VERORDNUNG (EU) Nr. 1071/2010 DER KOMMISSION

vom 22. November 2010

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

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

(3) Die Kommission hat alle betroffenen Luftfahrtunternehmen entweder unmittelbar oder, sofern dies nicht möglich war, über die für die Regulierungsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden informiert und die wesentlichen Tatsachen und Überlegungen angegeben, die die Grundlage einer Entscheidung bilden würden, diesen Unternehmen den Flugbetrieb in der 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 und die Kommission zu den wesentlichen Schlussfolgerungen angehört, die in der letzten Sitzung der Europäischen SAFA-Lenkungsgruppe (ESSG) am 28. und 29. Oktober 2010 in Wien vereinbart wurden. Der Ausschuss wurde insbesondere darüber unterrichtet, dass die ESSG die freiwillige Einführung einer Mindestanzahl jährlicher Inspektionen in den Mitgliedstaaten ab 2011 unterstützt.

(7) Der Flugsicherheitsausschuss hat Anhörungen über die Analyse von Berichten über die umfassenden Sicherheitsaudits vorgenommen, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) im Rahmen des Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) durchgeführt wurden, sowie über die Ergebnisse der Zusammenarbeit zwischen der Kommission und der ICAO im Bereich der Sicherheit, insbesondere bezüglich der Möglichkeiten, Informationen über die Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen und Empfehlungen auszutauschen.

(8) Gemäß den Schlussfolgerungen der ICAO-Generalversammlung wurde die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) von der Kommission damit beauftragt, die regelmäßige Analyse der Berichte über umfassende Sicherheitsaudits, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) im Rahmen des Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) durchgeführt werden, zusammen mit Experten der Mitgliedstaaten innerhalb einer vom Flugsicherheitsausschuss eingesetzten Arbeitsgruppe zu koordinieren. Die Mitgliedstaaten werden zur Benennung von Experten aufgefordert, die an dieser wichtigen Aufgabe mitwirken.

[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.

(9) 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.

(10) 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.

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

Luftfahrtunternehmen aus der Europäischen Union

(12) Aufgrund der Ergebnisse von Vorfeldinspektionen, die an Luftfahrzeugen bestimmter Luftfahrtunternehmen der 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: Griechenland teilte mit, dass Hellas Jet am 2. November 2010 das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) und die Betriebsgenehmigung entzogen wurden, nachdem das Unternehmen am 30. April 2010 seinen Betrieb eingestellt hatte. Deutschland teilte mit, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) des Unternehmens ACH Hamburg am 27. Oktober 2010 ausgesetzt und am 30. September 2010 ein Luftfahrzeug mit dem Eintragungskennzeichen D-CJJJ aus dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Unternehmens Advance Air Luftfahrtgesellschaft gestrichen wurde. Spanien bestätigte, dass die am 9. Juni 2010 verfügte Aussetzung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses von Baleares Link Express weiterhin gilt. Schweden teilte mit, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Viking Airlines AB am 29. Oktober 2010 ausgesetzt wurde.

(13) Portugal teilte mit, dass aufgrund schwerer Bedenken bezüglich der Sicherheit des Betriebs und der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der von zwei portugiesischen Luftfahrtunternehmen – Luzair und White – betriebenen Luftfahrzeuge sowie der mit der Kommission am 25. Oktober 2010 geführten Konsultationen beschlossen wurde, die fortlaufende Aufsicht über diese Unternehmen zu verstärken, um die rechtzeitige Umsetzung eines angemessenen Abhilfeplans durch diese Unternehmen zu gewährleisten. Portugal teilte dem Flugsicherheitsausschuss mit, dass das Unternehmen White seine Leistung leicht verbessert hat. Die Kommission nahm die angekündigten Maßnahmen zur Kenntnis. Die EASA wird im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 eine Normungsinspektion in Portugal durchführen. Der Flugsicherheitsausschuss wird in seiner nächsten Sitzung über die Ergebnisse dieses Besuchs entsprechend unterrichtet.

Luftfahrtunternehmen aus der Islamischen Republik Afghanistan

Kam Air

(14) Es liegen stichhaltige Beweise vor für Sicherheitsmängel seitens des in der Islamischen Republik Afghanistan zugelassenen Unternehmens Kam Air. Am 11. August 2010 berührte ein Luftfahrzeug des Musters DC8 von Kam Air, Eintragungskennzeichen YA-VIC, unmittelbar vor dem Abheben vom Flughafen Manston (Vereinigtes Königreich) mit seinem Heck die Startbahn und die daran angrenzende Grasfläche. Vom Vereinigten Königreich durchgeführte Untersuchungen dieses schweren Zwischenfalls führten gravierende Sicherheitsmängel bei der Betriebsüberwachung der DC8-Flotte durch Kam Aire zutage. Das Vereinigte Königreich hat Kam Air deshalb den Flugbetrieb mit Luftfahrzeugen des Musters DC8 mit Wirkung vom 2. September 2010 landesweit untersagt.

(15) Darüber hinaus wurden bei einer SAFA-Vorfeldinspektion der zuständigen Behörden Österreichs am 16. September 2010 [1] an einem Luftfahrzeug des Musters Boeing B767 von Kam Air, Eintragungskennzeichen YA-KAM, eine erhebliche Anzahl gravierender Sicherheitsmängel festgestellt. Die Ergebnisse dieser SAFA-Vorfeldinspektion führten Österreich zu dem Schluss, dass bei Kam Air erhebliche Unzulänglichkeiten in den Bereichen Betriebsverfahren, Ausrüstung, Systembedienung und Frachtverladung bestehen. Angesichts der bei der Untersuchung im Vereinigten Königreich festgestellten Mängel sowie deren Übereinstimmung mit den bei der SAFA-Vorfeldinspektion am Flughafen Wien festgestellten Mängeln hat Österreich Kam Air den gesamten Flugbetrieb mit Wirkung vom 17. September 2010 landesweit untersagt.

(16) Gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wurde der Flugsicherheitsausschuss über die von den beiden Mitgliedstaaten beschlossenen Maßnahmen unterrichtet.

(17) Am 6. Oktober 2010 trafen die zuständigen Behörden der Islamischen Republik Afghanistan (MoTCA) und Vertreter von Kam Air mit der Kommission sowie Vertretern der Mitgliedstaaten zusammen, um die Umstände im Zusammenhang mit dem Zwischenfall von Manston und der SAFA-Inspektion in Österreich zu erörtern.

(18) Bei dem Treffen konnte das Luftfahrtunternehmen nicht nachweisen, dass es zur Erfüllung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen in der Lage ist. Die Luftfahrzeuge des Musters DC8 wurden im März 2010 ohne angemessene Managementaufsicht und hinreichende Schulung der zu ihrer Bedienung eingestellten Flugbesatzungen in Dienst gestellt. Die Besatzungen hatten die entsprechenden Schulungen auch dann noch nicht absolviert, als die Luftfahrzeuge bereits für internationale kommerzielle Flüge eingesetzt wurden. Darüber hinaus hat das Luftfahrtunternehmen nicht nachgewiesen, dass die Flugbesatzung zum Zeitpunkt des schweren Zwischenfalls im Vereinigten Königreich ihren Aufgaben im vollen Umfang gewachsen war. Kam Air erklärte, dass das Luftfahrzeug des Musters Boeing B-767 mit Eintragungskennzeichen YA-KAM, das Gegenstand der Vorfeldinspektion

[1] ACG-2010-335.

in Österreich war, seinen ersten Flug nach längerer Standzeit durchgeführt habe und vor dem Flug nach Wien keiner angemessenen Betriebsvorbereitung unterzogen worden sei. Das Unternehmen erklärte außerdem, dass die Indienststellung der DC8 zu einer Überlastung seiner Managementressourcen geführt habe und es nicht in der Lage gewesen sei, vor dem Abflug des Luftfahrzeugs die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen durchführen zu lassen.

