DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 390/2011 DER KOMMISSION

vom 19. April 2011

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 [2] 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 der Kommission Angaben übermittelt, die im Zusammenhang mit der Aktualisierung der gemeinschaftlichen Liste von Belang sind. Einschlägige Informationen wurden auch von Drittstaaten mitgeteilt. Auf dieser Grundlage sollte die gemeinschaftliche Liste aktualisiert werden.

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

(4) Die Kommission hat den betreffenden Luftfahrtunternehmen Gelegenheit gegeben, die von den Mitgliedstaaten vorgelegten Unterlagen einzusehen, sich schriftlich dazu zu äußern und ihren Standpunkt innerhalb von 10 Tagen der Kommission sowie dem Flugsicherheitsausschuss, der durch die Verordnung (EWG) Nr. 3922/1991 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt [3] eingesetzt wurde, mündlich vorzutragen.

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

(6) Der Flugsicherheitsausschuss hat die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) und die Kommission zu den in den von der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 betroffenen Ländern durchgeführten Vorhaben der technischen Hilfe angehört. Ihm wurde mitgeteilt, dass im Hinblick auf eine Verbesserung der administrativen und technischen Kapazitäten der Zivilluftfahrtbehörden um weitere technische Hilfe und Zusammenarbeit ersucht wurde, damit Mängel entsprechend den geltenden internationalen Normen behoben werden.

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

(8) Der Flugsicherheitsausschuss hat außerdem Darstellungen der EASA zur Kenntnis genommen, wie festgestellte Mängel bei der Durchführung von Vorfeldinspektionen im Rahmen des EU-SAFA-Programms (Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern) einzustufen sind, und hat die Vorschläge der Agentur zur Neueinstufung von Verstößen gegen die ICAO-Anforderungen bezüglich der Englischkenntnisse von Flugzeugführern (ELP, English Language Proficiency) gutgeheißen, damit die vollständige Einhaltung von ELP-Standards unverzüglich gewährleistet werden kann. In Übereinstimmung mit diesen Vorschlägen sollte eine Mängelfeststellung der Kategorie 2 zugeordnet werden, wenn gegen die ELP-Anforderungen verstoßen wird, aber der lizenzierende Staat der ICAO einen Maßnahmenplan im Hinblick auf die Erfüllung der Anforderungen vorgelegt hat. Außerdem sollte eine Mängelfeststellung der Kategorie 3 zugeordnet werden, wenn gegen die ELP-Anforderungen verstoßen wird und der lizenzierende Staat der ICAO keinen Maßnahmenplan vorgelegt hat oder die vollständige Einhaltung gemeldet hat, ohne diese Anforderungen wirksam zu erfüllen. Abschließend sollte eine allgemeine Bemerkung (Kategorie G) aufgezeichnet werden, wenn die formale Einhaltung der ELP-Anforderungen nachgewiesen werden kann, obwohl die tatsächliche Verständigung während der Vorfeldinspektion durch die eindeutig mangelhafte Beherrschung der englischen Sprache seitens der Flugzeugführer sehr erschwert wird. Der Flugsicherheitsausschuss hat sich dafür ausgesprochen, eine harmonisierte Anwendung dieser Vorschläge anzustreben. Die EASA hat zugesagt, in Kürze einschlägige Anleitungen zu veröffentlichen.

(9) Der Flugsicherheitsausschuss hat sich auch für den Vorschlag der Agentur ausgesprochen, dass die Mitgliedstaaten funktionale Verbindungen zu den betroffenen Flugsicherungsorganisationen schaffen, damit diese Verständigungsschwierigkeiten mit Flugbesatzungen aufgrund einer mangelnden Beherrschung des Englischen seitens der

[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.

Flugzeugführer melden. Der Flugsicherheitsausschuss hat die EASA ersucht, bei der nächsten Ausschusssitzung über die SAFA-Ergebnisse hinsichtlich der Umsetzung der ELP-Anforderungen an Flugzeugführer sowie über die Umsetzung der vorgeschlagenen Kategorisierung zu berichten.

(10) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 sollte daher entsprechend geändert werden.

Luftfahrtunternehmen aus der Europäischen Union

(11) Aufgrund der von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit geprüften 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 haben die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über folgende Maßnahmen in Kenntnis gesetzt: Zypern hat am 26. November 2010 entschieden, das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) des Luftfahrtunternehmens Eurocypria Airlines auszusetzen, nachdem das Unternehmen seinen Betrieb eingestellt hatte und nicht mehr über genügend Finanzmittel verfügte, um einen sicheren Flugbetrieb aufrechtzuerhalten; Italien hat entschieden, die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der Luftfahrtunternehmen Livingston (24. Oktober 2010) und ItaliAirlines (11. März 2011) auszusetzen. Litauen hat am 11. November 2010 entschieden, das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens Star 1 Airlines zu widerrufen. Nach Liquidation des Luftfahrtunternehmens Blue Line und anschließender Aussetzung der Betriebsgenehmigung hat Frankreich am 6. Oktober 2010 entschieden, das Luftverkehrsbetreiberzeugnis dieses Luftfahrtunternehmens auszusetzen. Außerdem hat Frankreich am 16. September 2010 entschieden, das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens Strategic Airlines nicht zu erneuern. Griechenland hat im November 2010 entschieden, das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Hellas JET zu widerrufen, und hat im Januar 2011 das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Athens Airways ausgesetzt sowie Hellenic Imperial Airways unter verschärfte Aufsicht gestellt. Schweden hat entschieden, das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens Viking Airlines AB am 31. Dezember 2010 nicht zu verlängern, und das Vereinigte Königreich hat die Aufsicht über die Luftfahrtunternehmen Jet2.com, Oasis und Titan Airways verschärft.

Portugal

(12) Nach der Prüfung bestimmter in Portugal zugelassener Luftfahrtunternehmen im Flugsicherheitsausschuss am 10. November 2010 [1] teilten die zuständigen Behörden Portugals (INAC) die Ergebnisse der verstärkten Sicherheitsaufsicht über die Luftfahrtunternehmen Luzair und White mit. Bezüglich Luzair teilte INAC mit, dass nach einer Flottenänderung das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Luzair am 11. Februar 2011 ausgesetzt wurde. Bei White führte INAC eigenen Angaben zufolge 29 Flugbetriebsinspektionen sowie fünf weitere Inspektionen im Bereich der Lufttüchtigkeit durch, bei denen keine signifikanten Mängel festgestellt wurden. Darüber hinaus teilte die EASA mit, dass die Luftfahrtunternehmen im November 2010 inspiziert wurden und bei keiner der beiden Inspektionen signifikante Mängel festgestellt wurden. Im Zusammenhang mit einer allgemeinen Änderung der Geschäftspolitik des Unternehmens wurden zwei Luftfahrzeuge des Musters A-320 mit den Eintragungskennzeichen CS-TQO und CS-TQK am 12. November 2010 bzw. 22. Februar 2011 außer Dienst gestellt.

Deutschland

(13) Nach Untersuchung der Ergebnisse von SAFA-Inspektionen durch die EASA und angesichts einer zunehmenden Zahl deutscher Luftfahrtunternehmen, bei denen mehr als ein schwerer Mangel pro SAFA-Inspektion festgestellt wurde, nahm die Kommission förmliche Konsultationen mit der zuständigen deutschen Behörde (Luftfahrtbundesamt, LBA) auf und hielt am 10. März 2011 eine Sitzung ab.

(14) Die Ursachenanalyse ergab besondere Unzulänglichkeiten bei der Überwachung dieser Luftfahrtunternehmen, die auch unmittelbar bei einer Normungsinspektion im Bereich des Flugbetriebs durch die EASA vom 26.–29. Mai 2009 festgestellt wurden; diese Inspektion ließ zudem einen Mangel an qualifizierten Mitarbeitern im LBA erkennen, wodurch die Fähigkeit Deutschlands zur Gewährleistung einer fortlaufenden Überwachung beeinträchtigt und das LBA in seinen Möglichkeiten einschränkt wird, die Aufsichtstätigkeiten dort, wo es notwendig ist, zu verstärken.

(15) Die besondere Situation von Bin Air, einem in Deutschland zugelassenen Luftfahrtunternehmen, war Gegenstand der Sitzung am 10. März, an der auch das Unternehmen teilnahm und sich zu den Maßnahmen äußerte, die es zur Behebung der bei SAFA-Inspektionen festgestellten Mängel ergriffen hatte. Die zuständigen Behörden Deutschlands teilten der Kommission ferner mit, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Unternehmens ACH Hamburg GmbH ausgesetzt wurde.

(16) Deutschland bestätigte gegenüber dem Flugsicherheitsausschuss, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von ACH Hamburg GmbH weiterhin ausgesetzt bleibt und die Situation im Mai 2011 überprüft wird und dass, sofern das Luftfahrtunternehmen bis dahin keine Fortschritte erzielt hat, das Luftverkehrsbetreiberzeugnis widerrufen wird. Deutschland teilte ferner mit, dass die Aufsichtstätigkeiten hinsichtlich des Luftfahrtunternehmens Bin Air verstärkt wurden, dass das Luftfahrzeug des Musters Cessna C-550, Eintragungskennzeichen D-IJJJ, aus dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens Advance Air Luftfahrtgesellschaft gestrichen wurde und dass das LBA die Beaufsichtigung anderer Luftfahrtunternehmen, bei denen schlechte Ergebnisse bei Vorfeldinspektionen Sicherheitsmängel aufgezeigt haben, intensiviert hat. Das LBA führte aus, dass es diesen Luftfahrtunternehmen dargelegt habe, dass die Aussetzung ihrer Luftverkehrsbetreiberzeugnisse erfolgen könne, falls keine Verbesserungen festzustellen seien.

(17) Bezüglich des Mangels an qualifizierten Mitarbeitern teilte Deutschland dem Flugsicherheitsausschuss mit, dass 2011 keine Verbesserung der Lage eintreten werde. Es sei jedoch eine Bewertung der Personalressourcen des

[1] Erwägungsgrund 13 der Verordnung (EU) Nr. 1071/2010, ABl. L 306 vom 23.11.2010, S. 45.

