VERORDNUNG (EG) Nr. 787/2007 DER KOMMISSION

vom 4. Juli 2007

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission 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 [2] 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, erstellt.

(2) Gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 haben einige Mitgliedstaaten der Kommission Angaben mitgeteilt, 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) Gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 und Artikel 2 der Verordnung Nr. 473/2006 der Kommission vom 22. März 2006 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen bezüglich der in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 genannten gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist [3], hat ein Mitgliedstaat um Aktualisierung der gemeinschaftlichen Liste ersucht.

(4) Die Kommission hat alle betroffenen Luftfahrtunternehmen entweder unmittelbar, oder sofern dies nicht möglich war, über die Regulierungsaufsichtsbehörden dieser Luftfahrtunternehmen informiert und die wesentlichen Tatsachen und Überlegungen angegeben, die einer Entscheidung zugrunde gelegt 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.

(5) 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 [4] eingesetzt wurde, mündlich vorzutragen.

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

Pakistan International Airlines

(7) Am 14. Mai 2007 hat Pakistan International Airlines der Kommission einen Maßnahmenplan zur Wiedererlangung der Betriebserlaubnis sowie Nachweise vorgelegt, die die Durchführung einer Reihe von Abhilfemaßnahmen bestätigen. Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass das Luftfahrtunternehmen seit seiner Aufnahme in die gemeinschaftliche Liste erhebliche Fortschritte erzielt und bestätigt hat, bei einem Teil seiner Flotte mit Unterstützung der Aufsichtsbehörden Sicherheitsmängel behoben zu haben. Diese Maßnahmen sind von den zuständigen Behörden Pakistans bestätigt worden.

(8) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Pakistan International Airlines der Flugbetrieb in die Gemeinschaft auch mit folgenden elf Luftfahrzeugen erlaubt werden sollte: drei Boeing 747-300 mit der Eintragskennung AP-BFU, AP-BGG und AP-BFX, zwei Boeing 747-200 mit der Eintragskennung AP-BAK und AP-BAT sowie sechs Airbus A-310 mit der Eintragskennung AP-BEU, AP-BGP, AP-BGR, AP-BGN, AP-BEC und AP-BEG. Die genannten Luftfahrzeuge sollten deshalb aus Anhang B gestrichen werden.

[1] ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.
[2] ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 14. Verordnung geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 235/2007 (ABl. L 66 vom 6.3.2007, S. 3).
[3] ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 8.
[4] ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4.

(9) Die zuständigen Behörden der Islamischen Republik Pakistan haben zugesagt, vor Wiederaufnahme des Flugbetriebs an jedem der betreffenden Luftfahrzeuge Sicherheitsprüfungen vorzunehmen und den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats des Zielflughafens sowie der Kommission einen Bericht darüber zu übermitteln. Falls notwendig, kann der betreffende Mitgliedstaat nach dem Erhalt des Berichts gegen das Luftfahrzeug gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 eine Betriebsuntersagung verhängen. Bei Ankunft sollte an dem Luftfahrzeug eine vollständige Vorfeldinspektion im Rahmen des SAFA-Programms durchgeführt und der Kommission unverzüglich ein entsprechender Bericht übermittelt werden, die ihn an die anderen Mitgliedstaaten weiterleitet. Die Mitgliedstaaten planen die weitere Überprüfung der tatsächlichen Einhaltung einschlägiger Sicherheitsnormen im Rahmen regelmäßiger Vorfeldinspektionen bei diesem Luftfahrtunternehmen.

(10) Die übrigen Luftfahrzeuge des Unternehmens entsprechen weiterhin nicht den einschlägigen Sicherheitsnormen und sollten daher bis zur Behebung fortbestehender Mängel weiter in Anhang B geführt werden. Vor einer erneuten Überprüfung der dem Luftfahrtunternehmen auferlegten Betriebsbeschränkungen sollte ein Folgebesuch durchgeführt werden, um die Fortschritte und vollständige Umsetzung des Maßnahmenplans zur Wiedererlangung der Betriebserlaubnis zu kontrollieren. Das Luftfahrtunternehmen und die zuständigen Behörden haben diesem Besuch zugestimmt.

TAAG — Angola Airlines

(11) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens des in Angola zugelassenen Unternehmens TAAG Angola Airlines. Diese Mängel wurden von Frankreich bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt. Die Wiederholung dieser Inspektionsergebnisse deutet auf systemische Sicherheitsmängel hin ([1]).

(12) Die fortbestehenden Sicherheitsmängel lassen erkennen, dass TAAG Angola Airlines nach entsprechenden Aufforderungen Frankreichs nicht angemessen in der Lage war, diese Mängel zu beheben, trotz gegenteiliger Zusagen des Unternehmens und der zuständigen Behörden. Außerdem ließen die zuständigen Zivilluftfahrtbehörden Angolas erkennen, dass sie entgegen ihrer Zusagen nicht in der Lage sind, die einschlägigen Sicherheitsnormen umzusetzen.

(13) Die zuständigen Zivilluftfahrtbehörden Angolas ließen erkennen, dass sie nicht in der Lage sind, die einschlägigen Sicherheitsnormen umzusetzen, als Bedenken an der Betriebssicherheit des in diesem Staat zugelassenen Unternehmens TAAG geäußert wurden.

([1]) DGAC/F-2003-419, DGAC/F-2003-1026, DGAC/F-2005-394, DGAC/F-2005-1185, DGAC/F-2006-27, DGAC/F-2006-566, DGAC/F-2006-1598, DGAC/F-2006-1966, DGAC/F-2006-2087, DGAC/F-2006-2069, DGAC/F-2007-418, DGAC/F-2007-838, DGAC/F-2007-841, DGAC/F-2007-1113, DGAC/F-2007-1141.