(19) Das Luftfahrtunternehmen Kam Air beantragte seine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss und wurde am 9. November 2010 gehört. Kam Air teilte dem Ausschuss mit, dass es den Betrieb der Luftfahrzeuge des Musters DC8 eingestellt habe. Kam Air untersuchte zwar die Ereignisse, die zum Betriebsverbot im Vereinigten Königreich und in Österreich geführt hatten, versäumte es allerdings, auf systembedingte Mängel innerhalb des Unternehmens hinzuweisen, die die Nichteinhaltung der ICAO-Standards erklären könnten.

(20) Bei dem Treffen am 6. Oktober 2010 konnte das MoTCA auch nicht erklären, warum es für Kam Air zwei unterschiedliche Betriebsspezifikationen gab, die beide an demselben Tag (29. September 2010) unterzeichnet wurden, wobei die DC8 in einem Exemplar aufgeführt und in dem anderen gestrichen waren. Seit diesem Datum bestand somit Unklarheit darüber, ob Kam Air zum Betrieb der Luftfahrzeuge des Musters DC8 berechtigt war. Zudem konnte das MoTCA keinerlei Ergebnisse von Zertifizierungs- und Aufsichtstätigkeiten in Bezug auf Kam Air vorweisen.

(21) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass das Luftfahrtunternehmen Kam Air diese Kriterien nicht erfüllt und somit in Anhang A geführt werden sollte.

Allgemeine Sicherheitsaufsicht über Luftfahrtunternehmen aus Afghanistan

(22) Es liegen stichhaltige Beweise vor, dass die zuständigen Behörden der Islamischen Republik Afghanistan derzeit nicht in der Lage sind, die einschlägigen Sicherheitsnormen anzuwenden und durchzusetzen und die von den unter ihrer Regulierungsaufsicht stehenden Luftfahrtunternehmen genutzten Luftfahrzeuge gemäß ihren Verpflichtungen aus dem Chicagoer Übereinkommen zu kontrollieren. Wie aus den Äußerungen des MoTCA am 6. Oktober 2010 hervorging, hat die Behörde gegenwärtig erhebliche Schwierigkeiten, ihre internationalen Verpflichtungen bezüglich aller wesentlichen Elemente eines Sicherheitssystems zu erfüllen. Bei der Durchführung von Inspektionen ist die Behörde derzeit völlig vom Fachwissen der ICAO abhängig und stellte fest, dass wegen dieses Mangels an Fachpersonal Lufttüchtigkeitszeugnisse für einige Luftfahrzeuge ausgestellt worden seien, ohne die entsprechenden Inspektionen vorzunehmen. Darüber hinaus ist das für den Flugbetrieb geltende Primärrecht veraltet (1972); zwar wurde der Regierung ein Gesetzentwurf vorgelegt, jedoch ohne Angabe eines Verabschiedungstermins. Ferner haben Betriebsvorschriften nur unverbindlichen Charakter (beratende Rundschreiben).

(23) Das MoTCA beantragte seine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss und wurde am 9. November 2010 gehört. Es räumte ein, dass durch seine bisherige Aufsichtstätigkeit nicht gewährleistet werden könne, dass die ICAO-Standards von den in Afghanistan zugelassenen Luftfahrtunternehmen eingehalten werden. Das MoTCA teilte dem Ausschuss allerdings mit, dass es keine weiteren Luftverkehrsbetreiberzeugnisse mehr ausstellen werde, dass es seine Verwaltung umstrukturiert und Luftfahrzeugen des Musters AN 24 den Betrieb untersagt habe. Zudem seien unlängst eine Reihe neuer Luftfahrtvorschriften verabschiedet worden und das MoTCA bereite die Neuzulassung aller Luftfahrtunternehmen in Afghanistan gemäß diesen neuen Vorschriften vor.

(24) Die Kommission nahm die äußerst schwierigen Arbeitsbedingungen des MoTCA zur Kenntnis und begrüßte das Engagement der zuständigen Behörde, um in Zukunft die Situation zu verbessern. Die Kommission stellte aber auch fest, dass das MoTCA derzeit nicht in der Lage ist, seine Aufgaben als Zulassungsbehörde ordnungsgemäß wahrzunehmen und zu gewährleisten, dass die internationalen Luftfahrtunternehmen die internationalen Sicherheitsnormen erfüllen.

(25) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass alle in der Islamischen Republik Afghanistan zugelassenen Luftfahrtunternehmen in Anhang A aufgenommen werden sollten.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik Ghana

(26) Aufgrund der Maßnahmen, die durch die Verordnung (EU) Nr. 791/2010 vom 6. September 2010 [1] zwei in Ghana zugelassenen Luftfahrtunternehmen, Meridian Airways und Airlift International (GH) Ltd, auferlegt worden waren, beantragten die zuständigen Behörden der Republik Ghana (GCAA) eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss und wurden am 10. November 2010 gehört.

(27) Die GCAA legte die Maßnahmen dar, die zur Behebung der bei Meridian Airways, Air Charter Express und Airlift International festgestellten Mängel bislang unternommen wurden, und beschrieb die am Aufsichtssystem in Ghana vorgenommenen Verbesserungen, einschließlich der Vorschrift, dass alle in Ghana zugelassenen Luftfahrtunternehmen ihre Tätigkeiten in Ghana durchführen müssen. Die GCAA teilte dem Ausschuss außerdem mit, dass sie das von Airlift International betriebene Luftfahrzeug des Musters DC 8, Eintragungskennzeichen 9G-RAC, einer Inspektion unterzogen habe und dass die im Vereinigten Königreich festgestellten Mängel behoben worden seien.

[1] ABl. L 237 vom 8.9.2010, S. 10.

(28) Die Kommission nahm die Bereitschaft der GCAA zur Verbesserung seiner Aufsichtstätigkeit durch die Investition in zusätzliche Ressourcen zur Kenntnis und begrüßte den Beschluss, wonach in Ghana zugelassene Luftfahrtunternehmen sich in Ghana niederlassen und dort ihren Hauptgeschäftssitz haben müssen, damit sie von der GCAA ordnungsgemäß beaufsichtigt werden können. Um die GCAA bei ihren Bemühungen um eine Verbesserung ihres Aufsichtssystems zu unterstützen, forderte die Kommission die Europäische Agentur für Flugsicherheit dazu auf, im Rahmen eines Besuchs Anfang 2011 technische Hilfe leisten.

Airlift International (GH) Ltd.

(29) Das Luftfahrtunternehmen Airlift International (GH) Ltd. beantragte seine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss und wurde am 10. November 2010 gehört. Das Luftfahrtunternehmen äußerte sich zu den Verbesserungen, die in seiner Organisationsstruktur sowie in den Bereichen Strategien und Verfahren, Ressourcen und Einhaltung der Vorschriften erzielt worden seien. Das Luftfahrtunternehmen bestätigte, dass die Luftfahrzeuge 9G-SIM und 9G-FAB weiterhin eingelagert blieben, bis über Instandhaltungsmaßnahmen entschieden werde, um ihre Lufttüchtigkeit vor Wiederaufnahme des Flugbetriebs wiederherzustellen. Das Luftfahrtunternehmen stimmte mit der GCAA darin überein, dass die am Luftfahrzeug 9G-RAC festgestellten Mängel angemessen behoben worden seien.

(30) Die Kommission nahm die Fortschritte des Luftfahrtunternehmens bei der Behebung der festgestellten Sicherheitsmängel zur Kenntnis. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass das Luftfahrzeug des Musters DC8 mit Eintragungskennzeichen 9G-RAC aus Anhang B gestrichen und für den Flugbetrieb in der Union zugelassen werden sollte.

(31) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 werden die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch Airlift International im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen dieses Unternehmens überprüfen, und die Kommission wird die von Airlift International unternommenen Maßnahmen weiterhin sorgfältig überwachen.

