

VERORDNUNG (EG) Nr. 1144/2009 DER KOMMISSION

vom 26. November 2009

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 zehn Tagen der Kommission sowie dem Flugsicherheitsausschuss, der durch die Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren

in der Zivilluftfahrt⁽³⁾ eingesetzt wurde, mündlich vorzutragen.

- (5) Die für die Regulierungsaufsicht über die betreffenden Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden wurden von der Kommission sowie in bestimmten Fällen von einigen Mitgliedstaaten konsultiert.
- (6) Der Flugsicherheitsausschuss hat die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) und die Kommission zu den in den von der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 betroffenen Ländern durchgeführten Vorhaben der technischen Hilfe angehört. Ihm wurde mitgeteilt, dass im Hinblick auf eine Verbesserung der administrativen und technischen Leistungsfähigkeit der Zivilluftfahrtbehörden um weitere technische Hilfe und Zusammenarbeit ersucht wurde, damit Mängel im Einklang mit den geltenden internationalen Normen behoben werden.
- (7) Zudem wurde der Flugsicherheitsausschuss über Durchsetzungsmaßnahmen unterrichtet, die die EASA und Mitgliedstaaten zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und Instandhaltung von Luftfahrzeugen ergriffen hatten, die in der Europäischen Gemeinschaft registriert sind und von Luftfahrtunternehmen betrieben werden, die von Zivilluftfahrtbehörden von Drittstaaten zugelassen wurden.
- (8) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 ist daher entsprechend zu ändern.

Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft

- (9) Aufgrund der Ergebnisse von Vorfeldinspektionen, die an Luftfahrzeugen bestimmter Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft im Rahmen des SAFA-Programms durchgeführt wurden, sowie von bereichsspezifischen Inspektionen und Audits der jeweiligen nationalen Luftfahrtbehörden haben einige Mitgliedstaaten bestimmte Durchsetzungsmaßnahmen unternommen. Sie setzten die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über folgende Maßnahmen in Kenntnis: Die zuständigen Behörden Litauens haben dem Luftfahrtunternehmen FLYLAL Lithuanian Airlines das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) entzogen, und die zuständigen spanischen Behörden haben ein Verfahren eingeleitet, um dem Luftfahrtunternehmen Euro Continental zum 30. Oktober 2009 das Luftverkehrsbetreiberzeugnis zu entziehen.

⁽¹⁾ ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.

⁽²⁾ ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 14.

⁽³⁾ ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4.

Albanian Airlines MAK

- (10) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens des in Albanien zugelassenen Unternehmens Albanian Airlines MAK. Diese Mängel wurden von Frankreich, Deutschland, Italien sowie anderen ECAC-Staaten bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt⁽¹⁾. Diese Mängel betreffen hauptsächlich Luftfahrzeuge des Musters MD82.
- (11) Albanian Airlines MAK hat angemessen und rechtzeitig auf Anfragen der Zivilluftfahrtbehörden Frankreichs, Deutschlands und Italiens hinsichtlich der zur Behebung dieser Sicherheitsmängel unternommenen Maßnahmen geantwortet.
- (12) Die zuständigen albanischen Behörden (DGCA) bestätigten allerdings, dass die bei SAFA-Inspektionen festgestellten Mängel auf systembedingte Mängel im Betrieb und Qualitätssystem von Albanian Airlines MAK hindeuteten. Die DGCA untersuchten eingehend, ob das Luftfahrtunternehmen die geltenden Sicherheitsnormen erfüllt, und entschied anschließend, dem Unternehmen Betriebsbeschränkungen und strukturelle Veränderungen aufzuerlegen. Im Einzelnen unterrichtete die DGCA den Flugsicherheitsausschuss über eine Verringerung der Flotte von drei auf zwei Luftfahrzeuge sowie darüber, dass das Luftfahrzeug des Musters MD-82 mit dem Eintragungskennzeichen ZA-ASA aus dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Albanian Airlines gestrichen und am 1. Oktober 2009 abgemeldet worden sei. Zudem beschränkte die DGCA am 23. Oktober 2009 den Flugbetrieb des Unternehmens auf das zu jenem Zeitpunkt bestehende Volumen und Zielortangebot und forderte das Luftfahrtunternehmen auf, unverzüglich Wechsel in der Unternehmensführung vorzunehmen und sein Qualitäts- und Sicherheitsmanagement zu verbessern.
- (13) Am 11. November 2009 äußerte sich die DGCA vor dem Flugsicherheitsausschuss, wobei sie bestätigte, dass diese Abhilfemaßnahmen durchgeführt wurden und geeignet sind, die festgestellten Mängel wirksam zu beheben.
- (14) Die zuständigen albanischen Behörden wiesen nach, dass sie Maßnahmen ergriffen haben, um die Sicherheitsaufsicht über Albanian Airlines MAK zu gewährleisten.
- (15) Die zuständigen albanischen Behörden werden aufgefordert, die Durchführung des in Erwägungsgrund 32 der Verordnung (EG) Nr. 787/2007⁽²⁾ genannten Plans zur Mängelbehebung zu beschleunigen, und an ihr Engagement gemäß Erwägungsgrund 33 derselben Verordnung erinnert, bis zur zufriedenstellenden Durchführung des Umstrukturierungsplans keine weiteren Luftverkehrsbetreiberzeugnisse mehr auszustellen. Albanien wird deshalb aufgefordert, den Kapazitätsaufbau bei DGCA zu beschleunigen, damit die fortlaufende Aufsicht über die in Albanien zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Einklang mit den geltenden Sicherheitsnormen auf Dauer sichergestellt ist.

- (16) Die Europäische Agentur für Flugsicherheit wird Anfang 2010 eine Normungsinspektion in Albanien durchführen, um die Anwendung der geltenden Sicherheitsvorschriften durch die zuständigen Behörden und die unter deren Aufsicht stehenden Unternehmen zu kontrollieren.

Egypt Air

- (17) Im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 619/2009⁽³⁾ und nach Vorlage des Plans zur Mängelbehebung im Juni 2009 legten die zuständigen ägyptischen Behörden vier Monatsberichte für Juli, August, September und Oktober 2009 vor, um den von diesen Behörden festgestellten Durchführungsstand des Plans zu dokumentieren. Neben diesen Berichten, bei denen Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen von Egypt Air im Mittelpunkt standen, wurden die zuständigen Behörden Ägyptens aufgefordert, die Berichte über die von ihnen bei dem Unternehmen durchgeführten Audits in den Bereichen Instandhaltung, Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und Flugbetrieb zu übermitteln. Am 10. November 2009 übermittelten die zuständigen ägyptischen Behörden den Bericht über die im Oktober 2009 bei Egypt Air durchgeführte Basisinspektion, in deren Folge das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Unternehmens erneuert wurde. Die Auditberichte über fortdauernde Lufttüchtigkeit, Flugbetrieb und Bodenabfertigung wurden nicht übermittelt. Aus den vorgelegten Unterlagen geht hervor, dass es trotz der erheblichen Fortschritte des Unternehmens noch weiterer Verbesserungen in den Bereichen Instandhaltung, Technik und Betrieb bedarf.
- (18) Die zuständigen ägyptischen Behörden sagten ferner zu, Informationen über die zufriedenstellende Behebung der bei Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen von Egypt Air 2008 und 2009 festgestellten Mängel zu übermitteln. Zu diesem Zweck richteten sie entsprechende Schreiben an bestimmte Mitgliedstaaten, wo zwischen dem 1. Januar 2008 und 30. September 2009 Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen von Egypt Air durchgeführt worden waren. Die Behebung dieser Mängel ist noch nicht abgeschlossen und soll regelmäßigen Kontrollen unterzogen werden.
- (19) Der Flugsicherheitsausschuss erkennt die Bemühungen des Unternehmens im Hinblick auf den Abschluss der zur Wiederherstellung der Sicherheit notwendigen Maßnahmen sowie die starke Kooperationsbereitschaft sowohl des Unternehmens als auch der zuständigen Behörden Ägyptens an. Angesichts von Ziel und Umfang des Plans zur Mängelbehebung sowie der Notwendigkeit, die festgestellten Sicherheitsmängel dauerhaft zu beheben, werden die zuständigen Behörden Ägyptens aufgefordert, weiterhin monatliche Berichte über die Überprüfung der Durchführung dieses Plans und die Beseitigung der bei den SAFA-Inspektionen festgestellten Mängel zusammen mit sonstigen Berichten über von diesen Behörden bei Egypt Air durchgeführte Audits zu übermitteln.

⁽¹⁾ DGAC/F-2009-541, -798, LBA/D-2008-805, LBA/D-2009-8, -921, ENAC-IT-2008-602, -750, -648, ENAC-IT-2009-126, -198, -359, -374, -451, -597, -686, -730, DGCATR-2008-519, -347, DGCATR-2009-445, -559.

⁽²⁾ ABl. L 175 vom 5.7.2007, S. 12.

⁽³⁾ ABl. L 182 vom 15.7.2009, S. 4.

(20) Nach Umsetzung des Plans zur Mängelbehebung sollten die zuständigen Behörden Ägyptens einen Abschlussaudit durchführen und dessen Ergebnisse mit eventuellen Empfehlungen der Kommission mitteilen. Die Kommission behält sich vor, die Umsetzung der Behebungsmaßnahmen durch das Luftfahrtunternehmen bei einem Besuch zu überprüfen, der von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit mit Unterstützung der Mitgliedstaaten durchzuführen ist. In der Zwischenzeit gewährleisten die Mitgliedstaaten weiterhin, dass die Zahl der Inspektionen von Egypt Air erhöht wird, um eine Grundlage für eine Neubewertung der Angelegenheit in der nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses zu schaffen.

