VERORDNUNG (EU) Nr. 590/2010 DER KOMMISSION

vom 5. Juli 2010

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission vom 22. März 2006 wurde die in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 genannte gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist [2], erstellt.

(2) Gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 haben einige Mitgliedstaaten der Kommission Angaben übermittelt, die im Zusammenhang mit der Aktualisierung der gemeinschaftlichen Liste von Belang sind. Einschlägige Informationen wurden auch von Drittstaaten mitgeteilt. Auf dieser Grundlage sollte die gemeinschaftliche Liste aktualisiert werden.

(3) Die Kommission hat alle betroffenen Luftfahrtunternehmen entweder unmittelbar oder, sofern dies nicht möglich war, über die für die Regulierungsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden informiert und die wesentlichen Tatsachen und Überlegungen angegeben, die die Grundlage einer Entscheidung bilden würden, diesen Unternehmen den Flugbetrieb in der Europäischen Union zu untersagen oder die Bedingungen einer Betriebsuntersagung für ein Luftfahrtunternehmen zu ändern, das in der gemeinschaftlichen Liste erfasst ist.

(4) Die Kommission hat den betreffenden Luftfahrtunternehmen Gelegenheit gegeben, die von den Mitgliedstaaten vorgelegten Unterlagen einzusehen, sich schriftlich dazu zu äußern und ihren Standpunkt innerhalb von zehn Tagen der Kommission sowie dem Flugsicherheitsausschuss, der durch die Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt [3] eingesetzt wurde, mündlich vorzutragen.

(5) Die für die Regulierungsaufsicht über die betreffenden Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden wurden von der Kommission sowie in bestimmten Fällen von einigen Mitgliedstaaten konsultiert.

(6) Der Flugsicherheitsausschuss hat die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) und die Kommission zu den in den von der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 betroffenen Ländern durchgeführten technischen Hilfsvorhaben angehört. Er wurde über die Anträge auf weitere technische Hilfe und Zusammenarbeit im Hinblick auf eine Verbesserung der administrativen und technischen Leistungsfähigkeit der Zivilluftfahrtbehörden informiert, womit Mängel in Bezug auf die Einhaltung der geltenden internationalen Normen behoben werden sollen.

(7) Zudem wurde der Flugsicherheitsausschuss über Durchsetzungsmaßnahmen unterrichtet, die die EASA und Mitgliedstaaten zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und Instandhaltung von Luftfahrzeugen ergriffen hatten, die in der Europäischen Union registriert sind und von Luftfahrtunternehmen betrieben werden, die von Zivilluftfahrtbehörden von Drittstaaten zugelassen wurden.

(8) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 ist daher entsprechend zu ändern.

Luftfahrtunternehmen aus der Europäischen Union

(9) Aufgrund der Ergebnisse von Vorfeldinspektionen, die an Luftfahrzeugen bestimmter Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union im Rahmen des SAFA-Programms durchgeführt wurden, sowie von bereichsspezifischen Inspektionen und Audits der jeweiligen nationalen Luftfahrtbehörden haben einige Mitgliedstaaten bestimmte Durchsetzungsmaßnahmen unternommen. Sie setzten die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über folgende Maßnahmen in Kenntnis: Die zuständigen Behörden des Vereinigten Königreichs haben dem Luftfahrtunternehmen Trans Euro Air Limited das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) am 6. April 2010 entzogen und das AOC von MK Airlines am 12. April 2010 ausgesetzt. Die zuständigen Behörden Spaniens haben das AOC und die Betriebsgenehmigung des Luftfahrtunternehmens Baleares Link Express am 9. Juni 2010 ausgesetzt. Die zuständigen Behörden der Slowakei haben die Betriebsgenehmigung des Luftfahrtunternehmens Seagle Air am 11. Dezember 2009 und die Betriebsgenehmigung von Air Slovakia am 3. Mai 2010 widerrufen.

[1] ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.
[2] ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 14.
[3] ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4.

Air Algérie

(10) Auf der Grundlage der Ergebnisse der SAFA-Inspektionen von Luftfahrzeugen, mit denen Air Algérie seit Januar 2009 die EU anfliegt, begann die Kommission Konsultationen mit den zuständigen Behörden Algeriens (7. Dezember 2009 und 5. Februar 2010), um die festgestellten Mängel in den Bereichen Sicherheit der Fracht an Bord, Lufttüchtigkeit und Betrieb der Luftfahrzeuge sowie Zulassung von Flugpersonal zu beheben.

(11) In ihrer Antwort vom 15. März 2010 lieferten die zuständigen Behörden Algeriens Informationen über Maßnahmen, die im Anschluss an Vorfeldinspektionen zur Behebung der festgestellten Mängel ergriffen wurden.

(12) Die Kommission forderte am 6. Mai 2010 weitere Informationen an, die die zuständigen Behörden am 27. Mai 2010 übermittelten. Nach einem Treffen mit den zuständigen Behörden Algeriens, dem Luftfahrtunternehmen, den zuständigen Behörden Frankreichs und der EASA am 9. Juni 2010 verpflichteten sich die zuständigen Behörden Algeriens, vor der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses zusätzliche Informationen vorzulegen, u. a. eine Liste der Tätigkeiten der Behörden zur Überwachung von Air Algérie. Die Informationen wurden am 18. Juni 2010 übermittelt. Ferner sagten die Behörden zu, in Kürze einen detaillierten Plan zur Mängelbehebung vorzulegen, einschließlich eines Zeitplans für dessen Überprüfung und Abschluss. Parallel dazu haben die zuständigen Behörden Frankreichs im Rahmen des SAFA-Programms der EU eine Initiative zur Bewußtseinsbildung und Ausbildung ergriffen.

(13) Im Hinblick auf eine fortlaufende Überwachung des Sicherheitsniveaus des Luftfahrtunternehmens bat die Kommission die zuständigen Behörden Algeriens ferner um Übersendung monatlicher Berichte über ihre Überwachungstätigkeit in Bezug auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, die Instandhaltung und den Betrieb von Air Algérie, u. a. zur Überprüfung der Umsetzung des vorzulegenden Plans zur Mängelbehebung. Die Kommission ermutigt die zuständigen Behörden Algeriens, ihre Bemühungen um bessere Einhaltung der geltenden Sicherheitsnormen fortzusetzen.

(14) Inzwischen überprüfen die Mitgliedstaaten die tatsächliche Einhaltung einschlägiger Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen dieses Luftfahrtunternehmens gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008, um zu gewährleisten, dass die Zahl der Inspektionen von Air Algérie erhöht wird, um eine Grundlage für eine erneute Bewertung dieser Angelegenheit anlässlich der nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses im November 2010 zu schaffen.

Air Bangladesh

(15) Die Kommission unterrichtete den Flugsicherheitsausschuss über die Ergebnisse eines technischen Hilfseinsatzes der Europäischen Agentur für Flugsicherheit in der Volksrepublik Bangladesch im Anschluss an das im Mai 2009 durchgeführte USOAP-Audit (ICAO). Das Audit führte zur Bekanntgabe von schweren Sicherheitsbedenken im Zusammenhang mit dem Luftfahrzeugbetrieb, der Zertifizierung und der von der Zivilluftfahrtbehörde Bangladeschs (CAAB) ausgeübten Aufsicht. Während des Einsatzes wurde festgestellt, dass CAAB sich eindeutig bemüht hat, einen Plan zur Mängelbehebung auf allen Ebenen umzusetzen, und ein starkes Engagement für die Behebung der im Rahmen des ICAO-Audits festgestellten Sicherheitsprobleme gezeigt hat. Die Kommission begrüßt diese ermutigenden Schritte, wird jedoch die Fortschritte der CAAB bei der Umsetzung ihres Plans zur Mängelbehebung weiterhin aufmerksam verfolgen, um sicherzustellen, dass die derzeit bestehenden Sicherheitsmängel ohne unangemessene Verzögerung behoben werden.