Air Charter Express

(32) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens des in Ghana zugelassenen Unternehmens Air Charter Express. Diese Mängel wurden durch Belgien, Frankreich, die Niederlande und das Vereinigte Königreich bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ([1]).

(33) Das Luftfahrtunternehmen traf am 9. Juni 2010 mit der Kommission und Mitgliedstaaten zur Erörterung der bei den SAFA-Inspektionen festgestellten Probleme zusammen, wobei das Unternehmen zusagte, einen Plan zur Behebung der festgestellten Mängel aufzustellen.

([1]) BCAA-2009-157, BCAA-2010-87, DGAC/F-2009-2422, DGAC/F-2009-2651, DGAC/F-2009-2766, DGAC/F-2010-1678, DGAC/F-2010-2075, CAA-NL-20109-195, CAA-NL-20109-196, CAA-UK-2010-923

(34) Das Luftfahrtunternehmen Air Charter Express beantragte seine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss und wurde am 10. November 2010 gehört. Das Unternehmen beschrieb die im Rahmen seines Plans zur Mängelbehebung bisher unternommenen Maßnahmen, insbesondere in den Bereichen Verfahren, Betriebsüberwachung, Instandhaltung und Schulung, und bestätigte, dass derzeit weitere Abhilfemaßnahmen durchgeführt würden.

(35) Die Kommission nahm die Fortschritte des Luftfahrtunternehmens zur Kenntnis und bekräftigte, dass die von Air Charter Express unternommenen Behebungs- und Vorbeugemaßnahmen wirksam umgesetzt werden müssen, um ein erneutes Auftreten der bei Vorfeldinspektionen festgestellten Sicherheitsmängel zu vermeiden. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 werden die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch Air Charter Express im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen dieses Unternehmens überprüfen, und die Kommission wird die von Air Charter Express unternommenen Maßnahmen weiterhin sorgfältig überwachen.

Luftfahrtunternehmen aus Kasachstan

(36) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1144/2009 hat die Kommission ihre Konsultationen mit den zuständigen Behörden Kasachstans aktiv fortgesetzt, um deren Fortschritte bei der Umsetzung des Abhilfeplans zu verfolgen, den der Staat aufgestellt hatte, um die von der ICAO bei ihrem umfassenden Sicherheitsaudit im Rahmen des Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht im April 2009 festgestellten Mängel und insbesondere die schweren Sicherheitsbedenken zu beheben, die die ICAO allen Vertragsstaaten des Abkommens von Chicago gemeldet hatte.

(37) Nach Konsultationen mit der Kommission am 27. September 2010 wurden die zuständigen Behörden Kasachstans (CAC) vor dem Flugsicherheitsausschuss am 10. November 2010 gehört. Sie teilten mit, dass bei der Umsetzung ihrer Abhilfemaßnahmen weitere Fortschritte erzielt worden seien. Insbesondere habe Kasachstan am 15. Juli 2010 ein neues Luftfahrtgesetz verabschiedet, und die Arbeiten an über 100 abgeleiteten Rechtsakten dauerten an, damit das Luftfahrtgesetz in den kommenden Monaten zur Anwendung kommen könne.

(38) Am 18. Oktober 2010 wurde ein erstes Paket solcher Rechtsvorschriften für den Bereich Luftarbeit beschlossen, und an demselben Tag haben die zuständigen Behörden Kasachstans 15 Unternehmen das Luftverkehrsbetreiberzeugnis entzogen: KazAirWest, IJT Aviation, Euro Asia Air International, Berkut ZK, Tyan Shan, Kazavia, Navigator, Salem, Orlan 2000, Fenix, Association of amateur pilots of Kazakhstan, Burundayavia, Sky Service, Aeroprakt KZ, Asia Continental Avialines.

(39) Die zuständigen Behörden Kasachstans teilten mit, dass zwei dieser Unternehmen, Burundayavia und Euro Asia Air International, am 28. Oktober 2010 die Rückgabe ihrer Luftverkehrsbetreiberzeugnisse beantragt hätten. In der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses waren die zuständigen Behörden Kasachstans nicht in der Lage, den Status des Betriebs dieser beiden Unternehmen zu klären. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Burundayavia und Euro Asia Air International weiterhin in Anhang A geführt werden sollten.

(40) Die Unterlagen und Erklärungen der zuständigen Behörden Kasachstans (CAC) bezüglich der Unternehmen Asia Continental Avialines, KazAirWest, Kazavia und Orlan 2000 enthalten keine hinreichenden Belege dafür, dass diese Unternehmen ihren kommerziellen Luftverkehr eingestellt haben. Die CAC konnte keine vollständigen Unterlagen bezüglich der Zeugnisse und Zulassungen vorlegen, über die diese Unternehmen nach dem Entzug ihrer Luftverkehrsbetreiberzeugnisse noch verfügten. Es liegen vor allem Informationen vor, nach denen diese Unternehmen große Transportflugzeuge betreiben. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass diese vier Unternehmen zum gegenwärtigen Zeitpunkt weiterhin in Anhang A geführt werden sollten.

(41) Die zuständigen Behörden Kasachstans haben festgestellt und belegt, dass die Unternehmen Association of Amateur Pilots of Kazakhstan, Aeroprakt KZ, Berkut ZK, IJT Aviation, Navigator, Fenix, Salem, Sky Service und Tyan Shan Flight Center keinen gewerblichen Luftverkehr mehr durchführen und über keine gültige Betriebsgenehmigung mehr verfügen. 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 neun Unternehmen aus Anhang A gestrichen werden sollten.

(42) Die Kommission unterstützt die ehrgeizige Reform des Zivilluftfahrtsystems Kasachstans durch die zuständigen Behörden und fordert diese Behörden auf, ihre Anstrengungen zur Umsetzung der mit der ICAO vereinbarten Abhilfepläne entschlossen fortzusetzen und ihr Hauptaugenmerk dabei auf die fortbestehenden schweren Sicherheitsbedenken sowie auf die Neuzulassung 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 durchzuführen, um die bei der Umsetzung des Abhilfeplans erzielten Fortschritte zu überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus der Islamischen Republik Mauretanien

(43) Laut den Ergebnissen des Audits, den die ICAO im Rahmen des Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) im April 2008 in Mauretanien durchgeführt hat, gibt es stichhaltige Beweise dafür, dass die für die Kontrolle der in der Islamischen Republik Mauretanien zugelassenen Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden nur unzureichend in der Lage sind, Sicherheitsmängel wirksam zu beheben und Sicherheitsprobleme zu lösen. In dem im März 2009 veröffentlichten Abschlussbericht des Audits wurden zahlreiche schwere Mängel festgestellt bezüglich der Fähigkeit der Zivilluftfahrtbehörden, ihre Zuständigkeiten im Bereich der Sicherheitsaufsicht wahrzunehmen. Mehr als 67 % der ICAO-Standards wurden zu dem Zeitpunkt, als die ICAO ihre Bewertung abschloss, nicht angewandt. Was die Behebung der festgestellten Sicherheitsmängel anbelangt, wurden in diesem kritischen Element nach Feststellung der ICAO mehr als 93 % der ICAO-Standards nicht angewandt.

(44) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens des in Mauretanien zugelassenen Luftfahrtunternehmens Mauritania Airways. Diese Mängel wurden von Frankreich und Spanien bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt [1]. Mauritania Airways hat den Behörden, von denen die Inspektionen durchgeführt wurden, nicht angemessen geantwortet und blieb den Nachweis schuldig, dass diese Mängel dauerhaft behoben wurden.

(45) Die Kommission hat im Februar 2010 Konsultationen mit den zuständigen Behörden Mauretaniens aufgenommen und dabei schwerwiegende Bedenken bezüglich der Sicherheit des Betriebs der im Land zugelassenen Luftfahrtunternehmen vorgebracht und um Klärungen bezüglich der Maßnahmen gebeten, die die zuständigen Behörden in Bezug auf die Feststellungen der ICAO und die SAFA-Feststellungen getroffen haben. An diese Konsultationen schloss sich im März und Oktober 2010 ein Schriftwechsel zu denselben Themen an. Darüber hinaus wurden die zuständigen Behörden Mauretaniens am 9. November 2010 vor dem Flugsicherheitsausschuss gehört.