LBA im Gange, die im Frühjahr 2011 abgeschlossen sein solle, so dass eine Verbesserung der Personallage ab 2012 zu erwarten sei.

(18) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss haben die Bemühungen der zuständigen Behörden Deutschlands, die festgestellten Sicherheitsmängel bestimmter Luftfahrtunternehmen abzustellen, sowie die laufenden Arbeiten hinsichtlich fehlender Personalressourcen innerhalb des LBA zur Kenntnis genommen. Die Kommission hat jedoch auch betont, dass — unbeschadet der ihr durch den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union übertragenen Durchsetzungsbefugnisse — für den Fall, dass diese Bemühungen keine Verbesserung der Leistung von in Deutschland zugelassenen Luftfahrtunternehmen bewirken, Maßnahmen notwendig würden, um zu gewährleisten, dass die festgestellten Sicherheitsrisiken angemessen beherrscht werden.

Spanien

(19) Nach Untersuchung der Ergebnisse von SAFA-Inspektionen durch die EASA und angesichts einer zunehmenden Zahl spanischer Luftfahrtunternehmen, bei denen mehr als ein schwerer Mangel pro SAFA-Inspektion festgestellt wurde, nahm die Kommission förmliche Konsultationen mit der zuständigen spanischen Behörde (AESA) auf und hielt am 14. März 2011 eine Sitzung ab.

(20) Die besondere Situation von Flightline, einem in Spanien zugelassenen Luftfahrtunternehmen, wurde auf der Sitzung erörtert. Das Luftfahrtunternehmen war vertreten und legte die ergriffenen Maßnahmen zur Behebung von Sicherheitsmängeln, die bei SAFA-Inspektionen festgestellt worden waren, dar. Darüber hinaus legte das Unternehmen die Maßnahmen dar, die nach dem Unfall des Luftfahrzeugs des Musters Fairchild Metro 3 mit dem Eintragungskennzeichen EC-ITP unternommen worden waren. Flightline erklärte, dass mit dem Unternehmen Air Lada (kein zugelassenes Luftfahrtunternehmen) eine Geschäftsverbindung für den Betrieb zweier Luftfahrzeuge des Musters Fairchild Metro 3 mit den Eintragungskennzeichen EC-GPS und EC-ITP, für die Air Lada die Piloten stellt, eingegangen worden sei. Die Kommission wies Flightline darauf hin, dass dasselbe Luftfahrzeug zuvor mit dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Eurocontinental, einem anderen in Spanien zugelassenen Luftfahrtunternehmen, betrieben wurde, und dass AESA infolge der Ergebnisse von SAFA-Inspektionen und schwerer sicherheitsrelevanter Zwischenfälle beim Betrieb dieser Luftfahrzeuge das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Eurocontinental ausgesetzt hatte.

(21) Flightline erklärte, dass es alle notwendigen Umschulungen der Piloten durchgeführt und den Betrieb der Luftfahrzeuge auf der Insel Man Qualitätskontrollen unterzogen habe. Die Kommission forderte das Unternehmen auf, seinen Plan zur Mängelbehebung näher auszuführen und Kopien der Berichte über die internen Prüfungen des Betriebs der Luftfahrzeuge Fairchild Metro 3 vorzulegen. Nach Eingang der Informationen am 22. März forderte die Kommission Flightline dazu auf, sich gegenüber dem Flugsicherheitsausschuss zu äußern.

(22) Nach der Sitzung am 14. März 2011 teilte die AESA der Kommission ihre Entscheidung mit, das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Flightline einzuschränken, um den Betrieb der Luftfahrzeuge Fairchild Metro 3 zu unterbinden, und dass das Verfahren zur Aussetzung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses eingeleitet worden sei.

(23) Die Kommission bat die AESA um weitere Klärungen in Bezug auf Durchsetzungsmaßnahmen gegen vier andere in Spanien zugelassene Luftfahrtunternehmen, deren SAFA-Ergebnisse nach Angaben der EASA unzureichend sind. AESA teilte der Kommission daraufhin am 28. März 2011 mit, dass bei kürzlich erfolgten Auditprüfungen von Air Taxi and Charter International und von Zorex signifikante Sicherheitsmängel festgestellt worden seien und daher das Verfahren zur Aussetzung der Luftverkehrsbetreiberzeugnisse beider Luftfahrtunternehmen eingeleitet worden sei. Bezüglich des Luftfahrtunternehmens Jetnova warte AESA auf die Antwort des Luftfahrtunternehmens auf spezifische von AESA gemachte Feststellungen; falls die Antworten unzureichend sein sollten, werde AESA das Verfahren zur Aussetzung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses einleiten. Bezüglich der Luftfahrtunternehmen Aeronova, Tag Aviation und Alba Star setze AESA seine Beaufsichtigung fort, sei jedoch der Auffassung, dass spezifische Regulierungsmaßnahmen derzeit nicht erforderlich seien. Das Luftfahrtunternehmen Flightline wurde vom Flugsicherheitsausschuss am 5. April 2011 angehört. Es legte dar, dass es geänderte Verfahren eingeführt habe, um die betriebliche Kontrolle von Flightline-Flügen, insbesondere von anderen als seiner Hauptbasis, zu verbessern, sein Betriebshandbuch geändert habe, um Leitlinien für die Nutzung von Ausweichflugplätzen aufzunehmen, sein Schulungsprogramm geändert habe, um die Kenntnis der Betriebsverfahren durch die Flugzeugführer zu stärken, und dass es seine Verfahren zur Auswahl von Flugzeugführern geändert habe.

(24) Spanien teilte dem Flugsicherheitsausschuss mit, dass nach Diskrepanzen, die bei Inspektionen von Flightline festgestellt worden waren, AESA am 14. März 2011 ein Verfahren zur Aussetzung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses von Flightline eingeleitet und Vorsichtsmaßnahmen ergriffen habe, um unmittelbare Sicherheitsprobleme zu beheben. AESA bestätigte, dass Flightline anschließend Maßnahmen zur Behebung der unmittelbaren Sicherheitsprobleme ergriffen und auch einen Plan zur Mängelbehebung vorgelegt habe, der von AESA bewertet werde.

(25) Angesichts der von den zuständigen Behörden Spaniens ergriffenen Maßnahmen zur Behebung der festgestellten Sicherheitsmängel von Flightline und anderen spanischen Luftfahrtunternehmen wird daher festgestellt, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine weiteren Maßnahmen erforderlich sind. Die Kommission hat jedoch betont, dass für den Fall, dass diese Bemühungen keine Verbesserung der Leistung von in Spanien zugelassenen Luftfahrtunternehmen bewirken, Maßnahmen notwendig würden, um zu gewährleisten, dass die festgestellten Sicherheitsrisiken angemessen beherrscht werden. In der Zwischenzeit wird die Kommission in Zusammenarbeit mit der EASA die Sicherheitsleistung von spanischen Luftfahrtunternehmen weiterhin beobachten.

Luftfahrtunternehmen aus Angola

(26) INAVIC meldete weitere Fortschritte bei der Behebung der verbleibenden Mängel, die von der ICAO bei deren Besuch vor Ort im Januar 2010 festgestellt worden waren. INAVIC hat insbesondere die angolanischen Flugsicherheitsvorschriften mit den jüngsten Änderungen der ICAO-Richtlinien weiter in Einklang gebracht, seine Kapazität weiter ausgebaut, Fortschritte bei der

Neuzertifizierung der Luftfahrtunternehmen gemäß diesen Vorschriften erzielt und sein Aufsichtsprogramm weiter konsolidiert.

(27) Hinsichtlich der Beaufsichtigung von TAAG Angolan Airlines bestätigte INAVIC die der Kommission am 3. März 2011 übermittelten Informationen: Zwei von TAAG betriebene Luftfahrzeuge des Musters B-777 waren im Dezember 2010 an zwei schweren Zwischenfällen in Portugal und in Angola beteiligt, wobei nicht auf das Triebwerk beschränkte Schäden auftraten. Nach den vorläufigen Ergebnissen der von den zuständigen portugiesischen Behörden durchgeführten Untersuchung stellte sich nun heraus, dass sowohl das Luftfahrtunternehmen wie auch die zuständigen Behörden die notwendigen Maßnahmen ergriffen haben, um die den Hersteller betreffenden Ursachen zu beseitigen und ihr Wiederauftreten zu verhindern. Der Flugbetrieb, auch in die EU, wurde inzwischen wieder aufgenommen, allerdings im Rahmen eines verbesserten Aufsichtsprogramms, das in Zusammenarbeit mit dem Hersteller durchgeführt wird.

(28) INAVIC teilte mit, dass bei Aufsichtstätigkeiten im Rahmen der Neuzertifizierung bei bestimmten Luftfahrtunternehmen Sicherheitsmängel und Verstöße gegen die geltenden Sicherheitsvorschriften festgestellt worden seien, die die Behörde zu entsprechenden Durchsetzungsmaßnahmen veranlasst hätten. Bei folgenden sechs Luftfahrtunternehmen wurden Verstöße gegen die angolanischen Flugsicherheitsvorschriften festgestellt: AIR GEMINI, SERVISAIR, ALADA, RUI & CONCEICAO, PHA und SAL. INAVIC wies insbesondere nach, dass ihre Luftverkehrsbetreiberzeugnisse abgelaufen sind und nicht erneuert worden waren oder dass sie entzogen worden waren. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien sollten daher diese Luftfahrtunternehmen aus Anhang A gestrichen werden.

(29) INAVIC teilte ferner mit, dass die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse zweier Luftfahrtunternehmen, ANGOLA AIR SERVICES und GIRA GLOBO, ausgesetzt worden seien. Bis zum Nachweis der technischen Fähigkeit, das Zertifizierungsverfahren bis 15. April 2011 zufrieden stellend zum Abschluss zu bringen, wird daher auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass diese Unternehmen weiterhin in Anhang A geführt werden sollten.