(14) Die Bemühungen des Unternehmens um die Ermittlung der zur Behebung der Sicherheitsmängel notwendigen Maßnahmen sowie das Kooperationsinteresse des Unternehmens und der zuständigen Zivilluftfahrtbehörden Angolas werden zwar anerkannt, doch hat das Luftfahrtunternehmen nach Ansicht der Kommission noch keinen geeigneten Plan zur Mängelbehebung zufrieden stellend umgesetzt.

(15) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass TAAG Angola Airlines die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält. Gegen das Luftfahrtunternehmen sollte eine vollständige Betriebsuntersagung verhängt werden, und es sollte in Anhang A geführt werden.

Volare Aviation

(16) Die Niederlande haben der Kommission ihr Ersuchen übermittelt, die gemeinschaftliche Liste gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu aktualisieren, um gegen die gesamte Flotte von Volare Aviation eine Betriebsuntersagung zu verhängen.

(17) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens des in der Ukraine zugelassenen Unternehmens Volare Aviation. Diese Mängel wurden durch die Niederlande bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt und bei Vorfeldinspektionen in anderen Mitgliedstaaten bestätigt. Die Wiederholung dieser Inspektionsergebnisse deutet auf systemische Sicherheitsmängel hin ([2]).

(18) Volare Aviation zeigte eine mangelnde Fähigkeit zur Behebung systematischer Sicherheitsmängel, als es im Anschluss an entsprechende Aufforderungen der Niederlande einen unzureichenden Plan zur Mängelbehebung vorlegte.

(19) Die zuständigen Zivilluftfahrtbehörden der Ukraine ließen erkennen, dass sie nicht in der Lage sind, die einschlägigen Sicherheitsnormen umzusetzen, als Bedenken an der Betriebssicherheit des in diesem Staat zugelassenen Unternehmens Volare Aviation geäußert wurden.

([2]) BCAA-2004-58, CAA-N-2006-228, CAA-N-2007-56, CAA-N-2007-73, CAA-NL-2005-37, CAA-NL-2006-243, CAA-NL-2007-1, CAA-NL-2007-2, CAA-NL-2007-3, CAA-NL-2007-23, CAA-NL-2007-24, CAA-NL-2007-44, CAA-NL-2007-45, CAA-NL-2007-46, CAA-NL-2007-47, CAA-NL-2007-48, CAA-UK-2007-31, CAAFIN-2004-14, CAAFIN-2004-27, DGAC-E-2006-1131, DGAC-E-2006-1386, DGAC-E-2007-376, DGAC/F-2006-138, DGAC/F-2006-830, DGAC/F-2006-1041, DGAC/F-2006-1928, DGAC/F-2007-446, DGAC/F-2007-738, DGAC/F-2007-739, ENAC-IT-2004-477, ENAC-IT-2005-118, ENAC-IT-2006-299, ENAC-IT-2006-445, LBA/D-2004-425, LBA/D-2006-697, MOTLUX-2005-7.

(20) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Volare Aviation die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält. Gegen das Luftfahrtunternehmen sollte deshalb eine vollständige Betriebsuntersagung verhängt werden, und es sollte in Anhang A geführt werden.

Luftfahrtunternehmen aus Indonesien

(21) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens aller in Indonesien zugelassenen Luftfahrtunternehmen. Nach einer Serie von Unfällen wurden diese Sicherheitsmängel von der indonesischen Zivilluftfahrtbehörde in einem Bericht über die Sicherheitsprüfung aufgeführt, aus dem hervorgeht, dass keines der Luftfahrtunternehmen des Landes den einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen entspricht.

(22) Die Luftfahrtbehörde FAA des US-amerikanischen Verkehrsministeriums hat in ihrem IASA-Programm die Sicherheitseinstufung Indonesiens herabgesetzt, weil Indonesien nicht die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) festgelegten internationalen Sicherheitsnormen erfüllt. Dies bedeutet eine Betriebsuntersagung für alle in Indonesien zugelassenen Luftfahrtunternehmen. Deshalb werden indonesische Luftfahrtunternehmen keine Erlaubnis zur Aufnahme von Luftverkehrsdiensten in die Vereinigten Staaten erhalten.

(23) In dem letzten Bericht zum ICAO-Programm zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht („ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme", USOAP) und dem dazugehörigen Folgebericht wurde auf schwere Unzulänglichkeiten der indonesischen Zivilluftfahrtbehörden bei der Ausübung ihrer Sicherheitsaufsicht hingewiesen.

(24) Die zuständigen Zivilluftfahrtbehörden Indonesiens ließen erkennen, dass sie nicht angemessen in der Lage sind, die einschlägigen Sicherheitsnormen anzuwenden und durchzusetzen. Ferner haben diese Behörden nicht angemessen und rechtzeitig genug reagiert, als von der Kommission Bedenken an der Betriebssicherheit der in Indonesien zugelassenen Unternehmen geäußert wurden.

(25) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass alle in Indonesien zugelassenen Luftfahrtunternehmen einer Betriebsuntersagung unterliegen und in Anhang A aufgenommen werden sollten.

Luftfahrtunternehmen aus der Kirgisischen Republik

(26) Die Behörden der Kirgisischen Republik haben der Kommission Informationen übermittelt, wonach sie folgenden Luftfahrtunternehmen Luftverkehrsbetreiberzeugnisse erteilt haben: Eastok Avia, Kyrgyz Trans Avia und S Group Aviation. Da diese neuen Luftfahrtunternehmen von den Behörden der Kirgischen Republik zugelassen wurden, die sich zur Durchführung einer angemessenen Sicherheitsaufsicht als nicht recht imstande erwiesen haben, sollten die Luftfahrtunternehmen in Anhang A geführt werden.

(27) Die Behörden der Kirgisischen Republik haben der Kommission Unterlagen vorgelegt, aus denen hervorgeht, dass den folgenden Luftfahrtunternehmen die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse entzogen wurden: British Gulf International Airlines FEZ und Kyrgyz General Aviation. Da diese in der Kirgisischen Republik zugelassenen Luftfahrtunternehmen daraufhin ihre Tätigkeit eingestellt haben, sollten sie aus Anhang A gestrichen werden.