(46) Die zuständigen Behörden Mauretaniens (ANAC) sind nicht hinreichend in der Lage, die von der ICAO festgestellten Verstöße wirksam zu beheben; dies belegt der Umstand, dass sich die Durchführung des Plans zur Behebung der von der ICAO festgestellten Mängel verzögert. Die ANAC lieferte keine Belege über die zufriedenstellende Beseitigung der als behoben gemeldeten Mängel. Beispielsweise sind weder das Zivilluftfahrtgesetz von 1972 noch die zugehörigen Sekundärvorschriften für den Luftverkehr geändert worden. Die Rechtsgrundlage für die Zulassung und fortlaufende Überwachung der in Mauretanien zugelassenen Luftfahrtunternehmen entspricht somit nicht den einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen.

[1] DGAC/F-2009-2728; DGAC/F-2010-343; DGAC/F-2010-520, DGAC/F-2010-723, DGAC/F-2010-1007, DGAC/F-2010-1294, DGAC/F-2010-1573, DGAC/F-2010-1914, DGAC/F-2010-2004; AESA-E-2010-46, AESA-E-2010-249; AESA-E-2010-396; AESA-E-2010-478

(47) Die ANAC teilte mit, dass Mauritania Airways derzeit das einzige in Mauretanien zugelassene Luftfahrtunternehmen sei und dass sein Luftverkehrsbetreiberzeugnis am 8. Juli 2010 für sechs Monate verlängert worden sei und am 31. Dezember 2010 ablaufe. Die ANAC konnte allerdings weder die vor der Verlängerung vorgenommenen Prüfungen belegen noch Angaben zu Abhilfemaßnahmen machen, die die wirksame und dauerhafte Behebung der festgestellten Sicherheitsmängel gewährleisten. Insbesondere wurden keinerlei Nachweise über die Genehmigung des Betriebshandbuchs, der Mindestausrüstungsliste, des Instandhaltungs-Organisationshandbuchs sowie des Instandhaltungsbetriebshandbuchs des Unternehmens vorgelegt.

(48) Mauritania Airways wurde am 9. November 2010 vor dem Flugsicherheitsausschuss gehört und teilte mit, dass es eine Reihe von Abhilfemaßnahmen eingeleitet habe, um die bei den SAFA-Vorfeldinspektionen sowie bei der internen Untersuchung nach dem Unfall seines Luftfahrzeugs im Juli 2010 festgestellten Mängel zu beheben. Mauritania Airways blieb allerdings den Nachweis schuldig, dass diese Maßnahmen zu Ergebnissen geführt haben. Darüber hinaus konnte das Unternehmen nicht belegen, dass es über die vorgenannten erforderlichen Zulassungen verfügt.

(49) Mauritania Airways bestätigte, dass ein von ihm betriebenes Luftfahrzeug des Musters Boeing B737-700 mit Eintragungskennzeichen TS-IEA am 27. Juli 2010 in einen Unfall verwickelt war, bei dem mehrere Verletzte zu beklagen waren und das Luftfahrzeug erheblich beschädigt wurde und sich seitdem in Reparatur befindet. Nach vorläufigen Informationen des Luftfahrtunternehmens wies das Luftfahrzeug mehrere Mängel auf, insbesondere eine Anomalie beim Ausfahren der Vorflügel und einen instabilen Anflug.

(50) Die zuständigen Behörden Mauretaniens (ANAC) konnten nicht ihre Fähigkeit nachweisen, ihre Zuständigkeiten im Bereich der Sicherheitsaufsicht über die in Mauretanien zugelassenen Luftfahrtunternehmen wirksam wahrzunehmen. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass alle in Mauretanien zugelassenen Luftfahrtunternehmen in Anhang A aufgenommen werden sollten.

(51) Die Kommission fordert die zuständigen Behörden Mauretaniens (ANAC) dazu auf, den der ICAO vorgelegten Abhilfeplan weiterhin aktiv umzusetzen und ist bereit, die dafür gegebenenfalls notwendige Unterstützung zu leisten. Die Kommission ist insbesondere bereit, mit Unterstützung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit und der Mitgliedstaaten eine Bewertung vor Ort durchzuführen, um die bei der Umsetzung des Abhilfeplans erzielten Fortschritte zu überprüfen.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(52) Das in der Ukraine zugelassene Unternehmen Ukrainian Mediterranean Airlines beantragte eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss und wurde am 9. November 2010 gehört. Das Unternehmen teilte mit, dass es derzeit seine Flotte erneuere und die Luftfahrzeuge des Musters DC-9 nicht mehr in Betrieb seien. Ukrainian Mediterranean Airlines blieb jedoch die vollständigen und aktuellen Betriebsspezifikationen schuldig, die dem geltenden Luftverkehrsbetreiberzeugnis beigefügt sind, und konnte bei der Anhörung auch keine genauen Angaben über die derzeitige Flotte machen. Außerdem wurde bestätigt, dass Ukrainian Mediterranean Airlines im Rahmen der Erneuerung seines am 28. November 2010 ablaufenden Luftverkehrsbetreiberzeugnisses derzeit einem Audit durch die zuständigen ukrainischen Behörden unterzogen wird und dieses Verfahren noch andauert. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Ukrainian Mediterranean Airlines weiterhin in Anhang B geführt werden sollte.

(53) Die von dem Luftfahrtunternehmen nach der Anhörung eingereichten Unterlagen werden von der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss in der nächsten Ausschusssitzung geprüft.

Air Algérie

(54) Nach dem Erlass der Verordnung (EU) Nr. 590/2010 [1] hat das Luftfahrtunternehmen Air Algérie an seinen Luftfahrzeugen vor dem Abflug nach Zielen in der Union zahlreiche Inspektionen vorgenommen. Darüber hinaus haben die zuständigen Behörden Algeriens im September 2010 Technikerteams zusammengestellt, die anhand der SAFA-Methodik Inspektionen (so genannte SANAA-Inspektionen) an den von Air Algérie betriebenen Luftfahrzeugen durchführen, insbesondere an denen, die auf Strecken in die Union eingesetzt werden. Diese gemeinsamen Anstrengungen dürften dazu führen, dass vor dem Abflug eine Reihe von Mängeln festgestellt und behoben werden. Die Ergebnisse dieser Inspektionen werfen jedoch einige Fragen bezüglich der Qualität der Instandhaltungstätigkeiten des Luftfahrtunternehmens auf.

(55) Wie in der Verordnung (EU) Nr. 590/2010 gefordert, legten die algerischen Zivilluftfahrtbehörden vor der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses am 10. November 2010 vier Monatsberichte für Juni, Juli, August und September 2010 vor. Schwerpunkte dieser Berichte waren die Ergebnisse der Sicherheitsaufsicht über die Aktivitäten von Air Algérie sowie die Mängel, die Inspektoren von Air Algérie an Luftfahrzeugen des Unternehmens bei Inspektionen festgestellt hatten. Die Berichte enthalten jedoch weder Angaben über eine Risikobewertung seitens der zuständigen Behörden Algeriens noch darüber, wie den Ergebnissen einer solchen Risikobewertung bei der Planung und Durchführung der Aufsichtstätigkeit Rechnung getragen wird.

[1] ABl. L 170 vom 5.7.2010, S. 9.

