 2012 statt. Bei dieser Gelegenheit legten CARC und Jordan Aviation auch die Einzelheiten des Abhilfeplans vor, der zur Behebung der bei der Sicherheitsprüfung festgestellten Mängel aufgestellt worden war.
- (92) Der Flugsicherheitsausschuss begrüßte die von CARC und Jordan Aviation erzielten Verbesserungen bei der Umsetzung internationaler Sicherheitsnormen und hielt weitere Betriebsbeschränkungen für das genannte Luftfahrtunternehmen nicht mehr für erforderlich. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Jordan Aviation aus Anhang B gestrichen werden sollte.

- (93) Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 werden die Mitgliedstaaten die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen dieses Luftfahrtunternehmens überprüfen.

Air Madagascar

- (94) Das Luftfahrtunternehmen Air Madagascar unterliegt Betriebsbeschränkungen und wird aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 390/2011 in Anhang B geführt. Seitdem haben Konsultationen mit den zuständigen Behörden von Madagascar (ACM) und mit Air Madagascar stattgefunden, um aktuelle Informationen über die Fortschritte bei der Durchführung von Abhilfemaßnahmen zu erhalten.
- (95) Die ICAO führte vom 21. bis zum 25. Mai 2012 eine koordinierte Validierungsmission (ICVM) durch, bei der gewisse Fortschritte festgestellt wurden, da das Defizit bei der effektiven Umsetzung der ICAO-Standards nicht mehr mit 70,7 %, sondern nur noch mit 44,4 % bewertet wurde. Die Validierungsmission zeigte jedoch auch die Notwendigkeit einer effektiven Durchführung aller Abhilfemaßnahmen, insbesondere in Bezug auf die Bestimmungen zur Ausbildung und Qualifikation des technischen Personals, die Aufsichtspflichten und die Behebung von Sicherheitsmängeln, wo die ICAO-Standards jeweils nur zu 67 %, zu 58 % und 86 % effektiv umgesetzt waren.
- (96) ACM und das Luftfahrtunternehmen Air Madagascar beantragten seine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss, die am 20. November 2012 stattfand. Sie berichteten über die Fortschritte bei der Umsetzung ihrer jeweiligen Abhilfepläne. ACM berichtete außerdem über den Abschluss eines Zweijahresvertrags über technische Unterstützung zur Verbesserung ihrer Sicherheitsaufsicht. Der Flugsicherheitsausschuss nahm die dargestellten Fortschritte zur Kenntnis und begrüßte die Anstrengungen von ACM zur Verbesserung seiner Fähigkeit zur Erfüllung der Verpflichtungen in Bezug auf die ICAO-Anforderungen.
- (97) Der Flugsicherheitsausschuss ermutigte ACM zur Fortsetzung seiner Bemühungen um Beseitigung aller Abweichungen, die bei dem von der ICAO durchgeführten ICVM-Audit insbesondere im Bereich der Aufsicht über die in Madagaskar zugelassenen Luftfahrtunternehmen festgestellt wurden. Die Kommission ist bereit, mit Unterstützung der EASA und der Mitgliedstaaten eine Bewertung an Ort und Stelle durchzuführen, sobald die Umsetzung der Abhilfepläne von ACM und Air Madagascar ausreichend vorangeschritten ist.

Vim Avia aus der Russischen Föderation

- (98) Die Kommission führte mit Unterstützung der EASA und einiger Mitgliedstaaten vom 4. bis 8. Juni 2012 eine Sicherheitsbewertung in der Russischen Föderation durch, um die zufrieden stellende Durchführung der von den zuständigen Behörden der Russischen Föderation (FATA) beschlossenen Maßnahmen und das in der Russischen

Föderation zugelassene Luftfahrtunternehmen VIM AVIA zu überprüfen und die Ausräumung der in der Verordnung (EG) Nr. 1197/2011⁽¹⁾ und der Verordnung (EU) Nr. 295/2012⁽²⁾ beschriebenen Sicherheitsbedenken zu gewährleisten. Diese Sicherheitsbewertung umfasste auch einen Besuch am Hauptsitz von FATA sowie von VIM AVIA, bei den Instandhaltungseinrichtungen des Luftfahrtunternehmens am Flughafen von Domodedovo und eine Vorfeldinspektion bei einem Luftfahrzeug der Flotte des Unternehmens. Die Ergebnisse dieser Bewertung zeigen, dass VIM AVIA insgesamt beim Aufbau eines Sicherheitsmanagementsystems Fortschritte gemacht hat. Hingegen ist bei den Abhilfeplänen von VIM AVIA festzustellen, dass drei der 12 Abhilfemaßnahmen nicht als effektiv durchgeführt eingestuft werden konnten. VIM AVIA wurde aufgefordert, seinen Abhilfeplan entsprechend zu überprüfen und zu ergänzen, bevor wieder Flüge in die EU durchgeführt werden können.

