VERORDNUNG (EG) Nr. 331/2008 DER KOMMISSION

vom 11. April 2008

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 KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission vom 22. März 2006 wurde die in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 genannte gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist⁽²⁾, erstellt.
- (2) Gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 haben einige Mitgliedstaaten der Kommission Angaben übermittelt, die im Zusammenhang mit der Aktualisierung der gemeinschaftlichen Liste von Belang sind. Einschlägige Informationen wurden auch von Drittstaaten mitgeteilt. Auf dieser Grundlage sollte die gemeinschaftliche Liste aktualisiert werden.
- (3) Die Kommission hat alle betroffenen Luftfahrtunternehmen entweder unmittelbar, oder sofern dies nicht möglich war, über die für die Regulierungsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden informiert und die wesentlichen Tatsachen und Überlegungen angegeben, die die Grundlage einer Entscheidung bilden würden, diesen Unternehmen den Flugbetrieb in der Gemeinschaft 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. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt⁽³⁾ eingesetzt wurde, mündlich vorzutragen.

- (5) Die für die Regulierungsaufsicht über die betreffenden Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden wurden von der Kommission sowie in bestimmten Fällen von einigen Mitgliedstaaten konsultiert.
- (6) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 ist daher entsprechend zu ändern.

In der Ukraine zugelassene Luftfahrtunternehmen

Albatross Avia Ltd

- (7) Frankreich hat der Kommission mitgeteilt, dass es dem in der Ukraine zugelassenen Unternehmen Albatross Avia Ltd mit sofortiger Wirkung den gesamten Flugbetrieb untersagt hat, da es sich in Wirklichkeit um das ukrainische Luftfahrtunternehmen Volare handelt, gegen das bereits eine Betriebsuntersagung ergangen ist⁽⁴⁾. Ferner hat Frankreich der Kommission sein Ersuchen übermittelt, die gemeinschaftliche Liste gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 und Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 zu aktualisieren.
- (8) Das Unternehmen hat keine geeigneten Nachweise erbracht, um die von Frankreich geäußerten Bedenken auszuräumen.
- (9) Nach Konsultationen mit der Kommission und mehreren Mitgliedstaaten haben die zuständigen Behörden der Ukraine der Kommission ihre Entscheidung mitgeteilt, wonach dem Unternehmen das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) entzogen wurde. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien sind daher bezüglich Albatross Avia Ltd keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

⁽¹⁾ ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.

⁽²⁾ ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 14. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1400/2007 (AbL. L 311 vom 29.11.2007, S. 12).

⁽³⁾ ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4. Verordnung geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (AbL. L 79 vom 19.3.2008, S. 1).

⁽⁴⁾ Verordnung (EG) Nr. 787/2007 der Kommission vom 4. Juli 2007 (AbL. L 175 vom 5.7.2007, S. 10).