(56) In Anbetracht des anhaltenden Vorliegens von Mängeln in den Bereichen Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, Instandhaltung, Betrieb und Sicherheit der Fracht an Bord, die bei SANA- und SANAA-Inspektionen und bei internen Inspektionen durch Air Algérie festgestellt wurden, sowie des Klärungsbedarfs bezüglich der Monatsberichte fanden am 11. Oktober 2010 Konsultationen mit der zuständigen Behörde und dem Luftfahrtunternehmen statt, an denen auch die Europäische Agentur für Flugsicherheit und ein Mitgliedstaat teilnahmen. Die Kommission nahm dabei die Zusage der zuständigen Behörden Algeriens zur Kenntnis, eine umfassende Analyse der zugrundeliegenden Ursachen durchzuführen und einen soliden Abhilfeplan sowie alle einschlägigen Informationen vorzulegen, die die Maßnahmen belegen, die von den zuständigen algerischen Behörden und Air Algérie für eine nachhaltige Mängelbehebung unternommen werden. Am 20. Oktober 2010 wurde der Kommission ein von den zuständigen algerischen Behörden genehmigter Plan zur Mängelbehebung vorgelegt.

(57) Am 10. November 2010 legte Air Algérie dem Flugsicherheitsausschusses einen weiteren, verbesserten Plan zur Mängelbehebung vor. Der Ausschuss erkannte die Bemühungen des Unternehmens im Hinblick auf die Behebung der festgestellten Mängel an und ersuchte die zuständigen Behörden Algeriens dringend, ihre Aufsichtstätigkeiten zu intensivieren, um die Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen zu gewährleisten. In der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses äußerten die zuständigen Behörden Algeriens den Wunsch, ihre Kapazitäten im Rahmen eines Partnerschaftsprojekts weiter zu stärken. Um die zuständigen Behörden Algeriens in ihren Bemühungen zu unterstützen, ihre Zuständigkeiten besser wahrzunehmen, wird unter Leitung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit im Rahmen eines Besuchs im Februar 2011 technische Hilfe geleistet.

(58) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2006 werden die Mitgliedstaaten in der Zwischenzeit die Leistung von Air Algérie weiterhin überwachen, um die Grundlage für eine Neubewertung des Falles in der nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses zu schaffen.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik Kongo

(59) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1144/2009 ([1]) ist allen in der Republik Kongo zugelassenen Luftfahrtunternehmen der Betrieb in der Union untersagt; diese Unternehmen sind in Anhang A aufgeführt.

(60) Die Kommission teilte dem Flugsicherheitsausschuss die Ergebnisse eines Besuchs zur technischen Hilfe mit, den die Europäische Agentur für Flugsicherheit im Februar 2010 in der Republik Kongo nach dem USOAP-Audit der ICAO vom November 2008 durchgeführt hatte. Das USOAP-Audit der ICAO führte zu einem schweren Sicherheitsbedenken bezüglich des Flugbetriebs, der Zertifizierung und der von der Zivilluftfahrtbehörde der Republik Kongo (ANAC) ausgeübten Aufsicht sowie zu der Feststellung, dass Sicherheitsnormen zu einem hohen Anteil (76,89 %) nicht angewendet werden; das schwere Sicherheitsbedenken besteht weiterhin. Während des Besuchs wurde festgestellt, dass die ANAC sich eindeutig auf allen Ebenen um die Umsetzung eines Abhilfeplans bemüht und ein starkes Engagement zur Lösung der bei dem ICAO-Audit festgestellten Sicherheitsprobleme unter Beweis gestellt hatte. Die Kommission begrüßt diese ermutigenden Schritte und wird die Fortschritte der ANAC bei der effektiven Umsetzung ihres Abhilfeplans weiterhin sorgfältig überwachen, damit die gegenwärtigen Sicherheitsmängel unverzüglich behoben werden.

(61) Das von der ANAC zugelassene Luftfahrtunternehmen Equaflight Service beantragte eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss und wurde am 10. November 2010 gehört. Das Unternehmen berichtete über seine Aktivitäten und die bei der Umsetzung seines Maßnahmenplans erzielten Fortschritte.

(62) Das von der ANAC zugelassene Luftfahrtunternehmen Trans Air Congo beantragte eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss und wurde am 10. November 2010 gehört. Das Unternehmen berichtete über seine Aktivitäten und die bei der Umsetzung seines Maßnahmenplans erzielten Fortschritte.

(63) Der Flugsicherheitssauschuss nahm den Fortschrittsbericht zur Kenntnis. Die Äußerungen der Luftfahrtunternehmen ließen allerdings nicht den Schluss zu, dass sie zum gegenwärtigen Zeitpunkt die geltenden Sicherheitsnormen der ICAO erfüllen. In Erwartung der wirksamen Durchführung angemessener Behebungsmaßnahmen zur Abstellung des schweren Sicherheitsbedenkens der ICAO sowie angesichts des Fehlens wesentlicher Fortschritte bei der Beseitigung der bei dem ICAO-Audit festgestellten Mängel wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass die zuständigen Behörden der Republik Kongo zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht in der Lage sind, die einschlägigen Sicherheitsnormen bei allen Luftfahrtunternehmen, die ihrer Aufsicht unterliegen, durchzuführen und durchzusetzen. Deshalb sollten alle von diesen Behörden zugelassenen Luftfahrtunternehmen weiterhin in Anhang A geführt werden.

(64) Die Kommission wird ihre Konsultationen mit den zuständigen Behörden der Republik Kongo über deren Maßnahmen zur Verbesserung der Flugsicherheit aktiv fortsetzen und ist bereit, 2011 im Rahmen eines zweiten Besuchs technische Hilfe zum Aufbau ihrer administrativen und technischen Kapazitäten im Bereich der Zivilluftfahrt zu leisten.

([1]) ABl. L 312 vom 27.11.2009, S. 16.

Luftfahrtunternehmen aus Kirgisistan

(65) Die zuständigen Behörden Kirgisistans beantragten eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss und wurden am 10. November 2010 gehört. Sie teilten mit, dass bei der 2006 eingeleiteten umfassenden Reform des Luftverkehrssektors zur Verbesserung der Flugsicherheit Fortschritte erzielt würden. Durch die Einstellung zusätzlicher qualifizierter Inspektoren, die in den kommenden Monaten fortgesetzt werden soll, schritten die zuständigen Behörden vor allem bei ihrem Kapazitätsaufbau voran. Die kirgisischen Rechtsvorschriften für den Luftverkehr würden überarbeitet, um sie bis November 2011 mit den internationalen Sicherheitsnormen in Einklang zu bringen.

(66) Die zuständigen Behörden Kirgisistans teilten mit, dass sie dem Luftfahrtunternehmen CAAS ein neues Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt hätten. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird festgestellt, dass CAAS in Anhang A aufgenommen werden sollte.

(67) Die zuständigen Behörden Kirgisistans teilten mit, dass die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse von drei Luftfahrtunternehmen - Itek Air, TransAero und Asian Air - ausgesetzt worden seien. Sie teilten ferner mit, dass in Bezug auf folgende Luftfahrtunternehmen Durchsetzungsmaßnahmen unternommen worden seien: Golden Rules Airlines, Kyrgyzstan Airline, Max Avia und Tenir Airlines. Sie konnten allerdings nicht nachweisen, dass diesen Unternehmen die Betriebsgenehmigungen oder Luftverkehrsbetreiberzeugnisse entzogen wurden. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass diese Unternehmen weiterhin in Anhang A geführt werden sollten.

(68) Da die Kommission bisher keine Belege über die vollständige Umsetzung angemessener Abhilfemaßnahmen durch die 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.

(69) 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.