Yemenia Yemen Airways

(21) Gemäß den Verordnungen (EG) Nr. 715/2008 und Nr. 1131/2008⁽¹⁾ haben die Mitgliedstaaten die Überprüfung der Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch Yemenia im Rahmen regelmäßiger Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen, fortgesetzt. Frankreich, Deutschland, Italien und das Vereinigte Königreich haben 2009 die Durchführung solcher Inspektionen gemeldet. Der Kommission wurden Unterlagen vorgelegt, die belegen, dass das Unternehmen angemessen und rechtzeitig reagiert hat, um die bei diesen Inspektionen festgestellten Mängel zu beheben.

(22) Nach Erlass der Verordnung (EG) Nr. 619/2009 erhielt die Kommission von den zuständigen Behörden der Republik Jemen und dem Unternehmen Yemenia Yemen Airways zusätzliche Informationen über die Durchführung des Plans zur Mängelbehebung in den Bereichen Instandhaltung und Betrieb.

(23) Die zuständigen Behörden der Republik Jemen setzten die Kommission von der Kontrolle der Instandhaltungseinrichtungen von Yemenia in Kenntnis, die sie nach Aussetzung der Genehmigung des Instandhaltungsbetriebs EASA.145.0177 durchgeführt hatten, um festzustellen, ob Yemenia die jemenitische Norm YCAR-145 erfüllt. Nachdem die Behörde für Zivilluftfahrt und Meteorologie (CAMA) den Instandhaltungsbetrieb von Yemenia gemäß den nationalen Anforderungen (YCAR-145) einem Audit und am 20. September 2009 einem Nachfolgeaudit unterzogen hatte, übermittelten die zuständigen Behörden der Republik Jemen einen überarbeiteten Plan zur Mängelbehebung des Unternehmens Yemenia vom 15. September 2009. Aus beiden Dokumenten ging hervor, dass sämtliche Mängel behoben wurden. Darüber hinaus wurden von der CAMA zum Nachweis der Mängelbehebung in der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses am 10. November 2009 einzelne Begleitunterlagen vorgelegt.

(24) Außerdem wurde der Flugsicherheitsausschuss darüber unterrichtet, dass die Behebungsmaßnahmen Yemenias zur Wiedererlangung der europäischen Genehmigung sei-

nes Instandhaltungsbetriebs von der EASA und den zuständigen französischen Behörden derzeit positiv bewertet werden.

(25) Die von Yemenia geleisteten Anstrengungen zur Behebung der während der verschiedenen Audits festgestellten Sicherheitsmängel werden zur Kenntnis genommen. Ferner wird die Umsetzung des Plans zur Mängelbehebung im Bereich der Instandhaltung durch Yemenia zur Kenntnis genommen, wie in den einschlägigen Bewertungen der CAMA festgestellt wurde. Die EASA und die Mitgliedstaaten werden so bald wie möglich einen Besuch in Jemen durchführen, um die Sicherheitssituation von Yemenia zu prüfen und festzustellen, ob die internationalen Sicherheitsnormen erfüllt werden, sowie um die Fähigkeit der CAMA zu beurteilen, die Aufsicht über die Sicherheit der Zivilluftfahrt in Jemen zu gewährleisten.

(26) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 werden die Mitgliedstaaten die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch Yemenia im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen dieses Unternehmens systematisch überprüfen. Der Flugsicherheitsausschuss wird den Fall in seiner nächsten Sitzung erneut prüfen.

Luftfahrtunternehmen aus der Demokratischen Republik Kongo

(27) Die Demokratische Republik Kongo teilte der Kommission mit, dass folgenden Luftfahrtunternehmen die Betriebsgenehmigungen entzogen worden seien: Virunga Air Charter, Air Navette, Air Beni, Air Boyoma, Butembo Airlines, Sun Air services, Rwakabika Bushi Express, Aigle Aviation, Kivu Air, Comair, Free Airlines, Great Lake Business Company, Air Infini, Bel Glob Airlines, Safari Logistics, Tembo Air Services, Katanga Airways, Cargo Bull, Africa One, Malila Airlift, Transport Aérien Congolais (TRACO), El Sam Airlift, Thom's Airways, Piva Airlines, Espace Aviation Service. Diese Luftfahrtunternehmen haben seit dem 30. Juli 2009 ihre Tätigkeit eingestellt.

(28) Ferner teilten die zuständigen Behörden der Demokratischen Republik Kongo den Entzug der Betriebsgenehmigungen nachstehender Luftfahrtunternehmen mit, über deren Erteilung die Kommission zuvor nicht unterrichtet worden war: Air Fox, Trans Kasai Air, Wetrafa, Adala Airways, Executive Aviation, Flight Express, Katana Airways, Showa Air Cargo, Gloria Airways, Soft Trans Air, Lomami Aviation, Pegassus Aviation, African Trading and Transport, Brooks Trading. Diese Luftfahrtunternehmen haben seit dem 30. Juli 2009 ihre Tätigkeit eingestellt.

(29) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die genannten in der Demokratischen Republik Kongo zugelassenen Luftfahrtunternehmen aus Anhang A gestrichen werden sollten.

⁽¹⁾ ABl. L 197 vom 25.7.2008, S. 39, und ABl. L 306 vom 15.11.2008, S. 49.

Luftfahrtunternehmen aus Dschibuti

- (30) Laut den Ergebnissen des Audits, den die ICAO im Rahmen des Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) im März 2008 in Dschibuti durchgeführt hat, gibt es stichhaltige Beweise dafür, dass die für die Kontrolle der in Dschibuti zugelassenen Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden nur unzureichend in der Lage sind, Sicherheitsmängel zu beheben. Bei diesem Audit wurden zahlreiche schwere Mängel festgestellt bezüglich der Fähigkeit der dschibutischen Zivilluftfahrtbehörden, ihre Zuständigkeiten im Bereich der Sicherheitsaufsicht wahrzunehmen. Mehr als 96 % der ICAO-Richtlinien wurden zu dem Zeitpunkt, als die ICAO ihre Bewertung abschloss, nicht angewandt.
- (31) Es liegen Beweise dafür vor, dass die zuständigen Behörden Dschibutis nicht hinreichend in der Lage sind, die von der ICAO festgestellten Verstöße wirksam zu beheben. Dies geht aus dem Abschlussbericht der ICAO vom Februar 2009 hervor, in dem sie die Auffassung vertritt, dass ein sehr großer Teil der von diesen Behörden vorgeschlagenen oder durchgeführten Maßnahmen nicht wirklich zur Beseitigung der festgestellten Mängel beiträgt. Insbesondere im Bereich des Flugbetriebs konnten mehr als zwei Drittel der von Dschibuti vorgeschlagenen Maßnahmen nach Auffassung der ICAO nicht vorbehaltlos akzeptiert werden.
- (32) Darüber hinaus meldete die ICAO allen Vertragsstaaten des Abkommens von Chicago schwere Sicherheitsbedenken und teilte ihnen mit, dass Dschibuti weder über ein zuverlässiges System für die Regulierungsaufsicht über die Luftfahrtunternehmen, denen die zuständigen Behörden Dschibutis Luftverkehrsbetreiberzeugnisse ausgestellt haben, noch über einen akzeptablen Plan zur Behebung dieses Mangels verfügt.
- (33) Die Kommission hat deshalb Konsultationen mit den zuständigen Behörden Dschibutis aufgenommen. Sie hat dabei schwerwiegende Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Betriebs der im Land zugelassenen Luftfahrtunternehmen vorgebracht und um Klärungen bezüglich der Maßnahmen gebeten, die von den zuständigen Behörden Dschibutis in Bezug auf die Feststellungen der ICAO zur Annehmbarkeit der Behebungsmaßnahmen unternommen wurden.
- (34) Die zuständigen Behörden Dschibutis (DACM) teilten der Kommission mit, dass sich die Durchführung des Plans zur Behebung der von der ICAO festgestellten Mängel verzögere und nur wenige Mängel als behoben zu betrachten seien. Die DACM nannte zu den unternommenen Maßnahmen keine Einzelheiten und lieferte auch keine Belege über die zufriedenstellende Beseitigung der betreffenden Mängel. Die DACM reagierte nicht auf die Feststellungen der ICAO bezüglich der Zweckmäßigkeit von 34 Maßnahmen, die die ICAO im Hinblick auf die Behebung der festgestellten Mängel für unzureichend erachtet.
- (35) Die DACM bestätigte zwei tödliche Unfälle in den Jahren 2002 und 2007 mit Luftfahrzeugen der Muster Let 410 und Antonov 26. Die Behörden machten allerdings weder Angaben über die Unfalluntersuchungen noch über

die von ihnen unternommenen Maßnahmen zur Beseitigung der Unfallursachen.