(30) INAVIC erklärte außerdem, dass fünf Luftfahrtunternehmen gemäß den angolanischen Flugsicherheitsvorschriften neu zertifiziert worden seien: SONAIR Air Services im Dezember 2010, AIR26 am 31. Januar 2011 sowie HELI-MALONGO Aviation Services of Angola, AEROJET, AIRJET und HELIANG am 15. Februar 2011. Bislang liegen jedoch keine geprüften Nachweise dafür vor, dass vor Ausstellung dieser neuen Luftverkehrsbetreiberzeugnisse hinreichende Untersuchungen stattgefunden hatten, noch dass das schwere Sicherheitsbedenken der ICAO hinsichtlich der Zulassung von Luftfahrtunternehmen in Angola endgültig ausgeräumt wurde. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass diese Unternehmen weiterhin in Anhang A geführt werden sollten.

(31) Nach Angaben von INAVIC wurde auch einem neuen Luftfahrtunternehmen, FLY540, am 31. Januar 2011 eine Zulassung erteilt. Es liegen jedoch keine stichhaltigen Beweise dafür vor, dass vor Ausstellung dieser neuen Luftverkehrsbetreiberzeugnisse hinreichende Untersuchungen stattgefunden hatten, noch dass das schwere Sicherheitsbedenken der ICAO hinsichtlich der Zulassung von Luftfahrtunternehmen in Angola endgültig ausgeräumt wurde. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass diese Luftfahrtunternehmen in Anhang A aufgenommen werden sollte.

(32) Nach Angaben von INAVIC dauert die Neuzertifizierung von vier Luftfahrtunternehmen noch an: DIEXIM, AIRNAVE, GUICANGO und MAVEWA. Das Verfahren zur Neuzertifizierung, das Ende 2010 abgeschlossen sein sollte, wurde bis zum 15. April 2011 verlängert, wobei nach Angaben der Behörde diejenigen Unternehmen, die bis dahin nicht gemäß den angolanischen Flugsicherheitsvorschriften neu zertifiziert worden sind, ihren Betrieb einstellen müssen. Bis zum Abschluss des Verfahrens wird daher auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass diese Luftfahrtunternehmen sowie die übrigen unter der Regulierungsaufsicht von INAVIC stehenden Luftfahrtunternehmen weiterhin in Anhang A geführt werden sollten.

(33) Die Kommission fordert INAVIC nachdrücklich dazu auf, die Neuzertifizierung der angolanischen Luftfahrtunternehmen entschlossen und unter Berücksichtigung dabei möglicherweise auftretender Sicherheitsbedenken abzuschließen. Zudem bestärkt die Kommission INAVIC darin, mit der ICAO uneingeschränkt zusammenzuarbeiten, um die bei der Umsetzung seines Plans zur Mängelbehebung gemachten Fortschritte, soweit möglich und zweckmäßig auch im Rahmen einer Validierungsmission (ICVM) vor Ort, zu bestätigen.

Luftfahrtunternehmen aus Kambodscha

(34) Nach ihrem letzten Bericht über die Situation im Königreich Kambodscha [1] teilten die zuständigen Behörden (SSCA) mit, dass die zur Behebung der bei den ICAO-Audits festgestellten Mängel ergriffenen Durchsetzungsmaßnahmen zum Entzug aller Luftverkehrsbetreiberzeugnisse geführt hätten, die im Königreich Kambodscha zugelassenen Luftfahrtunternehmen zum Zeitpunkt der Audits ausgestellt worden waren.

(35) Insbesondere wurde bestätigt, dass Siem Reap International Airways am 10. Oktober 2010 das Luftverkehrsbetreiberzeugnis entzogen wurde. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass dieses Luftfahrtunternehmen aus Anhang A gestrichen werden sollte.

(36) Die EASA berichtete über den technischen Hilfseinsatz, der im Januar 2011 stattfand, um den Kapazitätsaufbau der zuständigen Behörden des Königreichs Kambodscha zu unterstützen. Die EASA bestätigte, dass die zuständigen Behörden Kambodschas erhebliche Fortschritte bei der Behebung der von der ICAO festgestellten Mängel erzielt haben. Im Einzelnen wurden die Rechtsvorschriften für den Luftverkehr sowie die internen Verfahren für die Erst- und fortlaufende Überwachung der Luftfahrtunternehmen vollständig überarbeitet, was den Weg zu einer den internationalen Normen entsprechenden Aufsicht ebnet. Die Kommission erkennt die erheblichen zur Erfüllung der internationalen Sicherheitsnormen unternommenen Anstrengungen der SSCA an und würdigt die Bedeutung der in diesem Zusammenhang unternommenen Durchsetzungsmaßnahmen.

[1] Verordnung (EU) Nr. 590/2010 vom 5. Juli 2010, ABl. L 170 vom 6.7.2010, S. 12.

Luftfahrtunternehmen aus der Demokratischen Republik Kongo

(37) Alle in der Demokratischen Republik Kongo zugelassenen Luftfahrtunternehmen unterliegen in der EU einem Betriebsverbot und werden in Anhang A geführt. Es liegen stichhaltige Beweise vor, wonach die zuständigen Behörden der Demokratischen Republik Kongo dem Luftfahrtunternehmen Korongo Airlines am 7. Januar 2011 eine Betriebsgenehmigung erteilt haben.

(38) Die Kommission hat Konsultationen mit den zuständigen Behörden der Demokratischen Republik Kongo aufgenommen, um weitere Informationen über dieses Luftfahrtunternehmen und dessen Überwachung zu erhalten. Die zuständigen Behörden der Demokratischen Republik Kongo haben hierauf nicht reagiert.

(39) Da es keine Hinweise auf Veränderungen bei den Kapazitäten der zuständigen Behörden der Demokratischen Republik Kongo gibt, durch die die Aufsicht über die in dem Land zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden Sicherheitsnormen sichergestellt würde, wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass Korongo Airlines in Anhang A aufgenommen werden sollte.

Luftfahrtunternehmen aus Georgien

(40) Es liegen stichhaltige Nachweise von SAFA-Vorfeldinspektionen [1] von Luftfahrzeugen bestimmter in Georgien eingetragener Luftfahrtunternehmen vor, bei denen verschiedene schwerwiegende Feststellungen gemacht wurden. Die zuständigen Behörden Georgiens (United Transport Administration, UTA) haben Informationen über Durchsetzungsmaßnahmen übermittelt, die bezüglich der Luftverkehrsbetreiberzeugnisse dieser sowie weiterer Luftfahrtunternehmen getroffen wurden. Laut diesen Informationen wurden die folgenden Luftverkehrsbetreiberzeugnisse widerrufen: LTD Eurex Airline und JSC Tam Air (Widerruf am 24. November 2010), LTD Sky Way und LTD Sakaviaservice (Widerruf am 29. November 2010), LTD Jav Avia (Widerruf am 18. Januar 2011), LTD Carre Aviation Georgia (Widerruf am 8. Februar 2011), LTD Air Batumi (Widerruf am 17. März 2011) und LTD Air Iberia (Widerruf am 4. April 2011). Das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von LTD Sun Way lief am 3. Februar 2011 ab und wurde nicht erneuert.

(41) Es liegen stichhaltige Beweise für Unfälle und Zwischenfälle verschiedener georgischer Luftfahrtunternehmen vor. Dazu gehört der Unfall des Flugzeugs des Musters Ilyushin 76-TD mit dem Eintragungskennzeichen 4L-GNI, betrieben von Sun Way, der sich in Karachi, Pakistan, am 28. November 2010 ereignet hat, sowie der Unfall des Flugzeugs des Musters Canadair CL-600 mit dem Eintragungskennzeichen 4L-GAE, betrieben von Georgian Airways, der sich in Kinshasa, Demokratische Republik Kongo, am 4. April 2011 ereignet hat. Es liegen auch Beweise für Verstöße gegen Sicherheitsbestimmungen im Zusammenhang mit Luftfahrzeugen vor, die in Georgien registriert und aus Ländern eingeführt wurden, gegen deren Luftfahrtunternehmen in der Europäischen Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist.

(42) Hinsichtlich des genannten Beweismaterials hat sich die Kommission mit den zuständigen Behörden Georgiens am 22. März 2011 zusammengesetzt. UTA legte zusätzliche Unterlagen am 22., 25., 28. und 29. März 2011 vor. Aus diesen Unterlagen geht hervor, dass am 15. April 2011 eine neue unabhängige Zivilluftfahrtbehörde geschaffen werden soll und dass eine Anzahl von Luftfahrzeugen aus dem Register gestrichen wurde [2], was eine Konsequenz der Überarbeitung der „Vorschriften für die staatliche Registrierung und die Erteilung von Lufttüchtigkeitszeugnissen für georgische Zivilluftfahrzeuge“ war, die am 1. Januar 2011 in Kraft traten.

(43) UTA trug dem Flugsicherheitsausschuss am 5. April 2011 mündlich vor. UTA bestätigte dabei, dass eine Reihe von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen widerrufen worden war und 29 von 79 Luftfahrzeugen aus dem staatlichen Register gestrichen worden waren. Ferner informierte UTA über Behebungsmaßnahmen, die als Folge des USOAP-Audits der ICAO aus dem Jahr 2007 umgesetzt wurden, und legte ein Reformprogramm vor, dass eine Harmonisierung der Luftfahrtvorschriften mit dem EU-Besitzstand als Folge des Abkommens über den gemeinsamen Luftverkehrsraum umfasst. Diese Bemühungen werden durch verschiedene Initiativen gestützt, etwa ein Patenschaftsprogramm und technische Unterstützung von UTA im Rahmen des Programms TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia, Verkehrskorridor Europa-Kaukasus-Asien).

(44) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss nahmen die Fortschritte von UTA, dessen Bereitschaft zur Bereitstellung transparenter Informationen und zur engen Zusammenarbeit zur Schließung von Lücken zur Kenntnis, ebenso wie die Ankündigung weiterer Reformen in naher Zukunft. Die Kommission wird weiterhin eng mit den zuständigen Behörden Georgiens bei deren Bemühungen zur Modernisierung ihres Systems für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zusammenarbeiten.

[1] SAFA-Inspektionen unter Nr. AESA-E-2010-255; Nr. AESA-E-2010-328; Nr. BCAA-2010-134; Nr. CAA-NL-2010-20; Nr. DGAC/F-2010-1024; Nr. DGAC/F-2010-1708; Nr. MOTLUX-2010-19.