Luftfahrtunternehmen aus Gabun

(70) Die zuständigen Behörden Gabuns (ANAC) führten am 26. Oktober 2010 Konsultationen mit der Kommission, der Europäischen Agentur für Flugsicherheit und den zuständigen Behörden Frankreichs, um über die von ihnen erzielten Fortschritte zu berichten. Die ANAC teilte mit, dass der Rechtsrahmen derzeit überarbeitet werde, was auch eine Reform des Zivilluftfahrtgesetzes sowie die folgenden Maßnahmen einschließe: a) eine bis 31. Dezember 2010 zu beschließende Umstrukturierung der ANAC; b) die schrittweise Einführung eines umfassenden Pakets gabunischer Regelungen im Bereich des Luftverkehrs (RAG), die bis 2011 stufenweise in Kraft treten sollen. Die ANAC berichtete über weitere Fortschritte bei ihrem Kapazitätsaufbau durch die Einstellung zusätzlicher Inspektoren. Darüber hinaus berichtete die ANAC über Fortschritte bei der Aufsicht über die Luftfahrtunternehmen und die Durchsetzung der geltenden Sicherheitsvorschriften, was durch die Aussetzung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses des Unternehmens Air Services am 30. Juli 2010 und die vorübergehende Aussetzung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses des Unternehmens Allegiance vom 22. August bis 2. September 2010 unter Beweis gestellt werde.

(71) Die ANAC konnte jedoch nicht nachweisen, dass geeignete Abhilfemaßnahmen durchgeführt wurden, bevor Allegiance sein Luftverkehrsbetreiberzeugnis zurückerhalten hat. Außerdem lassen Anzahl und Art einiger der festgestellten Mängel erkennen, dass gegebenenfalls weitere Durchsetzungsmaßnahmen erforderlich sind, sofern in Gabun zugelassene Luftfahrtunternehmen die geltenden Sicherheitsnormen nicht erfüllen.

(72) Da die Kommission bisher keine Belege über die vollständige Umsetzung angemessener Abhilfe- und Vorbeugemaßnahmen durch die in der Gemeinschaftsliste geführten 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 einer Betriebsuntersagung (Anhang A) beziehungsweise Betriebsbeschränkungen (Anhang B) unterliegen sollten.

(73) Die ANAC teilte mit, dass dem Luftfahrtunternehmen Afric Aviation am 25. September 2010 ein neues Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt wurde, ohne allerdings nachzuweisen, dass die Zertifizierung und Beaufsichtigung dieses Unternehmens mit den geltenden internationalen Sicherheitsnormen voll im Einklang stehen. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Afric Aviation in Anhang A aufgenommen werden sollte.

(74) Die Mitgliedstaaten werden weiterhin die Leistung der in Gabun zugelassenen Luftfahrtunternehmen durch vorrangige Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms überprüfen, um zu kontrollieren, ob ihr Betrieb und ihre Instandhaltung auf Dauer den geltenden Sicherheitsnormen entspricht. Sollten bei den Vorfeldinspektionen Sicherheitsprobleme festgestellt werden, so wird die Kommission in der nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses die für diese Unternehmen geltenden Maßnahmen überprüfen müssen.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik der Philippinen

(75) Im Oktober 2010 führte die Kommission mit Unterstützung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit und den zuständigen Behörden Deutschlands und Spaniens eine Sicherheitsprüfung in den Philippinen durch, um die Fortschritte zu bewerten, die von den zuständigen philippinischen Behörden (CAAP) und einigen unter ihrer Aufsicht stehenden Luftfahrtunternehmen bei der Ausräumung der in der Verordnung (EU) Nr. 273/2010 beschriebenen Sicherheitsbedenken erzielt wurden.

(76) Der entsprechende Bewertungsbericht bestätigt, dass die philippinische Zivilluftfahrtbehörde unter der Leitung ihres neuen Generaldirektors seit April 2010 eine Reihe umfassender Reformen des in der Republik der Philippinen bestehenden Aufsichtssystems für die Zivilluftfahrt durchgeführt hat. Die unternommenen Maßnahmen gehen eindeutig in die richtige Richtung und dürften nach ihrer wirksamen und dauerhaften Umsetzung zu wesentlichen Verbesserungen im Einklang mit den Sicherheitsnormen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) führen. Im Einzelnen beinhalten diese Maßnahmen a) eine Neufassung der bestehenden Durchführungsbestimmungen zum Zivilluftfahrtgesetz; b) eine vollständige Überarbeitung der geltenden Zivilluftfahrtvorschriften; c) die Benennung einer größeren Anzahl von Bediensteten nach verbesserten Qualifikationskriterien; d) die Fortsetzung umfassender Schulungsprogramme für das eingestellte Personal; e) die Modernisierung der Einrichtungen und Bereitstellung angemessener Informationssysteme, um die Kontrolle von Zulassungen und Lizenzen zu ermöglichen; f) die Zertifizierung von Luftfahrtunternehmen, die, obwohl sie ihre gewerblichen Tätigkeiten fortsetzen, über keine Zulassung nach den geltenden Zivilluftfahrtvorschriften verfügen; g) die Erstellung umfassender Überwachungspläne, in denen sämtliche betrieblichen Aspekte berücksichtigt werden; h) die Ausräumung der gegebenenfalls festgestellten Sicherheitsbedenken.

(77) In dem Bericht wird auch darauf hingewiesen, dass diese Reformen trotz der Anstrengungen der CAAP und der seit April 2010 aufgebrachten Energie nicht innerhalb weniger Monate abgeschlossen werden konnten, insbesondere wegen der langwierigen Einstellungs- und Benennungsverfahren in den Philippinen, auf die die CAAP keinen Einfluss hat, sowie des entsprechenden Mangels an angemessenen Ressourcen. Es scheint mehr Zeit notwendig zu sein, damit dauerhafte Fortschritte herbeigeführt werden und die Ergebnisse zum Tragen kommen. Obwohl die CAAP Maßnahmen unternommen hat, um das von der ICAO 2009 allen Vertragsstaaten gemeldete schwere Sicherheitsbedenken auszuräumen, sind die bisherigen Fortschritte dafür nicht ausreichend. Auch die Fortschritte bei der Behebung der von der FAA 2007 festgestellten Verstöße reichen trotz entsprechender Maßnahmen der CAAP nicht aus, um von der US-amerikanischen FAA als konform mit den internationalen Sicherheitsnormen (Kategorie 1) angesehen zu werden. Daher wird festgestellt, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt alle in der Republik der Philippinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen weiterhin in Anhang A geführt werden sollten.

(78) Die Kommission fordert die Philippinen auf, den Umsetzungszeitplan für ihre Zusagen gegenüber der internationalen Gemeinschaft einzuhalten, insbesondere was die Ausräumung des von der ICAO gemeldeten schweren Sicherheitsbedenkens anbelangt. Dafür ist es wichtig, dass die CAAP weiterhin mit der notwendigen Unabhängigkeit agiert und dafür sorgt, dass ausreichend Mitarbeiter benannt werden, die die Qualifikationskriterien erfüllen, damit die Behörde ihre Verantwortung gegenüber der internationalen Gemeinschaft wirksam wahrnehmen und eine solide Aufsicht nach den geltenden Sicherheitsnormen gewährleisten kann. Für die Erreichung dieser Ziele benötigt die CAAP unbedingt die Unterstützung der philippinischen Regierung.

Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation

(79) Nach Verabschiedung der Verordnung (EU) Nr. 590/2010 erhielt die Kommission Informationen von den zuständigen Behörden der Russischen Föderation, wonach am 11. August 2010 alle bisherigen Betriebsbeschränkungen für das Luftfahrtunternehmen YAK Service aufgehoben worden seien, nachdem die Aufsichtstätigkeiten dieser Behörden zu zufriedenstellenden Ergebnissen geführt hätten. Die Kommission erhielt jedoch nicht die verlangten Ergebnisse aller Aufsichtstätigkeiten bezüglich der Überprüfung, ob die Abhilfemaßnahmen ordnungsgemäß umgesetzt und die Ausrüstungen der im internationalen Verkehr eingesetzten Luftfahrzeuge des Unternehmens im Einklang mit den ICAO-Standards zertifiziert wurden.

(80) Im Rahmen der laufenden Leistungsüberwachung von Luftfahrtunternehmen, die Flüge in die Union durchführen, anhand der Ergebnisse von Vorfeldinspektionen an den Luftfahrzeugen dieser Unternehmen unterrichtete die Kommission die zuständigen Behörden der Russischen Föderation am 11. Oktober 2010 außerdem über die Ergebnisse solcher Inspektionen, denen russische Luftfahrtunternehmen in den vergangenen zwölf Monaten unterzogen worden waren.