- (36) Die DACM teilte der Kommission mit, dass dem Luftfahrtunternehmen Djibouti Airlines am 30. Juli 2009 das Luftverkehrsbetreiberzeugnis entzogen worden sei und das Unternehmen am selben Tag seine Tätigkeit eingestellt habe. Die Behörde teilte ferner mit, dass dem Unternehmen Daallo Airlines am 15. September 2009 das Luftverkehrsbetreiberzeugnis entzogen worden sei. Daallo Airlines verfügt aber weiterhin über eine Betriebsgenehmigung und verwendet Luftfahrzeuge des Musters DC9 (registriert auf den Komoren), Antonov 24 (Armenien) und Iljuschin 18 (Kasachstan). Die Identität der tatsächlichen Betreiber dieser Luftfahrzeuge wurde nicht mitgeteilt. Die zuständigen Behörden Dschibutis konnten nicht ihre Fähigkeit nachweisen, ihre Zuständigkeiten im Bereich der Sicherheitsaufsicht über die in Dschibuti zugelassenen Luftfahrtunternehmen wirksam wahrzunehmen.
- (37) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass alle in Dschibuti zugelassenen Luftfahrtunternehmen in Anhang A aufgenommen werden sollten.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik Kongo

- (38) Die ICAO hat im November 2008 in der Republik Kongo ein USOAP-Audit durchgeführt. Nachstehende Feststellung gab dabei Anlass zu einem schweren Sicherheitsbedenken: *„Die ANAC (Nationale Agentur für Zivilluftfahrt) hat eine Reihe von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) ausgestellt, ohne vorher ein Verfahren für die Zertifizierung und fortlaufende Überwachung von Luftfahrtunternehmen eingerichtet zu haben. Diese Luftverkehrsbetreiberzeugnisse wurden somit ausgestellt, ohne dass die ANAC sichergestellt hat, dass die betreffenden Unternehmen die Normen von Anhang 6 des Abkommens von Chicago oder die Anforderungen des ICAO-Dok. 8335 erfüllen. Zudem arbeiten einige Unternehmen mit einer provisorischen Betriebsgenehmigung und verfügen über kein Luftverkehrsbetreiberzeugnis.“* Dieses schwere Sicherheitsbedenken besteht weiterhin.
- (39) Bei dem ICAO-Audit wurden 63 Feststellungen getroffen, die die unzureichende Anwendung internationaler Sicherheitsnormen belegen. Die Republik Kongo legte infolgedessen einen Plan zur Mängelbehebung vor. Allerdings wurde über ein Drittel der vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen von der ICAO nicht akzeptiert.
- (40) Am 26. August 2009 verunglückte in der Nähe des Flughafens von Brazzaville ein Frachtflugzeug des in der Republik Kongo zugelassenen Luftfahrtunternehmens Aero Fret Business, wobei alle sechs Insassen ums Leben kamen. Als Staat, in dem sich der Unfall ereignete, ist die Republik Kongo für die nach Anhang 13 des Abkommens von Chicago durchzuführende Sicherheitsuntersuchung verantwortlich, damit die Ursachen ermittelt werden und sich Unfälle dieser Art nicht wiederholen. In dem ICAO-Audit wurden zudem 11 Mängel in Bezug auf Unfalluntersuchungen in der Republik Kongo festgestellt, wobei von den vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen sechs für nicht annehmbar erachtet wurden.

- (41) Die zuständigen Behörden der Republik Kongo teilten der Kommission in zwei Sitzungen in Brüssel ihre Absicht mit, mit Unterstützung von ICAO-Experten eine Neuzulassung von drei Luftfahrtunternehmen durchzuführen. Darüber hinaus teilten die Behörden ihre Entscheidungen vom 15. Oktober 2009 mit, wonach den Luftfahrtunternehmen Aero-Service, Equafight Services, Société Nouvelle Air Congo und Trans Air Congo Luftverkehrsbetreiberzeugnisse mit einjähriger Laufzeit ausgestellt wurden. Zum selben Zeitpunkt setzte die zuständige Behörde der Republik Kongo die Luftfahrtunternehmen Aero Fret Business, Canadian Airways, Congo Airways (WAC), Emeraude, Equajet, Heli-Union Congo, Mani Air Fret, Mistral Aviation und Protocole Aviation über den Entzug ihrer Luftverkehrsbetreiberzeugnisse in Kenntnis, bis die für die Ausstellung eines neuen Luftverkehrsbetreiberzeugnisses notwendigen Unterlagen geprüft wurden. Außerdem wurde den folgenden Luftfahrtunternehmen die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse entzogen: Air Cargo International, BIP Congo, Brazza Airways, Clesh Aviation, Finalair, Heavy Lift Congo, Ligne Aérienne Colombe, Locair Craft, Maouene, Natalco Airlines und United Express Service. Die Behörden wiesen allerdings weder nach, dass das für die Ausstellung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zu durchlaufende Zertifizierungsverfahren den einschlägigen ICAO-Richtlinien entspricht, noch dass die Überwachung der Luftfahrtunternehmen, denen sie Luftverkehrsbetreiberzeugnisse ausgestellt haben, im Einklang mit diesen Richtlinien erfolgt.
- (42) Die zuständigen Behörden der Republik Kongo äußerten sich gegenüber dem Flugsicherheitsausschuss schriftlich zu den zur Ausräumung des schweren Sicherheitsbedenkens der ICAO ergriffenen Maßnahmen sowie zu anderen im USOAP-Auditbericht der ICAO genannten Mängeln. Die Kommission nimmt die von den zuständigen Behörden der Republik Kongo bisher unternommenen Maßnahmen zur Kenntnis und drängt die Behörden zu verstärkten Anstrengungen bei der Umsetzung dauerhaft wirksamer Abhilfemaßnahmen. Die Kommission wird die Entwicklung der Zivilluftfahrt in der Republik Kongo in Zusammenarbeit mit der ICAO aufmerksam verfolgen und ist bereit, technische Hilfe zu leisten, um die administrative und technische Leistungsfähigkeit von Behörden, die in dem Land Aufsichtspflichten zu erfüllen haben, zu verbessern.
- (43) Die zuständigen Behörden der Republik Kongo haben allerdings keine hinreichende Fähigkeit zur Anwendung der einschlägigen Sicherheitsnormen nachgewiesen. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass bis zur dauerhaften Beseitigung der Verstöße gegen internationale Normen, einschließlich des schweren Sicherheitsbedenkens, alle in der Republik Kongo zugelassenen Luftfahrtunternehmen einer Betriebsuntersagung unterliegen und in Anhang A aufgenommen werden sollten.
- Luftfahrtunternehmen aus São Tomé und Príncipe**
- (44) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens des in São Tomé und Príncipe zugelassenen Luftfahrtunternehmens Executive Jet Services. Diese Mängel wurden von Belgien und Frankreich bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ⁽¹⁾. Executive Jet Services hat nicht angemessen geantwortet und blieb den Nachweis schuldig, dass diese Mängel erfolgreich und dauerhaft behoben wurden.
- (45) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens des in São Tomé und Príncipe zugelassenen Luftfahrtunternehmens STP Airways. Diese Mängel wurden von Frankreich und vom Vereinigten Königreich bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ⁽²⁾. STP Airways hat jedoch angemessen und rechtzeitig auf die Anfrage der französischen Zivilluftfahrtbehörde hinsichtlich der Sicherheitsaspekte seines Flugbetriebs geantwortet.
- (46) Es liegen Beweise dafür vor, dass einige Luftfahrtunternehmen, denen der Betrieb in der Europäischen Gemeinschaft untersagt ist, einen Teil ihres Flugbetriebs nach São Tomé und Príncipe verlegt haben.
- (47) Insbesondere liegen stichhaltige Beweise dafür vor, dass das in der Demokratischen Republik Kongo zugelassene Luftfahrtunternehmen Hewa Bora Airways, dem der Betrieb in der Gemeinschaft derzeit untersagt ist, das Luftfahrzeug des Musters Boeing 767 mit der Seriennummer 23178 in der Demokratischen Republik Kongo abgemeldet und in São Tomé und Príncipe unter dem Eintragungskennzeichen S9-TOP neu zugelassen hat und im Rahmen einer Rückmietvereinbarung weiter verwendet ⁽³⁾.
- (48) Außerdem verwendet das Luftfahrtunternehmen Africa's Connection das in São Tomé und Príncipe unter dem Eintragungskennzeichen S9-RAS registrierte Luftfahrzeug des Musters Dornier 228 mit der Seriennummer 8068. Dieses Luftfahrzeug war zuvor in Gabun registriert und wurde von dem dort zugelassenen Unternehmen SCD Aviation eingesetzt, dem der Betrieb in der Gemeinschaft derzeit untersagt ist.
- (49) Außerdem liegen stichhaltige Beweise dafür vor, dass das in São Tomé zugelassene Luftfahrtunternehmen British Gulf International und das Unternehmen desselben Namens, das zuvor in Kirgisistan zugelassen war und dem im Oktober 2006 der Betrieb untersagt wurde ⁽⁴⁾, identisch sind. British Gulf International verwendet zudem weiterhin das Luftfahrzeug des Musters Antonov 12 mit der Seriennummer 401901. Ein von dem Unternehmen betriebenes Luftfahrzeug dieses Musters war am 13. November 2008 in Al Habniaya (Irak) verunglückt, wobei sechs Menschen ums Leben kamen und das Luftfahrzeug einen Totalschaden erlitt.
- (50) Aufgrund dieser Situation hat die Kommission Konsultationen mit den zuständigen Behörden von São Tomé und Príncipe aufgenommen und dabei schwerwiegende Bedenken vorgebracht, was die Sicherheit des Betriebs von Executive Jet Services und STP Airways anbelangt sowie die Umregistrierung von Luftfahrzeugen nach São Tomé durch Unternehmen, denen der Betrieb in der Gemeinschaft derzeit untersagt ist, und um Klärungen hinsichtlich der diesbezüglichen Abhilfemaßnahmen der zuständigen Behörden gebeten.

⁽¹⁾ BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113.

⁽²⁾ CAA-UK-2009-126, DGAC/F-2009-137, DGAC/F-2009-257, DGAC/F-2009-779, DGAC/F-2009-1776.

⁽³⁾ BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113.

⁽⁴⁾ ABl. L 283 vom 14.10.2006, S. 28.