- (99) Am 20. Juni 2012 unterrichtete FATA die Kommission, dass das Luftfahrtunternehmen erneut die Zulassung erhalten hat, ab dem genannten Datum Flüge in die und aus der EU durchzuführen, da es die zusätzlichen Abhilfemaßnahmen in den drei noch ausstehenden Bereichen erfolgreich durchgeführt hatte.
- (100) Die Kommission äußerte nach Prüfung der mitgeteilten Maßnahmen Zweifel daran, dass das Unternehmen diese Maßnahmen in so kurzer Zeit effektiv durchführen konnte. Die zuständigen russischen Behörden wurden auch auf die unbefriedigenden Vorfeldinspektionen in Spanien am 26. Juni 2012⁽³⁾ hingewiesen, die auf Mängel in Bezug auf die fortdauernde Lufttüchtigkeit von VIM AVIA sowie die Instandhaltungsabteilungen des Unternehmens hindeuteten. Die zuständigen russischen Behörden wurden außerdem aufgefordert, Informationen zu einem schweren Zwischenfall bei VIM AVIA am 24. Juni 2012 beizubringen.
- (101) Vor diesem Hintergrund führten die Kommission, die EASA und einige Mitglieder des Flugsicherheitsausschusses am 19. Oktober 2012 eine Sitzung mit den zuständigen russischen Behörden und mit VIM AVIA durch. VIM AVIA berichtete, dass im Hinblick auf alle offenen Punkte, die im Abschlussbericht über die im Juni 2012 in Russland durchgeführte Sicherheitsbewertung aufgeführt waren, Abhilfemaßnahmen durchgeführt und abgeschlossen wurden, und legte nach der Sitzung Nachweise zum Abschluss der genannten Maßnahmen vor. Die FATA teilte mit, dass nach dem schweren Zwischenfall bei VIM AVIA am 24. Juni 2012 zwei Untersuchungen eingeleitet wurden, und legte eine Zusammenfassung der Schlussfolgerungen vor.
- (102) Spanien bestätigte dem Flugsicherheitsausschuss, dass alle bei den Vorfeldinspektionen bei Luftfahrzeugen von VIM AVIA in Spanien festgestellten Mängel abgestellt wurden. Spanien berichtete ferner über eine Sitzung mit Vertretern von VIM AVIA in Madrid und unterstrich die kooperative Haltung des Unternehmens.

⁽¹⁾ ABl. L 303 vom 22.11.2011, S. 14.

⁽²⁾ ABl. L 98 vom 4.4.2012, S. 13.

⁽³⁾ Nr. AESA-E-2012-392

(103) Die Mitgliedstaaten werden die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen dieses Luftfahrtunternehmens an europäischen Flughäfen überprüfen. Sollten die Ergebnisse dieser Vorfeldinspektionen erneut zu Sicherheitsbedenken in Bezug auf den Betrieb von VIM AVIA führen, wäre die Kommission gezwungen, Maßnahmen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu treffen.

Luftfahrtunternehmen aus Ruanda

(104) Am 9. Mai 2012 übermittelten die zuständigen Behörden Ruandas der Kommission in einem Schreiben den Nachweis, dass das AOC von Silverback Cargo Freighters am 30. Oktober 2009 entzogen wurde. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Silverback Cargo Freighters aus Anhang A gestrichen werden sollte.

(105) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss stellen jedoch fest, dass der bei dem USOAP-Audit der ICAO von 2007 festgestellte schwere Sicherheitsvorbehalt, der von der ICAO allen Vertragsparteien des Übereinkommens von Chicago mitgeteilt wurde, für Ruanda nach

wie vor gilt. Die Kommission ermutigt daher die zuständigen Behörden von Ruanda, ihre Anstrengungen zur Lösung der Sicherheitsprobleme fortzusetzen, und wird die Flugsicherheit in Ruanda weiterhin genau beobachten, um die effektive Beseitigung noch bestehender Sicherheitsmängel zu gewährleisten.—

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 wird wie folgt geändert:

