VERORDNUNG (EG) Nr. 715/2008 DER KOMMISSION

vom 24. Juli 2008

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

(2) Gemäß Artikel 4 Absatz 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 [3] genannten gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, hat ein Mitgliedstaat um Aktualisierung der gemeinschaftlichen Liste ersucht.

(3) 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.

(4) 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.

(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.

(7) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 ist daher entsprechend zu ändern.

Mahan Air

(8) Gemäß Erwägungsgrund 41 der Verordnung (EG) Nr. 331/2008 der Kommission ist auf Einladung des Luftfahrtunternehmens Mahan Air ein Team europäischer Sachverständiger vom 16. bis 20. Juni 2008 zu einer Bestandsaufnahme in die Islamische Republik Iran gereist, um festzustellen, ob die zuvor festgestellten Sicherheitsmängel von dem Luftfahrtunternehmen beseitigt wurden. Der Bericht ergab, dass das Luftfahrtunternehmen seit seiner Aufnahme in die gemeinschaftliche Liste erhebliche Fortschritte gemacht und die Abhilfemaßnahmen zur Beseitigung der Mängel, die zu seiner Aufnahme in die Liste der Gemeinschaft führten, abgeschlossen hat.

(9) Aus dem Bericht geht ferner hervor, dass eine Reihe weiterer Mängel die fortdauernde Lufttüchtigkeit eines Teils der Flotte des Unternehmens beeinträchtigen könnten, mit Ausnahme der beiden in Frankreich registrierten Luftfahrzeuge vom Muster Airbus A 310 (F-OJHH und F-OJHI). Durch eine Reihe noch andauernder Maßnahmen, u. a. die Einführung von neuer Software sowie die Ernennung eines neuen Konstruktions- und eines Qualitätsleiters, soll das Auftreten solcher Mängel in Zukunft unterbunden werden. Die Kommission nahm außerdem die Absicht des Unternehmens zur Kenntnis, für Flüge in die Gemeinschaft nur die beiden in Frankreich registrierten Luftfahrzeuge einzusetzen.

[1] ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.
[2] ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 14. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 331/2008 (ABl. L 102 vom 12.4.2008, S. 3).
[3] ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 8.
[4] ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 8/2008 der Kommission (ABl. L 10 vom 12.1.2008, S. 1).

(10) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird festgestellt, dass Mahan Air alle erforderlichen Maßnahmen durchgeführt hat, um die einschlägigen Sicherheitsnormen zu erfüllen, und daher aus Anhang A gestrichen werden kann. Die Kommission wird die Leistung des Unternehmens weiterhin sorgfältig überwachen. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 der Kommission vom 16. April 2008 zur Anwendung der Richtlinie 2004/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Priorisierung der Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen, [1] werden die Mitgliedstaaten die tatsächliche Einhaltung einschlägiger Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen dieses Luftfahrtunternehmens systematisch überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus der Gabunischen Republik

(11) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens bestimmter in der Gabunischen Republik zugelassenen Luftfahrtunternehmen. Die ICAO führte 2007 eine universelle Bewertung der Sicherheitsaufsicht durch und stellte in ihrem Bericht zahlreiche schwere Mängel fest bezüglich der Fähigkeit der gabunischen Zivilluftfahrtbehörden, eine angemessene Sicherheitsaufsicht auszuüben. Über 93 % der ICAO-Richtlinien wurden zu dem Zeitpunkt, als die ICAO ihre Bewertung abschloss, nicht angewandt.

(12) Es liegen stichhaltige Beweise vor für wiederholte gravierende Sicherheitsmängel seitens der in der Gabunischen Republik zugelassenen Luftfahrtunternehmen, die Flüge in die Gemeinschaft durchführen. Diese Mängel wurden von den zuständigen Behörden Frankreichs bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt [2].

(13) Das Vereinigte Königreich hat der Kommission mitgeteilt, dass am 4. April 2008 aufgrund der Ergebnisse des ICAO-Bewertungsberichts dem Unternehmen Gabon Airlines Cargo gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 unter Berücksichtigung der gemeinsamen Kriterien der Betrieb untersagt wurde. Angesichts der von der ICAO aufgeworfenen Zweifel an der Fähigkeit der Gabunischen Republik, eine ordnungsgemäße Sicherheitsaufsicht über die von ihr zugelassenen Luftfahrtunternehmen auszuüben, hat das Vereinigte Königreich außerdem am 7. April 2008 gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 und Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 um eine Aktualisierung der gemeinschaftlichen Liste ersucht, um gegen alle von den zuständigen Behörden der Gabunischen Republik zugelassenen Luftfahrtunternehmen ein Betriebsverbot zu verhängen.