Luftfahrtunternehmen aus Albanien

(28) Der letzte Bericht zum ICAO-Programm zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht („ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme", USOAP), die Ergebnisse der jüngsten Bewertungsmission in Albanien im Rahmen des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums (ECAA) sowie von Italien übermittelte Informationen weisen auf schwere Unzulänglichkeiten der albanischen Zivilluftfahrtbehörden bei der Ausübung ihrer Sicherheitsaufsicht hin.

(29) Nach einer Einladung der Zivilluftfahrtbehörde Albaniens reiste ein Team aus europäischen Sachverständigen vom 4. bis 8. Juni 2007 zu einem Informationsbesuch in das Land. Trotz vieler Anstrengungen mangelt es den albanischen Zivilluftfahrtbehörden dem Bericht zufolge nach wie vor an Ressourcen, Rechtsgrundlagen und Fachwissen, wie sie für die ordnungsgemäße Ausübung ihrer Sicherheitsaufsicht notwendig sind.

(30) Zwei in Albanien zugelassene Luftfahrtunternehmen — Albanian Airlines und Belle Air — halten dem Bericht zufolge die einschlägigen Sicherheitsnormen ein und unternehmen zusätzliche Maßnahmen, um die Sicherheitsaufsicht der nationalen Zivilluftfahrtbehörden angesichts deren festgestellter Unzulänglichkeiten zu ergänzen.

(31) Bei mehreren Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms wurden an den Luftfahrzeugen, die die beiden Luftfahrtunternehmen für ihren Flugbetrieb nach europäischen Flughäfen einsetzen, keine gravierenden Sicherheitsmängel festgestellt.

(32) Die Zivilluftfahrtbehörden Albaniens haben zugesagt, einen umfassenden Plan zur Mängelbehebung vorzulegen, der alle Unzulänglichkeiten der Sicherheitsaufsicht behandelt, die in den vorgenannten Berichten, insbesondere dem Bericht zu dem Informationsbesuch eines Teams europäischer Sachverständiger vom 4. bis 8. Juni 2007, festgestellt wurden.

(33) Die albanische Regierung hat erneut ihr uneingeschränktes politisches Engagement zum Ausdruck gebracht, für die Zivilluftfahrtbehörde des Landes einen soliden Umstrukturierungsplan aufzustellen und bis zu dessen zufrieden stellender Durchführung keine weiteren Luftverkehrsbetreiberzeugnisse mehr auszustellen.

(34) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird festgestellt, dass Albanian Airlines und Belle Air die einschlägigen Sicherheitsnormen einhalten und daher nicht in die gemeinschaftliche Liste aufgenommen werden sollten. Die albanischen Zivilluftfahrtbehörden sollten der Kommission innerhalb von drei Monaten die erforderlichen Informationen über die Aufstellung eines Plans zur Mängelbehebung sowie über die Fortschritte bei dessen Umsetzung vorlegen. Darüber hinaus planen die Mitgliedstaaten die weitere Überprüfung der tatsächlichen Einhaltung einschlägiger Sicherheitsnormen im Rahmen regelmäßiger Vorfeldinspektionen bei diesen Luftfahrtunternehmen.

Luftfahrtunternehmen aus Bulgarien

(35) Gemäß Erwägung 35 der Verordnung (EG) Nr. 235/2007 der Kommission sollte die Situation fünf bulgarischer Luftfahrtunternehmen — Air Sofia, Bright Aviation Services, Heli Air Services, Scorpion Air und Vega Airlines — genau beobachtet werden. Dem entsprechend führten die Zivilluftfahrtbehörden Bulgariens mit Unterstützung von Fachleuten der Kommission, der EASA und der Mitgliedstaaten bei diesen Unternehmen Kontrollbesuche durch, um festzustellen, welche Maßnahmen angesichts der ihnen seit 21. Februar 2007 auferlegten Betriebsbeschränkungen zu ergreifen sind.

(36) In Anbetracht der Ergebnisse des Besuchs vom 27. Mai bis 2. Juni wird festgestellt, dass stichhaltige Beweise für gravierende Sicherheitsmängel seitens der Unternehmen Air Sofia, Bright Aviation Services, Scorpion Air und Vega Airlines vorliegen. Die Wiederholung dieser Inspektionsergebnisse deutet auf systemische Sicherheitsmängel hin.

(37) Ferner wurde bei dem Besuch deutlich, dass das Luftfahrtunternehmen Air Scorpio in unternehmerischer, administrativer, finanzieller und technischer Hinsicht von dem Luftfahrtunternehmen Scorpion Air verwaltet und kontrolliert wird und dass die von Air Scorpio gewerblich betriebenen Luftfahrzeuge zuvor von Scorpion Air betrieben wurden und sich in dessen Besitz befanden. Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens des Unternehmens Air Scorpio.

(38) Die Kommission hat den Entzug des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses der Luftfahrtunternehmen Vega Airlines, Bright Aviation, Scorpion Air und Air Sofia zur Kenntnis genommen, ebenso wie die Aussetzung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses des Unternehmens Air Scorpio gemäß der Entscheidung der zuständigen bulgarischen Behörden vom 21. Juni 2007. Da diesen Luftfahrtunternehmen der Flugbetrieb untersagt ist, sind keine weiteren Maßnahmen der Kommission erforderlich.

(39) Die Kommission hat auch die Entscheidung der zuständigen bulgarischen Behörden vom 21. Juni 2007 zur Änderung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses des Unternehmens Heli Air Service zur Kenntnis genommen, durch die dem Unternehmen der Flugbetrieb nach der Europäischen Gemeinschaft, der Schweiz, Norwegen und Island mit dem Luftfahrzeugmuster LET 410 mit der Eintragungskennung LZ-CCT, LZ-CCS, LZ-CCR, LZ-CCE, LZ-CCF und LZ-LSB bis auf weiteres untersagt wird. Das Luftfahrzeugmuster LET 410 mit der Eintragungskennung LZ-CCP darf weiter für Flüge in die Gemeinschaft verwendet werden, da es derzeit als einziges über die obligatorische Sicherheitsausrüstung (EGPWS and TCAS) verfügt, die für einen sicheren Flugbetrieb innerhalb der Gemeinschaft erforderlich ist. Die Kommission sollte die Situation dieses Luftfahrtunternehmens mit Unterstützung der EASA und der Mitgliedstaaten genau beobachten und die Durchführung des Plans zur Mängelbehebung überprüfen.