(16) Während des Einsatzes teilte die CAAB dem Team mit, dass eine B747-269B mit Eintragungskennzeichen S2-ADT aus dem Register Bangladeschs gestrichen worden sei und der Betreiber Air Bangladesh nicht mehr existiere. CAAB teilte der Kommission dies offiziell am 16. Mai 2010 mit.

(17) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass das genannte Luftfahrtunternehmen aus Anhang B gestrichen werden sollte.

Blue Wing Airlines

(18) Es liegen stichhaltige Beweise für gravierende Mängel bei dem in Suriname zugelassenen Luftfahrtunternehmen Blue Wing Airlines vor, wie eine Reihe von Unfällen in jüngster Zeit und von den Mitgliedstaaten bei Vorfeldinspektionen festgestellte Mängel zeigen.

(19) Blue Wing Airlines war am 3. April 2008 an einem Unfall mit 19 Todesopfern, am 15. Oktober 2009 an einem weiteren Unfall mit Verletzten und zuletzt am 15. Mai 2010 an einem Unfall mit 8 Todesopfern beteiligt. Die Gesamtzahl der Unfälle dieses Luftfahrtunternehmens in den letzten beiden Jahren gibt Anlass zu schwerwiegenden Bedenken bezüglich der Sicherheit; ferner war es nicht möglich, Lehren aus den Unfällen zu ziehen, da kein offizieller Untersuchungsbericht zu den Unfällen existiert.

(20) Außerdem liegen stichhaltige Beweise vor, dass den durch das Abkommen von Chicago festgelegten spezifischen Sicherheitsnormen massiv zuwidergehandelt wird, wie die durch die zuständigen Behörden Frankreichs bei einer kürzlich durchgeführten Vorfeldinspektion ([1]) im Rahmen des SAFA-Programms festgestellten Mängel zeigen.

([1]) DGAC/F-2010-818.

(21) Die zuständigen Behörden Frankreichs (DGAC) forderten die zuständigen Behörden Surinames und Blue Wing Airlines auf, die notwendigen Garantien für die Betriebssicherheit des Luftfahrtunternehmens vorzulegen. Da es weder anhand der Antwort der zuständigen Behörden Surinames noch anhand der Antwort von Blue Wing Airlines möglich war, die Ursache der Unfälle und der bei Vorfeldinspektionen festgestellten Sicherheitsmängel zu ermitteln und ihr Wiederauftreten zu verhindern, beschloss die DGAC, außerordentliche Maßnahmen zur Untersagung jeglicher Tätigkeit von Blue Wing Airlines im französischen Hoheitsgebiet ab dem 1. Juni 2010 zu ergreifen. Sie unterrichtete die Kommission im Einklang mit Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 unverzüglich davon.

(22) Die Kommission leitete unverzüglich Konsultationen mit den zuständigen Behörden Surinames und Blue Wing Airlines ein, um auf der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses rasch über die Ausweitung der von Frankreich ergriffenen Maßnahmen auf die Europäische Union zu entscheiden. Die Kommission und die Mitgliedstaaten hörten Blue Wing Airlines, die von ihrer zuständigen Behörde unterstützt wurden, am 25. Juni 2010 an. Weder anhand der Antwort der zuständigen Behörden Surinames noch anhand der Antwort von Blue Wing Airlines war es möglich, die Ursachen der Unfälle und der bei Vorfeldinspektionen festgestellten Sicherheitsmängel zu ermitteln und ihr Wiederauftreten zu verhindern.

(23) Angesichts der bisherigen Leistung des Luftfahrtunternehmens, dem bereits in der Vergangenheit der Betrieb in der EU untersagt wurde [1], [2], der Häufigkeit und Schwere der Unfälle, von denen das Unternehmen betroffen war, sowie der festgestellten Mängel und ihrer Häufigkeit wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass eine Fortsetzung des Flugbetriebs dieses Luftfahrtunternehmens in die EU ein schweres Sicherheitsrisiko darstellen würde, das durch Maßnahmen der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 nicht ausreichend behoben werden kann, und dass daher das Luftfahrtunternehmen Blue Wing Airlines in Anhang A aufgenommen werden sollte.

Luftfahrtunternehmen aus Albanien

(24) Nach den Äußerungen der zuständigen albanischen Behörden anlässlich der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses im März 2010 und entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 273/2010 [3] führte die Kommission, unterstützt von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), die Konsultationen mit den zuständigen Behörden Albaniens aktiv fort, um die Ergebnisse der umfassenden Normungsinspektion in Albanien im Januar 2010 weiterzuverfolgen. Aus deren Abschlussbericht vom 7. März 2010 ging hervor, dass in allen untersuchten Bereichen erhebliche Sicherheitsmängel bestanden, die unverzüglich zu beheben seien.

(25) Die EASA gab bekannt, dass die DGCA einen umfassenden Maßnahmenplan vorgelegt habe, der für akzeptabel befunden und am 29. April 2010 beschlossen wurde. In dem Plan ist eine Reihe von Maßnahmen zur Mängelbehebung vorgesehen, die bis Ende 2011 schrittweise umzusetzen sind, sowie Sofortmaßnahmen zur Behebung der Sicherheitsmängel.

(26) Ferner haben die zuständigen Behörden Italiens ein umfassendes Partnerschaftsprojekt mit den zuständigen Behörden Albaniens eingeleitet, das im September 2010 anlaufen dürfte und der Unterstützung der albanischen Behörden beim Aufbau ihrer technischen und administrativen Kapazitäten dient.

(27) Bei den Konsultationen vom 28. Mai 2010 mit den zuständigen Behörden Albaniens und der EASA, unter Beteiligung der zuständigen italienischen Behörden, bestätigte sich, dass der Aktionsplan bereits – entsprechend seinem Zeitplan – umgesetzt wird. Eine Reihe von Maßnahmen, die beträchtliche Veränderungen gegenüber dem früheren System beinhalten, ist abgeschlossen: Es wurde eine unabhängige albanische Zivilluftfahrtbehörde (ACAA) eingerichtet, die im Mai 2010 die Arbeit aufgenommen hat. Diese widerrief alle der Branche zuvor gewährten Ausnahmegenehmigungen und machte gegenüber den Unternehmen deutlich, dass sie bei Nichteinhaltung der geltenden Rechtsvorschriften zum 1. Juni 2010 mit Durchsetzungsmaßnahmen (wie Aussetzung, Beschränkung oder Entzug der gewährten Zulassungen) zu rechnen hätten. ACAA wurde zur Berichterstattung über die Neuzulassung von Luftfahrtunternehmen vor dem Flugsicherheitssauschuss gebeten.

(28) ACAA wurde am 21. Juni 2010 vom Flugsicherheitsausschuss angehört und bestätigte, dass Belle Air und Albanian Airlines im Juni 2010 in Übereinstimmung mit den geltenden Sicherheitsbestimmungen erneut zugelassen worden seien. Sie gaben ferner an, dass das AOC von Star Airways ausgesetzt sei. ACAA verpflichtete sich ferner, bis auf Weiteres keine neuen AOC auszustellen.