(81) Diese Ergebnisse ließen erkennen, dass einige russische Luftfahrtunternehmen trotz nur weniger Inspektionen anhaltende Mängel aufwiesen, nämlich mehr als zwei schwere und/oder sehr schwere Mängel pro Inspektion in den letzten zwei Jahren. Dies zeigt, dass Verbesserungen notwendig sind, damit die internationalen Sicherheitsnormen von diesen Luftfahrtunternehmen voll erfüllt werden. Die Kommission und die zuständigen Behörden der Russischen Föderation führten am 18. Oktober 2010 in Moskau Konsultationen über das Sicherheitsniveau der russischen Luftfahrtunternehmen. Bei dem Treffen sagten die zuständigen Behörden der Russischen Föderation zu, der Kommission folgende Informationen zu liefern: a) die am 2. September 2010 angeforderten Unterlagen über Yak Service (Übermittlung der Ergebnisse (in Englisch) aller Aufsichtstätigkeiten bezüglich der Überprüfung, ob die Abhilfemaßnahmen ordnungsgemäß umgesetzt und die Ausrüstungen der im internationalen Verkehr eingesetzten Luftfahrzeuge des Unternehmens im Einklang mit den ICAO-Standards zertifiziert wurden; das nach Aufhebung der Beschränkungen neu ausgestellte Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Unternehmens zusammen mit den Betriebsspezifikationen); b) die Ergebnisse der Aufsichtstätigkeiten der russischen Behörden über russische

Luftfahrtunternehmen, für die von der Kommission Berichte und Analysen über SAFA-Vorfeldinspektionen übermittelt wurden. Ferner kündigten die zuständigen Behörden der Russischen Föderation bei dem Treffen an, dass sie der Kommission auch die Berichte und Analysen (Ereignisse, Methode der Koeffizientenberechnung usw.) über die Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen von Luftfahrtunternehmen aus der EU, die Flüge in die Russische Föderation durchführen, übermitteln würden.

(82) Nach dieser Sitzung übermittelten die zuständigen Behörden der Russischen Föderation am 25. Oktober 2010 ein YAK Service betreffendes Schreiben, wonach bestimmte Ausrüstungen in den von dem Unternehmen betriebenen Luftfahrzeugen vom Zwischenstaatlichen Luftfahrtausschuss (MAK) neu zertifiziert worden seien. In der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses am 10. November 2010 lieferten die zuständigen Behörden der Russischen Föderation allerdings keinen Nachweis, dass alle von YAK Service betriebenen Luftfahrzeuge über die von der ICAO vorgeschriebene und für den kommerziellen internationalen Luftverkehr notwendige Ausrüstung in betriebsfähigem Zustand verfügen. Deshalb sollte zwei im Luftverkehrsbetreiberzeugnis dieses Unternehmens eingetragenen Luftfahrzeugen mit den Eintragungskennzeichen RA-87648 und RA-88308 der Flugbetrieb in die Europäische Union untersagt werden. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 werden die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch Yak Service im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen dieses Unternehmens überprüfen.

(83) In der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses blieben die zuständigen Behörden der Russischen Föderation die von der Kommission geforderten Nachweise über die Ergebnisse ihrer Aufsichtstätigkeiten über verschiedene in der Russischen Föderation zugelassene Luftfahrtunternehmen schuldig.

(84) In der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses bestätigten die zuständigen Behörden der Russischen Föderation außerdem, dass die nachstehenden Luftfahrzeuge weiterhin nicht im kommerziellen internationalen Luftverkehr eingesetzt werden dürfen, da sie nicht über die von der ICAO vorgeschriebene Ausrüstung verfügen:

a) Aircompany Yakutia: Antonow AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660;

b) Atlant Soyuz: Tupolew TU-154M: Luftfahrzeuge mit den Eintragungskennzeichen RA-85672 und RA-85682, die zuvor von Atlant Soyuz betrieben wurden, werden derzeit von anderen in der Russischen Föderation zugelassenen Luftfahrtunternehmen betrieben.

c) Gazpromavia: Tupolew TU-154M: RA-85625 und RA-85774; Jakowlew Jak-40: RA-87511, RA-88300 und RA-88186; Jak-40K: RA-21505, RA-98109 und RA-8830; Jak-42D: RA-42437; alle (22) Hubschrauber Kamow Ka-26 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle (49) Hubschrauber Mi-8 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle (11) Hubschrauber Mi-171 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle (8) Hubschrauber Mi-2 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle (1) Hubschrauber EC-120B: RA-04116.

d) Kavminvodyavia: Tupolew TU-154B: RA-85307, RA-85494 und RA-85457.

e) Krasnoyarsky Airlines: Das Luftfahrzeug des Musters TU-154M mit 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: Jakowlew Jak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 und RA-42541; das Luftfahrzeug desselben Musters mit dem Eintragungskennzeichen RA-42526 ist derzeit aus finanziellen Gründen außer Betrieb.

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

h) Siberia Airlines: Tupolew TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 und RA-85690.

i) Tatarstan Airlines: Jakowlew Jak-42D: die Luftfahrzeuge mit den Eintragungskennzeichen RA-42374, RA-42433 und RA-42347 werden von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben; Tupolew TU-134A: RA-65970, RA-65691, RA-65973, RA-65065 und RA-65102; Antonow AN-24RV: die Luftfahrzeuge mit den Eintragungskennzeichen RA-46625 und RA-47818 werden derzeit von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben.

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

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

l) Rossija (STC Russia): Tupolew TU-134: RA-65979, die Luftfahrzeuge mit den Eintragungskennzeichen RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 und RA-65555 werden von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben; Iljuschin IL-18: RA-75454 wird von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben; Jakowlew Jak-40: die Luftfahrzeuge mit den Eintragungskennzeichen RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 und RA-88200 werden von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben.

m) Russair: Tupolew TU-134A3, Eintragungskennzeichen RA 65124; TU-154, Eintragungskennzeichen RA-65124.

(85) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss nahmen die Unterlagen und Erklärungen der zuständigen Behörde der Russischen Föderation zur Kenntnis und werden die nachhaltige Behebung der bei SAFA-Vorfeldinspektionen festgestellten Sicherheitsverstöße durch weitere technische Konsultationen mit diesen Behörden fortsetzen. 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.

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

(86) Der Kommission wurden trotz ihrer ausdrücklichen Nachfragen keine Nachweise für die vollständige Umsetzung angemessener Behebungsmaßnahmen durch die Luftfahrtunternehmen, die in der am 6. September 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.

(87) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Flugsicherheitsausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. Anhang A wird durch die Fassung in Anhang A dieser Verordnung ersetzt.