(14) Die Kommission, gestützt auf die Ergebnisse des ICAO-Bewertungsberichts und das Ersuchen des Vereinigten Königreichs, hat sich bei den zuständigen Behörden der Gabunischen Republik nach den Maßnahmen erkundigt, die zur Behebung der von der ICAO und Mitgliedstaaten festgestellten Mängel ergriffen wurden. Die zuständigen Behörden der Gabunischen Republik haben umgehend auf diese Bedenken reagiert und zugesichert, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um den einschlägigen ICAO-Richtlinien nachzukommen und ihre Anwendung durchzusetzen. Außerdem haben die zuständigen Behörden der Gabunischen Republik der Kommission Nachweise über die Verabschiedung eines neuen Zivilluftfahrtgesetzes im Mai 2008 sowie die Erarbeitung spezifischer Betriebs- und Lufttüchtigkeitsvorschriften vorgelegt und mitgeteilt, dass die Entscheidung über die Einrichtung einer unabhängigen Agentur für Zivilluftfahrt (ANAC) getroffen wurde und im Juli 2008 veröffentlicht werden soll. Diese wichtigen Schritte, die von der Gabunischen Republik rasch und wirkungsvoll unternommen wurden, zielen auf den Aufbau eines vollständig neuen Zivilluftfahrtsystems, das bis Dezember 2008 eingerichtet werden könnte. Die zuständigen Behörden der Gabunischen Republik haben der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss ferner mitgeteilt, dass die ICAO ab Juli 2008 für ein Jahr beauftragt wurde, Gabun beim Aufbau seines neuen Aufsichtssystem für die Zivilluftfahrt zu unterstützen.

(15) Zudem haben die zuständigen Behörden der Gabunischen Republik der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss mitgeteilt, dass in der Übergangszeit, bis die ANAC ihre Arbeit vollständig aufgenommen hat und die Luftfahrtunternehmen auf der neuen rechtlichen und institutionellen Grundlage erneut zugelassen worden sind, eine Reihe von Sofortmaßnahmen ergriffen wurden: Entzug des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) von Gabon Airlines Cargo am 13. Juni 2008; Betriebsbeschränkungen für gabunische Luftfahrtunternehmen, die Flüge in die Gemeinschaft durchführen, so dass ihnen der Betrieb außerhalb der Gabunischen Republik zugelassener Luftfahrzeuge untersagt ist; verbindliche Vorflugkontrollen an allen von gabunischen Flughäfen in die Gemeinschaft abfliegenden Luftfahrzeugen, wobei für jene, deren Zustand unbefriedigend ist, ein Flugverbot ausgesprochen wird, bis die betreffenden Mängel behoben worden sind.

(16) Eine Prüfung der Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der Unternehmen Solenta Aviation Gabon, Sky Gabon, Nouvelle Air Affaires Gabon, SCD Aviation, Nationale et Régionale Transport, Air Services SA und Air Tourist (Allegiance) durch die Kommission hat in Bezug auf die Betriebsspezifikationen Bedenken aufgeworfen. Insbesondere ist den Unternehmen ein weltweiter Flugbetrieb erlaubt, auch wenn nach Auskunft der zuständigen gabunischen Behörden der Betrieb auf Gabun und/oder die Subregion beschränkt ist. Außerdem scheinen die Flüge sich auf Sichtflugregeln (VFR-Flüge) zu beschränken, die für

[1] ABl. L 109 vom 19.4.2008, S. 7.
[2] DGAC/F-2007-1595, DGAC/F-2007-1950, DGAC/F-2007-2291, DGAC/F-2008-176, DGAC/F-2008-405, DGAC/F-2008-44.

einen sicheren Flugbetrieb in Europa unzureichend wären. Die zuständigen gabunischen Behörden beabsichtigen, für eine rasche Klärung der Situation zu sorgen. Bis die Situation in der Gabunischen Republik bezüglich der Sicherheit in der nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses neu beurteilt wird und diese Unternehmen gemäß den ICAO-Richtlinien neu zugelassen worden sind, sollte gegen sie nach Auffassung der Kommission eine Betriebsuntersagung ergehen und sie sollten auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien in Anhang A geführt werden.

(17) Unter Berücksichtigung der Ergebnisse von Vorfeldinspektionen auf Flughäfen in der Gemeinschaft im Rahmen des SAFA-Programms und der Zusage der zuständigen gabunischen Behörden, bei internationalen Flügen in die Gemeinschaft vor dem Abflug systematische Vorfeldinspektionen durchzuführen, sowie der Entscheidung der gabunischen Regierung, bei der Feststellung von Sicherheitsmängeln Flugverbote auszusprechen, ist die Kommission der Auffassung, dass den übrigen zwei Luftfahrtunternehmen, Gabon Airlines und Afrijet, der Flugbetrieb in die Gemeinschaft gestattet werden sollte, sofern er auf seinen aktuellen Umfang und die derzeit verwendeten Luftfahrzeuge beschränkt bleibt. Sie sollten daher auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien in Anhang B aufgenommen werden.

(18) Die Kommission wird die Leistung dieser beiden Unternehmens weiterhin sorgfältig überwachen. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 werden die Mitgliedstaaten die tatsächliche Einhaltung einschlägiger Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen dieser Luftfahrtunternehmen systematisch überprüfen. Die Kommission beabsichtigt, in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten an Ort und Stelle zu prüfen, ob die angekündigten Maßnahmen zufrieden stellend durchgeführt werden.