- (51) Die zuständigen Behörden von São Tomé (INAC) teilten der Kommission mit, dass sie im Zuge der Neuzertifizierung von Executive Jet Services am 26. Oktober 2009 entschieden hätten, den Betrieb des von dem Unternehmen verwendeten Luftfahrzeugs des Musters Boeing 767 mit der Seriennummer 23178 und dem Eintragungskennzeichen S9-TOP vorübergehend einzustellen.
- (52) Das Luftfahrtunternehmen Executive Jet Services beantragte eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss und berichtete über die Maßnahmen, die zur Behebung der im Rahmen des SAFA-Programms festgestellten Mängel ergriffen wurden.
- (53) Das INAC teilte der Kommission mit, dass es im Zuge der Neuzertifizierung von STP Airways am 26. Oktober 2009 entschieden habe, den Betrieb zweier von dem Luftfahrtunternehmen verwendeter Luftfahrzeuge des Musters Boeing 767 mit den Seriennummern 25411 (Eintragungskennzeichen unbekannt) und 26208 (Eintragungskennzeichen S9-DBY) einzustellen, die daraufhin aus dem Register gestrichen worden seien. Nach Auskunft des INAC verfügt STP Airways zwar über ein gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis, in dem derzeit aber keine Luftfahrzeuge eingetragen sind.
- (54) Das Luftfahrtunternehmen STP Airways beantragte eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss und berichtete über die Maßnahmen, die zur Behebung der im Rahmen des SAFA-Programms festgestellten Mängel ergriffen wurden. Das Unternehmen bestätigte, dass keine Luftfahrzeuge mehr betrieben würden und es beabsichtige, die Aussetzung seines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zu beantragen.
- (55) Das INAC teilte mit, dass es 13 Luftverkehrsbetreiberzeugnisse ausgestellt habe, von denen drei inzwischen entweder ausgesetzt oder entzogen worden seien. Nachweise über die Aussetzung bzw. den Entzug der Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der Unternehmen Sky Wind, Styron Trading und Jet Line blieb das INAC jedoch schuldig.
- (56) Aus den vom INAC vorgelegten Unterlagen geht hervor, dass über die Hälfte der Luftfahrtunternehmen, die über ein von der Behörde ausgestelltes gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis verfügen, ihren Hauptgeschäftssitz außerhalb von São Tomé und Príncipe haben. Insbesondere die Unternehmen British Gulf International Company Ltd, Global Aviation Operation, Goliaf Air, Transafrik International Ltd, Transcargo und Transliz Aviation haben ihren Hauptgeschäftssitz nicht in São Tomé, was auch aus ihren Antworten auf eine Anfrage der Kommission und den Adressangaben in ihren jeweiligen Luftverkehrsbetreiberzeugnissen hervorgeht.
- (57) Das INAC konnte nicht nachweisen, dass es seinen Pflichten hinsichtlich der Sicherheitsaufsicht über die in São Tomé und Príncipe zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß den internationalen Sicherheitsnormen nachkommt, da ein erheblicher Teil dieser Unternehmen nicht regelmäßig in São Tomé tätig ist und das INAC nach eigenen Angaben die Aufsichtstätigkeiten zum Teil den zuständigen Behörden der Staaten überlässt, in denen der Flugbetrieb tatsächlich stattfindet. Das INAC versäumte es jedoch, mit jenen Behörden geeignete Vereinbarungen zu treffen.
- (58) Darüber hinaus ergaben sich bei einer Prüfung der von den zuständigen Behörden von São Tomé und Príncipe ausgestellten Luftverkehrsbetreiberzeugnisse erhebliche Widersprüche in Bezug auf die Genehmigung zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der eingesetzten Flotten, die Genehmigung zur Beförderung gefährlicher Güter und die Genehmigung des Flugbetriebs bei geringer Sicht, die während der Konsultationen nicht geklärt werden konnten.
- (59) Es liegen Beweise dafür vor, dass an einem hohen Anteil von Unfällen Luftfahrtunternehmen mit Zulassung in São Tomé und Príncipe beteiligt sind. Das INAC bestätigte, dass an vier tödlichen Unfällen Luftfahrzeuge der Muster Antonov 12, Iljuschin 76 und DHC 6 beteiligt gewesen seien, die von in São Tomé und Príncipe eingetragenen Luftfahrtunternehmen betrieben wurden. Daraufhin entschied das INAC am 21. Februar 2009, den gesamten Betrieb der in São Tomé und Príncipe registrierten Luftfahrzeuge des Musters Antonov 12 einzustellen. Das INAC bestätigte allerdings, dass von den in São Tomé und Príncipe zugelassenen Luftfahrtunternehmen British Gulf International, Transliz Aviation und Goliaf Air weiterhin Luftfahrzeuge dieses Musters betrieben würden.
- (60) Den zuständigen Behörden von São Tomé und Príncipe fehlt es offenkundig an Bereitschaft zur Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen, was sich an der Tatsache zeigt, dass São Tomé und Príncipe sein ICAO-Audit im Rahmen des Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) fortlaufend aufgeschoben hat. Das für Mai 2007 und später April 2008 geplante ICAO-Audit konnte an diesen Terminen nicht durchgeführt werden.
- (61) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die in São Tomé und Príncipe zugelassenen Luftfahrtunternehmen die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht erfüllen und demzufolge in Anhang A geführt werden sollten.

Luftfahrtunternehmen aus der Ukraine

Ukraine Cargo Airways

- (62) Am 22. September 2009 teilten die zuständigen ukrainischen Behörden der Kommission ihre Entscheidung Nr. 574 vom 17. August 2009 mit, den Flugbetrieb gemäß dem am 20. November 2008 ausgestellten Luftverkehrsbetreiberzeugnis Nr. 145 des Luftfahrtunternehmens Ukraine Cargo Airways mit sofortiger Wirkung einzustellen. Am 11. November 2009 bestätigten die zuständigen ukrainischen Behörden gegenüber dem Flugsicherheitsausschuss, dass „das Unternehmen Ukraine Cargo Airways nicht zu den in der Ukraine registrierten Luftfahrtunternehmen gehört“.

- (63) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien sollte daher das Unternehmen Ukraine Cargo Airways aus Anhang A gestrichen werden.

Volare

- (64) Am 31. Juli 2009 teilten die zuständigen ukrainischen Behörden der Kommission ihre Entscheidung Nr. 357 vom 25. Mai 2009 mit, dem ukrainischen Luftfahrtunternehmen Volare das Luftverkehrsbetreiberzeugnis mit sofortiger Wirkung zu entziehen.
- (65) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien sollte daher das Luftfahrtunternehmen Volare aus Anhang A gestrichen werden.

Motor Sich

- (66) Nach dem Erlass der Verordnung (EG) Nr. 619/2009 wurde das ukrainische Luftfahrtunternehmen Motor Sich (MSI) am 27. Oktober 2009 von einem EG-Expertenteam unter Leitung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit besucht, um den Stand der Umsetzung der Abhilfemaßnahmen im Hinblick auf eine nachhaltige Behebung der festgestellten Sicherheitsmängel zu überprüfen.
- (67) Dem Besuchsbericht des Teams zufolge konnte MSI nachweisen, dass es eine Ursachenanalyse bezüglich der bei SAFA-Inspektionen festgestellten Mängel durchgeführt hat. Durch die Ursachenanalyse und die sich daraus ergebenden Abhilfemaßnahmen scheinen die festgestellten Mängel in angemessener Weise beseitigt zu werden. Bei dem Besuch erklärte MSI, dass sämtliche der bei SAFA-Inspektionen festgestellten Mängel an seiner Flotte angegangen und beseitigt worden seien, einschließlich EGPWS (*Enhanced Ground Proximity Warning System*), Sitzgurten im Cockpit und Haltenetzen zur Sicherung von Fracht. Ferner wurde erklärt, dass für alle Luftfahrzeugmuster und alle in Betrieb befindlichen Startbahnen Tabellen zur Berechnung der Startleistung erstellt worden seien. Das von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit geführte Team vergewisserte sich nach physischer Überprüfung und/oder nach Überprüfung der Unterlagen über Folgendes: a) Nachrüstung von Sitzgurten im Cockpit der Luftfahrzeugmuster AN-12, AN-72 und YAK-40; b) Nachrüstung von Sauerstoffmasken im Cockpit des Luftfahrzeugmusters AN-12 (der Einbau im Luftfahrzeug UR-11316 dauerte zum Zeitpunkt des Besuchs noch an und wurde vom Team überprüft); c) Einbau von EGPWS in Luftfahrzeugen der Muster AN-12 und AN-140; d) Tabellen zur Berechnung der Startleistung für alle Startbahnen, die derzeit für Luftfahrzeuge der Muster AN-12 und YAK-40 genutzt werden. Bei ihrem Vortrag vor dem Flugsicherheitsausschuss bestätigten die zuständigen ukrainischen Behörden, dass das Luftfahrtunternehmen zur Anwendung des Qualitätsmanagements in der Lage sei, und verpflichteten sich, die Kommission über die Ergebnisse der in dieser Angelegenheit durchzuführenden Prüfung zu unterrichten.

- (68) Was den Flugbetrieb anbelangt, so nahm das Team während des Besuchs im Einzelnen Stichproben von Mindestausstattungslisten (*Minimum Equipment Lists*), Betriebsanhandbüchern, Regelungen über Flugzeitbeschränkungen, Unterlagen und Verfahren zur Betriebsüberwachung und Flugdienstberatung sowie von zurückgegebenen und ausgefüllten Flugmappen. Verstöße gegen ICAO-Richtlinien wurden nicht festgestellt. Bei dem Besuch konnte MSI gegenüber dem Team auch nachweisen, dass die Flugdaten sämtlicher Flüge und Luftfahrzeuge analysiert werden.