[2] Die folgenden Luftfahrzeuge wurden im Zeitraum 13.8.2010 bis 23.3.2011 aus dem Register gestrichen: zwei AN-12 mit den Eintragungskennzeichen 4L-GLU und 4L-FFD und vier IL-76 mit den Eintragungskennzeichen 4L-FFG, 4L-GLP, 4L-GLX, 4L-FFE, betrieben von Sky Way; zwei IL-76 mit den Eintragungskennzeichen 4L-GLR und 4L-GLK und zwei AN-12 mit den Eintragungskennzeichen 4L-GLT und 4L-GLN, betrieben von Saqaviaservice; drei IL-76 mit den Eintragungskennzeichen 4L-GLM, 4L-MGC und 4L-MGM, betrieben von Sun Way; eine IL-76 mit dem Eintragungskennzeichen 4L-AWA, betrieben von Air West; drei AN-12 mit den Eintragungskennzeichen 4L-IRA, 4L-HUS und 4L-VAL, betrieben von Air Victor Georgia; eine AN-12 mit dem Eintragungskennzeichen 4L-PAS, betrieben von Transaviaservice; eine AS-350B3 mit dem Eintragungskennzeichen 4L-GGG, betrieben von Aviaservice; eine AN-28 mit dem Eintragungskennzeichen 4L-28001, betrieben von Georgian Aviation University; eine YAK-40 mit dem Eintragungskennzeichen 4L-AAK, betrieben von Tam Air; eine B-737 mit dem Eintragungskennzeichen 4L-TGM, betrieben von Georgia Airways; eine AN-26 mit dem Eintragungskennzeichen 4L-JAV, betrieben von Jav Avia; eine AN-12 mit dem Eintragungskennzeichen 4L-BKN, betrieben von Fly Adjara; zwei AN-26 mit den Eintragungskennzeichen 4L-GST und 4L-GSS, betrieben von Carre Aviation Georgia; eine B-747 mit dem Eintragungskennzeichen 4L-KMK, betrieben von Eurex Airlines; eine SAAB 340 mit dem Eintragungskennzeichen 4L — EUI, betrieben von Georgian International Airlines und eine MI — 8T mit dem Eintragungskennzeichen 4L -BGA, betrieben von Tisheti.

(45) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen von in Georgien registrierten Luftfahrtunternehmen zum Zweck der Überprüfung der wirksamen Einhaltung einschlägiger Sicherheitsnormen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 der Kommission [1] intensiviert werden, um als Grundlage für die Neubewertung der Angelegenheit bei der nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses dienen zu können.

Luftfahrtunternehmen aus Indonesien

(46) Nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 590/2010 [2] setzte die Kommission aktiv ihre Konsultationen mit den zuständigen indonesischen Behörden über die Maßnahmen fort, die diese zur Verbesserung der Flugsicherheit in Indonesien und der Einhaltung der geltenden Sicherheitsnormen ergriffen haben.

(47) Am 11. März 2011 nahmen die zuständigen Behörden Indonesiens (DGCA) an einer Videokonferenz mit der Kommission teil und erklärten, dass alle in Indonesien zugelassenen Luftfahrtunternehmen, mit Ausnahme von Wing Air, neu zertifiziert worden seien. Die DGCA teilte ferner mit, dass nur noch 9 % der in Indonesien betriebenen Luftfahrzeuge mit der von der ICAO geforderten Ausrüstung ausgestattet werden müsse, dass die DGCA eine Ausnahmegenehmigung bis Ende 2011 erteilt habe und den bis dahin nicht ausgerüsteten Luftfahrzeugen der Betrieb untersagt werde.

(48) Der Flugsicherheitsausschuss nimmt diese Entwicklungen zur Kenntnis und bestärkt die zuständigen Behörden Indonesiens darin, ihre Bemühungen um eine strengere Überwachung der Luftfahrtunternehmen, die ihrer Regulierungszuständigkeit unterliegen, fortzusetzen.

(49) Die DGCA beantragte, die Nurfracht-Fluggesellschaften Cardig Air, Republic Express, Asia Link und Air Maleo von der Liste zu streichen, und legte Nachweise vor, wonach sich der Betrieb dieser Unternehmen auf die Frachtbeförderung beschränkt und die Fluggastbeförderung ausgeschlossen ist, und dass die Behörden entsprechende Durchsetzungsmaßnahmen ergriffen haben, um die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse dieser Luftfahrtunternehmen einzuschränken, so dass ihnen der Flugbetrieb in und aus der Europäischen Union untersagt ist.

(50) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die indonesischen Luftfahrtunternehmen Cardig Air, Republic Express, Asia Link und Air Maleo aus Anhang A gestrichen werden sollten.

Luftfahrtunternehmen aus Israel

Sun D'Or

(51) Aufgrund der von der EASA geprüften Ergebnisse von Vorfeldinspektionen, die an seit 2008 in die EU fliegenden Luftfahrzeugen des in Israel zugelassenen Luftfahrtunternehmens Sun D'Or vorgenommen wurden und bei denen wiederholt schwere Verstöße gegen internationale Sicherheitsnormen auftraten, hat die Kommission förmliche Konsultationen mit den zuständigen Behörden Israels aufgenommen und am 16. März 2010 eine Anhörung des Luftfahrtunternehmens durchgeführt. Dabei stellte sich heraus, dass das Unternehmen über keine ordnungsgemäße Zulassung durch die zuständigen israelischen Behörden verfügte, da es zwar ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis besaß, jedoch den sicheren Betrieb und lufttüchtigen Zustand der unter seiner Verantwortung betriebenen Luftfahrzeuge nicht nachweisen konnte (Instandhaltung und Betriebsüberwachung außerhalb des Unternehmens). Das Unternehmen war ebenfalls nicht in der Lage nachzuweisen, dass geeignete Abhilfe- und Korrekturmaßnahmen ergriffen wurden, um die bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellten Mängel dauerhaft zu beheben. Bei den Konsultationen konnte somit nicht mit Gewissheit geklärt werden, ob das Unternehmen die einschlägigen Sicherheitsnormen einhält.

(52) Nach den Konsultationen mit der Kommission und der EASA und weiteren Konsultationen mit dem Luftfahrtunternehmen beschlossen die zuständigen Behörden Israels, das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Sun D'Or mit Wirkung vom 1. April 2011 zu widerrufen. In der Folge dieses Beschlusses wurden alle Luftfahrzeuge auf das Luftverkehrsbetreiberzeugnis eines anderen israelischen Luftfahrtunternehmens übertragen und Sun D'Or war nur noch als Flugscheinverkäufer tätig.

(53) Die zuständigen Behörden Israels wurden eingeladen, dem Flugsicherheitsausschuss bezüglich der Überwachung dieses Luftfahrtunternehmens vorzutragen, was sie am 6. April 2011 taten. Bei ihrer Präsentation gaben sie an, dass Sun D'Or nicht (neu)zertifiziert würde. Bei ihrer Präsentation informierten die zuständigen Behörden Israels auch über ihre Bemühungen insgesamt, die Überwachungsfähigkeiten zu steigern und das Sicherheitssystem Israels zu modernisieren.

(54) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird demzufolge festgestellt, dass keine weiteren Maßnahmen erforderlich sind.

Israir

(55) Aufgrund der von der EASA geprüften Ergebnisse von Vorfeldinspektionen, die an seit 2008 in die EU fliegenden Luftfahrzeugen des in Israel zugelassenen Luftfahrtunternehmens Israir vorgenommen wurden und bei denen wiederholt schwere Verstöße gegen internationale Sicherheitsnormen auftraten, hat die Kommission förmliche Konsultationen mit den zuständigen Behörden Israels aufgenommen und am 16. März 2010 eine Anhörung des Luftfahrtunternehmens durchgeführt. Die Konsultationen ergaben, dass das Unternehmen eine Reihe von Strukturmaßnahmen durchgeführt hat, um die dauerhafte Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen zu gewährleisten. Im Management wurden personelle Veränderungen vorgenommen, um im Rahmen eines Sicherheitsmanagements eine wirksame Sicherheitsstrategie umzusetzen. Drei Luftfahrzeuge des Musters Airbus A-320 (Eintragungskennzeichen 4X-ABH, 4X-ABD und 4X-ABF) mit den meisten der bei SAFA-Vorfeldinspektionen festgestellten Mängeln wurden aus der Flotte entfernt. Die Schulung des Fachpersonals wurde intensiviert, um die ordnungsgemäße Durchführung der Vorflugkontrollen zu gewährleisten; es wurden die internen Betriebsverfahren überarbeitet sowie ein Qualitätssicherungssystem und ein entsprechendes Auditsystem zur Qualitätssicherung eingeführt; die Handbücher für die Bodenabfertigung

[1] ABl. L 109 vom 19.4.2008, S. 7.
[2] ABl. L 170 vom 6.7.2010, S. 9.

und die Instandhaltung wurden vollständig überarbeitet und für das Betriebsüberwachungszentrum wurde ein modernes Handbuch erstellt.

(56) Angesichts dieser Änderungen und im Lichte der Präsentation der zuständigen Behörden Israels vor dem Flugsicherheitsausschuss am 6. April 2011 wird festgestellt, dass das Luftfahrtunternehmen in der Lage ist, seine Leistung stetig zu verbessern. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 werden die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch Israir im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen dieses Unternehmens überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus Kasachstan

(57) Die zuständigen Behörden Kasachstans teilten der Kommission 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 wird derzeit an mehr als 100 spezifischen Luftfahrtvorschriften gearbeitet, von denen der Großteil bereits erlassen wurde. Durch die Einstellung zusätzlicher qualifizierter Inspektoren, die in den kommenden Monaten fortgesetzt werden soll, schritten die zuständigen Behörden auch bei ihrem Kapazitätsaufbau voran.

(58) Die zuständigen Behörden Kasachstans teilten mit, dass sie ihre Durchsetzungsmaßnahmen fortsetzen. Insbesondere teilten sie mit, dass sie die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der folgenden Luftfahrtunternehmen widerrufen haben: Air Flamingo; Almaty Aviation; Atyrau Aye Zholy; Arkhabay; Asia Continental Avialines; Centr Pankh; Kazavia National Airlines; Kokhshetau Airlines, Orlan 2000; Zherzu Avia.