- (10) Die Kommission ist jedoch besorgt über den Umstand, dass die zuständigen Behörden der Ukraine einem Unternehmen, für das bereits eine Betriebsuntersagung gilt, ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt haben. Sollte dies erneut vorkommen, so könnte dies als Beleg dafür gewertet werden, dass diese Behörden die gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 möglicherweise nicht erfüllen.
- Ukraine Cargo Airways*
- (11) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel aller Luftfahrzeugmuster des in der Ukraine zugelassenen Unternehmens Ukraine Cargo Airways. Diese Mängel wurden durch Frankreich, Deutschland, Italien, Lettland, Luxemburg, die Niederlande, Österreich, Polen, Rumänien, Spanien und Ungarn⁽¹⁾ bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt.
- (12) Österreich hat der Kommission mitgeteilt, dass es unter Berücksichtigung der gemeinsamen Kriterien im Rahmen von Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 eine sofortige Betriebsuntersagung für das im Flugverkehr nach Österreich bisher eingesetzte Luftfahrzeugmuster AN-12 von Ukraine Cargo Airways verfügt hat, und hat der Kommission sein Ersuchen übermittelt, die gemeinschaftliche Liste gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 und Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 zu aktualisieren.
- (13) Die von Österreich verfügte Betriebsuntersagung wird wie folgt begründet: a) Es liegen Berichte über gravierende Sicherheitsmängel vor, die belegen, dass das Luftfahrtunternehmen nichts unternimmt, die bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellten und dem Unternehmen zuvor mitgeteilten Mängel zu beheben. b) Das Unternehmen zeigte eine mangelnde Fähigkeit zur Behebung dieser gravierenden Sicherheitsmängel, als es im Anschluss an entsprechende Aufforderungen einen unzureichenden Plan zur Mängelbehebung vorlegte. c) Mangelnde Fähigkeit und Bereitschaft der für die Kontrolle des Unternehmens zuständigen Behörden zur Behebung dieser Sicherheitsmängel, die sich zeigen in einer unzureichenden Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden Österreichs, von denen die Vorfeldinspektionen durchgeführt wurden, sowie in der mangelnden Fähigkeit, die einschlägigen Sicherheitsnormen anzuwenden und durchzusetzen.
- (14) Die von Österreich und anderen Mitgliedstaaten festgestellten Sicherheitsmängel der Luftfahrzeugmuster AN-12, AN-26 und IL-76 betrafen dieselben Bereiche. Darüber hinaus sind diese Mängel in dem betreffenden Zeitraum wiederholt aufgetreten. Dies belegt, dass es sich um systembedingte Mängel handelt.
- (15) Bei den Konsultationen mit der Kommission und mehreren Mitgliedstaaten legte Ukraine Cargo Airways einen Plan zur Mängelbehebung vor, der dem Unternehmen zufolge alle Unzulänglichkeiten in den Bereichen Instandhaltung, Technik und Betrieb behandelt, die an allen drei für Flüge in die Gemeinschaft eingesetzten Luftfahrzeugmustern festgestellt worden waren. Das Unternehmen war während der Konsultationen allerdings nicht in der Lage nachzuweisen, dass die vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen die gewünschte Wirkung zeigen. Insbesondere konnte das Unternehmen weder die Angemessenheit der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Betriebsdisziplin belegen noch erklären, warum bei Inspektionen der für Flüge in die Gemeinschaft eingesetzten Luftfahrzeuge dieselben Mängel festgestellt wurden wie vor der Betriebsuntersagung durch Österreich, obwohl bereits verschiedene Maßnahmen des Plans zur Behebung von Betriebsmängeln aller Luftfahrzeugmuster des Unternehmens abgeschlossen schienen.
- (16) Im Verlauf derselben Konsultationen legten die zuständigen ukrainischen Behörden Informationen zu ihrer Entscheidung vor, das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Unternehmens durch Streichung der Luftfahrzeuge des Musters AN-12 (Registrierung UR-UCK, UR-UDD und UR-UCN), mit denen Ukraine Cargo Airways Flüge nach Österreich und anderen Mitgliedstaaten durchführte, einzuschränken und die diese Luftfahrzeuge instand setzen zu lassen, sowie den Betrieb der Luftfahrzeuge des Musters IL-76 (Registrierung UR-UCA, UR-UCC, UR-UCD, UR-UCH, UR-UCO, UR-UCQ, UR-UCT, UR-UCU, UR-UCW und UR-UCX) bis zum 19. November 2008 zu untersagen. Mit einigen dieser Luftfahrzeuge (Registrierung UR-UCA, UR-UCO und UR-UCU) führte das Unternehmen Flüge in die Gemeinschaft durch. Die Behörden bestätigten außerdem, dass sie den Maßnahmenplan des Unternehmens gebilligt hatten und sich verpflichteten, die Durchführung der Abhilfemaßnahmen durch Ukraine Cargo Airways zu überprüfen, bevor sie dem Unternehmen die Wiederaufnahme von Flügen in die Gemeinschaft mit dem Luftfahrzeugmuster AN-12 genehmigten.
- (17) Die Kommission nimmt die von den zuständigen Behörden der Ukraine ergriffenen Maßnahmen in Bezug auf die Luftfahrzeugmuster AN-12 und IL-76 zur Kenntnis. Sie ist allerdings der Auffassung, dass die Abhilfemaßnahmen nicht den systembedingten Ursachen der festgestellten Sicherheitsmängel Rechnung tragen, von denen alle der von dem Unternehmen für Flüge in die Gemeinschaft bisher eingesetzten Luftfahrzeugmuster betroffen sind. Angesichts der Ergebnisse von Vorfeldinspektionen⁽²⁾ an Luftfahrzeugen des Musters AN-26, die im Anschluss an die Konsultationen mit dem Unternehmen und den zuständigen Behörden durchgeführt wurden, nachdem unter behördlicher Aufsicht mit den Abhilfemaßnahmen begonnen worden war, ist die Kommission ferner der Ansicht, dass durch diese Maßnahmen die festgestellten Sicherheitsmängel weder an diesem noch einem anderen von dem Unternehmen für Flüge in die Gemeinschaft eingesetzten Luftfahrzeugmuster behoben wurden.

⁽¹⁾ SAFA-Berichte ACG-2007-36, ACG-2007-43, ACG-2007-56, ACG-2007-150, ACG-2007-205, ACG-2008-42, DGCATR-2007-374, LBA/D-2008-95, LBA/D-2008-117, LBA/D-2008-121, CAO-2007-57, LBA/D-2007-292, MOTLUX-2008-2, CAALAT-2007-14, DGAC-E-2006-801, LBA/D-2007-29, LBA/D-2008-114, LBA/D-2008-120, CAA-NL-2007-137, ENAC-IT-2006-389, LBA/D-2006-684, RCAARO-2006-46, RCAARO-2007-118, ENAC-IT-2007-322, ENAC-IT-2007-432, RCAARO-2006-38, RCAARO-2007-58.

⁽²⁾ LBA/D-2008-117, LBA/D-2008-121, MOTLUX-2008-2, BUL-2008-3, LBA/D-2008-114, LBA/D-2008-120.