- (69) Das Luftfahrtunternehmen beantragte eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss und wurde am 11. November 2009 gehört. Dabei wurden schriftliche Informationen über die unternommenen Abhilfemaßnahmen zur Beseitigung der zuvor festgestellten Sicherheitsmängel vorgelegt.

- (70) Nach dem Vortrag der zuständigen ukrainischen Behörden und des Luftfahrtunternehmens am 11. November 2009 ersuchte der Flugsicherheitsausschuss die staatliche Luftfahrtverwaltung um nachstehende Unterlagen, um feststellen zu können, ob eine Streichung von Motor Sich aus der Liste zum aktuellen Zeitpunkt gerechtfertigt ist: a) das Prüfaudit über das Qualitätsmanagement des Luftfahrtunternehmens; b) eine Bestätigung, dass alle von Motor Sich für internationale Flüge eingesetzten Luftfahrzeuge entsprechend den ICAO-Richtlinien ausgerüstet sind, insbesondere: i) Sitzgurte im Cockpit der Luftfahrzeugmuster AN-12, AN-72 und YAK-40; ii) Sauerstoffmasken im Cockpit des Luftfahrzeugmusters AN-12; iii) EGPWS in den Luftfahrzeugmustern AN-12 und AN-140; c) eine Bestätigung, dass das Betriebshandbuch des Unternehmens für alle Startbahnen, die Motor Sich derzeit für Luftfahrzeuge der Muster AN-12 und YAK-40 nutzt, Angaben zur Startleistung enthält; d) Nachweise über die zufriedenstellende Behebung der 38 Mängel, die 2009 von der staatlichen Luftfahrtverwaltung der Ukraine im Rahmen ihrer Aufsichtstätigkeiten festgestellt worden waren. Diese Informationen wurden von den zuständigen ukrainischen Behörden am 16. November 2009 übermittelt.

- (71) Nach Vorlage der angeforderten Informationen durch die zuständigen ukrainischen Behörden wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass Motor Sich aus Anhang A gestrichen werden sollte.

UMAir

- (72) Nach Erlass der Verordnung (EG) Nr. 619/2009 wurde das ukrainische Luftfahrtunternehmen UMAir am 28. Oktober 2009 von einem EG-Expertenteam besucht, um den Stand der Umsetzung der Abhilfemaßnahmen im Hinblick auf eine nachhaltige Behebung der festgestellten Sicherheitsmängel zu überprüfen.

- (73) Während des Besuchs wurde dem Team ein aktualisierter Plan zur Mängelbehebung vorgelegt, demzufolge der Qualitätsleiter eine Überprüfung der ergriffenen Abhilfemaßnahmen vorgenommen hatte. Eine Überprüfung des Stands der Mängel, die ein EG-Expertenteam bei einem Besuch des Luftfahrtunternehmens am 28. Mai 2009 festgestellt hatte, ergab jedoch, dass seit jenem Besuch zwar beträchtliche Anstrengungen unternommen worden waren, um die festgestellten Mängel angemessen zu beseitigen, andererseits aber bestimmte Mängel, die die Flugsicherheit (Flugdatenüberwachung in Luftfahrzeugen des Musters DC-9), die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sowie Instandhaltung und Technik (Luftfahrzeuge der Muster DC-9 und MD-80 verfügen noch nicht über ein Programm zur Triebwerksüberwachung) betreffen, noch nicht als behoben betrachtet werden können. Zudem trat im Bereich des Flugbetriebs ein neuer Mangel zutage, als in der genehmigten Mindestausrüstungsliste (MEL) des Luftfahrzeugmusters DC-9 eine Abweichung festgestellt wurde.
- (74) In der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses am 11. November 2009 erklärte UMAir, dass es eine Einschränkung seines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses beantragt habe, um den Flugbetrieb in die Gemeinschaft mit Luftfahrzeugen des Musters DC-9 auszuschließen. Am 11. November 2009 stellten die zuständigen ukrainischen Behörden ein neues Luftverkehrsbetreiberzeugnis aus, das Flüge in die EU mit Luftfahrzeugen dieses Musters ausschließt.
- (75) Die von UMAir seit dem Besuch des EG-Expertenteams im Mai 2009 erzielten Verbesserungen und die Einschränkung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses des Unternehmens werden zur Kenntnis genommen. Angesichts der erheblichen Anstrengungen des Luftfahrtunternehmens, die Betriebssicherheit im Einklang mit den geltenden internationalen Normen sicherzustellen, sollte ihm die Wiederaufnahme des Flugbetriebs in die Gemeinschaft mit einem Teil seiner Flotte gestattet werden.
- (76) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass UMAir aus Anhang A in Anhang B überführt und ihm eine Wiederaufnahme seines Flugbetriebs in die Gemeinschaft mit dem Luftfahrzeug des Musters MD-83 mit dem Eintragungskennzeichen UR-CFF gestattet werden sollte.

Allgemeine Sicherheitsaufsicht über Luftfahrtunternehmen aus der Ukraine

- (77) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 619/2009 hat die Kommission die Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen, die die zuständigen Behörden der Ukraine dem Flugsicherheitsausschuss am 1. Juli 2009 vorgelegt hatten, weiterhin aufmerksam beobachtet. Zu diesem Zweck führte ein EG-Expertenteam vom 26. bis 29. Oktober 2009 einen Besuch bei der staatlichen Luftfahrtverwaltung der Ukraine durch. Ziel dieses Besuchs war es, den Stand der Umsetzung der Abhilfemaßnahmen zu überprüfen, die zur Behebung der Mängel vorgeschlagen wurden, die in dem Bericht über den Besuch des EG-Expertenteams vom 25. bis 29. Mai 2009 festgestellt worden

waren, sowie der Maßnahmen des Plans zur Mängelbehebung, den die staatliche Luftfahrtverwaltung der Ukraine am 23. Juni 2009 vorgelegt hatte, um die Sicherheitsaufsicht über die unter ihrer Regulierungsaufsicht stehenden Luftfahrtunternehmen zu verbessern.

- (78) Aus dem Besuchsbericht geht hervor, dass 14 der 33 Mängel, die bei dem Besuch im Mai 2009 festgestellt worden waren, aufgrund von Nachweisen, die die zuständigen ukrainischen Behörden während des Besuchs vorlegten, als behoben betrachtet werden können. 19 Mängel wurden noch nicht behoben.
- (79) Die von den zuständigen Behörden der Ukraine seit dem Besuch im Mai 2009 erzielten Verbesserungen und insbesondere die verstärkte Aufsicht über ukrainische Luftfahrtunternehmen sowie die Streichung zahlreicher Luftfahrzeuge aus dem ukrainischen Register (mehr als 800 von den insgesamt 1 600 im Jahr 2008) werden zur Kenntnis genommen. Die Behörden werden aufgefordert, ihre Bemühungen um eine bessere Sicherheitsaufsicht weiter zu verstärken.

Ariana Afghan Airlines

- (80) Die Kommission stellte auf der Grundlage der von Ariana Afghan Airlines vorgelegten Unterlagen fest, dass das Luftfahrtunternehmen einen Wechsel der Unternehmensführung vollzogen und externe Sachverständige eingestellt hat, die bei der Überarbeitung seiner Regeln, Verfahren und Handbücher Hilfe leisten. Ferner hat das Unternehmen zwei Luftfahrzeuge Airbus A310 angeschafft, für deren Betrieb die Unterstützung von Turkish Technic in Anspruch genommen wird. Zudem wird festgestellt, dass das Unternehmen sich einem Audit durch den Internationalen Luftverkehrsverband (IATA) unterziehen will.
- (81) Das afghanische Ministerium für Verkehr und Zivilluftfahrt (MoTCA) übermittelte ein Schreiben, in dem es sowohl die eigenen als auch die von Ariana erzielten Fortschritte bei der Erfüllung der internationalen Normen darlegt. Demnach hat Ariana Afghan Airlines erhebliche Veränderungen in den Bereichen Luftfahrzeugausrüstung, Management und Dokumentation vorgenommen, wengleich ein bis Ende 2009 geplantes Audit des Unternehmens noch aussteht. Das MoTCA kann daher noch nicht bestätigen, dass Ariana Afghan Airlines die ICAO-Richtlinien erfüllt und über ein wirksames Sicherheitsmanagement verfügt. Zwar wurden dem MoTCA zufolge in diesem Jahr eine Reihe von Aufsichtstätigkeiten (z. B. Flug- und Basisinspektionen) durchgeführt, doch blieb das Ministerium Nachweise über die Ergebnisse dieser Inspektionen schuldig.

- (82) Die Kommission nimmt die Fortschritte zur Kenntnis, die Ariana Afghan Airlines bei der Erfüllung internationaler Sicherheitsnormen erreicht hat. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird aber festgestellt, dass das Luftfahrtunternehmen weiterhin in Anhang A geführt werden sollte, solange nicht durch zusätzlich Belege die Beseitigung der Ursachen früher festgestellter Sicherheitsmängel nachgewiesen wurde.