(29) ACAA wird dringend aufgefordert, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um den mit der EASA vereinbarten Aktionsplan weiter effektiv und plangemäß umzusetzen, wobei der Behebung der festgestellten Mängel, die zu Sicherheitsbedenken Anlass geben, wenn sie nicht unverzüglich behoben werden, Vorrang einzuräumen ist. ACAA wird insbesondere aufgefordert, den Kapazitätsaufbau zu beschleunigen, die Sicherheitsaufsicht über alle in Albanien zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Einklang mit den geltenden Sicherheitsbestimmungen zu gewährleisten und gegebenenfalls Durchsetzungsmaßnahmen zu ergreifen.

(30) ACAA verpflichtete sich, regelmäßig über die Fortschritte bei der Umsetzung ihres Plans zur Mängelbehebung zu berichten. Die Kommission wird mit Unterstützung der EASA und der Mitgliedstaaten die Wirksamkeit der von ACAA ergriffenen Maßnahmen und das Sicherheitsniveau der in Albanien zugelassenen Luftfahrtunternehmen weiterhin überwachen.

---

[1] Erwägungsgründe 20 bis 22 der Verordnung (EG) Nr. 910/2006 vom 20. Juni 2006 (ABl. L 168 vom 21.6.2006, S. 17).

[2] Erwägungsgründe 7 bis 8 der Verordnung (EG) Nr. 1400/2007 vom 28. November 2007 (ABl. L 311 vom 29.11.2007, S. 12).

[3] Erwägungsgründe 55 bis 58 der Verordnung (EU) Nr. 273/2010 vom 30. März 2010 (ABl. L 84 vom 31.3.2010, S. 30).

Luftfahrtunternehmen aus dem Königreich Kambodscha

(31) Die zuständigen Behörden Kambodschas (SSCA) teilten mit, dass weitere Fortschritte bei der Umsetzung des Plans zur Behebung der von der ICAO während der 2007 im Rahmen ihres Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) durchgeführten Überprüfung festgestellten Mängel gemacht worden seien.

(32) Bei der koordinierten Validierungsmission der ICAO (ICVM) vom 26. bis 29. Oktober 2009 wurden einige Fortschritte festgestellt, da in 58 % der Fälle (gegenüber 71 % im Jahr 2007) eine unzureichende Anwendung der ICAO-Normen ermittelt wurde. Die ICVM ergab ferner, dass sämtliche Maßnahmen zur Mängelbehebung weiter effektiv durchzuführen sind, insbesondere in Bezug auf die Organisation der SSCA und deren Kapazitätsaufbau.

(33) SSCA teilte mit, dass die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse (AOC) der verbleibenden in Kambodscha zugelassenen Luftfahrtunternehmen ausgesetzt oder widerrufen worden seien. Das AOC von Helicopter Cambodia lief am 15. Oktober 2009 aus und wurde nicht verlängert; das AOC von Sokha Airlines wurde am 27. Oktober 2009 widerrufen; die AOC von Angkor Airways und PMT Air wurden am 21. April 2010 widerrufen. Daher hat die ICAO die schweren Sicherheitsbedenken im Zusammenhang mit den im Königreich Kambodscha zugelassenen Luftfahrtunternehmen [1] zurückgezogen.

(34) SSCA teilte ferner mit, dass für Siem Reap International Airways, deren AOC ausgesetzt ist, seit Januar 2009 ein Neuzertifizierungsverfahren läuft. SSCA gab an, dass dem Luftfahrtunternehmen eine Frist von weiteren 4 Monaten für den Abschluss des Verfahrens gewährt worden sei; anderenfalls solle das AOC widerrufen werden. Angesichts der Unsicherheit bezüglich der Situation der Siem Reap International Airways wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass dieses Luftfahrtunternehmen weiterhin in Anhang A geführt werden sollte.

(35) Die Kommission nimmt die Durchsetzungsmaßnahmen der SSCA zur Kenntnis, ebenso die Fortschritte bei der Umsetzung des Plans zur Behebung der von der ICAO festgestellten Mängel, und ist bereit, den Kapazitätsaufbau der zuständigen Behörden des Königreichs Kambodscha durch gezielte technische Hilfe zu unterstützen.

Luftfahrtunternehmen aus der Demokratischen Republik Kongo

(36) Allen in der Demokratischen Republik Kongo zugelassenen Luftfahrtunternehmen ist der Betrieb in der EU untersagt; sie sind in Anhang A aufgeführt. Die Kommission erhielt Informationen dahingehend, dass die zuständigen Behörden der Demokratischen Republik Kongo dem Luftfahrtunternehmen Congo Express ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt haben. Die Kommission hat Konsultationen mit den zuständigen Behörden der Demokratischen Republik Kongo aufgenommen, um hierfür eine Bestätigung zu erhalten. Die Behörden übermittelten keine Antwort.

(37) Da es keine Hinweise auf eine Änderung bei den Kapazitäten der zuständigen kongolesischen Behörden gibt, durch die die Aufsicht über in der Demokratischen Republik Kongo zugelassene Luftfahrtunternehmen im Einklang mit den geltenden Sicherheitsnormen sichergestellt würde, wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass Congo Express in Anhang A aufgenommen werden sollte.

Luftfahrtunternehmen aus der Gabunischen Republik

(38) Auf Antrag der Kommission führte die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) vom 11. bis 15. Januar 2010 in der Gabunischen Republik einen technischen Hilfseinsatz durch. Aus dem Bericht vom 6. April 2010 über diesen Einsatz geht hervor, dass die zuständigen Behörden der Gabunischen Republik (ANAC) an der Behebung der von der ICAO bei ihrer Überprüfung im Mai 2007 im Rahmen des Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) festgestellten Mängel arbeiten. In dem Bericht wird jedoch auch die Notwendigkeit hervorgehoben, den Kapazitätsaufbau der ANAC durch angemessene Finanzierung sowie weitere Einstellung und Ausbildung qualifizierter Inspektoren fortzusetzen, ferner die Notwendigkeit einer robusten, fortgesetzten Überwachung der in der Gabunischen Republik zugelassenen Luftfahrtunternehmen. Der Bericht enthält einen gemeinsam mit ANAC erstellten Fahrplan, der die zur Behebung der von der ICAO festgestellten Mängel notwendigen und sinnvollen Maßnahmen im Einzelnen enthält. Nach diesem Fahrplan wird nicht vor Anfang 2011 mit dem Abschluss der erforderlichen Maßnahmen gerechnet.

(39) Die zuständigen Behörden der Gabunischen Republik beantragten eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss, um die bisher erzielten Fortschritte darstellen zu können; diese Anhörung fand am 21. Juni 2010 statt. ANAC teilte mit dass der Rechtsrahmen derzeit überarbeitet werde. Es ist eine Reform des Zivilluftfahrtgesetzes vorgesehen, mit deren Verabschiedung bis zum 31. Dezember 2010 gerechnet wird, ferner die schrittweise Erstellung umfassender Luftfahrtvorschriften (RAG) für Gabun, die bis 2011 nach und nach in Kraft treten sollen. ANAC berichtete über weitere Fortschritte beim Kapazitätsaufbau; es würden zusätzliche Inspektoren eingestellt, von denen 7 derzeit geprüft würden. ANAC berichtete ferner über Fortschritte bei der Beaufsichtigung der Luftfahrtunternehmen und der Durchsetzung der geltenden Sicherheitsbestimmungen (RACAM), die durch die Aussetzung des AOC von SCD Aviation am 16. Oktober 2009, der Verwarnung der Luftfahrtunternehmen Air Service, Gabon Airlines, National Regional Transport und SN2AG sowie die Geldstrafen belegt würden, die den Luftfahrtunternehmen Allegiance und Sky Gabon auferlegt worden seien. Angesichts der Anzahl und der Art einiger der festgestellten Mängel könnten weitere Durchsetzungsmaßnahmen notwendig sein, falls die Luftfahrtunternehmen die geltenden Sicherheitsnormen nicht anwenden.