(59) Die zuständigen Behörden Kasachstans gaben an und belegten, dass diese Luftfahrtunternehmen nicht mehr im gewerblichen Luftverkehr tätig sind und diesbezüglich keine gültige Betriebsgenehmigung mehr besitzen. Sie gelten somit nicht mehr als Luftfahrtunternehmen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass diese zehn Luftfahrtunternehmen aus Anhang A gestrichen werden sollten.

(60) Die zuständigen Behörden Kasachstans teilten ferner mit, dass sie die Angelegenheit des Luftfahrtunternehmens KazAirWest, dessen Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuvor widerrufen wurde, erneut geprüft und dem Luftfahrtunternehmen ein neues Luftverkehrsbetreiberzeugnis erteilt haben. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird festgestellt, dass dieses Luftfahrtunternehmen weiterhin im Anhang A aufgeführt werden sollte.

(61) Die Kommission unterstützt die ehrgeizige Reform des Zivilluftfahrtsystems durch die zuständigen Behörden Kasachstans und fordert die Behörden auf, ihre Anstrengungen zur Umsetzung der mit der ICAO vereinbarten Pläne zur Mängelbehebung entschlossen fortzusetzen und ihr Hauptaugenmerk dabei auf die fortbestehenden schweren Sicherheitsbedenken und die Neuzertifizierung aller unter ihrer Verantwortung stehenden Luftfahrtunternehmen zu richten. Die Kommission ist bereit, zu gegebener Zeit mit Unterstützung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit und der Mitgliedstaaten eine Bewertung vor Ort vorzunehmen, um die bei der Umsetzung des Maßnahmenplans erzielten Fortschritte zu überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus Kirgisistan

(62) Die zuständigen Behörden Kirgisistans teilten mit, dass den vier Luftfahrtunternehmen Golden Rules Airlines (GRS), Max Avia (MAI), Tenir Airlines (TEB) und Sky Gate International (SGD) 2009 und 2010 die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse entzogen und ihre jeweiligen ICAO-Codes von der ICAO gelöscht worden seien. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass diese Unternehmen aus Anhang A gestrichen werden sollten.

(63) Die zuständigen Behörden Kirgisistans teilten ferner mit, dass die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse dreier weiterer Luftfahrtunternehmen — Itek Air, Trast Aero und Asian Air — abgelaufen seien, konnte dies aber nicht belegen. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass diese Unternehmen weiterhin in Anhang A geführt werden sollten.

(64) Da die Kommission bisher keine Belege über die vollständige Umsetzung angemessener Abhilfemaßnahmen durch die übrigen in Kirgisistan zugelassenen Luftfahrtunternehmen und die für die Regulierungsaufsicht über diese Unternehmen zuständigen Behörden erhalten hat, wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass diese Luftfahrtunternehmen weiterhin in Anhang A geführt werden sollten.

(65) Die Kommission fordert die zuständigen Behörden Kirgisistans dazu auf, sich weiter um die Beseitigung aller Verstöße zu bemühen, die bei dem Audit der ICAO im Rahmen ihres Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) im April 2009 festgestellt wurden. Die Kommission ist bereit, mit Unterstützung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit und der Mitgliedstaaten eine Bewertung vor Ort durchzuführen, sobald die Umsetzung des der ICAO unterbreiteten Maßnahmenplans ausreichend vorangeschritten ist. Bei diesem Besuch würde dann festgestellt, ob die zuständigen Behörden und die unter ihrer Aufsicht stehenden Unternehmen die geltenden Sicherheitsvorschriften anwenden.

Air Madagascar

(66) Es liegen Belege für zahlreiche Sicherheitsmängel seitens des in Madagaskar zugelassenen Luftfahrtunternehmens Air Madagascar vor. Diese Mängel wurden von den zuständigen Behörden Frankreichs bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt. Die Ergebnisse für die Luftfahrzeuge des Musters B-767 fallen jedoch merklich schlechter aus als für andere Luftfahrzeuge des Unternehmens. Die Anzahl der bei den einzelnen SAFA-Inspektionen festgestellten Mängel, das wiederholte Auftreten der Sicherheitsmängel und die seit 2010 zu beobachtende Verschlechterung der Situation geben Anlass zu schwerwiegenden Sicherheitsbedenken.

(67) Die ICAO führte im Februar 2008 eine universelle Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP-Audit) durch und stellte in ihrem Bericht zahlreiche schwere Mängel fest bezüglich der Fähigkeit der Zivilluftfahrtbehörden Madagaskars, eine angemessene Sicherheitsaufsicht auszuüben.

(68) Am 28. Februar 2011 hat die Kommission vor dem Hintergrund der SAFA-Inspektionen und der Ergebnisse des ICAO-Prüfberichts förmliche Konsultationen mit den zuständigen Behörden Madagaskars aufgenommen und schwere Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Betriebs von Air Madagascar zum Ausdruck gebracht sowie das Unternehmen und die zuständigen Behörden gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 dringend ersucht, Maßnahmen in Bezug auf die Feststellungen der ICAO und zur Behebung der bei den SAFA-Inspektionen festgestellten Sicherheitsmängel zu ergreifen.

(69) Am 16. März 2011 ist die Kommission mit den Zivilluftfahrtbehörden Madagaskars und Vertretern von Air Madagascar zusammengetroffen, um sich zu vergewissern, dass von beiden entsprechende Maßnahmen unternommen wurden, um die bei den SAFA-Inspektionen festgestellten Mängel zu beheben, oder dass zumindest geeignete Maßnahmen zur Minderung der festgestellten Sicherheitsrisiken getroffen wurden. Aus den bei dem Treffen vorgelegten Informationen ging aber weder hervor, dass das Unternehmen zu den Sicherheitsmängeln eine umfassende Ursachenanalyse und einen soliden Plan zur Mängelbehebung und Vorbeugung durchgeführt hatte, noch dass die Behörden ein angemessenes Sicherheitsaufsichtsprogramm betreiben. Die Zivilluftfahrtbehörden Madagaskars und das Luftfahrtunternehmen Air Madagascar wurden deshalb aufgefordert, die Situation in der nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses im April 2011 zu klären.

(70) Air Madagascar und die zuständigen Behörden Madagaskars wurden am 5. April 2011 vom Flugsicherheitsausschuss gehört. Air Madagascar legte einen weiter ausgeführten Plan zur Mängelbehebung und Vorbeugung vor, der auf einer soliden Ursachenanalyse basiert, konnte jedoch nicht den Nachweis erbringen, dass diese Maßnahmen bislang zu Ergebnissen geführt haben.

(71) Der Ausschuss begrüßte die ermutigenden Schritte des Luftfahrtunternehmens, äußerte jedoch Bedenken bezüglich der anhaltenden ernsthaften Schwächen im Bereich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit aller von Air Madagascar betriebenen Luftfahrzeuge. Das Luftfahrtunternehmen räumte die Mängel bezüglich seiner Luftfahrzeuge des Musters B-767 ein. Es gab an, dass nach seiner Auffassung die derzeit getroffenen Maßnahmen geeignet sind, die Sicherheitsrisiken bei seiner übrigen Flotte wegen der geringeren Flughäufigkeiten und/oder des Alters dieser Luftfahrzeuge zu senken.

(72) Der Ausschuss erkannte die von dem Luftfahrtunternehmen unternommenen Bemühungen um eine nachhaltige Lösung als Antwort auf die bei den SAFA-Inspektionen festgestellten Sicherheitsmängel an und ersuchte die zuständigen Behörden Madagaskars dringend, ihre Überwachungstätigkeiten zu verstärken, um eine wirksame Umsetzung des Plans zur Mängelbehebung und Vorbeugung des Betreibers ohne unangemessene Verzögerung zu gewährleisten.

(73) Unter Berücksichtigung der zahlreichen und wiederholten Sicherheitsmängel, die bei Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen des Musters B-767, deren Betreiber Air Madagascar ist, festgestellt wurden, und angesichts der unzureichenden Fähigkeit des Unternehmen, bislang einen angemessenen Plan zur Mängelbehebung und Vorbeugung umzusetzen, sowie der mangelnden Ausübung einer angemessenen Sicherheitsüberwachung des Betriebs dieses Luftfahrtunternehmens durch die zuständigen Behörden Madagaskars ist die Kommission im Einklang mit der Stellungnahme des Flugsicherheitsausschusses der Auffassung, dass dem Luftfahrtunternehmen der Betrieb in die Europäische Union mit Luftfahrzeugen des Musters Boeing B-767 nicht gestattet werden sollte. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Air Madagascar in Anhang B aufgenommen und sein Betrieb Beschränkungen unterliegen sollte, um alle Luftfahrzeuge des Musters Boeing B-767 vom Betrieb auszuschließen. Dem Luftfahrtunternehmen sollte der Flugbetrieb in die Europäische Union mit Luftfahrzeugen anderer Muster auf seinem Luftverkehrsbetreiberzeugnis gemäß Anhang B gestattet sein.

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

Luftfahrtunternehmen aus Mosambik

(75) Es liegen stichhaltige Beweise dafür vor, dass die für die Sicherheitsaufsicht über die in Mosambik zugelassenen Luftfahrtunternehmen verantwortliche Behörde nicht in der Lage ist, die einschlägigen Sicherheitsnormen anzuwenden und durchzusetzen, wie die Ergebnisse des Audits der ICAO im Rahmen des Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) im Januar 2010 gezeigt haben. Bei diesem Audit wurden zahlreiche schwere Mängel festgestellt bezüglich der Fähigkeit der Zivilluftfahrtbehörden Mosambiks, ihre Zuständigkeiten im Bereich der Sicherheitsaufsicht wahrzunehmen. Zum Zeitpunkt, als die ICAO ihren Abschlussbericht erstellte, wurden mehr als 77 % der ICAO-Richtlinien nicht wirksam angewandt. In Bezug auf bestimmte kritische Aspekte wie die Bereitstellung von technischem Fachpersonal wurden über 98 % der ICAO-Richtlinien nicht wirksam angewandt. Bei der Behebung von Sicherheitsmängeln wurden über 93 % der ICAO-Richtlinien nicht wirksam angewandt.