Luftfahrtunternehmen aus Angola*TAAG Angola Airlines*

- (83) Seit Juli 2009 durfte TAAG Angolan Airlines nur mit den Luftfahrzeugen des Musters Boeing 777-200 mit den Eintragungskennzeichen D2-TED, D2-TEE und D2-TEF unter den in den Erwägungsgründen 58 und 59 der Verordnung (EG) Nr. 619/2009⁽¹⁾ genannten Voraussetzungen Flüge nach Portugal durchführen.
- (84) Die Kommission ersuchte die zuständigen Behörden Angolas (INAVIC) um Informationen bezüglich der Aufsicht über das Luftfahrtunternehmen TAAG Angolan Airlines, insbesondere was die verstärkte Überwachung der Flüge nach Portugal und ihre Ergebnisse anbelangt.
- (85) Das INAVIC teilte der Kommission mit, dass die fortlaufende Aufsicht über TAAG Angolan Airlines intensiviert worden sei, insbesondere durch entsprechende Vorfeldinspektionen, bei denen sich aber keine Sicherheitsmängel oder wiederkehrenden Mängel gezeigt hätten.
- (86) TAAG Angolan Airlines beantragte eine Anhörung vor der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss und wurde am 10. November 2009 gehört; das Unternehmen legte Informationen über die Fortschritte bei der Durchführung seines Maßnahmenplans und das Sicherheitsniveau seines Flugbetriebs nach Lissabon vor. Es wurde darauf hingewiesen, dass mit Luftfahrzeugen des Musters Boeing 777 mehr als 100 Flüge nach Lissabon ohne Sicherheitsmängel durchgeführt worden seien und dass TAAG am 23. Oktober 2009 vom INAVIC die Genehmigung zum 120-Minuten-ETOPS-Flugbetrieb der Boeing 777 erhalten habe. Das Luftfahrtunternehmen beantragte ferner, dass für seine Luftfahrzeuge des Musters B737-700 dieselben Bestimmungen gelten wie für seine B777-Flotte.
- (87) Die zuständigen portugiesischen Behörden bestätigten, dass bei den Vorfeldinspektionen, die sie bei TAAG Angolan Airlines seit Wiederaufnahme des Flugbetriebs nach Lissabon durchgeführt hatten, keine Sicherheitsmängel oder wiederkehrenden Mängel aufgetreten seien.
- (88) Daher wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass TAAG weiterhin in Anhang B geführt werden sollte, sofern das Luftfahrtunternehmen nicht mehr als zehn Flüge wöchentlich mit Luftfahrzeugen des Musters Boeing B-777 mit Eintragungskennzeichen D2-TED, D2-TEE und D2-TEF oder mit Luftfahrzeugen des Musters Boeing B-737-700 mit Eintragungskennzeichen D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH und D2-TBJ von Luanda nach Lissabon durchführt. Diese Flüge sind nur durchzuführen, nachdem die angolanischen Behörden Vorfeldinspektionen der Luftfahrzeuge vor jedem Abflug aus Angola und die portugiesischen Behörden entsprechende Vorfeldinspektionen in Portugal vorgenommen haben. Dabei handelt es sich um eine vorübergehende Maßnahme; die Kommission wird die Situation auf der Grundlage aller verfügbaren Informationen und insbesondere anhand einer Bewertung durch die zuständigen Behörden Portugals überprüfen.

Allgemeine Sicherheitsaufsicht über Luftfahrtunternehmen aus Angola

- (89) Laut dem Bericht des INAVIC wurden bei der Behebung der nach der letzten EU-Sicherheitsprüfung vom 8. bis 11. Juni 2009 noch verbliebenen Sicherheitsmängel erhebliche Fortschritte gemacht. Insbesondere seien die spezifischen Betriebsvorschriften mit den ICAO-Anforderungen weiter in Einklang gebracht und zusätzliche qualifizierte Mitarbeiter eingestellt worden, insbesondere für Luftfahrzeuge des Musters Boeing B-737-700 qualifizierte Flugbetriebsinspektoren, was zu einer Zunahme der Aufsichtstätigkeiten um 30 % geführt habe.
- (90) Darüber hinaus berichtete das INAVIC über Fortschritte bei der Neuzertifizierung angolanischer Luftfahrtunternehmen, die bis Ende 2010 abgeschlossen sein soll, wenngleich mit Ausnahme von TAAG Angolan Airlines kein weiteres Unternehmen neu zertifiziert wurde.
- (91) Die Kommission bestärkt INAVIC darin, die Neuzertifizierung der angolanischen Luftfahrtunternehmen mit Entscheidung und unter Beachtung dabei möglicherweise auftretender Sicherheitsbedenken fortzusetzen. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die 18 Luftfahrtunternehmen Aerojet, Air26, Air Gemini, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Dixim, Gira Globo, Heliang, Helimalongo, Mavewa, Pha, Rui & Conceicao, Sal, Servisair und Sonair bis zu ihrer Neuzertifizierung in voller Übereinstimmung mit den neuen angolanischen Flugsicherheitsvorschriften weiterhin in Anhang A geführt werden sollten.

Luftfahrtunternehmen aus Kasachstan*Berkut State Aircompany*

- (92) Berkut State Aircompany teilte der Kommission mit, dass es jeweils ein Luftfahrzeug der Muster IL-76 und AN-12 aus der Flotte genommen und im August 2009 eine Beschränkung seines Flugbetriebs auf staatliche Flüge beschlossen habe.
- (93) Die zuständigen Behörden Kasachstans bestätigten diese Situation und wiesen nach, dass sie Berkut State Aircompany am 30. Oktober 2009 eine Betriebsgenehmigung erteilt hatten, die gewerbliche Flüge ausschließt.
- (94) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Berkut State Aircompany aus Anhang A gestrichen werden sollte.
- Prime Aviation*
- (95) Das in Kasachstan zugelassene Luftfahrtunternehmen Prime Aviation beantragte eine Anhörung vor der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss und wurde am 11. November 2009 gehört. Das Unternehmen gab an, dass seine gewerbliche Flotte nur aus einem Luftfahrzeug des Musters Challenger 604 mit dem Eintragungskennzeichen P4-CHV bestehe, das außerhalb Kasachstans (in Aruba) registriert ist.

⁽¹⁾ ABl. L 182 vom 15.7.2009, S. 8.

(96) Die zuständige Behörde Arubas ist für die Aufsicht über das Luftfahrzeug des Musters Challenger 604 mit dem Eintragungskennzeichen P4-CHV gemäß den Bestimmungen der Anhänge 1 und 8 des Abkommens von Chicago verantwortlich, ebenso gemäß Anhang 6 für die Aspekte bezüglich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit. Im März 2009 unterzog sie das Unternehmen Prime Aviation einem Audit und stellte dabei zahlreiche Mängel fest. Aus den Unterlagen, die das Luftfahrtunternehmen dem Flugsicherheitsausschuss vorgelegt hat, geht nicht hervor, dass sämtliche Abhilfemaßnahmen zufriedenstellend abgeschlossen wurden. In Bezug auf die ICAO-Anforderungen von Anhang 6 des Abkommens von Chicago wurden bei dem Audit keine Belege dafür erbracht, dass der Betrieb einer wirksamen Aufsicht unterliegt. Insbesondere konnte nicht nachgewiesen werden, dass die Mindestausrüstungsliste (MEL) ordnungsgemäß genehmigt wurde; auch was die Bedingungen anbelangt, unter denen die Behebung von Mängeln aufgeschoben werden kann, besteht weiterhin Klärungsbedarf.

(97) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass dieses Luftfahrtunternehmen weiterhin in Anhang A geführt werden sollte.

Allgemeine Sicherheitsaufsicht über Luftfahrtunternehmen aus Kasachstan

(98) Die zuständigen Behörden Kasachstans beantragten eine Anhörung vor der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss, um über die Verbesserung ihrer Sicherheitsaufsicht zu berichten; die Anhörung fand am 11. November 2009 statt.

(99) Sie unterrichteten den Flugsicherheitsausschuss über die der ICAO am 30. Oktober 2009 vorgestellten Maßnahmen zur Ausräumung der beiden schweren Sicherheitsbedenken. Diese Maßnahmen werden schrittweise umgesetzt, wobei diejenigen, die sich auf die im gewerblichen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge beziehen, bis Oktober 2010 abgeschlossen sein sollen.

(100) Die zuständigen Behörden Kasachstans berichteten außerdem über die Einleitung mehrerer Durchsetzungsmaßnahmen, die zur Aussetzung bzw. zum Widerruf mehrerer Luftverkehrsbetreiberzeugnisse geführt hätten. Im Einzelnen seien die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der Unternehmen Pankh Center Kazakhstan, Air Flamingo, Arkhabay, Air Company Atyrau Aue Joly und Turgay Avia ausgesetzt worden. Zudem seien die Lufttüchtigkeitszeugnisse von 66 Luftfahrzeugen des Musters Antonov 2 ausgesetzt und 13 Luftfahrzeuge, darunter 10 Luftfahrzeuge des Musters Iljuschin 76, ein Luftfahrzeug des Musters Iljuschin 62, ein Luftfahrzeug des Musters Antonov 28 sowie ein Luftfahrzeug des Musters Antonov 2, aus dem Register Kasachstans gestrichen worden.

(101) Darüber hinaus teilten die zuständigen Behörden Kasachstans unter Vorlage entsprechender Nachweise mit, dass folgenden zehn in Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse entzogen worden seien: Irbis, Aerotur, MAK Air, Excellent Glide, Tulpar Avia Service, Takhmid Air, Starline KZ, Olimp Air, EOL Air (Entzug am 1. April 2009) und Sayat Air (Entzug am 19. August 2009). Auf der Grundlage der

gemeinsamen Kriterien sollten daher diese Luftfahrtunternehmen aus Anhang A gestrichen werden.

(102) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird festgestellt, dass alle in Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen, ausgenommen Air Astana, weiterhin in Anhang A geführt werden sollten.