Luftfahrtunternehmen aus der Kirgisischen Republik

(19) Die Behörden der Kirgisischen Republik haben der Kommission Informationen übermittelt, wonach sie folgenden Luftfahrtunternehmen Luftverkehrsbetreiberzeugnisse erteilt haben: Valor Air und Artik Avia. Da besagte Behörden erkennen ließen, dass ihnen die Fähigkeit zur Durchführung einer angemessenen Sicherheitsaufsicht über die von ihnen zugelassenen Luftfahrtunternehmen fehlt, sollten auch diese beiden Luftfahrtunternehmen in Anhang A aufgenommen werden.

(20) Die Behörden der Kirgisischen Republik haben der Kommission Unterlagen vorgelegt, aus denen hervorgeht, dass folgenden Luftfahrtunternehmen das Luftverkehrsbetreiberzeugnis entzogen wurde. Botir Avia, Intal Avia und Air Central Asia. Da diese Luftfahrtunternehmen daraufhin ihre Tätigkeit eingestellt haben, sollten sie aus Anhang A gestrichen werden.

Cubana de Aviación SA

(21) Wie in Erwägungsgrund 24 der Verordnung (EG) Nr. 331/2008 vorgesehen, haben die zuständigen Behörden der Republik Kuba der Kommission am 19. Juni 2008 mitgeteilt, dass Ausrüstungen für E-GPWS auf den Luftfahrzeugen des Musters Iljuschin IL-62 mit dem Eintragungskennzeichen CU-T1284 und CU-T1280 des Luftfahrtunternehmens Cubana de Aviación installiert wurden. Das Luftfahrzeug des Musters IL-62 mit dem Eintragungskennzeichen CU-T1283 wurde außer Dienst gestellt, da es das Ende seiner Lebensdauer erreicht hat. Außerdem haben die zuständigen Behörden der Republik Kuba der Kommission mitgeteilt, dass sie sich davon überzeugt haben, dass alle zuvor festgestellten Sicherheitsmängel von diesem Luftfahrtunternehmen wirksam abgestellt wurden.

(22) Die Kommission hat diese Informationen geprüft und ist der Auffassung, dass die Maßnahmen angemessen sind, um alle zuvor bei Luftfahrzeugen, die von Cubana de Aviación auf Flügen in die Gemeinschaft eingesetzt wurden, festgestellten Sicherheitsmängel abzustellen. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 werden die Mitgliedstaaten die tatsächliche Einhaltung einschlägiger Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen dieses Luftfahrtunternehmens systematisch überprüfen.

Iran Air

(23) Es liegen stichhaltige Beweise vor, dass Iran National Airlines („Iran Air“) auf Flügen in die Gemeinschaft bestimmte Sicherheitsnormen, die durch das Abkommen von Chicago festgelegt sind, nicht einhält. Diese Mängel wurden von den zuständigen Behörden Österreichs, Frankreichs, Deutschlands, Italiens, der Niederlande, Schwedens, des Vereinigten Königreichs und der Schweiz bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt [1].

[1] ACG-2007-63, ACG-2007-90, ACG-2007-139, ACG-2008-58, ACG-2008-105, DGAC/F-2004-198, DGAC/F-2004-456, DGAC/F-2004-1218, DGAC/F-2005-194, DGAC/F-2005-523, DGAC/F-2005-1333, DGAC/F-2006-197, DGAC/F-2006-404, DGAC/F-2006-531, DGAC/F-2006-767, DGAC/F-2006-1696, DGAC/F-2007-185, DGAC/F-2007-575, DGAC/F-2007-1064, DGAC/F-2007-1802, DGAC/F-2007-2074, DGAC/F-2007-2254, DGAC/F-2007-2471, DGAC/F-2008-303, DGAC/F-2008-732, LBA/D-2004-42, LBA/D-2004-359, LBA/D-2004-780, LBA/D-2005-504, LBA/D-2005-521, LBA/D-2005-593, LBA/D-2006-234, LBA/D-2006-425, LBA/D-2007-463, LBA/D-2007-520, LBA/D-2007-536, LBA/D-2007-724, LBA/D-2008-209, LBA/D-2008-278, LBA/D-2008-441, ENAC-IT-2004-349, ENAC-IT-2005-85, ENAC-IT-2005-168, ENAC-IT-2005-349, ENAC-IT-2006-843, ENAC-IT-2007-387, ENAC-IT-2007-417, ENAC-IT-2007-572, ENAC-IT-2007-637, ENAC-IT-2008-104, CAA-NL-2004-91, CAA-NL-2004-92, CAA-NL-2005-15, CAA-NL-2005-36, CAA-NL-2005-117, CAA-NL-2007-190, CAA-NL-2008-43, SCAA-2005-32, SCAA-2005-57, SCAA-2007-60, CAA-UK-2004-24, CAA-UK-2004-150, CAA-UK-2004-158, CAA-UK-2004-208, CAA-UK-2005-34, CAA-UK-2008-76, CAA-UK-2008-100, FOCA-2005-308, FOCA-2007-494.