1. Anhang A wird durch den Wortlaut des Anhangs A dieser Verordnung ersetzt.
2. Anhang B wird durch den Wortlaut des Anhangs B dieser Verordnung ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 3. Dezember 2012

*Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,
Joaquín ALMUNIA
Vizepräsident*

ANHANG

„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	Boliviarische Republik Venezuela
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republik Ghana
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Afghanistans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Islamische Republik Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamische Republik Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamische Republik Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Unbekannt	PIR	Islamische Republik Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamische Republik Afghanistan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Angolas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen TAAG Angola Airlines in Anhang B, einschließlich			Republik Angola
AEROJET	AO 008-01/11	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

⁽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
HELIANG	010	Unbekannt	Republik Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Unbekannt	Republik Angola
MAVEWA	016	Unbekannt	Republik Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republik Angola
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Benins, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Benin
AERO BENIN	PEA Nr. 014/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republik Benin
AFRICA AIRWAYS	Unbekannt	AFF	Republik Benin
ALAFIA JET	PEA Nr. 014/ANAC/MDCTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	Republik Benin
BENIN GOLF AIR	PEA Nr. 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republik Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA Nr. 013/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republik Benin
COTAIR	PEA Nr. 015/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republik Benin
ROYAL AIR	PEA Nr. 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republik Benin
TRANS AIR BENIN	PEA Nr. 016/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
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Unbekannt	Republik Kongo
EMERAUDE	RAC06-008	Unbekannt	Republik Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republik Kongo
EQUAJET	RAC06-007	Unbekannt	Republik Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Unbekannt	Republik Kongo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Unbekannt	Republik Kongo

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Unbekannt	Republik Kongo
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Demokratischen Republik Kongo (DRC), die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Demokratische Republik Kongo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0039/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Demokratische Republik Kongo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Demokratische Republik Kongo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Demokratische Republik Kongo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Demokratische Republik Kongo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/2009	EXY	Demokratische Republik Kongo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2010	CAA	Demokratische Republik Kongo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Demokratische Republik Kongo (RDC)
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	FIL	Demokratische Republik Kongo (RDC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)

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
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Demokratische Republik Kongo (RDC)
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
JET CONGO AIRWAYS	Unbekannt	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Ministerialunterschrift (Verordnung Nr. 78/205)	LCG	Demokratische Republik Kongo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/787/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
TRACEP CONGO/TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)

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
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 073/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ 0247/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 039/08	WDA	Demokratische Republik Kongo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/ 049/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
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
TANGO AIRWAYS	Unbekannt	Unbekannt	Äquatorialguinea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Eritreas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Indonesiens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, EkspresTransportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia und Metro Batavia, einschließlich			Republik Indonesien
AIR BORN INDONESIA	135-055	Unbekannt	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
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	Unbekannt	Republik Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	Unbekannt	Republik Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Unbekannt	Republik Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Unbekannt	Republik Indonesien
CITILINK INDONESIA	121-046	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
HEAVY LIFT	135-042	Unbekannt	Republik Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republik Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Unbekannt	Republik Indonesien
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Unbekannt	Republik Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	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

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
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Unbekannt	Republik Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Unbekannt	Republik Indonesien
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Unbekannt	Republik Indonesien
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Unbekannt	Republik Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republik Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Unbekannt	Republik Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Unbekannt	Republik Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republik Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Unbekannt	Republik Indonesien
SKY AVIATION	135-044	Unbekannt	Republik Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republik Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republik Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Unbekannt	Republik Indonesien
SURYA AIR	135-046	Unbekannt	Republik Indonesien
TransNusa Aviation Mandiri	121-048	Unbekannt	Republik Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Unbekannt	Republik Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republik Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Unbekannt	Republik Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republik Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republik Indonesien
UNINDO	135-040	Unbekannt	Republik Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republik Indonesien
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kasachstans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Air Astana, einschließlich			Republik Kasachstan
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Republik Kasachstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Republik Kasachstan
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0317-12	CID	Republik Kasachstan