(76) Nach dem USOAP-Audit Mosambiks hat die ICAO allen Vertragsstaaten des Abkommens von Chicago mitgeteilt, dass bezüglich der Sicherheitsaufsicht über die in Mosambik zugelassenen Luftfahrtunternehmen schwere Sicherheitsbedenken bestehen ([1]), wonach das in Mosambik angewandte Zertifizierungsverfahren für die Ausstellung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) nicht den geltenden Bestimmungen des ICAO-Anhangs 6 entspricht. Insbesondere verfügen die in Mosambik tätigen 15 Luftfahrtunternehmen, darunter auch internationale Unternehmen, über Luftverkehrsbetreiberzeugnisse, die noch aufgrund der früheren und inzwischen aufgehobenen Vorschriften ausgestellt wurden. Die zuständigen Behörden Mosambiks (IACM) hatten vor der Ausstellung

([1]) ICAO-Feststellung OPS/01.

von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen nicht alle zum Zertifizierungsverfahren gehörenden Elemente einer Bewertung unterzogen, und IACM kann nicht gewährleisten, dass alle 15 Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen vor der Durchführung internationaler Flugdienste die Bestimmungen von Anhang 6 und die nationalen Vorschriften erfüllen. Darüber hinaus hat IACM seit über zwei Jahren kein Luftfahrtunternehmen mehr einer Kontrollinspektion unterzogen.

(77) Es liegen Belege für eine unzureichende Fähigkeit der zuständigen Behörden Mosambiks vor, die von der ICAO festgestellten Verstöße wirksam abzustellen, wie die Tatsache zeigt, dass ein wesentlicher Teil der von diesen Behörden vorgeschlagenen Pläne zur Mängelbehebung zur Behebung der von der ICAO festgestellten Verstöße von der ICAO nicht als annehmbar erachtet wurde. Dies gilt insbesondere für die von der ICAO festgestellten schweren Sicherheitsbedenken, die weiterhin nicht beseitigt sind. Ferner teilten die zuständigen Behörden Mosambiks mit, dass sich die Umsetzung der Pläne zur Mängelbehebung verzögert hat.

(78) Aufgrund der Ergebnisse des USOAP-Audits der ICAO hat die Kommission im März 2010 Konsultationen mit den zuständigen Behörden Mosambiks (IACM) aufgenommen und dabei ernste Bedenken bezüglich der Sicherheit des Betriebs der in dem Land zugelassenen Luftfahrtunternehmen vorgebracht und um Klärungen hinsichtlich der Maßnahmen gebeten, die von den zuständigen Behörden in Bezug auf die Feststellungen der ICAO ergriffen wurden.

(79) IACM legte zwischen April 2010 und April 2011 Unterlagen vor und trug dem Flugsicherheitsausschuss am 6. April 2011 vor. IACM gab an, dass sie nach der Vorlage des oben genannten Plans zur Mängelbehebung bei der ICAO erste Schritte zu dessen Umsetzung eingeleitet hätten. Sie teilten insbesondere mit, dass eine Reform des IACM im Gange sei, um dessen Unabhängigkeit und Überwachungskapazität erheblich zu steigern, und dass bis zur Einstellung ausreichend qualifizierter Inspektoren IACM Verträge mit externen Beratern geschlossen habe, die die Überwachungstätigkeiten unterstützen. Nach Auffassung des Flugsicherheitsausschusses hat IACM jedoch nicht nachgewiesen, dass IACM allein derzeit über ausreichende Mittel verfügt, um die Überwachung aller in Mosambik zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu gewährleisten. Sie teilten mit, dass 13 Luftfahrtunternehmen in Mosambik zugelassen sein und dass sie mit Unterstützung der Berater in der Lage gewesen seien, acht davon 2010 gemäß den Vorschriften Mosambiks für die Zivilluftfahrt erneut zu zertifizieren, davon drei Luftfahrtunternehmen, die internationalen Flugverkehr durchführen — Mozambique Airlines, Mozambique Express und Trans Airways. Nach Auffassung des Flugsicherheitsausschusses haben sie jedoch nicht nachgewiesen, dass diese Luftfahrtunternehmen einer fortlaufenden Überwachung gemäß den anwendbaren Sicherheitsnormen unterliegen. Die Behörden bestätigten abschließend, dass fünf Luftfahrtunternehmen, die erklärtermaßen ausschließlich Inlandsverkehr durchführen, über Luftverkehrsbetreiberzeugnisse verfügen, die nach den inzwischen aufgehobenen früheren Vorschriften erteilt worden waren. IACM legte diese Zeugnisse jedoch nicht vor. Darüber hinaus bestehen die von der ICAO in diesem Zusammenhang bekanntgegebenen schweren Sicherheitsbedenken bislang fort.

(80) Mozambique Airlines (LAM) machte schriftliche Eingaben und trug dem Flugsicherheitsausschuss am 6. April 2011 vor. LAM bestätigte, dass es am 6. April 2010 gemäß den Vorschriften Mosambiks für die Zivilluftfahrt neu zertifiziert worden war. Dieses Luftverkehrsbetreiberzeugnis, das am 5. April ablief, wurde jedoch am 6. April 2011 von IACM mit einer Beschränkung zum Ausschluss von Anflügen bei geringer Sichtweite nach Cat. III erneuert, da bestätigt wurde, dass das Luftfahrtunternehmen nicht über die Genehmigung zur Durchführung solcher Anflüge verfügte. Mozambique Express (MEX) machte schriftliche Eingaben und trug dem Flugsicherheitsausschuss am 6. April 2011 vor. MEX bestätigte, dass es im April 2010 gemäß den Vorschriften Mosambiks für die Zivilluftfahrt neu zertifiziert worden war, obwohl vier Luftfahrzeuge des Musters Embraer 120 betrieben werden, die nicht mit E-GPWS (TAWS) ausgerüstet sind.

(81) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss erkennen die zur Reform des Zivilluftfahrtsystems in Mosambik unternommenen Anstrengungen sowie die ersten Schritte zur Behebung der von der ICAO festgestellten Sicherheitsmängel an. Bis zur wirksamen Umsetzung geeigneter Abhilfemaßnahmen bezüglich der von der ICAO festgestellten Mängel und insbesondere bezüglich der schweren Sicherheitsbedenken wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass die zuständigen Behörden Mosambiks zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht in der Lage sind, die einschlägigen Sicherheitsnormen bei allen Luftfahrtunternehmen, die ihrer Aufsicht unterliegen, durchzuführen und durchzusetzen. Daher sollten alle in Mosambik zugelassenen Luftfahrtunternehmen einer Betriebsuntersagung unterliegen und in Anhang A aufgenommen werden.

(82) Die zuständigen Behörden Portugals teilten mit, dass sie sich bereit erklärt haben, den zuständigen Behörden Mosambiks technische Unterstützung zu leisten, und damit bereits begonnen haben. Die technische Unterstützung wird insbesondere die Schulung qualifizierter Mitarbeiter und Verfahren im Bereich der Überwachung umfassen.

(83) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss bestärken Mosambik darin, die umfassende Zusammenarbeit mit der ICAO zur Validierung eines angemessenen Plans zur Mängelbehebung fortzusetzen, um die von der ICAO festgestellten Mängel zu beseitigen und Fortschritte bei der Umsetzung durch eine Validierungsmission (ICVM) zu gegebener Zeit zu bestätigen. Die Kommission ist mit Unterstützung der EASA und der Mitgliedstaaten bereit, die Bereitstellung einer diesbezüglichen technischen Unterstützung bei Bedarf in Erwägung zu ziehen.

(84) Die Kommission ist im Einklang mit der Stellungnahme des Flugsicherheitsausschusses bereit, die Situation auf der Grundlage stichhaltiger Nachweise, dass die Umsetzung des der ICAO vorgelegten Maßnahmenplans ausreichend fortgeschritten ist, neu zu bewerten.

Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation

(85) Nach einem Besuch der Kommission in der Russischen Föderation im Dezember 2010 legten die zuständigen russischen Behörden Informationen über die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse bestimmter russischer Luftfahrtunternehmen vor, bei denen im Rahmen von SAFA-Vorfeldinspektionen mehrere schwere Mängel pro Inspektion festgestellt worden waren. Bei Konsultationen am 8. März verpflichteten sich die zuständigen Behörden der Russischen Föderation außerdem, der Kommission folgende Angaben zu übermitteln: a) Informationen zu den Ergebnissen ihrer Aufsichtstätigkeiten bezüglich der betreffenden russischen Luftfahrtunternehmen; b) Informationen über Maßnahmen, die diese Luftfahrtunternehmen zur Lösung der bei SAFA-Vorfeldinspektionen festgestellten Probleme unternommen haben; und c) die Liste der Luftverkehrsbetreiberzeugnisse bestimmter russischer Luftfahrtunternehmen, die in die EU fliegen.

(86) Auf der Grundlage der von den zuständigen Behörden der Russischen Föderation vorgelegten Informationen entsprechen die folgenden Luftfahrzeuge, die in den Luftverkehrsbetreiberzeugnissen bestimmter Luftfahrtunternehmen eingetragen sind, derzeit nicht den ICAO-Normen, und der Flugsicherheitsausschuss ersucht die Kommission, mit den zuständigen Behörden der Russischen Föderation zu klären, ob mit diesen Luftfahrzeugen internationaler Flugbetrieb durchgeführt wird:

a) Aircompany Yakutia: Luftfahrzeuge Antonov AN-140, Eintragungskennzeichen RA-41250; AN-24RV, Eintragungskennzeichen RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; RA-47363; AN-26, Eintragungskennzeichen RA-26660; Luftfahrzeuge Tupolev TU-154M, Eintragungskennzeichen RA-85007, RA-85707 und 85794.

b) Atlant Soyuz: Luftfahrzeuge Tupolev TU-154M, Eintragungskennzeichen RA-85672 und RA-85682 (zuvor betrieben von Atlant Soyuz), beide Luftfahrzeuge werden derzeit von anderen Luftfahrtunternehmen betrieben, die in der Russischen Föderation zugelassen sind.

c) Gazpromavia: Luftfahrzeuge Tupolev TU-154M, Eintragungskennzeichen RA-85625 und RA-85774; Yakovlev Yak-40, Eintragungskennzeichen RA-87511, RA-88300 und RA-88186; Yak-40K, Eintragungskennzeichen RA-21505, RA-98109 und RA-8830; Yak-42D, Eintragungskennzeichen 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, Eintragungskennzeichen RA-04116.