- (18) Am 1. April 2008 legte das Unternehmen Unterlagen mit einem überarbeiteten Plan zur Mängelbehebung vor, der den von den zuständigen ukrainischen Behörden nach einer Überprüfung des Unternehmens geforderten Änderungen Rechnung trägt. Außerdem erhielt das Unternehmen am 2. April Gelegenheit, sich gegenüber der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss zu äußern. Dabei konnte es jedoch weder die Angemessenheit der vorgeschlagenen geänderten Maßnahmen zur Betriebsdisziplin belegen noch erklären, wie durch diese Maßnahmen die erkannten Mängel nachhaltig zu beheben wären. Die Unterlagen sind daher eingehender zu untersuchen, um festzustellen, ob die erkannten Mängel in angemessener Weise beseitigt wurden.
- (19) Bis zum Abschluss dieser Prüfung und sofern keine Abhilfemaßnahmen ergriffen werden, die das systembedingte Wiederauftreten von Sicherheitsmängeln unverzüglich verhindern, sollten dem Unternehmen nach Ansicht der Kommission Flüge in die Gemeinschaft untersagt werden, bis festgestellt wurde, dass beim Betrieb der von Ukraine Cargo Airways eingesetzten Luftfahrzeuge durch geeignete Maßnahmen die Einhaltung einschlägiger Sicherheitsnormen gewährleistet ist.
- (20) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird festgestellt, dass Ukraine Cargo Airways die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält. Gegen das Luftfahrtunternehmen sollte eine vollständige Betriebsuntersagung verhängt werden, und es sollte in Anhang A geführt werden.

Allgemeine Sicherheitsaufsicht

- (21) Nach Ansicht der Kommission muss die allgemeine Sicherheitsaufsicht, insbesondere die Anwendung und Durchsetzung der einschlägigen Sicherheitsnormen, durch die zuständigen ukrainischen Behörden verstärkt werden, um sicherzustellen, dass die unter ihrer Regulierungsaufsicht stehenden Luftfahrtunternehmen dauerhaft wirksame Abhilfemaßnahmen ergreifen. Angesichts der steigenden Zahl von Luftfahrtunternehmen, die außerordentlichen Maßnahmen von Mitgliedstaaten unterworfen sind und demzufolge in Anhang A geführt werden, besteht von Seiten der zuständigen Behörden der Ukraine dringender Handlungsbedarf. Sie werden deshalb aufgefordert, einen Maßnahmenplan zur Verbesserung der Sicherheitsaufsicht über die unter ihrer Regulierungsaufsicht stehenden Luftfahrtunternehmen sowie über die in der Ukraine registrierten und für Flüge in die Gemeinschaft eingesetzten Luftfahrzeuge vorzulegen. Die Kommission wird die Durchführung dieser Maßnahmen, einschließlich jener in den Erwägungen 15 und 18, genau beobachten, um in der nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses Entwürfe geeigneter Gegenmaßnahmen vorzulegen.

Cubana de Aviación SA

- (22) Es liegen stichhaltige Beweise vor, dass Cubana de Aviación bestimmte Sicherheitsnormen, die durch das Ab-

kommen von Chicago festgelegt sind, nicht einhält. Diese Mängel wurden vom Vereinigten Königreich bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ⁽¹⁾.

- (23) Das Vereinigte Königreich hat der Kommission mitgeteilt, dass es unter Berücksichtigung der gemeinsamen Kriterien im Rahmen von Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 eine sofortige Betriebsuntersagung für das von Cubana de Aviación eingesetzte Luftfahrzeugmuster Iljuschin IL-62 (Registrierung CU-T1283 und CU-T1284) verfügt hat. Diese Luftfahrzeuge verfügen derzeit nicht über die Sicherheitsausrüstung EGPWS (*Enhanced Ground Proximity Warning System*), die für Flüge in die Gemeinschaft gemäß Anhang 6 des Abkommens von Chicago erforderlich ist.
- (24) Nach Konsultationen mit der Kommission und mehreren Mitgliedstaaten haben die zuständigen Behörden der Republik Kuba entschieden, das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) von Cubana de Aviación einzuschränken und dem Unternehmen Flüge in die Gemeinschaft mit Luftfahrzeugen des Modells IL-62 zu untersagen, bis diese mit EGPWS ausgerüstet wurden. Außerdem haben die Behörden sich verpflichtet sicherzustellen, dass alle für Flüge in die Gemeinschaft eingesetzten Luftfahrzeuge des Unternehmens bis zum 15. Juni 2008 mit EGPWS ausgerüstet worden sind. Die zuständigen Behörden der Republik Kuba haben sich ferner verpflichtet nachzuprüfen, dass Cubana de Aviación bis zu diesem Termin wirksame Maßnahmen zur Behebung aller festgestellten Sicherheitsmängel, einschließlich der EGPWS-Ausrüstung, unternommen hat, und der Kommission die Ergebnisse dieser Prüfungen zu übermitteln, bevor das Unternehmen den Flugbetrieb in die Gemeinschaft mit dem Luftfahrzeugmuster IL-62 wieder aufnehmen kann.

- (25) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 und in Anbetracht der von den zuständigen Behörden der Republik Kuba unternommenen Maßnahmen wird festgestellt, dass keine weiteren Maßnahmen erforderlich sind. Die Kommission wird den Mitgliedstaaten über die Durchführung der Abhilfemaßnahmen in der nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses Bericht erstatten. Sollten die Maßnahmen jedoch als unzureichend erachtet werden, wird die Kommission dem Ausschuss Entwürfe geeigneter Gegenmaßnahmen unterbreiten.

Islands Development Company

- (26) Es liegen stichhaltige Beweise vor, dass das Luftfahrzeug Beech 1900 (Registrierung S7-IDC) des in den Seychellen zugelassenen Unternehmens Islands Development Company nicht über die Sicherheitsausrüstung EGPWS (*Enhanced Ground Proximity Warning System*) verfügt, die für Flüge in die Gemeinschaft gemäß Anhang 6 des Abkommens von Chicago erforderlich ist. Außerdem konnten die Dokumente, die laut Chicagoer Abkommen an Bord mitzuführen sind, nicht vorgelegt werden. Diese Mängel wurden von Frankreich bei einer Vorfeldinspektion im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ⁽²⁾.