(40) Hinsichtlich der Ausübung ihrer Aufsichtspflichten hat die Kommission bei den zuständigen Behörden Bulgariens Fortschritte zur Kenntnis genommen. Die Kommission unterstützt die Bemühungen der bulgarischen Behörden um eine kontinuierliche Erfüllung von Aufsichtspflichten. Sie wird diesen Prozess mit Unterstützung der EASA und der Mitgliedstaaten weiter überwachen.

Luftfahrtunternehmen aus Mauretanien

(41) Wie in Erwägung 36 der Verordnung (EG) Nr. 910/2006 der Kommission vom 20. Juni 2006 [1] vorgesehen, reiste ein Team aus europäischen Sachverständigen vom 18. bis 21. Juni 2007 zu einem Folgebesuch nach Mauretanien, um eine Bewertung des Fortschritts bei der Umsetzung der neuen Rechtsvorschriften, Anforderungen und Verfahren vorzunehmen. Aus seinem Bericht geht hervor, dass die nationale Zivilluftfahrtbehörde (Agence Nationale de l'Aviation Civile, ANAC) ihren Verpflichtungen nachkommt und auch die für die Überwachung des Zivilluftfahrtsektors notwendigen technischen Vorschriften und Arbeitsverfahren weiterentwickelt hat.

(42) Ferner hat Air Mauritanie die erforderlichen Maßnahmen ergriffen, um die bei Vorfeldinspektionen auf Flughäfen in der Gemeinschaft festgestellten Mängel zu beheben und seine Verfahren zu verbessern.

(43) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Mauretanien die notwendigen Maßnahmen ergriffen hat, um seine Aufsichtspflichten angemessen wahrzunehmen und sicherzustellen, dass die mauretanischen Luftfahrtunternehmen die einschlägigen Sicherheitsnormen einhalten.

[1] Verordnung (EG) Nr. 910/2006 der Kommission vom 20. Juni 2006 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates genannten gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 168 vom 21.6.2006, S. 16).

Luftfahrtunternehmen aus der Republik Moldau

(44) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens der in der Republik Moldau zugelassenen Unternehmen Aeronord Group, Aeroportul International Marculesti, Grixona, Jet Line International, Jetstream und Tiramavia. Diese Mängel wurden wiederholt durch Belgien, Kroatien, Frankreich, Deutschland, Italien, Litauen, Malta, die Niederlande, Spanien und die Türkei bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt. Die Wiederholung dieser Inspektionsergebnisse deutet auf systemische Sicherheitsmängel hin ([1]).

(45) Nach einer Einladung der Zivilluftfahrtbehörde der Republik Moldau reiste ein Team aus europäischen Sachverständigen vom 4. bis 8. Juni 2007 zu einer Bestandsaufnahme in die Republik Moldau. Der Bericht der Sachverständigen lässt erkennen, dass die moldauische Zivilluftfahrtbehörde nicht angemessen in der Lage ist, bei den folgenden Luftfahrtunternehmen die einschlägigen Sicherheitsnormen gemäß ihren Verpflichtungen nach dem Abkommen von Chicago umzusetzen: Valan International Cargo Charter, Aeronord Group, Grixona, Jet Line International, Jet Stream, Pecotox Air, Aeroportul International Marculesti und Tiramavia.

(46) Auch hatten die acht genannten Luftfahrtunternehmen, obwohl sie im Besitz eines von der Republik Moldau ausgestellten Luftverkehrsbetreiberzeugnisses waren, ihren Hauptgeschäftssitz nicht in der Republik Moldau, was den Anforderungen von Anhang 6 des Abkommens von Chicago zuwiderläuft.

(47) Die Kommission hat zur Kenntnis genommen, dass die Behörden der Republik Moldau den genannten Luftfahrtunternehmen die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse entzogen haben, woraufhin diese ihre Tätigkeit eingestellt haben.

(48) Ferner nimmt die Kommission zur Kenntnis, dass die Zivilluftfahrtbehörde der Republik Moldau zugesagt hat, bis zur zufrieden stellenden Durchführung des Plans zur Mängelbehebung keine weiteren Luftverkehrsbetreiberzeugnisse mehr auszustellen und zunächst die Kommission hierüber zu konsultieren.

(49) Die Zivilluftfahrtbehörde der Republik Moldau hat zugesagt, bis Ende September 2007 einen umfassenden Plan zur Mängelbehebung, einschließlich eines Zeitplans, vorzulegen, der alle Unzulänglichkeiten der Sicherheitsaufsicht behandelt, die während des Informationsbesuchs eines Teams europäischer Sachverständiger in dem Land vom 4. bis 8. Juni 2007 festgestellt wurden.

(50) Im Lichte der verschiedenen Maßnahmen, die von den zuständigen Behörden der Republik Moldau ergriffen wurden, und in Erwartung der Vorlage eines Plans zur Mängelbehebung sollten nach Auffassung der Kommission die übrigen Luftfahrtunternehmen, die im Besitz eines von der Republik Moldau ausgestellten Luftverkehrsbetreiberzeugnisses sind (Air Moldova, Moldavian Airlines, Tandem Aero und Nobil Air), nicht in der gemeinschaftlichen Liste erfasst werden. Die Kommission sollte die Sicherheit dieser Luftfahrtunternehmen überwachen. Zu diesem Zweck planen die Mitgliedstaaten die weitere Überprüfung der tatsächlichen Einhaltung einschlägiger Sicherheitsnormen im Rahmen regelmäßiger Vorfeldinspektionen bei diesen Luftfahrtunternehmen.

Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation

(51) Wie in den Erwägungen 36 und 39 der Verordnung (EG) Nr. 235/2007 der Kommission vorgesehen, reisten Vertreter der Kommission in Begleitung von Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten vom 15. bis 21. April 2007 in die Russische Föderation, um den Stand der Durchführung der Abhilfemaßnahmen durch das Luftfahrtunternehmen Rossyia (ehemals Pulkovo) festzustellen und die Sicherheit einiger anderer russischer Luftfahrtunternehmen, deren Betrieb seit dem 12. Februar 2007 aufgrund einer Entscheidung der zuständigen Behörden der Russischen Föderation Beschränkungen unterliegt, sowie die Ausübung der Aufsichtspflichten dieser Behörden zu überprüfen.

(52) Der Besuch hat gezeigt, dass das Luftfahrtunternehmen Rossyia seine interne Sicherheitsaufsicht verbessert und bei der Anwendung von ICAO-Sicherheitsnormen Fortschritte erzielt hat. Ein Qualitätsmanagement wird derzeit entwickelt. Am 26. Juni 2007 haben die zuständigen Behörden der Russischen Föderation weitere Informationen vorgelegt. Da noch nicht alle Abhilfemaßnahmen abgeschlossen sind, sollte das Unternehmen weiterhin unter der sorgfältigen Beobachtung der zuständigen russischen Behörden stehen, um die weitere Umsetzung des Plans zur Mängelbehebung zu überwachen.

([1]) BCAA-2006-64, BCAA-2007-9, CAA-NL-2005-227, CAA-NL-2006-262, CAA-NL-2007-4, CAACRO-2005-3, CAAMA-2005-12, CAIEY-2006-7, DGAC-E-2007-153, DGAC-E-2007-274, DGAC/F-2005-4, DGAC/F-2005-56, DGAC/F-2005-401, DGAC/F-2005-626, DGAC/F-2005-810, DGAC/F-2005-1204, DGAC/F-2005-1221, DGAC/F-2005-1266, DGAC/F-2005-1292, DGAC/F-2005-1465, DGAC/F-2006-34, DGAC/F-2006-41, DGAC/F-2006-249, DGAC/F-2006-333, DGAC/F-2006-465, DGAC/F-2006-819, DGAC/F-2006-1879, DGAC/F-2007-207, DGAC/F-2007-335, DGAC/F-2007-487, DGAC/F-2007-649, DGAC/F-2007-748, DGCATR-2006-29, DGCATR-2007-120, ENAC-IT-2005-74, ENAC-IT-2005-148, ENAC-IT-2005-455, ENAC-IT-2005-751, ENAC-IT-2006-74, ENAC-IT-2006-576, LBA/D-2005-672, LBA/D-2006-14, LBA/D-2006-100.

(53) Neun Luftfahrtunternehmen, deren Betrieb seit dem 12. Februar 2007 aufgrund einer Entscheidung der zuständigen Behörden der Russischen Föderation Beschränkungen unterliegt, haben während des Besuchs bestätigt, dass sie seit der Verhängung der Betriebsbeschränkungen und der Auflage zur vorherigen Flugfreigabe einer genauen Beobachtung unterstehen. Diese Maßnahmen führten in allen Fällen sofort zu positiven Ergebnissen. Die Ergebnisse des Besuchs zeigen allerdings auch, dass positive Entwicklungen erst noch zu dauerhaften Lösungen ausreifen und zur Einführung eines voll entwickelten internen Sicherheitssystems führen müssen. Die zuständigen Behörden der Russischen Föderation haben am 27. April 2007 entschieden, die gegen die sechs Luftfahrtunternehmen Aero Rent, Gazpromavia, Lukoil, Tatarstan, Atlant Soyuz und Aviacon Zitotrans verhängten Betriebsbeschränkungen aufzuheben. Am 2. Mai setzten sie die Kommission von dieser Entscheidung in Kenntnis. Die Betriebsbeschränkungen gegen die Luftfahrtunternehmen Centre Avia und Russian Sky (Russkoe Nebo) bleiben aufgrund derselben Entscheidung weiter bestehen. Außerdem wurde das System der vorherigen Flugfreigabe auch auf den Linienflugbetrieb von UTAir ausgeweitet.

(54) Auch die Situation anderer russischer Luftfahrtunternehmen wurde während des Besuchs erörtert, darunter Krasnoyarsky Airlines ([1]) und Kuban Airlines ([2]), die nach Informationen der Kommission systemische Sicherheitsmängel aufweisen, auf die auch die zuständigen russischen Behörden aufmerksam geworden waren. Die von den Behörden am 27. April 2007 beschlossenen Maßnahmen sehen vor, dass bei diesen Luftfahrtunternehmen die Vorflugkontrollen intensiviert werden.

(55) Bezüglich der Ausübung der Aufsichtspflichten der zuständigen Behörden Russlands hat der Besuch gezeigt, dass die Behörden ihre Arbeit weiter beschleunigen müssen, um die russischen Sicherheitsvorschriften mit den ICAO-Normen in Einklang zu bringen, und sich auch auf die Umsetzung der ICAO-Normen und der Empfehlungen aus dem letzten ICAO-Sicherheitsbericht konzentrieren sollten. Außerdem sollten die Behörden ihre Zusammenarbeit mit den russischen Herstellern intensivieren, um zu gewährleisten, dass in Russland konstruierte Luftfahrzeuge den ICAO-Normen entsprechen. Dadurch soll auch die Anwendung unterschiedlicher Lufttüchtigkeitsstandards innerhalb der Russischen Föderation vermieden werden, nämlich einerseits Standards für Unternehmen und Luftfahrzeuge, die in die Gemeinschaft fliegen, und andererseits (niedrigere) Standards für Unternehmen und Luftfahrzeuge, die innerhalb der Russischen Föderation oder in GUS-Länder fliegen. Darüber hinaus sollten die zuständigen Behörden ihre Bemühungen um die fortdauernde Lufttüchtigkeit weiter steigern und dafür sorgen, dass Luftfahrzeuge westlicher Herkunft, die von russischen Luftfahrtunternehmen zunehmend angeschafft und betrieben werden, von den betreffenden Unternehmen ordnungsgemäß instand gehalten werden.