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

e) Krasnoyarsky Airlines: Das Luftfahrzeug des Musters TU-154M mit dem Eintragungskennzeichen RA-85672, das zuvor im 2009 entzogenen Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Krasnoyarsky Airlines eingetragen war, wird derzeit von Atlant Soyuz betrieben; das Luftfahrzeug desselben Musters mit dem Eintragungskennzeichen RA-85682 wird von einem anderen in der Russischen Föderation zugelassenen Luftfahrtunternehmen betrieben.

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

g) Orenburg Airlines: Luftfahrzeug Tupolev TU-154B, Eintragungskennzeichen 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) Moscovia Airlines: Luftfahrzeuge Antonov AN-12, Eintragungskennzeichen RA-12193 und RA-12194.

i) Tatarstan Airlines: Luftfahrzeuge Yakovlev Yak-42D, Eintragungskennzeichen RA-42374 und RA-42433.

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

k) UTAir: Luftfahrzeuge Tupolev TU-154M, Eintragungskennzeichen RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; alle (24) TU-134: Eintragungskennzeichen 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, Eintragungskennzeichen RA-65726; alle (10) Luftfahrzeuge Yakovlev Yak-40, Eintragungskennzeichen RA-87348 (derzeit aus finanziellen Gründen nicht betrieben), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 und RA-88280; die Luftfahrzeuge desselben Musters mit den Eintragungskennzeichen RA-87292 und RA-88244 wurden außer Dienst gestellt; 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, Eintragungskennzeichen RA-46388 und RA-87348 werden aus finanziellen Gründen nicht betrieben; RA-46267 und RA-47289 und 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): Luftfahrzeuges Tupolev TU-134, Eintragungskennzeichen 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; Luftfahrzeug Ilyushin IL-18, Eintragungskennzeichen RA-75454 wird von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben; Luftfahrzeuge Yakovlev Yak-40, Eintragungskennzeichen RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 und RA-88200 werden von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben.

m) Russair: Luftfahrzeuge Tupolev TU-134A, Eintragungskennzeichen RA 65124, RA-65908, RA-65087, RA-65790, RA-65576, RA-65102, RA-65550 und RA-65691.

n) Kosmos: Luftfahrzeuge Tupolev TU-134-A3, Eintragungskennzeichen RA-65805,RA-65010, RA-65097, RA-65557, RA-65566, TU-134-B, Eintragungskennzeichen RA-65574.

o) The 224th Flight Unit State Airlines: Luftfahrzeuge Ilyushin IL-76MD, Eintragungskennzeichen RA-76638 und RA-78750.

p) Daghestan Airlines: Luftfahrzeug Tupolev TU-134B, Eintragungskennzeichen RA-65569.

q) Kogalymavia: Luftfahrzeuge Tupolev TU-134A3, Eintragungskennzeichen RA-65943, RA-65045, RA-65943, RA65944 und RA-65944; Tupolev TU-154B2, Eintragungskennzeichen RA-85522.

(87) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss nehmen die Einreichungen der zuständigen Behörde der Russischen Föderation zur Kenntnis und werden die nachhaltige Behebung der festgestellten Sicherheitsverstöße durch weitere technische Konsultationen mit den zuständigen russischen Behörden fortsetzen.

(88) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 werden in der Zwischenzeit die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch die russischen Luftfahrtunternehmen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen dieser Unternehmen überprüfen, und die Kommission wird die von ihnen unternommenen Maßnahmen weiterhin sorgfältig überwachen.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(89) Das Luftfahrtunternehmen Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) beantragte seine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss und gab im Voraus schriftliche Erklärungen ab. Das Unternehmen teilte mit, dass nach der Erneuerung seiner Flotte die Luftfahrzeuge des Musters DC-9-51 nicht mehr in Betrieb seien. Es teilte auch mit, dass es Im Januar 2011 von der ukrainischen Zivilluftfahrtbehörde (UKR SAA) neu zertifiziert worden sei und ein für zwei Jahre gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis erhalten habe.

(90) Darüber hinaus legte UMAir Unterlagen vor, die belegen sollen, dass alle im Anschluss an die EU-Besuche im Mai und Oktober 2009 unternommenen Abhilfemaßnahmen abgeschlossen wurden. Ferner legte es Unterlagen vor bezüglich der Stands der Umsetzung von Abhilfemaßnahmen, die sich auf Feststellungen beziehen, die von UKR SAA bei deren Überwachungstätigkeiten gemacht wurden. Das Unternehmen legte außerdem zu einem schweren Zwischenfall, der sich am 21. September 2010 in Beirut ereignet hatte, einen Untersuchungsbericht vor. Ursache der unmittelbar nach dem Start erfolgten Notlandung des Luftfahrzeugs DC-9-51 mit dem Eintragungskennzeichen UR-CBY ist diesem Bericht zufolge ein wahrscheinlich durch Vogelschlag ausgelöstes Abschalten des Triebwerks. Aus dem Bericht ging allerdings auch hervor, dass im Betriebshandbuch von UMAir ein kritisches Verfahren für den Ausfall eines Triebwerks nicht enthalten war.

(91) Da der Bericht über eine in der EU durchgeführte Vorfeldinspektion [1] vom 28. Februar 2011 bei dem Luftfahrzeug mit dem Eintragungskennzeichen UR-CHN, das von dem Luftfahrtunternehmen betrieben wird, schwere Mängel aufführt, hat die Kommission weitere Informationen von dem Luftfahrtunternehmen angefordert. In Beantwortung der Informationsanforderung legte das Luftfahrtunternehmen Unterlagen zu den Betriebsspezifikationen und dem Lufttüchtigkeitszeugnis des Luftfahrzeugs MD-83 mit dem Eintragungskennzeichen UR-CHN vor, aus denen hervorgeht, dass es über die von der ICAO vorgeschriebene Ausrüstung verfügt.

(92) Das Luftfahrtunternehmen wurde zu einer technischen Sitzung am 25. März 2011 eingeladen, um offene Punkte zu klären. Während und nach dieser Sitzung machte das Unternehmen Einzelangaben zu internen Audits, Inspektionen und Vorfeldinspektionen und zu den jeweils vorgenommenen Abhilfemaßnahmen und gab an, dass sein aktuelles Betriebshandbuch alle normalen, außergewöhnlichen und Notfallverfahren enthält und dass eine Auffrischungsschulung auf Simulatoren erfolgt.

(93) UKR SAA beantragte, dem Flugsicherheitsausschuss vortragen zu dürfen, und tat dies am 6. April 2011 mit einer Darlegung des Inspektions- und Verifizierungsverfahrens und des Berichtsverfahrens bezüglich der Umsetzung von Abhilfemaßnahmen durch die Luftfahrtunternehmen, die der Sicherheitsüberwachung durch UKR SAA unterliegen, einschließlich UMAir. UKR SAA bestätigte, dass UMAir alle Mängel behoben hat, die bei den EU-Besuchen im Mai und Oktober 2009 festgestellt worden waren. UKR SAA gab auch an, dass es seine Verantwortlichkeiten als Eintragungsstaat und Betreiberstaat hinsichtlich des Wet-Leasing-Betriebs von UMAir weiterhin wahrnimmt.

(94) Der Flugsicherheitsausschuss begrüßte die von UMAir bei der Umsetzung internationaler Sicherheitsnormen erzielten Verbesserungen und die Aussetzung des Betriebs der Luftfahrzeuge des Musters DC-9-51 sowie die Aussagen von UKR SAA und war der Auffassung, dass der Betrieb dieses Luftfahrtunternehmens keinen Beschränkungen mehr unterliegen soll. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Ukrainian Mediterranean Airlines (UM Air) aus Anhang B gestrichen werden sollte.

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

[1] SCAA-2011-30.

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

(96) Der Kommission wurden trotz ihrer ausdrücklichen Nachfragen keine Nachweise für die vollständige Umsetzung angemessener Behebungsmaßnahmen durch die Luftfahrtunternehmen, die in der am 22. November 2010 aufgestellten gemeinschaftlichen Liste aufgeführt sind, und durch die für die Regulierungsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden übermittelt. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass diese Luftfahrtunternehmen weiterhin einer Betriebsuntersagung (Anhang A) beziehungsweise Betriebsbeschränkungen (Anhang B) unterliegen sollten.

(97) 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 19. April 2011

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

ANHANG A

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republik Ghana
Silverback Cargo Freighters	Unbekannt	VRB	Republik Ruanda
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Afghanistans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Islamische Republik Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamische Republik Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamische Republik Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Unbekannt	PIR	Islamische Republik Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamische Republik Afghanistan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Angolas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen TAAG Angola Airlines in Anhang B, einschließlich			**Republik Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	Unbekannt	Republik Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republik Angola
Air Gicango	009	Unbekannt	Republik Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republik Angola
AIR NAVE	017	Unbekannt	Republik Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Unbekannt	Republik Angola
Diexim	007	Unbekannt	Republik Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Unbekannt	Republik Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republik Angola
HELIANG	010	Unbekannt	Republik Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Unbekannt	Republik Angola
MAVEWA	016	Unbekannt	Republik Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republik Angola
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Benins, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Republik Benin**
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Republik Benin
AFRICA AIRWAYS	Unbekannt	AFF	Republik Benin

[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
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	Republik Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republik Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republik Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republik Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republik Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republik Benin
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Kongo, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Republik Kongo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republik Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republik Kongo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Unbekannt	Republik Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Unbekannt	Republik Kongo
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	ABB	Demokratische Republik Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Demokratische Republik Kongo

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
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	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

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
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratische Republik Kongo
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Dschibutis, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Dschibuti**
DAALLO AIRLINES	Unbekannt	DAO	Dschibuti
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Äquatorialguineas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Äquatorialguinea**
Cronos AIRLINES	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	n/a	Äquatorialguinea
GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	739	GET	Äquatorialguinea
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Äquatorialguinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Unbekannt	Unbekannt	Äquatorialguinea
UTAGE — Union de TransportE 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
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Unbekannt	Republik Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republik Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	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
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
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
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