(103) Es wird festgestellt, dass Kasachstan seinen Luftverkehrssektor einer umfassenden Reform unterzogen hat, insbesondere um die Sicherheit zu verbessern. Begrüßt werden die aktuelle Überarbeitung der Rechtsvorschriften für den Luftverkehr und die Einrichtung eines Luftfahrt-Bewertungszentrums (*Flight Assessment Centre*), womit für eine bessere Regulierung der Zivilluftfahrt in Kasachstan gesorgt wird und die Voraussetzungen für wesentliche Fortschritte bei der Erfüllung internationaler Sicherheitsnormen geschaffen werden dürften. In diesem Zusammenhang werden die zuständigen Behörden Kasachstans zur uneingeschränkten Zusammenarbeit mit der ICAO aufgefordert, um zu gewährleisten, dass vorgeschlagene Abhilfemaßnahmen für die ICAO akzeptabel sind und rechtzeitig umgesetzt werden.

Luftfahrtunternehmen aus Kirgisistan

(104) Die zuständigen Behörden Kirgisistans berichteten bei ihrer Anhörung am 11. November 2009 über ihre Fortschritte bei der Umsetzung ihres Maßnahmenplans zur Behebung der festgestellten Sicherheitsmängel. Im Einzelnen berichteten sie über die Überarbeitung der Rechtsvorschriften zur Flugsicherheit, die Errichtung einer unabhängigen Agentur für Zivilluftfahrt und die Verschärfung der Bedingungen für die Zulassung von Luftfahrtunternehmen. Sie teilten ferner mit, dass infolgedessen ein großer Teil der Luftverkehrsbetreiberzeugnisse entzogen und die Mehrzahl der betreffenden Luftfahrzeuge aus dem Register gestrichen worden seien.

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

(106) Es wird festgestellt, dass Kirgisistan seinen Luftverkehrssektor einer umfassenden Reform unterzogen hat, insbesondere um die Sicherheit zu verbessern. Besonders hervorgehoben wird die Bedeutung des Audits, den die ICAO im Rahmen des Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) im April 2009 durchgeführt hat. Die zuständigen Behörden Kirgisistans werden zur uneingeschränkten Zusammenarbeit mit der ICAO aufgefordert, um zu gewährleisten, dass vorgeschlagene Abhilfemaßnahmen für die ICAO akzeptabel sind und rechtzeitig umgesetzt werden.

(107) Es wurde beschlossen, dass die Europäische Agentur für Flugsicherheit eine Inspektion in Kirgisistan durchführt, um die Anwendung der geltenden Sicherheitsvorschriften durch die zuständigen Behörden und die unter deren Aufsicht stehenden Unternehmen zu kontrollieren. Die Inspektion soll stattfinden, sobald der Plan zur Mängelbehebung mit der ICAO vereinbart und durchgeführt wurde.

Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation

- (108) Aufgrund stichhaltiger Beweise⁽¹⁾ für schwerwiegende, den Flugbetrieb beeinträchtigende Sicherheitsmängel bei dem von den zuständigen Behörden der Russischen Föderation zugelassenen Luftfahrtunternehmen YAK Service hat die Kommission am 15. Juli 2009 eine offizielle Untersuchung gegen das Unternehmen eingeleitet. Die zuständigen Behörden der Russischen Föderation teilten der Kommission am 4. August 2009 mit, dass sich diese Mängel bei ihren Inspektionen des Unternehmens bestätigt und sie am 24. Juli 2009 entschieden hätten, den Flugbetrieb des Unternehmens mit den Luftfahrzeugen der Muster YAK-42 und YAK-40 einzuschränken.
- (109) Am 6. Oktober 2009 teilten die zuständigen Behörden der Russischen Föderation der Kommission mit, dass sie nach Abschluss der Behebungsmaßnahmen durch das Luftfahrtunternehmen die für dessen Luftfahrzeuge geltenden Betriebsbeschränkungen aufgehoben hätten. Am 30. Oktober 2009 wurde das Luftfahrtunternehmen unter Hinzuziehung der zuständigen Behörde von der Kommission und einem Mitgliedstaat gehört.
- (110) Am 11. November 2009 äußerten sich die zuständigen Behörden der Russischen Föderation vor dem Flugsicherheitsausschuss, wobei sie ihre verschiedenen Aufsichtstätigkeiten und Durchsetzungsmaßnahmen erläuterten, die sie im Hinblick auf eine dauerhafte Beseitigung der festgestellten Sicherheitsmängel durch das Luftfahrtunternehmen durchgeführt hatten. Ferner stellten die Behörden fest, dass an den von YAK Service betriebenen Luftfahrzeugen regelmäßige Vorfeldinspektionen durchgeführt würden, um die Einhaltung der internationalen Sicherheitsnormen zu gewährleisten. Auf der Grundlage dieser Informationen sind die Kommission und die Mitglieder des Flugsicherheitsausschusses der Auffassung, dass die bei YAK Service festgestellten Sicherheitsmängel unter der Verantwortung der zuständigen russischen Behörden behoben wurden.
- (111) Gestützt auf die von diesen Behörden vorgelegten Informationen wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine weiteren Maßnahmen erforderlich sind. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 werden die Mitgliedstaaten die tatsächliche Einhaltung einschlägiger Sicherheitsnormen durch YAK Service im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen dieses Unternehmens systematisch überprüfen.
- (112) Mit Schreiben vom 9. November 2009 teilten die zuständigen Behörden der Russischen Föderation der Kommission die Entscheidung ihres Zertifizierungsausschusses vom 6. November 2009 über die Aufhebung der dem Luftfahrtunternehmen Aeroflot Nord auferlegten Betriebsbeschränkungen mit.
- (113) Am 9. November 2009 unterrichteten die zuständigen Behörden der Russischen Föderation die Kommission über die Änderung ihrer Entscheidung vom 25. April 2008, mit der 13 russischen Luftfahrtunternehmen der Betrieb in die Gemeinschaft mit Luftfahrzeugen, die in ihren Luftverkehrsbetreiberzeugnissen aufgeführt waren, untersagt wurde. Die betreffenden Luftfahrzeuge verfügten nicht über die nötige Ausrüstung, um internationale Flüge gemäß den ICAO-Richtlinien (fehlendes TAWS/E-GPWS) durchzuführen; zudem waren die jeweiligen Lufttüchtigkeitszeugnisse abgelaufen und nicht erneuert worden.
- (114) Gemäß der neuen Entscheidung ist der Flugbetrieb in die Gemeinschaft sowie innerhalb und aus der Gemeinschaft mit folgendem Fluggerät untersagt:
- a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.
 - b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 und RA-85682.
 - c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 und RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 und RA-88300; Yak-40K: RA-21505 und RA-98109; Yak-42D: RA-42437; alle (22) Hubschrauber Kamov Ka-26 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle (49) Hubschrauber Mi-8 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle (11) Hubschrauber Mi-171 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle (8) Hubschrauber Mi-2 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle (1) Hubschrauber EC-120B: RA-04116.
 - d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85494 und RA-85457.
 - e) Krasnoyarsky Airlines: Das Luftfahrzeug des Musters TU-154M mit Eintragungskennzeichen RA-85683, das zuvor im Anfang des Jahres entzogenen Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Krasnoyarsky Airlines eingetragen war, wird derzeit von einem anderen in der Russischen Föderation zugelassenen Luftfahrtunternehmen betrieben.
 - f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538, und RA-42541.
 - g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; alle TU-134 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Antonov An-24 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle An-2 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Hubschrauber Mi-2 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Hubschrauber Mi-8 (Eintragungskennzeichen unbekannt).
 - h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 und RA-85690.

⁽¹⁾ FOCA-2008-320, ACG-2009-82, ACG-2009-150, CAA-N-2008-98, CAALAT-2009-11, ACG-2008-300, CAA-NL-2008-72, HCAAGR-2008-53, LBA/D-2008-482, ACG-2009-176, DGAC/F-2008-545, DGAC/F-2008-2646, DGAC/F-2009-372, ENAC-IT-2009-226.

- i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; alle Tupolev TU-134A, einschließlich RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 und RA-65973; alle Antonov AN-24RV, einschließlich RA-46625 und RA-47818; die Luftfahrzeuge des Musters AN24RV mit den Eintragungskennzeichen RA-46625 und RA-47818 werden derzeit von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben.
- j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 und RA-85508.
- k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; alle (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 und RA-65977; die Luftfahrzeuge mit den Eintragungskennzeichen RA-65143 und RA-65916 werden von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben; alle (1) TU-134B: das Luftfahrzeug mit dem Eintragungskennzeichen RA-65726 wird von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben; alle (10) Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA 88210, RA-88227, RA-88244 und RA-88280; alle Hubschrauber Mil-26 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Hubschrauber Mil-10 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Hubschrauber Mil-8 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Hubschrauber AS-355 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Hubschrauber BO-105 (Eintragungskennzeichen unbekannt); die Luftfahrzeuge des Musters AN-24B (RA-46267 und RA-47289) und die Luftfahrzeuge des Musters AN-24RV (RA-46509, RA-46519 und RA-47800) werden von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben.
- l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 und RA-65979;

TU-214: RA-64504, RA-64505; Iljuschin IL-18: RA-75454 und RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971 und RA-88200; das Luftfahrzeug mit dem Eintragungskennzeichen RA-65555 wird von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben.