(24) Das Luftfahrtunternehmen hat eine Reihe von Abhilfemaßnahmen vorgelegt, die den zuständigen Behörden der vorgenannten Mitgliedstaaten vorgeschlagen wurden, sowie einen Plan zur Mängelbehebung, mit dem in systematischer Weise Mängel abgestellt werden sollen, die verschiedene Bereiche im Verantwortungsbereich des Luftfahrtunternehmens betrafen. Auf Einladung des Luftfahrtunternehmens und der zuständigen Behörden der Islamischen Republik Iran ist ein Team europäischer Sachverständiger vom 16. bis 20. Juni 2008 zu einem Informationsbesuch in den Iran gereist, um die Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen zur Mängelbehebung durch das Luftfahrtunternehmen zu überprüfen. Dem Bericht zufolge hat das Unternehmen innerhalb seiner Qualitätsabteilung ein Ressort eingerichtet, dessen Aufgabe es ist, die festgestellten Sicherheitsmängel zu verfolgen und abzustellen und ihre Ursachen zu analysieren, um zu verhindern, dass diese Mängel erneut auftreten.

(25) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird festgestellt, dass Iran Air kontinuierlich alle notwendigen Maßnahmen durchführt, um sämtliche festgestellten Sicherheitsmängel gemäß den einschlägigen Sicherheitsnormen in zufrieden stellender Weise zu beheben. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind daher keine weiteren Maßnahmen erforderlich. Die Kommission wird die Leistung des Unternehmens weiterhin sorgfältig überwachen. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 werden die Mitgliedstaaten die tatsächliche Einhaltung einschlägiger Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen dieses Luftfahrtunternehmens systematisch überprüfen.

Yemenia — Yemen Airways

(26) Es liegen stichhaltige Beweise vor, dass Yemenia — Yemen Airways auf Flügen in die Gemeinschaft bestimmte Sicherheitsnormen, die durch das Abkommen von Chicago festgelegt sind, nicht einhält. Diese Mängel wurden von den zuständigen Behörden Frankreichs, Deutschlands und Italiens bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ([1]).

(27) Yemenia hat mit dem Luftfahrzeughersteller Airbus einen Vertrag geschlossen, wonach dieser technische Sachverständige und Prüfer für die Schulung von Mitarbeitern (Piloten und Ingenieure) abstellen und die Leistung des Unternehmens in zwei spezifischen Bereichen, nämlich Instandhaltung und Technik sowie Flugbetrieb, überwachen wird. Im November und Dezember 2007 wurde das Unternehmen in diesen beiden Bereichen von Airbus einer Prüfung unterzogen und legte anschließend eine Reihe von Abhilfemaßnahmen vor, durch die die Sicherheit verbessert und die bei Vorfeldinspektionen in diesen Bereichen ermittelten Mängel systematisch behoben werden sollen. Am 26. Mai 2008 wurde ein Plan zur Mängelbehebung vorgelegt.

(28) Nach Ansicht der Kommission wird dieser Plan zur Mängelbehebung nicht allen festgestellten Sicherheitsmängeln in zufrieden stellender Weise gerecht. Zwar hat das Unternehmen einerseits nachgewiesen, dass es über eine effiziente Struktur und Organisation verfügt und zur generellen Anwendung einer Sicherheitsstrategie in der Lage ist, andererseits bestehen in bestimmten Bereichen jedoch noch offene Fragen. Im Bereich des Flugbetriebs, insbesondere in Bezug auf Theorie- und Flugschulungen, wurde nicht hinreichend belegt, dass und in welcher Weise die Abhilfemaßnahmen durchgeführt werden, da keine Angaben über die erforderliche Qualifikation und Erfahrung des damit beauftragten Personals vorliegen. Im Bereich Instandhaltung und Technik enthält der Maßnahmenplan zahlreiche offene Fragen, z. B. ETOPS, Technik und Fachliteratur, die Grundvoraussetzungen für einen sicheren Flugbetrieb und eine ordnungsgemäße Instandhaltung darstellen. Wegen unvollständiger Auskünfte des Unternehmens ist eine umfassende Bewertung des Maßnahmenplans in diesem Bereich nicht möglich. Am 12. und 25. Juni 2008 wurden der Kommission zusätzliche Unterlagen zugesandt. Diese enthalten einen überarbeiteten Plan zur Mängelbehebung, nachdem mit Airbus weitere Gespräche geführt wurden. Die dazugehörigen Begleitunterlagen wurden der Kommission am 7. Juli 2008 übermittelt.

(29) Damit die Kommission und die Mitgliedstaaten die von Yemenia vorgelegten ausführlichen Begleitunterlagen abschließend prüfen können, wird die Kommission das Unternehmen um weitere Klärungen bezüglich der Änderung des Plans zur Mängelbehebung bitten und dabei die Gespräche berücksichtigen, die zwischen dem Luftfahrtunternehmen und Airbus stattfanden.