(56) Seit der Reise in die Russische Föderation haben die Vorfeldinspektionen aller vorgenannten Luftfahrtunternehmen gezeigt, dass einige der Unternehmen, denen Betriebsbeschränkungen auferlegt worden waren, keine Flüge in die Gemeinschaft durchgeführt haben.

(57) Die Luftfahrtunternehmen Gazpromavia und Atlant Soyuz, für die zuvor Betriebsbeschränkungen galten, haben Flüge in die Gemeinschaft durchgeführt und sind Vorfeldinspektionen unterzogen worden ([3]). Diese Inspektionen führten zu denselben Ergebnissen wie jene vor Auferlegung der Betriebsbeschränkungen und lassen somit systemische Sicherheitsmängel erkennen, die die Betriebssicherheit erheblich beeinträchtigen dürften.

(58) Das Luftfahrtunternehmen UTAir wurde ebenfalls einer Inspektion unterzogen ([4]). Diese Inspektion führte zu denselben Ergebnissen wie jene vor Auferlegung der Betriebsbeschränkungen und deuten darauf hin, dass das Luftfahrtunternehmen die im Februar 2007 vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen noch immer nicht abgeschlossen hat. Am 29. Mai und 5. Juni 2007 wurden diese Ergebnisse zusammen mit stichhaltigen Beweisen für gravierende Sicherheitsmängel seitens der Luftfahrtunternehmen Airlines 400 ([5]), Kavminvodyavia ([6]), Ural

([1]) ACG-2007-1, ACG-2007-7, CAACRO-2004-35, CAACRO-2004-37, CAACRO-2004-38, CAACRO-2004-48, CAACRO-2004-50, CAO-2004-101, DGAC/F-2005-15, DGAC/F-2006-2105, DGAC/F-2007-477, DGAC/F-2007-481, DGCATR-2006-102, DGCATR-2007-112, ENAC-IT-2004-73, ENAC-IT-2004-110, ENAC-IT-2004-225, ENAC-IT-2004-237, ENAC-IT-2004-296, ENAC-IT-2004-366, ENAC-IT-2004-480, ENAC-IT-2004-487, ENAC-IT-2004-548, ENAC-IT-2005-24, ENAC-IT-2005-187, ENAC-IT-2005-188, ENAC-IT-2005-205, ENAC-IT-2005-454, ENAC-IT-2005-492, ENAC-IT-2005-694, ENAC-IT-2006-34, ENAC-IT-2006-117, ENAC-IT-2006-175, ENAC-IT-2006-180, ENAC-IT-2006-326, ENAC-IT-2006-403, ENAC-IT-2006-508, ENAC-IT-2006-674, ENAC-IT-2007-9, ENAC-IT-2007-24, ENAC-IT-2007-53, ENAC-IT-2007-66, ENAC-IT-2007-140, HCAAGR-2006-35, HCAAGR-2007-66, LBA/D-2006-66, LBA/D-2006-308, LBA/D-2006-354, OK-2004-4, OK-2004-8.

([2]) BCAA-2007-27, DGAC/F-2007-474, DGAC/F-2006-246, DGAC/F-2006-400, DGAC/F-2007-539, DGCATR-2006-79, ENAC-IT-2004-44, ENAC-IT-2004-494, ENAC-IT-2005-72, ENAC-IT-2005-114, FOCA-2004-225, LBA/D-2005-261, LBA/D-2006-4, LBA/D-2006-429, LBA/D-2007-125, LBA/D-2007-134.

([3]) Gazpromavia: CAA-NL-2007-43 am 11.5.2007; Atlant Soyuz: CAA-N-2007-86 am 31.5.2007 und INAC/P-2007-12 am 1.6.2007.

([4]) UTAir: SDAT-2007-12 am 24.5.2007, LBA/D 2007-308 am 19.6.2007.

([5]) CAACRO-2004-44, DGAC-E-2006-853, DGAC-E-2006-1004, DGAC/F-2004-1011, DGAC/F-2005-19, DGAC/F-2005-883, DGAC/F-2005-1128, DGAC/F-2006-2008, DGAC/F-2007-24, ENAC-IT-2004-76, ENAC-IT-2004-86, ENAC-IT-2004-216, ENAC-IT-2004-259, ENAC-IT-2004-277, ENAC-IT-2004-297, ENAC-IT-2004-298, ENAC-IT-2006-195, ENAC-IT-2006-793, LBA/D-2005-185, RCAARO-2006-39.

([6]) BCAA-2007-25, BCAA-2007-29, CAACRO-2004-36, CAACRO-2004-46, CAACRO-2006-37, CAIEY-2005-6, CAIEY-2005-8, DGAC-E-2006-877, DGAC-E-2006-878, DGAC-E-2006-948, DGAC-E-2006-949, DGAC-E-2006-1122, DGAC-E-2006-1501, DGAC/F-2006-2102, ENAC-IT-2004-516, ENAC-IT-2004-573, ENAC-IT-2005-313, ENAC-IT-2005-446, ENAC-IT-2005-453, ENAC-IT-2006-184, ENAC-IT-2006-545, ENAC-IT-2006-570, ENAC-IT-2006-664, ENAC-IT-2007-107, EST-2006-2, FOCA-2007-25, LBA/D-2004-431, LBA/D-2007-238.

Airlines ([1]) und Yakutia Airlines ([2]) den zuständigen Behörden übermittelt.