[1] Erwägungsgrund 12 der Verordnung (EG) Nr. 1131/2008 vom 14. November 2008 (ABl. L 306 vom 15.11.2009, S. 48).

(40) Das in Gabun zugelassene Luftfahrtunternehmen Afrijet Business Services beantragte eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss mit dem Ziel der Aufhebung der gegenwärtigen Beschränkungen für das Luftfahrzeug des Musters Falcon 900B mit dem Eintragungskennzeichen TR-AFR und äußerte sich in diesem Zusammenhang schriftlich. Es wurde zugesichert, dass Betrieb und Instandhaltung des genannten Luftfahrzeugs im Einklang mit den geltenden Sicherheitsnormen stattfinden; dies wurde von ANAC bestätigt. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass kein Grund besteht, den Betrieb von Afrijet Business Services mit dem Luftfahrzeug des Musters Falcon 900B mit dem Eintragungskennzeichen TR-AFR einzuschränken; dieses Luftfahrzeug sollte denen hinzugefügt werden, mit denen das Luftfahrtunternehmen gemäß Anhang B Flüge in die EU durchführen darf.

(41) Der Kommission wurden bisher keine Nachweise für die vollständige Umsetzung angemessener Maßnahmen zur Mängelbehebung durch die Luftfahrtunternehmen, die in der 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.

(42) Die Kommission begrüßt die Fortschritte bei der Umsetzung des Plans zur Behebung der von der ICAO festgestellten Mängel und beim Aufbau der Kapazitäten der zuständigen gabunischen Behörden und ist zur Unterstützung bereit, sobald der rechtliche Rahmen existiert, auch durch einen Besuch vor Ort zur Validierung der erzielten Ergebnisse.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik Indonesien

(43) Die zuständigen Behörden Indonesiens (DGCA) berichteten über beträchtliche Fortschritte im Hinblick auf die Behebung sämtlicher von der ICAO bei ihrem Audit im Februar 2007 im Rahmen des Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) festgestellten Mängel. Bei der koordinierten Validierungsmission der ICAO (ICVM) im August 2009 wurden wesentliche Fortschritte bestätigt, da der Prozentsatz der unzureichenden Anwendung der ICAO-Normen auf 20 % gesunken war. DGCA teilte der ICAO am 19. März 2010 mit, dass die verbleibenden Maßnahmen zur Mängelbehebung abgeschlossen seien.

(44) DGCA informierte über die Entwicklungen in Bezug auf ihre Kapazitäten zur Sicherheitsaufsicht. Das Budget wurde 2009 und 2010 beträchtlich erhöht, und es wurden 25 zusätzliche Flugbetriebsinspektoren und 8 Inspektoren für die Sicherheit in der Kabine eingestellt. Außerdem leisteten die ICAO und die Zivilluftfahrtbehörden Australiens und der Niederlande umfassende technische Hilfe, wodurch die Sicherheitsvorschriften für die Zivilluftfahrt (CASR) weiter aktualisiert und die Aufsicht über weitere Luftfahrtunternehmen ausgebaut werden konnten.

(45) Die zuständigen Behörden Indonesiens (DGCA) beantragten eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss mit dem Ziel der Aufhebung der gegenwärtigen Beschränkungen für folgende drei Luftfahrtunternehmen: Indonesia Air Asia, Metro Batavia und Lion Air. Sie äußerten sich am 22. Juni 2010 in diesem Zusammenhang schriftlich und mündlich.

(46) Nach den Äußerungen von Indonesia Air Asia und DGCA wurde dieses Luftfahrtunternehmen am 30. September 2009 im Einklang mit den CASR erneut zugelassen und wird von der DGCA in angemessener Weise beaufsichtigt. DGCA bestätigte, dass dieses Unternehmen die geltenden Sicherheitsnormen vollständig einhält. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Indonesia Air Asia aus Anhang A gestrichen werden sollte.

(47) Nach den Äußerungen von Metro Batavia und DGCA wurde dieses Luftfahrtunternehmen am 30. September 2009 im Einklang mit den CASR ebenfalls erneut zugelassen und wird von der DGCA in angemessener Weise beaufsichtigt. DGCA bestätigte, dass dieses Unternehmen die geltenden Sicherheitsnormen vollständig einhält. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Metro Batavia aus Anhang A gestrichen werden sollte.

(48) Die Äußerungen von Lion Air ergaben, dass dieses Luftfahrtunternehmen, dessen Flotte derzeit 50 Luftfahrzeuge umfasst, seit 2004 zwei Unfälle und zwei schwere Zwischenfälle zu verzeichnen hat. Das Unternehmen konnte jedoch weder ausreichende Informationen über diese Unfälle und Zwischenfälle und ihre Ursachen liefern, noch nachweisen, dass angemessene Maßnahmen ergriffen wurden, um weitere Unfälle und Zwischenfälle zu vermeiden, insbesondere auch im Hinblick auf den zu erwartenden beträchtlichen Ausbau der Flotte in den kommenden Jahren. Ferner konnte keine angemessene Betriebsaufsicht durch die DGCA festgestellt werden, denn bei über 100 erfassten Flugbetriebsinspektionen in den Jahren 2009 und 2010 wurde kein Mangel verzeichnet. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Lion Air weiterhin in Anhang A geführt werden sollte.

(49) Der Kommission wurden bisher keine Nachweise für die vollständige Umsetzung angemessener Maßnahmen zur Mängelbehebung durch die anderen Luftfahrtunternehmen, die in der gemeinschaftlichen Liste aufgeführt sind, übermittelt. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass diese Luftfahrtunternehmen weiterhin einer Betriebsuntersagung (Anhang A) unterliegen sollten.

(50) Die Kommission ermutigt die Bemühungen der zuständigen Behörden Indonesiens und begrüßt ihre Fortschritte im Hinblick auf eine dauerhafte Behebung von Sicherheitsmängeln.

Luftfahrtunternehmen aus den Philippinen

(51) Nach Maßgabe der Verordnung Nr. 273/2010 [1] setzte die Kommission aktiv ihre Konsultationen mit den zuständigen Behörden der Philippinen (CAAP) über die Maßnahmen fort, die diese zur Verbesserung der Flugsicherheit in den Philippinen und der Einhaltung der geltenden Sicherheitsnormen getroffen haben.

(52) Die zuständigen Behörden der Philippinen (CAAP) gaben an, dass sie eine Reihe von Maßnahmen eingeleitet hätten, insbesondere die für Ende 2010 geplante Neuformulierung der Durchführungsregeln und –vorschriften, den weiteren Aufbau der Kapazitäten der CAAP durch den Transfer qualifizierter, derzeit für die ICAO arbeitender Inspektoren im Rahmen des technischen Hilfsprojekts (Abschluss für Ende 2010 vorgesehen) und die Einstellung zusätzlichen Personals, die erneute Überprüfung und Zulassung sämtlicher Luftfahrtunternehmen, auch der von CAAP vor März 2010 bereits zertifizierten, die Erstellung von Plänen für die fortlaufende Überwachung für sämtliche Luftfahrtunternehmen sowie den Ausbau von Durchsetzungsmaßnahmen bei festgestellten Sicherheitsmängeln.