(30) Die Kommission erkennt die von Yemenia geleisteten Anstrengungen zur Behebung der festgestellten Sicherheitsmängel an. Ferner wurden bei den letzten Vorfeldinspektionen in der Gemeinschaft keine schwerwiegenden Mängel festgestellt. Die Kommission ist allerdings der Auffassung, dass der von Yemenia vorgelegte Plan zur Mängelbehebung vollständig umgesetzt und sorgfältig überwacht werden muss und die Mitgliedstaaten die tatsächliche Einhaltung einschlägiger Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen dieses Luftfahrtunternehmens gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 systematisch überprüfen sollten.

(31) Die Kommission ist deshalb der Ansicht, dass das Unternehmen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht in Anhang A aufgenommen werden sollte. Die Kommission wird nach Abschluss der Prüfung des geänderten Plans zur Mängelbehebung und der dazugehörigen Unterlagen die geeigneten Maßnahmen beschließen.

([1]) DGAC/F-2005-270, DGAC/F-2005-471, DGAC/F-2005-1054, DGAC/F-2005-1291, DGAC/F-2006-60, DGAC/F-2006-601, DGAC/F-2006-716, DGAC/F-2006-1465, DGAC/F-2006-1760, DGAC/F-2006-2066, DGAC/F-2007-119, DGAC/F-2007-1002, DGAC/F-2007-1332, DGAC/F-2007-2066, DGAC/F-2008-478, DGAC/F-2008-1129, LBA/D-2006-47, LBA/D-2006-103, LBA/D-2006-157, LBA/D-2007-477, ENAC-IT-2005-51, ENAC-IT-2005-218, ENAC-IT-2005-648, ENAC-IT-2006-330, ENAC-IT-2008-126.

Luftfahrtunternehmen aus Kambodscha

(32) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens aller in Kambodscha zugelassenen Luftfahrtunternehmen. Das Land wurde im November und Dezember 2007 von der ICAO auditiert, die in ihrem Bericht eine Vielzahl von Verstößen gegen internationale Normen feststellte. Zudem hat die ICAO allen Vertragsparteien mitgeteilt, dass hinsichtlich der Fähigkeit der kambodschanischen Zivilluftfahrtbehörden, eine angemessene Sicherheitsaufsicht durchzuführen, ernste Bedenken bestehen.

(33) Die zuständigen Behörden Kambodschas ließen erkennen, dass sie nicht angemessen in der Lage sind, die Sicherheitsnormen der ICAO anzuwenden und durchzusetzen. Insbesondere hat Kambodscha neun Luftverkehrsbetreiberzeugnisse (AOC) ausgestellt, ohne ein System für die Zulassung seiner Luftfahrtunternehmen festgelegt zu haben. Das für Technik und Betrieb zuständige Personal des staatlichen Sekretariats für Zivilluftfahrt (SSCA) ist in das Verfahren für die Zulassung von Antragstellern nicht einbezogen. Das SSCA kann nicht gewährleisten, dass die Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen die Bestimmungen des ICAO-Anhangs 6 und die einschlägigen nationalen Anforderungen erfüllen. Außerdem konnte der aktuelle Lufttüchtigkeitsstatus der in Kambodscha registrierten Luftfahrzeuge nicht zuverlässig bestimmt werden.

(34) Die Kommission hat sich bei den zuständigen Behörden Kambodschas nach den Maßnahmen erkundigt, die zur Behebung der von der ICAO festgestellten Mängel ergriffen wurden. Das SSCA zeigte sich entschlossen, die Situation zu verbessern, und hat eine Reihe wichtiger Abhilfemaßnahmen eingeleitet, darunter die Einrichtung eines Luftfahrzeugregisters, die Streichung eines großen Teils der Flotte aus dem Register, die Aussetzung von vier der neun Luftverkehrsbetreiberzeugnisse sowie der Erlass mehrerer Vorschriften, die im November 2008 in Kraft treten werden. Die Kommission hält diese ersten Abhilfemaßnahmen für viel versprechend und ist der Auffassung, dass die Sicherheitsbedenken der ICAO nach Abschluss aller Maßnahmen beseitigt werden könnten.

(35) Die Kommission fordert das SSCA eindringlich auf, zur Behebung der Sicherheitsmängel wirksame Maßnahmen zu ergreifen, insbesondere die vollständige Neuzulassung der derzeit in Kambodscha zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Einklang mit den ICAO-Richtlinien. Zu diesem Zweck sollte das SSCA bis zur nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses im November 2008 alle sachdienlichen Informationen über die Durchführung von Maßnahmen zur Behebung der von der ICAO festgestellten Sicherheitsmängel übermitteln; andernfalls wäre die Kommission gezwungen, alle in Kambodscha zugelassenen Luftfahrtunternehmen in Anhang A aufzunehmen.

Luftfahrtunternehmen aus Sierra Leone

(36) Die zuständigen Behörden Sierra Leones haben die Kommission unterrichtet, dass sie die Abmeldung aller in Sierra Leone registrierten Luftfahrzeuge eingeleitet haben, und haben die Streichung aller in Sierra Leone zugelassenen Luftfahrtunternehmen aus Anhang A beantragt. Sie teilten der Kommission außerdem mit, dass das Unternehmen Bellview Airlines (SL) kein Luftverkehrsbetreiberzeugnis mehr besitzt und folglich aus Anhang A gestrichen werden sollte.