⁽¹⁾ CAA-UK-2008-8.

⁽²⁾ DGAC/F-2008-152.

- (27) Frankreich hat der Kommission mitgeteilt, dass es unter Berücksichtigung der gemeinsamen Kriterien im Rahmen von Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 eine sofortige Betriebsuntersagung für das vorgenannte Luftfahrzeug des Unternehmens verfügt hat, und hat der Kommission sein Ersuchen übermittelt, die gemeinschaftliche Liste gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 und Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 zu aktualisieren.
- (28) Mit Schreiben vom 11. März 2008 bestätigte die Zivilluftfahrtbehörde der Seychellen, dass das in den Seychellen zugelassene Unternehmen Islands Development Company tätig geworden ist, um sein Luftfahrzeug des Modells Beech 1900D (Registrierung S7-IDC) mit EGPWS auszurüsten. Das EGPWS wurde bestellt und am 26. März 2008 eingebaut. Der Einbau wurde von dem Unternehmen bei einem Treffen mit der Kommission am 31. März 2008 offiziell bestätigt. Darüber hinaus wurde von den zuständigen Behörden der Seychellen bestätigt, dass seit dem 27. Februar 2008 beglaubigte Abschriften der vorgeschriebenen Dokumente an Bord mitgeführt werden.
- (29) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird festgestellt, dass Islands Development Company alle erforderlichen Maßnahmen unternommen hat, um die einschlägigen Sicherheitsnormen zu erfüllen, und daher nicht in Anhang A geführt werden sollte.
- Hewa Bora Airways*
- (30) Hewa Bora Airways hat den unter Aufsicht der zuständigen Behörden Belgiens stehenden Flugbetrieb in die Gemeinschaft mit dem in Anhang B geführten Luftfahrzeug Boeing B767-266ER, Seriennr. 23 178, Registrierung 9Q-CJD, eingestellt. Da die vorläufige Regelung für Vorfeldinspektionen und die Überwachung dieses Luftfahrzeugs nicht mehr gewährleistet werden kann, sollte auch der Flugbetrieb mit diesem Luftfahrzeug untersagt werden.
- (31) Gegen das Luftfahrtunternehmen sollte daher eine vollständige Betriebsuntersagung verhängt werden, und es sollte aus Anhang B in Anhang A überführt werden.
- TAAG Angola Airlines*
- (32) Auf Einladung der zuständigen Behörden Angolas und des Unternehmens TAAG Angola Airlines ist ein Team von Sachverständigen der Kommission und der Mitgliedsstaaten vom 18. bis 22. Februar 2008 zu einem Informationsbesuch nach Angola gereist. Bei der Gelegenheit lieferte das Unternehmen einen aktualisierten Sachstandsbericht über seine Behebungs- und Vorbeugemaßnahmen, mit denen die Einhaltung der ICAO-Richtlinien erneut sichergestellt werden soll. Aus dem Bericht des Teams geht hervor, dass TAAG Angola Airlines bei der Umsetzung seines Maßnahmenplans gute Fortschritte erzielt hat und über die Hälfte dieser Maßnahmen als abgeschlossen betrachtet werden kann. Insbesondere wurden die in Bezug auf den Flugbetrieb und die Bodenabfertigung festgestellten Mängel weitgehend behoben. Das Unternehmen wurde aufgefordert, seine Anstrengungen fortzusetzen und seinen Maßnahmenplan vollständig zu erfüllen. Ferner stellte das Team fest, dass die erste Phase des Verfahrens zur Neuzulassung des Unternehmens durch die zuständigen Behörden Angolas abgeschlossen ist.
- (33) Allerdings bestehen weiterhin erhebliche Mängel hinsichtlich der fortdauernden Lufttüchtigkeit und der Instandhaltung, über die TAAG Angola Airlines und die zuständigen Behörden in Kenntnis gesetzt wurden und die vor einer Änderung der für das Unternehmen geltenden Betriebsuntersagung in geeigneter Weise zu beseitigen sind.
- (34) Das Team hat außerdem den von den zuständigen Behörden Angolas (INAVIC) vorgeschlagenen Plan zur Mängelbehebung beurteilt, der dazu dient, die Sicherheitsaufsicht über TAAG Angola Airlines und sämtliche unter der Regulierungsaufsicht der Behörden stehenden Luftfahrtunternehmen zu verbessern. Zu diesem Zweck stellte das Team fest, inwieweit INAVIC die geltenden ICAO-Richtlinien erfüllt, wobei auch die Ergebnisse des von der ICAO in November 2007 durchgeführten USOAP-Audits berücksichtigt wurden. Aus dem Bericht des Teams geht hervor, dass am 16. Januar 2008 ein neues Zivilluftfahrtgesetz veröffentlicht wurde und INAVIC dabei ist, eine unabhängige und gut strukturierte Zivilluftfahrtbehörde einzurichten. Das Team merkte allerdings auch an, dass die neuen Bestimmungen des Zivilluftfahrtgesetzes und die zugehörigen spezifischen Betriebsvorschriften noch nicht angewendet werden und derzeit alle angolanischen Luftfahrtunternehmen über Luftverkehrsbetreiberzeugnisse verfügen, die nicht dem Anhang 6 des Abkommens von Chicago entsprechen. INAVIC wurde aufgefordert, mit der Umstrukturierung ihrer Organisation fortzufahren, möglichst rasch Kapazitäten aufzubauen sowie die Verfahren zur Neuzulassung der Luftfahrtunternehmen im Hinblick auf die Erfüllung angolanischer Vorschriften und geltender ICAO-Richtlinien entschlossen fortzusetzen und die Kommission rechtzeitig über die Ergebnisse zu unterrichten.
- (35) Die Kommission erkennt die von TAAG Angola Airlines und INAVIC geleisteten Anstrengungen im Hinblick auf die Durchführung aller zur Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen notwendigen Maßnahmen an. Die Kommission ist jedoch der Auffassung, dass eine Entscheidung zur Streichung von TAAG Angola Airlines aus der gemeinschaftlichen Liste zum jetzigen Zeitpunkt verfrüht wäre, da weiterhin erhebliche Sicherheitsmängel vorliegen, die von dem Luftfahrtunternehmen und den zuständigen Behörden zu beseitigen sind. Darüber hinaus sind die Verfahren zur Neuzulassung von TAAG Angola Airlines und der übrigen Luftfahrtunternehmen durch die zuständigen Behörden noch nicht beendet. Die Kommission stellt fest, dass die zuständigen Behörden Angolas ihre personellen und finanziellen Mittel erheblich aufstocken müssen, damit die Neuzulassungen innerhalb der von ihnen angegebenen Frist abgeschlossen werden können.