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
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republik Kasachstan
AVIA-JAYNAR/avia-zhaynar	AK-067-12	SAP	Republik Kasachstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republik Kasachstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republik Kasachstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republik Kasachstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Republik Kasachstan
DETA AIR	AK-0458-12	DET	Republik Kasachstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republik Kasachstan
LUK AERO (VORMALS: EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	Republik Kasachstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Republik Kasachstan
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Republik Kasachstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republik Kasachstan
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Republik Kasachstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Republik Kasachstan
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Republik Kasachstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republik Kasachstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Republik Kasachstan
MEGA Airlines	AK-0462-12	MGK	Republik Kasachstan
Prime aviation	AK-0448-11	PKZ	Republik Kasachstan
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	Republik Kasachstan
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	Republik Kasachstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	Republik Kasachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republik Kasachstan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Kirgischischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Kirgischische 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
AIR MANAS	17	MBB	Kirgischische Republik
Avia Traffic Company	23	AVJ	Kirgischische Republik
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgischische Republik
Click Airways	11	CGK	Kirgischische Republik
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Kirgischische Republik
AIR BISHKEK (VORMALS: EASTOK AVIA)	15	EEA	Kirgischische Republik
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgischische Republik
Kyrgyzstan	03	LYN	Kirgischische Republik
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgischische Republik
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgischische Republik
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgischische Republik
Sky Way air	39	SAB	Kirgischische Republik
SUPREME AVIATION	40	SGK	Kirgischische Republik
VALOR AIR	07	VAC	Kirgischische 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

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
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 Republik Mosambik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Mosambik
Aero-Servicos sarl	MOZ-08	Unbekannt	Republik Mozambik
Aerovisao de Mozambique	Unbekannt	Unbekannt	Republik Mosambik
CFA Mozambique	MOZ-10	Unbekannt	Republik Mosambik
CFM-Transportes e trabalho aereo SA	MOZ-07	Unbekannt	Republik Mosambik
Emilio Air Charter lda	MOZ-05	Unbekannt	Republik Mosambik
ETA Air Charter LDA	MOZ-04	Unbekannt	Republik Mosambik
Helicopteros Capital	MOZ-11	Unbekannt	Republik Mosambik
KAYA AIRLINES	MOZ-09	Unbekannt	Republik Mosambik
Mozambique Airlines (linhas aereas de moçambique)	MOZ-01	LAM	Republik Mosambik
Mozambique Express/MEX	MOZ-02	MXE	Republik Mosambik
Unique Air Charter	MOZ-13	Unbekannt	Republik Mosambik
Safari Air	MOZ-12	Unbekannt	Republik Mosambik
VR Cropsprayers lda	MOZ-06	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	Unbekannt	Republik der Philippinen
AIRGURUS	Unbekannt	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

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
Asia Aircraft Overseas Philippines Inc.	4AN9800036	Unbekannt	Republik der Philippinen
Aviation Technology Innovators, Inc.	4AN2007005	Unbekannt	Republik der Philippinen
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Unbekannt	Republik der Philippinen
AYALA aviation corp.	4AN9900003	Unbekannt	Republik der Philippinen
Beacon	Unbekannt	Unbekannt	Republik der Philippinen
BENDICE transport management inc.	4AN2008006	Unbekannt	Republik der Philippinen
Canadian helicopters philippines inc.	4AN9800025	Unbekannt	Republik der Philippinen
Cebu Pacific Air	2009002	CEB	Republik der Philippinen
CERTEZA INFOSYSTEMS CORP.	2011040	Unbekannt	Republik der Philippinen
Chemtrad Aviation Corporation	2009018	Unbekannt	Republik der Philippinen
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

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
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
SKYJET	Unbekannt	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
SOUTHWEST AIR CORPORATION	Unbekannt	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
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

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
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
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republik Sudan
ALMAJARA AVIATION	Unbekannt	MJA	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
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 Luftverkehrsleiterzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsleiterzeugnisses (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	DVRK
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DAS	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-AF); TR-AFR	Gabunische Republik
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0443-11	KZR	Kasachstan	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: Luftfahrzeuge des Musters B-767, Luftfahrzeuge des Musters B-757, Luftfahrzeuge des Musters A319/320/321, Luftfahrzeuge des Musters Fokker 50	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: Luftfahrzeuge aus der B-767-Flotte, wie im AOC aufgeführt, Luftfahrzeuge aus der B-757-Flotte, Luftfahrzeuge aus der A319/320/321-Flotte, wie im AOC aufgeführt Luftfahrzeuge aus der Fokker 50-Flotte, wie im AOC aufgeführt	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	Republik 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
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

⁽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
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
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
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republik Angola	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 5 Luftfahrzeugen des Musters Boeing B-777 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 für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der EU ausschließlich gestattet, die oben aufgeführten Luftfahrzeugmuster zu nutzen, vorausgesetzt: 1) sie sind in Aruba zugelassen und 2) alle Änderungen bei den AOC werden der Kommission und Eurocontrol rechtzeitig mitgeteilt.

⁽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.“