(37) Die Kommission hält die Streichung aller in Sierra Leone zugelassenen Luftfahrtunternehmen, einschließlich Bellview Airlines (SL), aus Anhang A nicht für gerechtfertigt, da es keinen Beleg dafür gibt, dass diese Unternehmen ihren Betrieb eingestellt haben. Diese Unternehmen sollten daher weiterhin in Anhang A geführt werden.

(38) Bezüglich der von den zuständigen Behörden Sierra Leones der ICAO übermittelten Beschreibung des Plans zur Mängelbehebung liegen der Kommission keine Belege (sachdienliche Unterlagen) vor, aus denen hervorgeht, dass und zu welchem Zeitpunkt die festgestellten Mängel in Bezug auf die Sicherheitsaufsicht sowie die zugehörigen Richtlinien und Empfehlungen im Bereich der Zivilluftfahrt behoben wurden.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik Indonesien

(39) Am 16. Mai wurde die Kommission über die Fortschritte bei der Umsetzung des Plans zur Mängelbehebung durch die zuständigen Behörden Indonesiens unterrichtet. Aus entsprechenden Begleitunterlagen, die die Kommission am 16. Juni 2008 erhalten hat, geht hervor, dass die nationalen Behörden derzeit nicht in der Lage sind, die Sicherheitsaufsicht über die von ihnen zugelassenen Luftfahrtunternehmen auszuüben, insbesondere im Bereich der Überwachung des Flugbetriebs.

(40) Am 2. Juni 2008 erhielt die Kommission von den zuständigen Behörden Indonesiens außerdem Informationen über die Planung und Durchführung von Tätigkeiten zur Überwachung der Luftfahrtunternehmen Garuda Indonesia, Ekpres Transportasi Antar Benua, Airfast Indonesia und Mandala Airlines. Aus entsprechenden Begleitunterlagen, die die Kommission am 16. Juni 2008 erhalten hat, geht hervor, dass die Überwachung des Flugbetriebs obiger Unternehmen unzureichend ist.

(41) Am 10. Juli 2008 äußerten sich die zuständigen Behörden Indonesiens vor dem Flugsicherheitsausschuss bezüglich der Maßnahmen zur Behebung der von der ICAO festgestellten Sicherheitsmängel. Diese Äußerungen entsprachen den Begleitunterlagen über die Durchführung des von Indonesien am 1. Juli 2008 vorgelegten Plans zur Mängelbehebung. Die zuständigen Behörden Indonesiens haben erhebliche Anstrengungen zur Wiederherstellung der Sicherheit in ihrem Land unternommen, indem eine Reihe von Abhilfemaßnahmen eingeleitet wurden, die derzeit noch andauern und in den nächsten Monaten abgeschlossen werden sollen. Ferner bestätigten die Behörden, dass die ICAO einer Streichung der bei ihren letzten Audits im November 2000, April 2004 und Februar 2007 festgestellten Mängel noch nicht zugestimmt hat.

(42) Am 7. Mai 2008 übermittelte das Luftfahrtunternehmen Garuda Indonesia zusätzliche Informationen, die die Kommission während der letzten Anhörung des Unternehmens vor dem Flugsicherheitsausschuss am 3. April 2008 in Bezug auf die Abhilfemaßnahmen in den Bereichen interne Kontrolle und Ausrüstung der B-737-Flotte mit E-GPWS angefordert hatte. Die Unterlagen weisen darauf hin, dass Garuda Indonesia die erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der ICAO-Richtlinien abgeschlossen hat. Hinsichtlich des Flugbetriebs bestehen allerdings weiterhin Bedenken, nachdem sich am 9. und 28. Mai 2008 zwei Zwischenfälle ähnlicher Art ereignet haben.

(43) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien und angesichts des Umstands, dass die ICAO einer Streichung der bei ihren letzten Audits festgestellten Mängel bisher nicht zugestimmt hat, wird festgestellt, dass die zuständigen Behörden Indonesiens noch nicht nachweisen konnten, dass sie über alle von ihnen zugelassenen Luftfahrtunternehmen eine Regulierungs- und Sicherheitsaufsicht gemäß den ICAO-Richtlinien ausüben. Deshalb kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt kein indonesisches Luftfahrtunternehmen von der gemeinschaftlichen Liste gestrichen werden.

(44) Bei ihrer Beurteilung der Fähigkeit der zuständigen Behörden Indonesiens, die internationalen Sicherheitsnormen anzuwenden und durchzusetzen, wird die Kommission eng mit der ICAO zusammenarbeiten. Die Kommission beabsichtigt, vor einer Änderung der aktuellen Maßnahmen einen Ortstermin durchzuführen.