(59) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien forderte die Kommission daher die Luftfahrtunternehmen Atlant Soyuz, Gazpromavia, UTAir, Krasnoyarsky Airlines, Kuban Airlines, Airlines 400, Kavminvodyavia, Ural Airlines und Yakutia Airlines auf, sich gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu äußern, und leitete Konsultationen mit den zuständigen Behörden der Russischen Föderation ein. Aufgrund der Stellungnahmen der Luftfahrtunternehmen, der Kommission und der zuständigen Behörden der Russischen Föderation haben letztere am 23. Juni 2007 entschieden, zehn Luftfahrtunternehmen mit Wirkung vom 25. Juni Betriebsbeschränkungen aufzuerlegen, bis deren Sicherheitsmängel zur Zufriedenheit sowohl der zuständigen Behörden der Russischen Föderation wie auch der Kommission beseitigt sind.

(60) Die zuständigen Behörden der Russischen Föderation entschieden ferner, vier der betreffenden Unternehmen - Kavminvodyavia, Kuban Airlines, Yakutia Airlines und Airlines 400 – sämtliche Flüge in die Gemeinschaft zu untersagen. Außerdem wurde das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Unternehmens Airlines 400 ausgesetzt.

(61) Darüber hinaus haben die zuständigen Behörden der Russischen Föderation entschieden, dass für den Flugbetrieb einiger Luftfahrtunternehmen in die Gemeinschaft nur bestimmte Luftfahrzeuge genutzt werden dürfen: Krasnoyarsky Airlines darf nur folgende Luftfahrzeuge einsetzen: Boeing 737 EI-DNH, EI-DNS, EI-DNT, EI-CBQ, EI-CLZ, EI-CLW, Boeing-757 EI-DUC, EI-DUE und Boeing-767 EI-DMH, EI-DMP. Ural Airlines darf nur die Luftfahrzeuge Airbus A-320 VP-BQY und VP-BQZ einsetzen. Gazpromavia darf nur folgende Luftfahrzeuge einsetzen: Falcon Mystère 900 RA-09000, RA-09001, RA-09006, RA-09008. Atlant-Soyuz darf nur die Luftfahrzeuge Boeing 737 VP-BBL und VP-BBM einsetzen. UTAir darf nur folgende Luftfahrzeuge einsetzen: ATR 42 VP-BCB, VP-BCF, VP-BPJ, VP-BPK; Gulfstream IV RA-10201, RA-10202 sowie Tu-154M RA-85805 und RA-85808. Rossyia (ehemals Pulkovo) ist es untersagt, mit dem Luftfahrzeug IL-62M (RA-86467) Flüge in die Gemeinschaft durchzuführen.

(62) Die Kommission nimmt die Entscheidung der zuständigen Behörden der Russischen Föderation und insbesondere die Tatsache zur Kenntnis, dass die Behörden diese Beschränkungen nur in Abstimmung mit der Kommission ändern können. Sie nimmt ferner zur Kenntnis, dass alle russischen Luftfahrtunternehmen, die grenzüberschreitende Flugdienste, auch in die Gemeinschaft, durchführen, darüber unterrichtet werden, dass bei Vorfeldinspektionen festgestellte schwere (Kategorie 2) oder sehr schwere (Kategorie 3) Sicherheitsmängel, sofern sie nicht ordnungsgemäß beseitigt werden, zur Verhängung von Betriebsbeschränkungen durch die russischen Behörden führen.

(63) Die Kommission ist deshalb der Ansicht, dass die von den zuständigen Behörden der Russischen Föderation ergriffenen Maßnahmen ausreichen, um die bei bestimmten Luftfahrtunternehmen festgestellten gravierenden Sicherheitsmängel kurzfristig zu beseitigen. Um die Umsetzung angemessener Abhilfemaßnahmen zu gewährleisten, mit denen diese Mängel dauerhaft und systematisch beseitigt werden, beabsichtigt die Kommission, vor einer Änderung der in der Entscheidung der zuständigen Behörden der Russischen Föderation vom 23. Juni 2007 enthaltenen Betriebsbeschränkungen die Situation bezüglich der Sicherheit der oben genannten Luftfahrtunternehmen zu überprüfen. Die Kommission beabsichtigt zu diesem Zweck, vor der nächsten Aktualisierung dieser Verordnung einen Ortstermin mit Unterstützung der Mitgliedstaaten durchzuführen. Die Mitgliedstaaten sollten gewährleisten, dass der gesamte Flugbetrieb dieser Luftfahrtunternehmen im Rahmen regelmäßiger Vorfeldinspektionen auf die tatsächliche Einhaltung einschlägiger Sicherheitsnormen hin überprüft wird.

Allgemeine Überlegungen bezüglich Luftfahrtunternehmen, die den Betrieb eingestellt haben

(64) Da Luftfahrtunternehmen, die aufgrund der erklärten Einstellung ihrer Tätigkeit aus der Liste gestrichen wurden, unter einem anderen Namen oder mit anderer Staatszugehörigkeit wieder in Erscheinung treten können, sollte die Kommission Transfers und Veränderungen im Zusammenhang mit diesen Unternehmen weiterhin aktiv beobachten.

Allgemeine Erwägungen bezüglich der anderen in die Liste aufgenommenen Luftfahrtunternehmen

(65) Der Kommission wurden trotz ihrer ausdrücklichen Nachfragen keine Nachweise für die vollständige Umsetzung angemessener Behebungsmaßnahmen durch die Luftfahrtunternehmen, die in der am 5. März 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 unterliegen sollten.

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

([1]) ACG-2007-6, CAACRO-2006-27, DGAC-E-2006-873, DGAC/F-2006-238, DGAC/F-2006-1709, ENAC-IT-2004-318, ENAC-IT-2006-392, ENAC-IT-2007-12, EST-2006-22, EST-2006-23, HCAAGR-2006-27, OK-2005-14, OK-2005-38, OK-2006-9, OK-2007-3.