(53) CAAP teilte mit, dass sie am 19. März 2010 das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) des Luftfahrtunternehmens Pacific East Asia Cargo Airlines (PEAC), das den Betrieb ohne entsprechende Zulassung durch die zuständigen Behörden der Philippinen fortgesetzt hatte, ausgesetzt habe.

(54) Das Luftfahrtunternehmen Interisland Airlines Inc., das am 16. March 2010 von CAAP zugelassen worden war, verzeichnete am 21. April 2010 einen tödlichen Unfall, an dem ein auf seinem AOC vermerktes Luftfahrzeug des Musters Antonov 12BP mit Eintragungskennzeichen UP-AN216 beteiligt war. CAAP, die den Fall im Anschluss an den Unfall untersuchte, beschloss am 23. April 2010, das AOC der Interisland Airlines Inc. zu widerrufen, die daher ihren Betrieb vollständig einstellten. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Interisland Airlines Inc. aus Anhang A gestrichen werden sollten.

(55) Philippine Airlines beantragte eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss, um über die jüngsten Fortschritte zu berichten, und wurde am 22. Juni 2010 gehört. Das Luftfahrtunternehmen gab an, dass es von CAAP einem umfassenden Neuzertifizierungsaudit unterzogen worden sei, dass alle Maßnahmen zur Mängelbehebung ordnungsgemäß abgeschlossen seien und am 17. Juni 2010 ein neues AOC ausgestellt worden sei. Da das Neuzertifizierungsverfahren erst vor Kurzem abgeschlossen wurde und die entsprechenden Unterlagen erst spät vorgelegt wurden, konnte die Situation vor Ort nicht wie geplant überprüft werden.

(56) Cebu Pacific Airlines beantragte eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss, um über die jüngsten Fortschritte zu berichten, und wurde am 22. Juni 2010 gehört. Das Luftfahrtunternehmen gab an, dass es von CAAP einem umfassenden Neuzertifizierungsaudit unterzogen worden sei und die erforderlichen Maßnahmen zur Mängelbehebung derzeit durchgeführt würden (und zum Teil noch nicht abgeschlossen seien); trotzdem sei am 7. Juni 2010 ein neues AOC ausgestellt worden, dessen betriebliche Spezifikationen die Beförderung gefährlicher Güter und Präzisionsanflüge der Kategorie II für die ATR-72-Flotte ausschließen. Da die entsprechenden Unterlagen erst spät vorgelegt wurden und festgestellte Mängel noch nicht behoben wurden, konnte die Situation vor Ort nicht wie geplant überprüft werden.

(57) Die schweren Sicherheitsbedenken hinsichtlich der Sicherheitsaufsicht über in den Philippinen zugelassene Luftfahrtunternehmen, die die ICAO nach dem im Oktober 2009 durchgeführten USOAP-Audit der Philippinen allen Vertragsstaaten des Abkommens von Chicago mitgeteilt hat [2], bestehen weiter. CAAP gab an, dass sie der ICAO einen umfassenden Aktionsplan zur Behebung der von der ICAO festgestellten Mängel übermittelt habe. CAAP legte jedoch diesen Plan zur Mängelbehebung sowie die Beurteilung der ICAO nicht vor. CAAP teilte ferner mit, dass die Philippinen vor dem vierten Quartal 2010 keinen Antrag auf eine Überprüfung der geltenden Sicherheitseinstufung der US-Luftfahrtbehörde FAA stellen können.

(58) Die Kommission erkennt die Bemühungen der zuständigen Behörden um die Reform der Zivilluftfahrt in den Philippinen an. Bis zur effektiven Umsetzung geeigneter Maßnahmen zur Behebung der von der amerikanischen FAA und der ICAO festgestellten Mängel wird jedoch davon ausgegangen, dass die zuständigen Behörden der Philippinen auch heute noch nicht in der Lage sind, die relevanten Sicherheitsnormen bei sämtlichen Luftfahrtunternehmen unter ihrer Aufsicht zu implementieren und wirksam durchzusetzen. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass sämtliche in den Philippinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen mit Ausnahme von Interisland Airlines Inc. weiter in Anhang A geführt werden sollten.

(59) Die Kommission ist nach wie vor bereit, die Bemühungen der Philippinen durch eine Prüfung vor Ort in enger Zusammenarbeit mit der ICAO und mit Beteiligung der Mitgliedstaaten und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit zu unterstützen (sofern möglich vor der nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses), um die Fortschritte der CAAP – auch im Hinblick auf das Sicherheitsniveau der Betreiber – zu untersuchen.

[1] Erwägungsgründe 74 bis 87 der Verordnung (EU) Nr. 273/2010 vom 30. März 2010 (ABl. L 84 vom 31.3.2010, S. 33).

[2] ICAO-Feststellung OPS/01.

Iran Air

(60) Entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 273/2010 [1] führte die Kommission, unterstützt von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit und den Mitgliedstaaten, vom 29. Mai bis zum 3. Juni 2010 in der Islamischen Republik Iran eine Sicherheitsprüfung durch, um zu prüfen, ob die von den zuständigen Behörden (CAO-IRI) und Iran Air angekündigten Maßnahmen zufriedenstellend durchgeführt werden.

(61) Anlässlich der Prüfung konnte CAO-IRI nachweisen, dass für den Flugbetrieb ein Aufsichtssystem besteht, das den Zielen des ICAO-Dokuments 8335 (Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance) entspricht. Außerdem hat die Behörde ein in ihren Verfahren für Auditfolgemaßnahmen festgestellter Mangel durch Einführung eines dreistufigen Mängelklassifizierungssystems behoben, aufgrund dessen dringende Sicherheitsprobleme unverzüglich angegangen werden konnten. Ferner wies sie nach, dass sie Maßnahmen im Zusammenhang mit Sicherheitsbedenken in Bezug auf iranische Luftfahrtunternehmen (insbesondere Iran Air) ergriffen hat.

(62) Die Beaufsichtigung von Iran Air durch CAO-IRI zeigte im Bereich Lufttüchtigkeit und Instandhaltung jedoch mehrere Mängel, einschließlich des Fehlens einer eingehenden Überprüfung der Instandhaltungsprogramme und der Mindestausrüstungslisten, weshalb Fehler des Luftfahrtunternehmens nicht entdeckt wurden.

(63) Daneben konnte CAO-IRI keine konsolidierte Liste der Zwischenfälle bei Flügen von Iran Air vorlegen und somit das Sicherheitsniveau des Unternehmens insgesamt nicht einschätzen. CAO-IRI konnte jedoch nachweisen, dass sie alle signifikanten Zwischenfälle eingehend untersucht und Empfehlungen ausgesprochen hat.

(64) Bei der Überprüfung wurde das unbedingte Engagement der CAO-IRI zur Kenntnis genommen, moderne Sicherheitsmanagementverfahren einzuführen, ebenso die bedeutenden Fortschritte der vergangenen sechs Monate. Das Prüfteam nahm ferner die offene, kooperative und konstruktive Vorgehensweise von CAO-IRI bei der Behebung von festgestellten Mängeln in ihren Verfahren zur Kenntnis.