- (36) Nach Auffassung der Kommission hängt die Einhaltung der ICAO-Richtlinien und -Empfehlungen durch die zuständigen Behörden Angolas, insbesondere die Ausübung ihrer Sicherheitsaufsicht, auch von der finanziellen Ausstattung dieser Behörden ab. Die Kommission erwartet von TAAG Angola Airlines und INAVIC die rechtzeitige Übermittlung von Fortschrittsberichten.

Mahan Air

- (37) Am 14. Dezember 2007 und 12. März 2008 fanden zwischen der Kommission, mehreren Mitgliedstaaten, dem Unternehmen Mahan Air und den zuständigen Behörden der Islamischen Republik Iran Konsultationen statt hinsichtlich der von diesen Behörden durchzuführenden Überprüfung der schrittweisen Umsetzung der Abhilfemaßnahmen durch das Luftfahrtunternehmen. Während der Konsultationen am 14. Dezember 2007 bat die Kommission darum, ihr bis Ende Februar 2008 sämtliche Unterlagen zu übermitteln, die die etwaigen Fortschritte bei der Durchführung der Abhilfemaßnahmen durch Mahan Air belegen.
- (38) Im Verlauf der Konsultationen am 12. März 2008 wiesen die zuständigen Behörden der Islamischen Republik Iran darauf hin, dass sie das Unternehmen Mahan Air inspiziert hätten und sämtliche Sicherheitsmängel zu ihrer Zufriedenheit beseitigt worden seien. Allerdings konnten weder das Unternehmen noch die Behörden die Durchführung der Abhilfemaßnahmen dokumentieren und damit den Nachweis erbringen, dass diese Maßnahmen geeignet sind, die Mängel nachhaltig zu beheben und die tatsächliche Umsetzung des im September und November 2007 vorgelegten Plans zur Mängelbehebung zu gewährleisten.
- (39) Am 26. März 2008 übermittelten die zuständigen Behörden der Islamischen Republik Iran der Kommission Unterlagen mit einem detaillierten Fortschrittsbericht und Material bezüglich der Durchführung von Abhilfemaßnahmen durch Mahan Air nach einer Überprüfung des Unternehmens. Die Kommission beabsichtigt, anhand dieser Unterlagen festzustellen, ob die erkannten Sicherheitsmängel in angemessener Weise beseitigt wurden.
- (40) Bis zum Abschluss dieser Prüfung liegen nach Ansicht der Kommission keine ausreichenden Belege dafür vor, dass das Unternehmen die Abhilfemaßnahmen abgeschlossen und die Mängel beseitigt hat, die zu seiner Aufnahme in die Liste der Gemeinschaft geführt hatten.
- (41) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird festgestellt, dass derzeit keine Prüfergebnisse vorliegen, wonach Mahan Air alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen hat, um die einschlägigen Sicherheitsnormen zu erfüllen, und daher noch nicht aus Anhang A gestrichen werden kann. Die Kommission wird mit den zuständigen Behörden der Islamischen Republik Iran weiterhin zusammenarbeiten, um die Durchführung von Abhilfemaßnahmen durch Mahan Air zu überwachen und sicherzustellen, dass dadurch die Mängel auf Dauer behoben werden. Zu diesem Zweck beabsichtigt sie, in den kommenden Monaten einen Ortstermin durchzuführen.

Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation

- (42) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1400/2007 dürfen aufgrund einer Entscheidung der zuständigen Behörden der Russischen Föderation vom 26. November 2007 bestimmte Luftfahrtunternehmen, die von diesen Behörden zugelassen wurden, Flüge in die Gemeinschaft nur mit bestimmtem Fluggerät durchführen. Es handelt sich dabei um folgende: Krasnoyarsk Airlines: Fluggerät Boeing B-737 (EI-DNH/DNS/DNT/CBQ/CLZ/CLW), B-757 (EI-DUA/DUD/DUC/DUE), B-767 (EI-DMP/DMH), Tupolev Tu-214 (RA-65508), Tu-154M (RA-85720); Ural Airlines: Fluggerät Airbus A-320 (VP-BQY/BQZ), Tu-154M (RA-85807/85814/85833/85844); Gazpromavia: Fluggerät Falcon-900 (RA-09000/09001/09006/09008); Atlant-Soyuz: Fluggerät Boeing B-737 (VP-BBL/BBM), Tu-154M (RA-85709/85740); UTAir: Fluggerät ATR-42 (VP-BCB/BCF/BPJ/BPK), Gulfstream IV (RA-10201/10202), Tu-154M (RA-85805/85808); Kavminvodyavia: Fluggerät Tu-204 (RA-64022/64016), Tu-154M (RA-85715/85826/85746); Kuban Airlines: Fluggerät Yak-42 (RA-42386/42367/42375); Air Company Yakutia: Fluggerät Tu-154M (RA-85700/85794) und B-757-200 (VP-BFI); Airlines 400: Fluggerät Tu-204 (RA-64018/64020). Aufgrund derselben Entscheidung sind bestimmten Luftfahrtunternehmen Flüge in die Gemeinschaft mit bestimmtem Fluggerät untersagt. Es handelt sich dabei um folgende: Orenburg Airlines: Fluggerät Tu-154 (RA-85768) und B-737-400 (VP-BGQ); Air Company Tatarstan: Fluggerät Tu-154 (RA 85101 und RA-85109); Air Company Sibir: Fluggerät B-737-400 (VP-BTA); Rossija: Fluggerät Tu-154 (RA-85753 und RA-85835).
- (43) Am 26. März 2008 teilten die zuständigen Behörden der Russischen Föderation der Kommission ihre Absicht mit, ihre Entscheidung vom 26. November 2007, durch die mehreren in der Russischen Föderation zugelassenen Luftfahrtunternehmen Betriebsbeschränkungen auferlegt wurden, zu ändern und sämtliche für diese Unternehmen geltenden Beschränkungen mit Wirkung vom 25. April 2008 aufzuheben.
- (44) Am 27. März forderte die Kommission die zuständigen Behörden der Russischen Föderation auf, ihr sowie dem Flugsicherheitsausschuss stichhaltige Informationen über die Verbesserung der internen Kontrolle der Unternehmen hinsichtlich der Sicherheit ihrer Flüge zu liefern, die sie zu der Entscheidung veranlassen, die Betriebsbeschränkungen für diese Unternehmen aufzuheben. Die Behörden sagten zu, diese Informationen spätestens zum 9. April 2008 vorzulegen und sich außerdem zusammen mit den betroffenen Luftfahrtunternehmen gegenüber der Kommission und den Mitgliedstaaten hinsichtlich der Sicherheit dieser Unternehmen zu äußern, bevor ihre Entscheidung in Kraft tritt. Für den Fall, dass diese Informationen erst zu einem späteren Zeitpunkt vorgelegt werden, verpflichteten die zuständigen Behörden der Russischen Föderation sich am 2. April 2008 gegenüber dem Flugsicherheitsausschuss, das Inkrafttreten ihrer geplanten Entscheidung im Einvernehmen mit der Kommission aufzuschieben.

- (45) Die Kommission nimmt die geplante Entscheidung der zuständigen Behörden der Russischen Föderation zur Kenntnis und beabsichtigt, die von diesen Behörden zugesagten Unterlagen unter Berücksichtigung der ihr von den betroffenen Unternehmen bereits vorgelegten Pläne zur Mängelbehebung zu prüfen. Die Kommission beabsichtigt, die Ergebnisse dieser Prüfung vor dem Inkrafttreten der vorgenannten Entscheidung mit den zuständigen Behörden der Russischen Föderation zu erörtern.
- (46) In der Zwischenzeit sollten die in der Entscheidung der zuständigen Behörden der Russischen Föderation vom 26. November 2007 enthaltenen Bestimmungen weiterhin gelten, wonach den vorgenannten Luftfahrtunternehmen der Flugbetrieb in die Gemeinschaft nur zu den in jener Entscheidung und den Erwägungen 34 bis 36 der Verordnung (EG) Nr. 1400/2007 vorgesehenen Bedingungen gestattet ist.
- (47) Die Kommission beabsichtigt, die Leistung der vorgenannten Unternehmen zu überwachen, ihre Sicherheit unter Berücksichtigung der Ergebnisse des zuvor beschriebenen Prozesses zu überprüfen und gegebenenfalls unter Beachtung von Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 angemessene Maßnahmen zu beschließen, um die Einhaltung aller einschlägigen Normen in der Gemeinschaft zu gewährleisten.

Luftfahrtunternehmen aus der Kirgisischen Republik

- (48) Die Behörden der Kirgisischen Republik haben der Kommission Unterlagen vorgelegt, aus denen hervorgeht, dass dem Luftfahrtunternehmen Galaxy Air das Luftverkehrsbetreiberzeugnis aus Sicherheitsgründen entzogen wurde. Da dieses in der Kirgisischen Republik zugelassene Luftfahrtunternehmen daraufhin seine Tätigkeit eingestellt hat, sollte es aus Anhang A gestrichen werden.