2. Anhang B wird durch die Fassung in Anhang B dieser Verordnung ersetzt.

Artikel 2

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

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

Brüssel, den 22. November 2010

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	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republik Ghana
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Königreich Kambodscha
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	015	Unbekannt	Republik Angola
AIR26	004	DCD	Republik Angola
AIR GEMINI	002	GLL	Republik Angola
AIR GICANGO	009	Unbekannt	Republik Angola
AIR JET	003	MBC	Republik Angola
AIR NAVE	017	Unbekannt	Republik Angola
ALADA	005	RAD	Republik Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Unbekannt	Republik Angola
DIEXIM	007	Unbekannt	Republik Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republik Angola
HELIANG	010	Unbekannt	Republik Angola
HELIMALONGO	011	Unbekannt	Republik Angola
MAVEWA	016	Unbekannt	Republik Angola
PHA	019	Unbekannt	Republik Angola
RUI & CONCEICAO	012	Unbekannt	Republik Angola
SAL	013	Unbekannt	Republik Angola
SERVISAIR	018	Unbekannt	Republik Angola
SONAIR	014	SOR	Republik Angola

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
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	Republic of Benin
AFRICA AIRWAYS	Unbekannt	AFF	Republik Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	k. 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

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
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Demokratische Republik Kongo
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Demokratische Republik Kongo
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/2009	EXY	Demokratische Republik Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Demokratische Republik Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Demokratische Republik Kongo
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerialunterschrift (Verordnung Nr. 78/205)	LCG	Demokratische Republik Kongo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo

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
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratische Republik Kongo
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Dschibutis, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Dschibuti**
DAALLO AIRLINES	Unbekannt	DAO	Dschibuti
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Äquatorialguineas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Äquatorialguinea**
CRONOS AIRLINES	Unbekannt	Unbekannt	Äquatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Unbekannt	CEL	Äquatorialguinea
EGAMS	Unbekannt	EGM	Äquatorialguinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Äquatorialguinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	k. A.	Äquatorialguinea
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Äquatorialguinea
GUINEA AIRWAYS	738	k. A.	Äquatorialguinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Unbekannt	Unbekannt	Äquatorialguinea
UTAGE – UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Äquatorialguinea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Indonesiens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia und Metro Batavia, einschließlich			**Republik Indonesien**
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Unbekannt	Republik Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Unbekannt	Republik Indonesien

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
ASCO NUSA AIR	135-022	Unbekannt	Republik Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Unbekannt	Republik Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Unbekannt	Republik Indonesien
CARDIG AIR	121-013	Unbekannt	Republik Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Unbekannt	Republik Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republik Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republik Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republik Indonesien
EASTINDO	135-038	Unbekannt	Republik Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republik Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republik Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Unbekannt	Republik Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Unbekannt	Republik Indonesien
KAL STAR	121-037	KLS	Republik Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republik Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republik Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republik Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Unbekannt	Republik Indonesien
MEGANTARA	121-025	MKE	Republik Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republik Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Unbekannt	Republik Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Unbekannt	Republik Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Unbekannt	Republik Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Unbekannt	Republik Indonesien
NYAMAN AIR	135-042	Unbekannt	Republik Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republik Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Unbekannt	Republik Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Unbekannt	Republik Indonesien
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Republik Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republik Indonesien
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republik Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Unbekannt	Republik Indonesien
SKY AVIATION	135-044	Unbekannt	Republik Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republik Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republik Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Unbekannt	Republik Indonesien

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
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Unbekannt	Republik Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republik Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Unbekannt	Republik Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republik Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republik Indonesien
UNINDO	135-040	Unbekannt	Republik Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republik Indonesien
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kasachstans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Air Astana, einschließlich			**Republik Kasachstan**
AERO AIR COMPANY	Unbekannt	Unbekannt	Republik Kasachstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republik Kasachstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republik Kasachstan
AIR DIVISION OF EKA	Unbekannt	Unbekannt	Republik Kasachstan
AIR FLAMINGO	Unbekannt	Unbekannt	Republik Kasachstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Unbekannt	Unbekannt	Republik Kasachstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Unbekannt	AKS	Republik Kasachstan
ALMATY AVIATION	Unbekannt	LMT	Republik Kasachstan
ARKHABAY	Unbekannt	KEK	Republik Kasachstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republik Kasachstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Republik Kasachstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republik Kasachstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republik Kasachstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republik Kasachstan
AVIA-JAYNAR	Unbekannt	SAP	Republik Kasachstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Unbekannt	BBS	Republik Kasachstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republik Kasachstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Republik Kasachstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Republik Kasachstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Republik Kasachstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republik Kasachstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Unbekannt	KZE	Republik Kasachstan

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
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republik Kasachstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republik Kasachstan
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republik Kasachstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republik Kasachstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republik Kasachstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republik Kasachstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republik Kasachstan
KAZAIRWEST	Unbekannt	KAW	Republik Kasachstan
KAZAVIA	Unbekannt	KKA	Republik Kasachstan
KAZAVIASPAS	Unbekannt	KZS	Republik Kasachstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republik Kasachstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republik Kasachstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republik Kasachstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Unbekannt	KOV	Republik Kasachstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Unbekannt	Unbekannt	Republik Kasachstan
PRIME AVIATION	Unbekannt	PKZ	Republik Kasachstan
SAMAL AIR	Unbekannt	SAV	Republik Kasachstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Republik Kasachstan
SEMEYAVIA	Unbekannt	SMK	Republik Kasachstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republik Kasachstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republik Kasachstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Republik Kasachstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republik Kasachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Unbekannt	JTU	Republik Kasachstan
ZHERSU AVIA	Unbekannt	RZU	Republik Kasachstan
ZHEZKAZGANAIR	Unbekannt	KZH	Republik Kasachstan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden der Kirgisischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Kirgisische Republik**
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisische Republik
ASIAN AIR	36	AAZ	Kirgisische Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisische Republik
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Kirgisische Republik
CAAS	13	CBK	Kirgisische Republik

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgisische Republik
DAMES	20	DAM	Kirgisische Republik
EASTOK AVIA	15	EEA	Kirgisische Republik
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kirgisische Republik
ITEK AIR	04	IKA	Kirgisische Republik
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgisische Republik
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisische Republik
KYRGYZSTAN AIRLINE	Unbekannt	KGA	Kirgisische Republik
MAX AVIA	33	MAI	Kirgisische Republik
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgisische Republik
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Kirgisische Republik
SKY WAY AIR	21	SAB	Kirgisische Republik
TENIR AIRLINES	26	TEB	Kirgisische Republik
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgisische Republik
VALOR AIR	07	VAC	Kirgisische Republik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Liberias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden			**Liberia**
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Gabunischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Gabon Airlines, Afrijet und SN2AG in Anhang B, einschließlich			**Gabunische Republik**
AFRIC AVIATION		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			**Islamische Republik Mauretanien**
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Islamische Republik Mauretanien

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden 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
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

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
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Republik der Philippinen
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Unbekannt	Republik der Philippinen
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Unbekannt	Republik der Philippinen
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Republik der Philippinen
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Unbekannt	Republik der Philippinen
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Unbekannt	Republik der Philippinen
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Unbekannt	Republik der Philippinen
SOUTH EAST ASIA 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 and Príncipes, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**São Tomé und Príncipe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Unbekannt	São Tomé und Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé und Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé und Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Unbekannt	São Tomé und Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé und Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Unbekannt	São Tomé und Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé und Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé und Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Unbekannt	São Tomé und Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé und Príncipe

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sierra Leones, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	Unbekannt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Unbekannt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Unbekannt	Unbekannt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Unbekannt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Unbekannt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Unbekannt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Unbekannt	Unbekannt	Sierra Leone
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sudans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Republik Sudan**
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	DPRK	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters Tu-204	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA		Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters Falcon 50; 2 Luftfahrzeugen des Musters Falcon 900	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Gabunische Republik
AIR ASTANA [2]	AK-0388-09	KZR	Kasachstan	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters B767; 4 Luftfahrzeugen des Musters B757; 10 Luftfahrzeugen des Musters A319/320/321; 5 Luftfahrzeugen des Musters Fokker 50	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Königreich der Niederlande)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republik Ghana	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters DC8-63F	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 9G-TOP und 9G-RAC	Republik Ghana
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komoren	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: LET 410 UVP	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: D6-CAM (851336)	Komoren
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters Boeing B767-200	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LHP	Gabunische Republik

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des 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 A300, 8 Luftfahrzeugen des Musters A310, 1 Luftfahrzeug des Musters B737	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX 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 ChallengerCL601; 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
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ukraine	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters MD-83.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: UR-CFF	Ukraine

([1]) Afrijet ist es ausschließlich gestattet, die aufgeführten Luftfahrzeuge für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Europäischen Union zu nutzen.
([2]) Air Astana ist es ausschließlich gestattet, die aufgeführten Luftfahrzeuge für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Europäischen Union zu nutzen.
([3]) Gabon Airlines ist es ausschließlich gestattet, das aufgeführte Luftfahrzeug für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Europäischen Gemeinschaft 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.