(65) Bei Iran Air wurden laut Bericht signifikante Mängel beim Management von Lufttüchtigkeit und Instandhaltung festgestellt. Insbesondere wurden bei den Instandhaltungsprogrammen grundlegende Fehler gemacht, die zu wichtigen Lücken in den Programmen für die Sicherheitsausrüstung der Airbus-A-320-Flotte und des Frachtflugzeugs Boeing 747-200 führten. Ferner wurde durch das Instandhaltungssystem der Airbus-A-320-Flotte nicht sichergestellt, dass aufgeschobene Maßnahmen innerhalb der vorgegebenen Zeiträume durchgeführt wurden. Außerdem fand bei der Airbus-A-320-Flotte keine Flugdatenüberwachung statt, und die Datensammlungssrate bei den anderen Flotten war sehr niedrig. Außerdem gelangt der Bericht zu dem Schluss, dass das Unternehmen grundlegenden Anforderungen bei der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit seiner Flugzeuge nicht nachkommt. Dies trifft besonders auf das Management der Flugzeuge der Muster Airbus A-320 und Boeing 727 sowie Boeing 747 zu.

(66) Im Bericht werden jedoch auch eindeutige Verbesserungen bei dem Qualitätsmanagementsystem und den Verfahren für das Sicherheitsmanagement festgestellt, insbesondere der Rückgriff auf Sicherheitsaudits (Line Oriented Safety Audits) und die Einrichtung eines „Hohen Sicherheitsrates" unter Vorsitz des geschäftsführenden Direktors, der mit der Koordinierung und Überwachung der Umsetzung solider Sicherheitsnormen in den operativen Abteilungen beauftragt ist. Zur Kenntnis genommen wird ferner die offene und kooperative Vorgehensweise bei der Behebung der ermittelten Sicherheitsmängel sowie die Bereitschaft des Luftfahrtunternehmens, moderne Sicherheitsmanagementmethoden anzuwenden.

(67) Iran Air äußerte sich vor dem Flugsicherheitsausschuss und legte Einzelheiten eines Plans zur Mängelbehebung vor, um die beim Ortstermin festgestellten Mängel abzustellen.

(68) Bei den Vorfeldinspektionen, die von den Mitgliedstaaten im Rahmen des SAFA-Programms während der letzten 14 Monate durchgeführt wurden, hat sich eine stetige Verbesserung der Leistung gezeigt. Die Inspektionsergebnisse für die Flugzeuge des Musters A-320 fallen jedoch merklich schlechter aus als für andere Flugzeuge des Luftfahrtunternehmens.

(69) Aufgrund der festgestellten Mängel bezüglich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und bezüglich der Instandhaltung und aufgrund der Ergebnisse der SAFA-Inspektionen wird daher festgestellt, dass auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien allen Flugzeugen der Muster A-320, Boeing B-727, B-747 Serie -100, Boeing B-747 Serie -200 und Boeing B-747-SP auf dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) des Luftfahrtunternehmens der Einflug in die Europäischen Union untersagt werden sollte und diese Luftfahrzeuge daher in Anhang B aufgenommen werden sollten. Dem Luftfahrtunternehmen sollte der Einflug in die Europäischen Union erlaubt werden, sofern der Flugbetrieb strikt auf das gegenwärtige Niveau (Frequenzen und Zielorte) mit dem nach Anhang B erlaubten Luftfahrzeugen beschränkt ist.

(70) Die Kommission wird die Leistung von Iran Air weiterhin sorgfältig überwachen. Angesichts der gegenwärtigen Situation hinsichtlich der von den zuständigen Behörden Irans ausgeübten Aufsicht hat der Flugsicherheitsausschuss die Kommission dringend ersucht, ihre Konsultationen mit diesen Behörden zu intensivieren, um dauerhafte Lösungen für die festgestellten Sicherheitsmängel zu finden; die Kommission hat CAO-IRI daher aufgefordert, monatliche Berichte über die Überprüfung der Durchführung des Plans zur Mängelbehebung sowie Informationen über alle Aufsichtstätigkeiten in den Bereichen Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, Instandhaltung und Flugbetrieb, die CAO-IRI bei Iran Air vornimmt, vorzulegen.

[1] Erwägungsgrund 49 der Verordnung (EU) Nr. 273/2010 vom 30. März 2010 (ABl. L 84 vom 31.3.2010, S. 29).

(71) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 werden die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch Iran Air im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen dieses Unternehmens überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation

(72) Die zuständigen Behörden der Russischen Föderation informierten den Flugsicherheitsausschuss auf dessen Sitzung vom 22. Juni 2010, dass sie eine Reihe von Maßnahmen zur Stärkung der Aufsicht über bestimmte Luftfahrtunternehmen ergriffen hätten, nachdem von der Kommission am 6. Mai Informationen über eine zunehmende Zahl sicherheitsrelevanter Feststellungen bei Vorfeldinspektionen übermittelt worden waren.

(73) Insbesondere teilten sie mit, dass aufgrund ihrer Entscheidung das Luftfahrtunternehmen YAK Service ab dem 18. Mai 2010 nicht mehr zum Einflug in den Luftraum von ECAC-Staaten berechtigt war. Sollte diese Entscheidung jedoch nicht durchgesetzt werden, behält sich die Kommission das Recht vor, geeignete Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 bezüglich dieses Luftfahrtunternehmens zu ergreifen.

(74) Wie bei vorhergehenden Aktualisierungen der Verordnung (E) Nr. 474/2006 haben die zuständigen Behörden der Russischen Föderation den Flugsicherheitsausschuss auch darüber informiert, dass sie im Rahmen der fortlaufenden Überwachung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen in ihrem Register ihre Entscheidung vom 25. April 2008 geändert und den Flugbetrieb in die Europäische Union mit Luftfahrzeugen auf den Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) von 13 russischen Luftfahrtunternehmen untersagt haben. Die betreffenden Luftfahrzeuge verfügten nicht über die nötige Ausrüstung, um internationale Flüge gemäß den ICAO-Richtlinien (fehlendes TAWS/E-GPWS) durchzuführen, und/oder es waren die jeweiligen Lufttüchtigkeitszeugnisse abgelaufen und/oder nicht erneuert worden. Dem Flugsicherheitsausschuss wurde folglich eine Liste aller Luftfahrzeuge, die mit AOC in Russland betrieben werden, zusammen mit der zugehörigen Ausrüstung, vorgelegt. Aufgrund dieser Informationen wird der Flugbetrieb in die, innerhalb der und aus der Europäischen Union mit folgenden Luftfahrzeugen untersagt, da sie nicht über die nach ICAO-Anhang 6 erforderliche Ausrüstung verfügen:

a) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660; AN-24-RB: RA-46470, RA-46496, RA-46510, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360, RA-47363.

b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 und RA-85682, beide Luftfahrzeuge werden zurzeit von anderen in der Russischen Föderation zugelassenen Luftfahrtunternehmen betrieben.

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 und RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511 und RA-88186; Yak-40K: RA-21505, RA-98109 und RA-88300; Yak-42D: RA-42437; alle (22) Hubschrauber Kamov Ka-26 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle (49) Hubschrauber Mi-8 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle (11) Hubschrauber Mi-171 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle (8) Hubschrauber Mi-2 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle (1) Hubschrauber EC-120B: RA-04116.

d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85494 und RA-85457.

e) Krasnoyarsky Airlines: Das Luftfahrzeug des Musters TU-154M mit Eintragungskennzeichen RA-85682, das zuvor im 2009 entzogenen Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Krasnoyarsky Airlines eingetragen war, wird derzeit von einem anderen in der Russischen Föderation zugelassenen Luftfahrtunternehmen betrieben.