Luftfahrtunternehmen aus Äquatorialguinea

- (49) Die Kommission hat Informationen erhalten, wonach das Unternehmen Ceiba Intercontinental gewerbliche Flugdienste mit einem von den zuständigen Behörden Äquatorialguineas ausgestellten Luftverkehrsbetreiberzeugnis durchführt, und hat diese Behörden aufgefordert, ihr alle zweckdienlichen Informationen über dieses Unternehmen zu übermitteln. Die zuständigen Behörden Äquatorialguineas haben auf das Ersuchen der Kommission nicht reagiert.
- (50) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 sollte das Unternehmen Ceiba Intercontinental einer Betriebsuntersagung unterliegen und somit in Anhang A geführt werden.
- (51) Das in Äquatorialguinea zugelassene Unternehmen Cronos Airlines hat der Kommission Unterlagen vorgelegt und seine Streichung aus Anhang A beantragt unter Hinweis darauf, dass es seinen Flugbetrieb mit einschließlich

Besetzung, Instandhaltung und Versicherung gemieteten Luftfahrzeugen (Wet-Lease) eines in der Republik Südafrika zugelassenen Luftfahrtunternehmens durchführt.

- (52) Nach Ansicht der Kommission reichen die von Cronos Airlines vorgelegten Unterlagen für eine Streichung aus Anhang A nicht aus. Den in Anhang A aufgeführten Luftfahrtunternehmen kann es jedoch gestattet werden, Verkehrsrechte durch den Einsatz betriebsbereit gemieteter Luftfahrzeuge (Wet-Lease) eines Luftfahrtunternehmens auszuüben, das nicht Gegenstand einer Betriebsuntersagung ist, sofern die einschlägigen Sicherheitsnormen eingehalten werden.

Luftfahrtunternehmen aus Swasiland

- (53) Die zuständigen Behörden Swasilands haben beantragt, die Unternehmen Royal Swazi Airways Corporation und Scan Air Charter aus Anhang A zu streichen, weil diese keine Luftfahrzeuge mehr besitzen und daher keine Flüge mehr durchführen. Ferner wurde beantragt, das Unternehmen Swaziland Airlink aus Anhang A zu streichen, da es den Flugbetrieb mit Luftfahrzeugen durchführt, die in der Republik Südafrika zugelassen sind und in stand gehalten werden und deren Flugbesatzung ebenfalls dort zugelassen ist. Die entsprechenden Zeugnisse, Zulassungen und Lizenzen werden von den zuständigen Behörden Swasilands validiert.
- (54) Die Kommission hält die Streichung von Royal Swazi Airways Corporation und Scan Air Charter aus Anhang A nicht für gerechtfertigt, da es keinen Beleg dafür gibt, dass diese Unternehmen nicht mehr bestehen. Die Kommission hält auch die Streichung des Unternehmens Swaziland Airlink aus Anhang A nicht für gerechtfertigt. Den in Anhang A aufgeführten Luftfahrtunternehmen kann es jedoch gestattet werden, Verkehrsrechte durch den Einsatz betriebsbereit gemieteter Luftfahrzeuge (Wet-Lease) eines Luftfahrtunternehmens auszuüben, das nicht Gegenstand einer Betriebsuntersagung ist, sofern die einschlägigen Sicherheitsnormen eingehalten werden.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik Indonesien

- (55) Am 25. März 2008 erhielt die Kommission von den zuständigen Behörden Indonesiens einen neuen Plan zur Mängelbehebung, dem allerdings keine Unterlagen zur Durchführung beilagen und aus dem hervorgeht, dass mehrere Zwischenziele nicht vor September 2008 erreicht werden sollen. Diese Informationen lassen nicht erkennen, dass die nationalen Behörden derzeit in der Lage sind, eine angemessene Sicherheitsaufsicht über sämtliche von ihnen zugelassenen Luftfahrtunternehmen, einschließlich Garuda, durchzuführen.
- (56) Die Kommission wird weiterhin technische Hilfe leisten und unterstützt nachdrücklich die Bemühungen Indonesiens im Hinblick auf die Umsetzung der notwendigen Sicherheitsmaßnahmen.

(57) Nach Ansicht der Kommission haben die Behörden bisher jedoch nicht nachgewiesen, dass sie die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen abgeschlossen haben, so dass gegenwärtig keines der indonesischen Luftfahrtunternehmen von der gemeinschaftlichen Liste gestrichen werden kann, sofern nicht der Nachweis erbracht wird, dass sowohl das betreffende Unternehmen als auch die zuständigen nationalen Behörden die ICAO-Richtlinien einhalten.

Garuda Indonesia Airline

(58) Am 10. und 18. März 2008 legte das Unternehmen Garuda Indonesia Airline der Kommission ausführliche Unterlagen vor, in denen das Unternehmen unter anderem Stellung nimmt zu den Beobachtungen eines Teams von Sachverständigen der Kommission und der Mitgliedstaaten während eines Besuchs vom 5. bis 9. November 2007. Die Kommission hat diese Unterlagen sorgfältig geprüft und zusätzliche Informationen angefordert, um die Sicherheit von Garuda abschließend beurteilen zu können. Das Unternehmen hat zugesagt, diese Informationen unverzüglich zu übermitteln.

(59) Darüber hinaus hat das Unternehmen am 28. März 2008 formell beantragt, seinen Standpunkt dem Flugsicherheitsausschuss auf seiner anstehenden Sitzung mündlich vorzutragen, und wurde daraufhin am 3. April 2008 gehört.