(45) Die Luftfahrtunternehmen Airfast Indonesia, Garuda Indonesia und Mandala Airlines beantragten jeweils mündliche Stellungnahmen vor dem Flugsicherheitsausschuss und wurden am 9. und 10. Juli 2008 gehört.

(46) Die zuständigen Behörden Indonesiens haben der Kommission Nachweise vorgelegt, dass dem Luftfahrtunternehmen Adam Sky Connection Airlines das Luftverkehrsbetreiberzeugnis entzogen wurde. Da dieses Luftfahrtunternehmen daraufhin seine Tätigkeit eingestellt hat, sollte es aus Anhang A gestrichen werden.

(47) Die zuständigen Behörden Indonesiens haben der Kommission eine aktualisierte Liste der Luftfahrtunternehmen, die über ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis verfügen, übermittelt. Derzeit sind die folgenden Luftfahrtunternehmen in Indonesien zugelassen: Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Mandala Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service (AOC 121-008 und 135-001), Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Nusantara, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Airlines (AOC 121-018 und 135-037), Ekspres Transportasi Antar Benua, Manunggal Air Service, Megantara Airlines, Linus Airways, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Expres Airlines, Republic Expres Airlines, Airfast Indonesia, Helizona, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Transwisata Prima Aviation, Asco Nusa Air, Atlas Deltasatya, Pura Wisata Baruna, Panarbangan Angkasa Semesta, ASI Pujiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Balai Kalibrasi Fasilitas Penerbangan, Sampurna Air Nusantara und Eastindo. Die gemeinschaftliche Liste sollte entsprechend aktualisiert werden und diese Luftfahrtunternehmen sollten in Anhang A aufgenommen werden.

(48) Außerdem teilten die zuständigen Behörden Indonesiens der Kommission mit, dass die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der Luftfahrtunternehmen Helizona, Dirgantara Air Service, Kura-Kura Aviation, Asco Nusa Air und Tri MG Intra Airlines ausgesetzt wurden. Da diese Maßnahmen befristet sind, hält die Kommission die Streichung dieser Unternehmen aus Anhang A nicht für gerechtfertigt.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik der Philippinen

(49) Die Luftfahrtbehörde FAA des US-amerikanischen Verkehrsministeriums hat in ihrem IASA-Programm die Sicherheitseinstufung der Republik der Philippinen herabgesetzt, weil das Land nicht die von der ICAO festgelegten internationalen Sicherheitsnormen erfüllt. Somit können Luftfahrtunternehmen aus der Republik der Philippinen ihren Flugbetrieb im gegenwärtigen Umfang nur unter verschärfter Aufsicht der FAA fortsetzen. Eine Ausweitung oder Änderung der Flugdienste dieser Unternehmen in die Vereinigten Staaten ist nicht zulässig.

(50) Die ICAO hat mitgeteilt, dass sie im November 2008 im Rahmen des Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) eine umfassende Inspektion des philippinischen Luftverkehrsamts (*Air Transportation Office*) vornehmen wird.

(51) Die Kommission hat mit den zuständigen Behörden der Philippinen Konsultationen aufgenommen und dabei Bedenken bezüglich der Sicherheit des Betriebs in diesem Staat zugelassener Luftfahrtunternehmen vorgebracht. Die Philippinen wiesen darauf hin, dass im März 2008 ein neues Zivilluftfahrtgesetz verabschiedet wurde und dass die zuständige Behörde gegenwärtig in eine vollkommen unabhängige Agentur umstrukturiert wird, die ihre Arbeit am 7. Juli 2008 aufgenommen hat. Ein detaillierter Plan zur Mängelbehebung wurde allerdings noch nicht vorgelegt.

(52) Die Kommission ist der Auffassung, dass eine Entscheidung über eine eventuelle Aufnahme aller in der Republik der Philippinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen in die gemeinschaftliche Liste aufgeschoben werden sollte, bis die Ergebnisse des ICAO-Audits bekannt sind. In der Zwischenzeit werden die Kommission und die Mitgliedstaaten die Sicherheit dieser Luftfahrtunternehmen weiterhin überwachen.

Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation

(53) Nach Verabschiedung der Verordnung (EG) Nr. 331/2008 wurden vom 21. bis 23. April 2008 13 russische Luftfahrtunternehmen, für die aufgrund einer Entscheidung der zuständigen Behörden der Russischen Föderation Betriebsbeschränkungen galten, von der Kommission und einigen Mitgliedstaaten gehört. Die von diesen Unternehmen vorgelegten Unterlagen und die Äußerungen der zuständigen Aufsichtsbehörden ermöglichten es, Fragen hinsichtlich der Sicherheit dieser Unternehmen und der Erfüllung der für den internationalen Flugbetrieb geltenden ICAO-Richtlinien zu klären. Die Anhörungen ermöglichten es außerdem festzustellen, dass einige Luftfahrzeuge den von den Luftfahrtbehörden der Russischen Föderation vorgelegten Unterlagen zufolge nicht über die nötige Ausrüstung verfügen, insbesondere TAWS/E-GPWS, um internationale Flüge gemäß den ICAO-Richtlinien durchzuführen. Die Behörden verpflichteten sich, nach russischem Recht die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um den Flugbetrieb dieser Luftfahrzeuge mit Ausgangspunkt und/oder Ziel im Luftraum der Gemeinschaft, Norwegens, Islands oder der Schweiz zu untersagen und die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse sowie die Betriebsspezifikationen der betroffenen Unternehmen entsprechend zu ändern. Bevor diese Luftfahrzeuge Flüge in den Luftraum der Gemeinschaft durchführen, werden der Kommission das geänderte Luftverkehrsbetreiberzeugnis und die vollständigen Betriebsspezifikationen notifiziert. Am 25. April 2008 haben die zuständigen Behörden der Russischen Föderation eine Entscheidung erlassen, die am 26. April 2008 in Kraft trat.