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 und RA-42541.

g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; alle TU-134 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Antonov An-24 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle An-2 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Hubschrauber Mi-2 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Hubschrauber Mi-8 (Eintragungskennzeichen unbekannt).

h) Siberia Airlines: Tupolev: keine Luftfahrzeuge.

i) Tatarstan Airlines: Jakowlew Yak-42D: RA-42374, RA-42433; alle Tupolev TU-134A, einschließlich RA-65065 und RA-65102; alle Antonov AN-24RV, einschließlich RA-46625 und RA-47818; die Luftfahrzeuge des Musters AN-24RV mit den Eintragungskennzeichen RA-46625 und RA-47818 werden derzeit von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben.

j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (die Luftfahrzeuge mit den Eintragungskennzeichen RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 und RA-85432 sind derzeit aus finanziellen Gründen außer Betrieb).

k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; alle (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 und RA-65977; die Luftfahrzeuge mit den Eintragungskennzeichen RA-65143 und RA-65916 werden von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben; alle (1) TU-134B: RA-65726; alle (10) Yakovlev Yak-40: RA-87348 (derzeit aus finanziellen Gründen außer Betrieb), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 und RA-88280; alle Hubschrauber Mil-26: (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Hubschrauber Mil-10: (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Hubschrauber Mil-8 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Hubschrauber AS-355 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Hubschrauber BO-105 (Eintragungskennzeichen unbekannt); die Luftfahrzeuge des Musters AN-24B: RA-46388, die Luftfahrzeuge mit den Eintragungskennzeichen RA-46267 und RA-47289 sowie die Luftfahrzeuge des Musters AN-24RV mit den Eintragungskennzeichen RA-46509, RA-46519 und RA-47800 werden von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben.

l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, die Luftfahrzeuge mit den Eintragungskennzeichen RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 und RA-65555 werden von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben; Ilyushin IL-18: das Luftfahrzeug mit dem Eintragungskennzeichen RA-75454 wird von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben; Yakovlev Yak-40: die Luftfahrzeuge mit den Eintragungskennzeichen RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 und RA-88200 werden von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben.

(75) Um die Zusammenarbeit mit der Kommission und den Mitgliedstaaten zu verbessern, hat der Flugsicherheitsausschuss die zuständigen Behörden der Russischen Föderation ersucht, eine zentrale Anlaufstelle einzurichten für die Kommunikation mit den Mitgliedern des Flugsicherheitsausschusses in Angelegenheiten, die die Ergebnisse von Vorfeldinspektionen bei russischen Luftfahrtunternehmen auf EU-Flughäfen und von EU-Luftfahrtunternehmen auf Flughäfen in der Russischen Föderation angehen, sowie auf eine größere Transparenz durch den Austausch von Sicherheitsdaten hinzuarbeiten.

(76) Im Rahmen der verstärkten Zusammenarbeit und zur Gewährleistung der Rechtssicherheit und angemessenen Durchsetzung von Maßnahmen zum Ausschluss von Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugen, die den einschlägigen Sicherheitsstandards nicht entsprechen, wurde vereinbart, dass die zuständigen Behörden der Russischen Föderation zusammen mit der Kommission und den Mitgliedstaaten den gemeinsamen Beschluss der Europäischen Kommission und dieser Behörden vom 24. April 2008 vor der nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses überprüfen. Der Flugsicherheitsausschuss erklärte sich bereit, die bei der nächsten Sitzung erzielten Fortschritte zu bewerten und die Kommission gegebenenfalls aufzufordern, die notwendigen Maßnahmen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 vorzulegen.

(77) Inzwischen überprüfen die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung einschlägiger Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen dieser Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008, um zu gewährleisten, dass die Zahl der Inspektionen von russischen Luftfahrtunternehmen erhöht wird, um eine Grundlage für eine erneute Bewertung dieser Angelegenheit anlässlich der nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses im November 2010 zu schaffen.

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

(78) Der Kommission wurden trotz ihrer ausdrücklichen Nachfragen bisher keine Nachweise für die vollständige Umsetzung angemessener Behebungsmaßnahmen durch die anderen Luftfahrtunternehmen, die in der am 30. März 2010 aktualisierten EU-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.

(79) 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 5. Juli 2010

Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,
Dacian CIOLOŞ
Mitglied der Kommission

ANHANG A

LISTE DER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DEREN GESAMTER BETRIEB IN DER EU UNTERSAGT IST [1]

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Königreich Kambodscha
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	unbekannt	VRB	Republik Ruanda
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Angolas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen TAAG Angola Airlines in Anhang B, einschließlich			Republik Angola
AEROJET	015	unbekannt	Republik Angola
AIR26	004	DCD	Republik Angola
AIR GEMINI	002	GLL	Republik Angola
AIR GICANGO	009	unbekannt	Republik Angola
AIR JET	003	MBC	Republik Angola
AIR NAVE	017	unbekannt	Republik Angola
ALADA	005	RAD	Republik Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	unbekannt	Republik Angola
DIEXIM	007	unbekannt	Republik Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republik Angola
HELIANG	010	unbekannt	Republik Angola
HELIMALONGO	011	unbekannt	Republik Angola
MAVEWA	016	unbekannt	Republik Angola
PHA	019	unbekannt	Republik Angola
RUI & CONCEICAO	012	unbekannt	Republik Angola
SAL	013	unbekannt	Republik Angola
SERVISAIR	018	unbekannt	Republik Angola
SONAIR	014	SOR	Republik Angola
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Benins, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich		—	Republik Benin
AERO BENIN	PEA Nr. 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	unbekannt	Republik Benin

[1] Den in Anhang A aufgeführten Luftfahrtunternehmen kann es gestattet werden, Verkehrsrechte durch den Einsatz betriebsbereit gecharterter Luftfahrzeuge (Wet-Lease) eines Luftfahrtunternehmens auszuüben, das nicht Gegenstand einer Betriebsuntersagung ist, sofern die einschlägigen Sicherheitsnormen eingehalten werden.

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
AFRICA AIRWAYS	unbekannt	AFF	Republik Benin
ALAFIA JET	PEA Nr. 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	k. A.	Republik Benin
BENIN GOLF AIR	PEA Nr. 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	unbekannt	Republik Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA Nr. 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republik Benin
COTAIR	PEA Nr. 015/MDCTTTATP-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/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
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Demokratischen Republik Kongo, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich		—	Demokratische Republik Kongo
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Demokratische Republik Kongo
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Demokratische Republik Kongo
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
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	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Demokratische Republik Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Demokratische Republik Kongo
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerialunterschrift (Verordnung Nr. 78/205)	LCG	Demokratische Republik Kongo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratische Republik Kongo

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
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	Unbekannt	unbekannt	Äquatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Unbekannt	CEL	Äquatorialguinea
EGAMS	Unbekannt	EGM	Äquatorialguinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Äquatorialguinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	k. A.	Äquatorialguinea
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Äquatorialguinea
GUINEA AIRWAYS	738	k. A.	Äquatorialguinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	unbekannt	unbekannt	Äquatorialguinea
UTAGE – UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Äquatorialguinea
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Indonesiens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia und Metro Batavia, einschließlich			Republik Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	unbekannt	Republik Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	unbekannt	Republik Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	unbekannt	Republik Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	unbekannt	Republik Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	unbekannt	Republik Indonesien
CARDIG AIR	121-013	unbekannt	Republik Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	unbekannt	Republik Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republik Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republik Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republik Indonesien
EASTINDO	135-038	unbekannt	Republik Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republik Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republik Indonesien

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	unbekannt	Republik Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	unbekannt	Republik Indonesien
KAL STAR	121-037	KLS	Republik Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republik Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republik Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republik Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	unbekannt	Republik Indonesien
MEGANTARA	121-025	MKE	Republik Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republik Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	unbekannt	Republik Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	unbekannt	Republik Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	unbekannt	Republik Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	unbekannt	Republik Indonesien
NYAMAN AIR	135-042	unbekannt	Republik Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republik Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	unbekannt	Republik Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	unbekannt	Republik Indonesien
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Republik Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republik Indonesien
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republik Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	unbekannt	Republik Indonesien
SKY AVIATION	135-044	unbekannt	Republik Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republik Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republik Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	unbekannt	Republik Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	unbekannt	Republik Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republik Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	unbekannt	Republik Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republik Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republik Indonesien
UNINDO	135-040	unbekannt	Republik Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republik Indonesien