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
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republik Indonesien
UNINDO	135-040	Unbekannt	Republik Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republik Indonesien
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kasachstans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Air Astana, einschließlich			**Republik Kasachstan**
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	Republik Kasachstan
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Republik Kasachstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Republik Kasachstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Republik Kasachstan
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0345-08	CID	Republik Kasachstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republik Kasachstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republik Kasachstan
AVIA-JAYNAR/avia-zhaynar	AK-0435-10	SAP	Republik Kasachstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Republik Kasachstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Republik Kasachstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Republik Kasachstan
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Republik Kasachstan
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Republik Kasachstan
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Republik Kasachstan
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Republik Kasachstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republik Kasachstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republik Kasachstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republik Kasachstan
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	Republik Kasachstan
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Republik Kasachstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republik Kasachstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Republik Kasachstan
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Republik Kasachstan
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Republik Kasachstan
MEGA Airlines	AK-0424-10	MGK	Republik Kasachstan

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
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Republik Kasachstan
Prime aviation	AK-0393-09	PKZ	Republik Kasachstan
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Republik Kasachstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Republik Kasachstan
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Republik Kasachstan
SCAT	AK-0420-10	VSV	Republik Kasachstan
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Republik Kasachstan
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Republik Kasachstan
UST-KAMENOGORSK/AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Republik Kasachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republik Kasachstan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Kirgisischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Kirgisische Republik**
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisische Republik
ASIAN AIR	36	AZZ	Kirgisische Republik
Avia Traffic Company	23	AVJ	Kirgisische Republik
AEROSTAN (EX Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	Kirgisische Republik
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgisische Republik
Click Airways	11	CGK	Kirgisische Republik
DAMES	20	DAM	Kirgisische Republik
EASTOK AVIA	15	EEA	Kirgisische Republik
ITEK Air	04	IKA	Kirgisische Republik
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgisische Republik
Kyrgyzstan	03	LYN	Kirgisische Republik
KYRGYZSTAN AIRLINE	Unbekannt	KGA	Kirgisische Republik
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgisische Republik
Sky Way air	21	SAB	Kirgisische Republik
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgisische Republik
VALOR AIR	07	VAC	Kirgisische Republik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Liberias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden			**Liberia**
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Gabunischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Gabon Airlines, Afrijet und SN2AG in Anhang B, einschließlich			**Gabunische Republik**

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
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Unbekannt	Gabunische Republik
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Gabunische Republik
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gabunische Republik
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabunische Republik
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Gabunische Republik
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gabunische Republik
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Unbekannt	Gabunische Republik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Mauretaniens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Republik Mauretanien**
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Republik Mauretanien
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Mosambik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Republik Mosambik**
Mozambique Airlines — linhas aereas de moçambique	MOZ-01/2010	LAM	Republik Mosambik
Mozambique Express/MEX	02 von 2010	MXE	Republik Mosambik
Trans Airways/KAYA AIRLINES	03 von 2010	Unbekannt	Republik Mosambik
Helicopteros Capital	Unbekannt	Unbekannt	Republik Mosambik
CFA Mozambique	Unbekannt	Unbekannt	Republik Mosambik
Unique Air Charter	Unbekannt	Unbekannt	Republik Mosambik
Aerovisao de Mozambique	Unbekannt	Unbekannt	Republik Mosambik
Safari Air	Unbekannt	Unbekannt	Republik Mosambik
ETA Air Charter LDA	04 von 2010	Unbekannt	Republik Mosambik
Emilio Air Charter lda	05 von 2010	Unbekannt	Republik Mosambik
CFM-TTA sA	07 von 2010	Unbekannt	Republik Mosambik
Aero-Servicos sarl	08 von 2010	Unbekannt	Republik Mosambik
VR Cropsprayers lda	06 von 2010	Unbekannt	Republik Mosambik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Philippinen, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Republik der Philippinen**
Aerowurks Aerial SprAying Services	2010030	Unbekannt	Republik der Philippinen
Air Philippines Corporation	2009006	GAP	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
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Unbekannt	Republik der Philippinen
Airtrack Agricultural Corporation	2010027	Unbekannt	Republik der Philippinen
Asia Aircraft Overseas Philippines Inc.	4AN9800036	Unbekannt	Republik der Philippinen
Aviation Technology Innovators, Inc.	4AN2007005	Unbekannt	Republik der Philippinen
AVIATOUR'S 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
Chemtrad Aviation Corporation	2009018	Unbekannt	Republik der Philippinen
CM aero	4AN2000001	Unbekannt	Republik der Philippinen
Corporate Air	Unbekannt	Unbekannt	Republik der Philippinen
Cyclone airways	4AN9900008	Unbekannt	Republik der Philippinen
Far East Aviation Services	2009013	Unbekannt	Republik der Philippinen
F.F. Cruz and Company, Inc.	2009017	Unbekannt	Republik der Philippinen
Huma Corporation	2009014	Unbekannt	Republik der Philippinen
Inaec Aviation Corp.	4AN2002004	Unbekannt	Republik der Philippinen
Island Aviation	2009009	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
Mindanao Rainbow Agricultural Development Services	2009016	Unbekannt	Republik der Philippinen
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Unbekannt	Republik der Philippinen
Omni aviation corp.	2010033	Unbekannt	Republik der Philippinen
Pacific East Asia Cargo Airlines, Inc.	4AS9800006	PEC	Republik der Philippinen
Pacific Airways Corporation	4AN9700007	Unbekannt	Republik der Philippinen
Pacific Alliance Corporation	4AN2006001	Unbekannt	Republik der Philippinen
Philippine Airlines	2009001	PAL	Republik der Philippinen
Philippine Agricultural aviation corp.	4AN9800015	Unbekannt	Republik der Philippinen
Royal air charter services Inc.	2010024	Unbekannt	Republik der Philippinen
Royal Star Aviation, Inc.	2010021	Unbekannt	Republik der Philippinen

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
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Unbekannt	Republik der Philippinen
Southstar aviation company, inc.	4AN9800037	Unbekannt	Republik der Philippinen
Spirit of Manila Airlines Corporation	2009008	MNP	Republik der Philippinen
Subic international air charter	4AN9900010	Unbekannt	Republik der Philippinen
Subic seaplane, inc.	4AN2000002	Unbekannt	Republik der Philippinen
Topflite airways, inc.	4AN9900012	Unbekannt	Republik der Philippinen
Transglobal Airways Corporation	2009007	TCU	Republik der Philippinen
World aviation, corp.	Unbekannt	Unbekannt	Republik der Philippinen
WcC Aviation Company	2009015	Unbekannt	Republik der Philippinen
YOkota aviation, inc.	Unbekannt	Unbekannt	Republik der Philippinen
ZenitH Air, Inc.	2009012	Unbekannt	Republik der Philippinen
Zest Airways Incorporated	2009003	RIT	Republik der Philippinen
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden São Tomés und Príncipes, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**São Tomé und Príncipe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Unbekannt	São Tomé und Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé und Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé und Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Unbekannt	São Tomé und Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé und Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Unbekannt	São Tomé und Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé und Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé und Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Unbekannt	São Tomé und Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé und Príncipe
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sierra Leones, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Sierra Leone**
AIR RUM, Ltd	Unbekannt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Unbekannt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Unbekannt	Unbekannt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Unbekannt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Unbekannt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Unbekannt	SVT	Sierra Leone

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
TEEBAH AIRWAYS	Unbekannt	Unbekannt	Sierra Leone
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sudans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Republik Sudan**
Sudan Airways	Unbekannt	SUD	Republik Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republik Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republik Sudan
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Republik Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republik Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republik Sudan
ALMAJARA AVIATION	Unbekannt	MJA	Republik Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republik Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republik Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republik Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Unbekannt	Republik Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republik Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republik Sudan
TARCO AIRLINES	056	Unbekannt	Republik Sudan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Swasilands, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Swasiland**
SWAZILAND AIRLINK	Unbekannt	SZL	Swasiland
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sambias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Sambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Sambia

ANHANG B

LISTE DER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DEREN BETRIEB IN DER EU BESCHRÄNKUNGEN UNTERLIEGT [1]

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer	Eintragungsstaat
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DVR Korea	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters TU- 204	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: P-632, P-633	DVR Korea
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters Falcon 50, 2 Luftfahrzeugen des Musters Falcon 900	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Gabunische Republik
AIR ASTANA [2]	AK-0388-09	KZR	Kasachstan	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters B-767, 4 Luftfahrzeugen des Musters B-757, 10 Luftfahrzeugen der Muster A-319/320/321, 5 Luftfahrzeugen des Musters Fokker 50	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Königreich der Niederlande)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LtD	AOC 017	ALE	Republik Ghana	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters DC-8-63F	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 9G-TOP und 9G-RAC	Republik Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters Boeing B-737-300, 2 Luftfahrzeugen des Musters ATR 72-500, 1 Luftfahrzeug des Musters ATR 42-500, 1 Luftfahrzeug des Musters ATR 42-320 und 3 Luftfahrzeugen des Musters DHC 6-300	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republik Madagaskar
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komoren	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: LET 410 UVP	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: D6-CAM (851336)	Komoren
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 keiner Betriebsuntersagung unterliegt, sofern die einschlägigen Sicherheitsnormen eingehalten werden.

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer	Eintragungsstaat
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: 3 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-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republik Angola

([1]) Afrijet ist es ausschließlich gestattet, die aufgeführten Luftfahrzeuge für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Europäischen Union zu nutzen.
([2]) Air Astana ist es ausschließlich gestattet, die aufgeführten Luftfahrzeuge für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Europäischen Union zu nutzen.
([3]) Gabon Airlines ist es ausschließlich gestattet, das aufgeführte Luftfahrzeug für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Europäischen Union zu nutzen.
([4]) Iran Air ist es gestattet, Flüge in die Europäische Union unter Einsatz der angegebenen Luftfahrzeuge und unter den in Erwägungsgrund 69 der Verordnung (EU) Nr. 590/2010 (ABl. L 170 vom 6.7.2010, S. 15) genannten Bedingungen durchzuführen.