(60) Die Kommission und die Mitgliedstaaten nahmen zur Kenntnis, dass das Unternehmen Fortschritte bei der Behebung der in dem Besuchsbericht der Sachverständigen angesprochenen Mängel erzielt hat. Sie stellten allerdings auch fest, dass zur Einhaltung der ICAO-Richtlinien die Abhilfemaßnahmen in mehreren Bereichen — u. a. Ausrüstung der gesamten Boeing-737-Flotte mit EGPWS (*Enhanced Ground Proximity Warning System*) und Einführung der Flugdatenanalyse in sämtlichen Luftfahrzeugen des Unternehmens — fortgesetzt und zu Ende geführt sowie die notwendigen Verbesserungen der internen Kontrolle herbeigeführt werden müssen.

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

Brüssel, den 11. April 2008

(61) In Anbetracht der Erwägungen 55 bis 60 ist die Kommission der Auffassung, dass das Unternehmen Garuda Indonesia Airline noch nicht aus Anhang A gestrichen werden kann.

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

(62) Der Kommission wurden trotz ihrer ausdrücklichen Nachfragen keine Nachweise für die vollständige Umsetzung angemessener Behebungsmaßnahmen durch die Luftfahrtunternehmen, die in der am 28. November 2007 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.

(63) 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 Anhang A dieser Verordnung ersetzt.
2. Anhang B wird durch den Anhang B dieser Verordnung ersetzt.

Artikel 2

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

Für die Kommission
Jacques BARROT
Vizepräsident

ANHANG A

LISTE DER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DEREN GESAMTER BETRIEB IN DER GEMEINSCHAFT
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
AIR KORYO	unbekannt	KOR	Demokratische Volksrepublik Korea
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afghanistan
MAHAN AIR	FS 105	IRM	Islamische Republik Iran
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	unbekannt	VRB	Ruanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukraine
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraine
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraine
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht der Demokratischen Republik Kongo zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich		—	Demokratische Republik Kongo
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Demokratische Republik Kongo
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	Demokratische Republik Kongo
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo

⁽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
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	Demokratische Republik Kongo
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	Demokratische Republik Kongo
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Ministerialunterschrift (Verordnung 78/205)	LCG	Demokratische Republik Kongo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Demokratische Republik Kongo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	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/TC/0115/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	Demokratische Republik Kongo
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht von Äquatorialguinea zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Äquatorialguinea
CRONOS AIRLINES	unbekannt	unbekannt	Äquatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	unbekannt	CEL	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
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Äquatorialguinea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht von Indonesien zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Indonesien
ADAM SKY CONNECTION AIRLINES	121-036	DHI	Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	unbekannt	Indonesien
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonesien
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	unbekannt	Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	unbekannt	Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	unbekannt	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
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	unbekannt	Indonesien
CARDIG AIR	121-013	unbekannt	Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	unbekannt	Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	unbekannt	Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonesien
EASTINDO	135-038	unbekannt	Indonesien
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	121-019	unbekannt	Indonesien
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	unbekannt	Indonesien
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonesien
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	unbekannt	Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	unbekannt	Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonesien
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonesien
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	unbekannt	Indonesien
MEGANTARA AIRLINES	121-025	unbekannt	Indonesien
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indonesien
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	unbekannt	Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonesien
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	unbekannt	Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	unbekannt	Indonesien
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	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
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonesien
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	unbekannt	Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonesien
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	121-017	unbekannt	Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	unbekannt	Indonesien
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	unbekannt	Indonesien
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonesien
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	135-005	TGN	Indonesien
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonesien
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht der Kirgisischen Republik zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich		—	Kirgisische Republik
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	Kirgisische Republik
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisische Republik
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	Kirgisische Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisische Republik
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	Kirgisische Republik
BOTIR AVIA	10	BTR	Kirgisische Republik
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgisische Republik
DAMES	20	DAM	Kirgisische Republik
EASTOK AVIA	15	unbekannt	Kirgisische Republik
ESEN AIR	2	ESD	Kirgisische Republik
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kirgisische Republik
INTAL AVIA	27	INL	Kirgisische Republik
ITEK AIR	04	IKA	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
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgisische Republik
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisische Republik
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	Kirgisische Republik
MAX AVIA	33	MAI	Kirgisische Republik
OHS AVIA	09	OSH	Kirgisische Republik
S GROUP AVIATION	6	unbekannt	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
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht von Liberia zuständig sind, zugelassen wurden		—	Liberia
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht von Sierra Leone zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	unbekannt	RUM	Sierra Leone
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	unbekannt	BVU	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 Behörden, die für die Regulierungsaufsicht von Swasiland zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich	—	—	Swasiland
AERO AFRICA (PTY) LTD	unbekannt	RFC	Swasiland
JET AFRICA SWAZILAND	unbekannt	OSW	Swasiland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	unbekannt	RSN	Swasiland
SCAN AIR CHARTER, LTD	unbekannt	unbekannt	Swasiland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	unbekannt	SWX	Swasiland
SWAZILAND AIRLINK	unbekannt	SZL	Swasiland

ANHANG B

LISTE DER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DEREN BETRIEB IN DER GEMEINSCHAFT 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	Eintragungskennung und ggf. Seriennummer	Eintragsstaat
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesch	B747-269B	S2-ADT	Bangladesch
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komoren	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: LET 410 UVP	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: D6-CAM (851336)	Komoren

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