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kasachstans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Air Astana in Anhang B, einschließlich			Republik Kasachstan
AERO AIR COMPANY	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
AEROPRAKT KZ	unbekannt	APK	Republik Kasachstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republik Kasachstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republik Kasachstan
AIR DIVISION OF EKA	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
AIR FLAMINGO	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	unbekannt	AKS	Republik Kasachstan
ALMATY AVIATION	unbekannt	LMT	Republik Kasachstan
ARKHABAY	unbekannt	KEK	Republik Kasachstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republik Kasachstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Republik Kasachstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republik Kasachstan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republik Kasachstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republik Kasachstan
AVIA-JAYNAR	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
BEYBARS AIRCOMPANY	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republik Kasachstan
BERKUT KZ	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Republik Kasachstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Republik Kasachstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Republik Kasachstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republik Kasachstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	unbekannt	KZE	Republik Kasachstan
FENIX	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republik Kasachstan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Republik Kasachstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republik Kasachstan

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republik Kasachstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republik Kasachstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republik Kasachstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republik Kasachstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republik Kasachstan
KAZAIRWEST	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
KAZAVIA	unbekannt	KKA	Republik Kasachstan
KAZAVIASPAS	unbekannt	KZS	Republik Kasachstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republik Kasachstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republik Kasachstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republik Kasachstan
NAVIGATOR	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	unbekannt	KOV	Republik Kasachstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
PRIME AVIATION	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
SALEM AIRCOMPANY	unbekannt	KKS	Republik Kasachstan
SAMAL AIR	unbekannt	SAV	Republik Kasachstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Republik Kasachstan
SEMEYAVIA	unbekannt	SMK	Republik Kasachstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republik Kasachstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republik Kasachstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Republik Kasachstan
SKYSERVICE	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
TYAN SHAN	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republik Kasachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	unbekannt	JTU	Republik Kasachstan
ZHERSU AVIA	unbekannt	RZU	Republik Kasachstan
ZHEZKAZGANAIR	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Kirgisischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Kirgisische Republik
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisische Republik
ASIAN AIR	unbekannt	AAZ	Kirgisische Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisische Republik

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Kirgisische Republik
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgisische Republik
DAMES	20	DAM	Kirgisische Republik
EASTOK AVIA	15	EEA	Kirgisische Republik
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kirgisische Republik
ITEK AIR	04	IKA	Kirgisische Republik
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgisische Republik
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisische Republik
KYRGYZSTAN AIRLINE	unbekannt	KGA	Kirgisische Republik
MAX AVIA	33	MAI	Kirgisische Republik
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgisische Republik
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Kirgisische Republik
SKY WAY AIR	21	SAB	Kirgisische Republik
TENIR AIRLINES	26	TEB	Kirgisische Republik
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgisische Republik
VALOR AIR	07	VAC	Kirgisische Republik
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Liberias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden		—	Liberia
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Gabunischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Gabon Airlines, Afrijet und SN2AG in Anhang B, einschließlich			Gabunische Republik
AIR SERVICES SA	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 Philippinen, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik der Philippinen
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	4AN2008003	unbekannt	Republik der Philippinen
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	unbekannt	Republik der Philippinen
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	unbekannt	Republik der Philippinen
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	4AN2005003	unbekannt	Republik der Philippinen
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	unbekannt	Republik der Philippinen

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
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	Unknown	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	unbekannt	Republik der Philippinen
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	unbekannt	Republik der Philippinen
CM AERO	4AN2000001	unbekannt	Republik der Philippinen
CORPORATE AIR	Unknown	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
ISLAND AVIATION	2009009	unbekannt	Republik der Philippinen
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	unbekannt	Republik der Philippinen
LION AIR, INCORPORATED	2009019	unbekannt	Republik der Philippinen
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	4AN9800035	unbekannt	Republik der Philippinen
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	unbekannt	Republik der Philippinen
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	unbekannt	Republik der Philippinen
OMNI AVIATION CORP.	4AN2002002	unbekannt	Republik der Philippinen
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	unbekannt	Republik der Philippinen
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	unbekannt	unbekannt	Republik der Philippinen
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	unbekannt	unbekannt	Republik der Philippinen
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	unbekannt	Republik der Philippinen
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	unbekannt	Republik der Philippinen
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	4AN2003003	unbekannt	Republik der Philippinen
ROYAL STAR AVIATION, INC.	4AN9800029	unbekannt	Republik der Philippinen
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	unbekannt	Republik der Philippinen
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	unbekannt	Republik der Philippinen
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	unbekannt	Republik der Philippinen
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	unbekannt	Republik der Philippinen

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	unbekannt	Republik der Philippinen
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	unbekannt	unbekannt	Republik der Philippinen
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	unbekannt	Republik der Philippinen
WORLD AVIATION, CORP.	unbekannt	unbekannt	Republik der Philippinen
WCC AVIATION COMPANY	2009015	unbekannt	Republik der Philippinen
YOKOTA AVIATION, INC.	unbekannt	unbekannt	Republik der Philippinen
ZENITH AIR, INC.	2009012	unbekannt	Republik der Philippinen
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	unbekannt	Republik der Philippinen
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden São Tomés 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			Republik Sudan
SUDAN AIRWAYS	unbekannt		Republik Sudan
SUN AIR COMPANY	unbekannt		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 Luftfahrtunternehmens
MARSLAND COMPANY	unbekannt		Republik Sudan
ATTICO AIRLINES	unbekannt		Republik Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	unbekannt		Republik Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	unbekannt		Republik Sudan
ALMAJARA AVIATION	unbekannt		Republik Sudan
BADER AIRLINES	unbekannt		Republik Sudan
ALFA AIRLINES	unbekannt		Republik Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	unbekannt		Republik Sudan
GREEN FLAG AVIATION	unbekannt		Republik Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	unbekannt		Republik Sudan
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Swasilands, die für die 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 Luftverkehrsbetreiber-zeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer	Eintragungsstaat
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01		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		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 B767, 4 Luftfahrzeugen des Musters B757, 10 Luftfahrzeugen des Musters 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)
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 B767-200	gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LHP	Gabunische Republik
IRAN AIR [4]	FS100	IRA	Islamische Republik Iran	gesamte Flotte mit Ausnahme von: 14 Luftfahrzeugen des Musters A300, 8 Luftfahrzeugen des Musters A310, 1 Luftfahrzeug des Musters B737	gesamte Flotte mit Ausnahme von: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX	Islamische Republik Iran

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiber-zeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer	Eintragungsstaat
					EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabunische Republik	gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters Challenger CL601, 1 Luftfahrzeug des Musters HS-125-800	gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-AAG, ZS-AFG	Gabunische Republik; Republik Südafrika
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republik Angola	gesamte Flotte mit Ausnahme von: 3 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-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republik Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ukraine	gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters MD-83.	gesamte Flotte mit Ausnahme von: UR-CFF	Ukraine

(1) Afrijet ist es ausschließlich gestattet, die aufgeführten Luftfahrzeuge für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Europäischen 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 ausschließlich gestattet, Flüge in die Europäische Union unter Einsatz der angegebenen Luftfahrzeuge und unter den in Erwägungsgrund 69 dieser Verordnung genannten Bedingungen durchzuführen.