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

- (115) Der Kommission wurden trotz ihrer ausdrücklichen Nachfragen keine Nachweise für die vollständige Umsetzung angemessener Behebungsmaßnahmen durch die Luftfahrtunternehmen, die in der am 13. Juli 2009 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.
- (116) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Flugsicherheitsausschusses –

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

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

Artikel 2

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

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

Brüssel, den 26. November 2009

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	GACA-AOC/KOR-01	KOR	Demokratische Volksrepublik Korea
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Republik Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Königreich Kambodscha
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	unbekannt	VRB	Republik Ruanda
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Angolas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen TAAG Angola Airlines, einschließlich			Republik Angola
AEROJET	015	unbekannt	Republik Angola
AIR26	004	DCD	Republik Angola
AIR GEMINI	002	GLL	Republik Angola
AIR GICANGO	009	unbekannt	Republik Angola
AIR JET	003	MBC	Republik Angola
AIR NAVE	017	unbekannt	Republik Angola
ALADA	005	RAD	Republik Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	unbekannt	Republik Angola
DIEXIM	007	unbekannt	Republik Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republik Angola
HELIANG	010	unbekannt	Republik Angola
HELIMALONGO	011	unbekannt	Republik Angola
MAVEWA	016	unbekannt	Republik Angola
PHA	019	unbekannt	Republik Angola
RUI & CONCEICAO	012	unbekannt	Republik Angola
SAL	013	unbekannt	Republik Angola
SERVISAIR	018	unbekannt	Republik Angola
SONAIR	014	SOR	Republik Angola

⁽¹⁾ Den in Anhang A aufgeführten Luftfahrtunternehmen kann es gestattet werden, Verkehrsrechte durch den Einsatz betriebsbereit gecharterter Luftfahrzeuge (Wet-Lease) eines Luftfahrtunternehmens auszuüben, das 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
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Benins, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich		—	Republik Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	unbekannt	Republik Benin
AFRICA AIRWAYS	unbekannt	AFF	Republik Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	k. A.	Republik Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS	unbekannt	Republik Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	LTL	Republik Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	COB	Republik Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republik Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republik Benin
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Kongo, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Kongo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republik Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republik Kongo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	unbekannt	Republik Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	unbekannt	Republik Kongo
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Demokratischen Republik Kongo, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich		—	Demokratische Republik Kongo
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR TROPQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Demokratische Republik Kongo
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Demokratische Republik Kongo
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Demokratische Republik Kongo

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbesitzerzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbesitzerzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Demokratische Republik Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Demokratische Republik Kongo
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerialunterschrift (Verordnung Nr. 78/205)	LCG	Demokratische Republik Kongo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratische Republik Kongo
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Dschibutis, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Dschibuti
DAALLO AIRLINES	unbekannt	DAO	Dschibuti
DJIBOUTI AIRLINES	unbekannt	DJB	Dschibuti
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Äquatorialguineas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Äquatorialguinea
CRONOS AIRLINES	unbekannt	unbekannt	Äquatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	unbekannt	CEL	Äquatorialguinea

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
EGAMS	unbekannt	EGM	Äquatorialguinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Äquatorialguinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	k. A.	Äquatorialguinea
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Äquatorialguinea
GUINEA AIRWAYS	738	k. A.	Äquatorialguinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	unbekannt	unbekannt	Äquatorialguinea
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Äquatorialguinea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Indonesiens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines und Ekspres Transportasi Antarbenua, einschließlich			Republik Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	unbekannt	Republik Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	unbekannt	Republik Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	unbekannt	Republik Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	unbekannt	Republik Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	unbekannt	Republik Indonesien
CARDIG AIR	121-013	unbekannt	Republik Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	unbekannt	Republik Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republik Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republik Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republik Indonesien
EASTINDO	135-038	unbekannt	Republik Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republik Indonesien
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Republik Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republik Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	unbekannt	Republik Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	unbekannt	Republik Indonesien
KAL STAR	121-037	KLS	Republik Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republik Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republik Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republik Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	unbekannt	Republik Indonesien
MEGANTARA	121-025	MKE	Republik Indonesien

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
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republik Indonesien
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Republik Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	unbekannt	Republik Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	unbekannt	Republik Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	unbekannt	Republik Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	unbekannt	Republik Indonesien
NYAMAN AIR	135-042	unbekannt	Republik Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republik Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	unbekannt	Republik Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	unbekannt	Republik Indonesien
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Republik Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republik Indonesien
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republik Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	unbekannt	Republik Indonesien
SKY AVIATION	135-044	unbekannt	Republik Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republik Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republik Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	unbekannt	Republik Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	unbekannt	Republik Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republik Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	unbekannt	Republik Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republik Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republik Indonesien
UNINDO	135-040	unbekannt	Republik Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republik Indonesien
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kasachstans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Air Astana, einschließlich			Republik Kasachstan
AERO AIR COMPANY	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
AEROPRAKT KZ	unbekannt	APK	Republik Kasachstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republik Kasachstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republik Kasachstan
AIR DIVISION OF EKA	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
AIR FLAMINGO	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan

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 TRUST AIRCOMPANY	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	unbekannt	AKS	Republik Kasachstan
ALMATY AVIATION	unbekannt	LMT	Republik Kasachstan
ARKHABAY	unbekannt	KEK	Republik Kasachstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republik Kasachstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Republik Kasachstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republik Kasachstan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republik Kasachstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republik Kasachstan
AVIA-JAYNAR	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
BEYBARS AIRCOMPANY	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republik Kasachstan
BERKUT KZ	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Republik Kasachstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Republik Kasachstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Republik Kasachstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republik Kasachstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	unbekannt	KZE	Republik Kasachstan
FENIX	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republik Kasachstan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Republik Kasachstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republik Kasachstan
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republik Kasachstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republik Kasachstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republik Kasachstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republik Kasachstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republik Kasachstan
KAZAIRWEST	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
KAZAVIA	unbekannt	KKA	Republik Kasachstan
KAZAVIASPAS	unbekannt	KZS	Republik Kasachstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republik Kasachstan

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
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republik Kasachstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republik Kasachstan
NAVIGATOR	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	unbekannt	KOV	Republik Kasachstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
PRIME AVIATION			Republik Kasachstan
SALEM AIRCOMPANY	unbekannt	KKS	Republik Kasachstan
SAMAL AIR	unbekannt	SAV	Republik Kasachstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Republik Kasachstan
SEMEYAVIA	unbekannt	SMK	Republik Kasachstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republik Kasachstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republik Kasachstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Republik Kasachstan
SKYSERVICE	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
TYAN SHAN	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republik Kasachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	unbekannt	JTU	Republik Kasachstan
ZHERSU AVIA	unbekannt	RZU	Republik Kasachstan
ZHEZKAZGANAIR	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Kirgisischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Kirgisische Republik
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisische Republik
ASIAN AIR	unbekannt	AAZ	Kirgisische Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisische Republik
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Kirgisische Republik
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgisische Republik
DAMES	20	DAM	Kirgisische Republik
EASTOK AVIA	15	EEA	Kirgisische Republik
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kirgisische Republik
ITEK AIR	04	IKA	Kirgisische Republik
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgisische Republik
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisische Republik
MAX AVIA	33	MAI	Kirgisische Republik
S GROUP AVIATION	6	SGL	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
VALOR AIR	07	VAC	Kirgisische Republik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Liberias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden		—	Liberia
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Gabunischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Gabon Airlines, Afrijet und SN2AG, einschließlich			Gabunische Republik
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	AGB	Gabunische Republik
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Gabunische Republik
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	unbekannt	Gabunische Republik
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	unbekannt	Gabunische Republik
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Gabunische Republik
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	unbekannt	Gabunische Republik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden São Tomés und Príncipes, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich	—	—	São Tomé und Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	unbekannt	São Tomé und Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé und Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé und Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	unbekannt	São Tomé und Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé und Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	unbekannt	São Tomé und Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé und Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé und Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	unbekannt	São Tomé und Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé und Príncipe

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sierra Leones, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	unbekannt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	unbekannt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	unbekannt	unbekannt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	unbekannt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	unbekannt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	unbekannt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	unbekannt	unbekannt	Sierra Leone
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Swasilands, die für die Regulierungsaufsicht 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
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sambias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Sambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Sambia

ANHANG B

LISTE DER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DEREN BETRIEB IN DER GEMEINSCHAFT BESCHRÄNKUNGEN UNTERLIEGT ⁽¹⁾

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbesitzerzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbesitzerzeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens	Luftfahrzeugmuster	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer	Eintragsstaat
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeuge des Musters Falcon 50; 1 Luftfahrzeug des Musters Falcon 900.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ.	Gabunische Republik
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kasachstan	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeuge des Musters B767; 4 Luftfahrzeuge des Musters B757; 10 Luftfahrzeuge des Musters A319/320/321; 5 Luftfahrzeuge des Musters Fokker 50.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS.	Aruba (Königreich der Niederlande)
AIR 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
GABON AIRLINES ⁽³⁾	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters Boeing B767-200	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LHP	Gabunische Republik
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters Challenger CL601; 1 Luftfahrzeug des Musters HS-125-800.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-AAG, ZS-AFG.	Gabunische Republik, Republik Südafrika.
TAAG ANGOLA AIRLINES ⁽⁴⁾	001	DTA	Republik Angola	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 3 Luftfahrzeuge des Musters Boeing B777 und 4 Luftfahrzeuge des Musters Boeing B-737-700.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBG, D2-TBJ.	Republik Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ukraine	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters MD-83.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: UR-CFF	Ukraine

⁽¹⁾ Afrijet ist es ausschließlich gestattet, die aufgeführten Luftfahrzeuge für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Europäischen Gemeinschaft zu nutzen.

⁽²⁾ Air Astana ist es ausschließlich gestattet, die aufgeführten Luftfahrzeuge für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Europäischen Gemeinschaft zu nutzen.

⁽³⁾ Gabon Airlines ist es ausschließlich gestattet, das aufgeführte Luftfahrzeug für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Europäischen Gemeinschaft zu nutzen.

⁽⁴⁾ TAAG Angola Airlines ist es ausschließlich gestattet, Flüge nach Portugal unter Einsatz der angegebenen Luftfahrzeuge und unter den in den Erwägungsgründen 58 und 59 dieser Verordnung genannten Bedingungen durchzuführen.

⁽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.