([2]) BCAA-2006-54, DGAC/F-2007-135, ENAC-IT-2004-75, ENAC-IT-2006-604, ENAC-IT-2006-864, ENAC-IT-2006-867, ENAC-IT-2007-15.

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.

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

Brüssel, den 4. Juli 2007

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
BLUE WING AIRLINES	SRSH-01/2002	BWI	Suriname
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	unbekannt	VRB	Ruanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraine
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht der Demokratischen Republik Kongo zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Hewa Bora Airways [2], 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

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	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
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
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

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
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
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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht von Äquatorialguinea zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Äquatorialguinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Äquatorialguinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	keine Angabe	Äquatorialguinea
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Äquatorialguinea
GUINEA AIRWAYS	738	keine Angabe	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
ADAMSKY CONNECTION AIRLINES	unbekannt	DHI	Indonesien
AIR TRANSPORT SERVICES	unbekannt	unbekannt	Indonesien
BALAI KALIBRASI PENERBANGAN	unbekannt	unbekannt	Indonesien
EKSPRES TRANSPORTASI ANTARBENUA	unbekannt	unbekannt	Indonesien
GARUDA	unbekannt	GIA	Indonesien
INDONESIA AIRASIA	unbekannt	AWQ	Indonesien
KARTIKA AIRLINES	unbekannt	KAE	Indonesien
LION MENTARI ARILINES	unbekannt	LNI	Indonesien
MANDALA AIRLINES	unbekannt	MDL	Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	unbekannt	unbekannt	Indonesien
MEGANTARA	unbekannt	unbekannt	Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	unbekannt	MNA	Indonesien
METRO BATAVIA	unbekannt	BTV	Indonesien
PELITA AIR SERVICE	unbekannt	PAS	Indonesien
PT. AIR PACIFIC UTAMA	unbekannt	unbekannt	Indonesien
PT. AIRFAST INDONESIA	unbekannt	AFE	Indonesien
PT. ASCO NUSA AIR	unbekannt	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
PT. ASI PUDJIASTUTI	unbekannt	unbekannt	Indonesien
PT. AVIASTAR MANDIRI	unbekannt	unbekannt	Indonesien
PT. ATLAS DELTASATYA	unbekannt	unbekannt	Indonesien
PT. DABI AIR NUSANTARA	unbekannt	unbekannt	Indonesien
PT. DERAYA AIR TAXI	unbekannt	DRY	Indonesien
PT. DERAZONA AIR SERVICE	unbekannt	unbekannt	Indonesien
PT. DIRGANTARA AIR SERVICE	unbekannt	DIR	Indonesien
PT. EASTINDO	unbekannt	unbekannt	Indonesien
PT. EKSPRES TRANSPORTASI ANTARBENUA	unbekannt	unbekannt	Indonesien
PT. GATARI AIR SERVICE	unbekannt	GHS	Indonesien
PT. GERMANIA TRISILA AIR	unbekannt	unbekannt	Indonesien
PT. HELIZONA	unbekannt	unbekannt	Indonesien
PT. KURA-KURA AVIATION	unbekannt	unbekannt	Indonesien
PT. INDONESIA AIR TRANSPORT	unbekannt	IDA	Indonesien
PT. INTAN ANGKASA AIR SERVICE	unbekannt	unbekannt	Indonesien
PT. NATIONAL UTILITY HELICOPTER	unbekannt	unbekannt	Indonesien
PT. PELITA AIR SERVICE	unbekannt	unbekannt	Indonesien
PT. PENERBENGAN ANGKASA SEMESTA	unbekannt	unbekannt	Indonesien
PT. PURA WISATA BARUNA	unbekannt	unbekannt	Indonesien
PT. SAMPOERNA AIR NUSANTARA	unbekannt	unbekannt	Indonesien
PT. SAYAP GARUDA INDAH	unbekannt	unbekannt	Indonesien
PT. SMAC	unbekannt	SMC	Indonesien
PT. TRANSWISATA PRIMA AVIATION	unbekannt	unbekannt	Indonesien
PT. TRAVIRA UTAMA	unbekannt	unbekannt	Indonesien
PT. TRIGANA AIR SERVICE	unbekannt	unbekannt	Indonesien
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	unbekannt	RPH	Indonesien
RIAU AIRLINES	unbekannt	RIU	Indonesien
SRIWIJAYA AIR	unbekannt	SJY	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
SURVEI UDARA PENAS	unbekannt	PNS	Indonesien
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	unbekannt	unbekannt	Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	unbekannt	XAR	Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	unbekannt	TMG	Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	unbekannt	TGN	Indonesien
WING ABADI AIRLINES	unbekannt	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
GALAXY AIR	12	GAL	Kirgisische Republik
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kirgisische Republik
INTAL AVIA	27	INL	Kirgisische Republik
ITEK AIR	04	IKA	Kirgisische Republik
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

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
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
WORLD WING AVIATION	35	WWM	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

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

(2) Hewa Bora Airways ist es ausschließlich gestattet, das in Anhang B aufgeführte Luftfahrzeug für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Europäischen Gemeinschaft zu nutzen.

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	Eintragungsstaat
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
HEWA BORA AIRWAYS (HBA) [2]	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	Demokratische Republik Kongo	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: B767-266 ER	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 9Q-CJD (Seriennr. 23178)	Demokratische Republik Kongo
PAKISTAN INTERNATIONAL AIRLINES	003/96 AL	PIA	Islamische Republik Pakistan	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: alle B-777; 3 B-747-300; 2 B-747-200; 6 A-310	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: AP-BHV, AP-BHW, AP-BGJ, AP-BGK, AP-BGL, AP-BGY, AP-BGZ; AP-BFU, AP-BGG, AP-BFX, AP-BAK, AP-BAT, AP-BEU, AP-BGP, AP-BGR, AP-BGN, AP-BEC, AP-BEG	Islamische Republik Pakistan

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

[2] Hewa Bora Airways ist es ausschließlich gestattet, das aufgeführte Luftfahrzeug für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Europäischen Gemeinschaft zu nutzen.