(54) Gemäß dieser Entscheidung ist der Flugbetrieb in die Gemeinschaft sowie innerhalb und aus der Gemeinschaft mit folgendem Fluggerät untersagt:

a) Air Company Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007 und RA-85790; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.

b) 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 (Eintragungskennzeichen unbekannt).

c) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 und RA-85457.

d) Krasnoyarsky Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85505 und RA-85529; TU-154M: RA-85672, RA-85678, RA-85682, RA-85683, RA-85694, RA-85759, RA-85801, RA-85817 und RA-85821; Ilyushin IL-86: RA-86121, RA-86122, RA-86137 und RA-86145;

e) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42526, RA-42538 und RA-42541.

f) 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 [1].

g) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622, RA-85690 und RA-85618.

[1] Die zuständigen Behörden der Russischen Föderation haben der Kommission am 6. Juni 2008 mitgeteilt, dass Ausrüstungen für E-GPWS auf folgenden Luftfahrzeugen des Luftfahrtunternehmens Orenburg Airlines installiert wurden: Tupolev TU-154B mit den Eintragungskennzeichen RA-85603 und RA-85604. Die Behörden übermittelten außerdem die in dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Unternehmens geänderten Betriebsspezifikationen.

h) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42347, RA-42374, RA-42433; Yak-40: RA-88287; 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.

i) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 und RA-85508 ([1]).

j) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85727, RA-85733, RA-85755, RA-85788, RA-85789, RA-85796, RA-85803, RA-85806, RA-85820, RA-85681 und RA-85685; TU-154B: RA-85504, RA-85550, RA-85557; alle (29) TU-134: RA-65005, RA-65024, RA-65033, RA-65055, RA-65127, RA-65143, RA-65148, RA-65560, RA-65565, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, RA-65916 und RA-65977; alle (1) TU-134B: RA-65716; alle (4) Antonov AN-24B: RA-46267, RA-46388, RA-47289 und RA-47847; alle (3) AN-24 RV: RA-46509, RA-46519 and RA-47800; 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).

k) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65093, RA-65109, RA-65113, RA-65553, RA-65555, RA-65759, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65912, RA-65921, RA-65979 und RA-65994; TU-214: RA-64504, RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 und RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87969, RA-87971, RA-87972 und RA-88200.

(55) Luftfahrzeuge der Unternehmen Airlines 400 JSC und Atlant Soyuz sind nicht betroffen.

(56) Die zuständigen Behörden der Russischen Föderation und die Kommission halten sich an ihr Engagement, ihre enge Zusammenarbeit fortzusetzen und alle notwendigen Informationen über die Sicherheit ihrer Luftfahrtunternehmen auszutauschen. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 werden die Mitgliedstaaten die tatsächliche Einhaltung einschlägiger Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen dieser Luftfahrtunternehmen systematisch überprüfen.

([1]) Die zuständigen Behörden der Russischen Föderation haben der Kommission am 6. Juni 2008 mitgeteilt, dass Ausrüstungen für E-GPWS auf folgenden Luftfahrzeugen des Luftfahrtunternehmens Ural Airlines installiert wurden: Ilyushin IL-86 mit den Eintragungskennzeichen RA-86078, RA-86093, RA-86114 und RA-86120. Die Behörden übermittelten außerdem die in dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Unternehmens geänderten Betriebsspezifikationen.

Luftfahrtunternehmen aus der Ukraine

Ukraine Cargo Airways

(57) Gemäß Erwägungsgrund 18 der Verordnung (EG) Nr. 331/2008 hat das Unternehmen Ukraine Cargo Airways am 1. April 2008 einen überarbeiteten Plan zur Mängelbehebung vorgelegt, der den von den zuständigen ukrainischen Behörden nach einer Überprüfung des Unternehmens geforderten Änderungen Rechnung trägt. Am 11. April 2008 hat die Kommission die zuständigen ukrainischen Behörden ersucht, bis zum 10. Mai 2008 Belege für die Prüfung der wirksamen Umsetzung des überarbeiteten Plans zur Mängelbehebung vorzulegen.

(58) Am 19. Juni 2008 haben die zuständigen ukrainischen Behörden der Kommission mitgeteilt, dass es ihnen unmöglich sei, die Durchführung der Abhilfemaßnahmen durch das Unternehmen Ukraine Cargo Airways zu bestätigen. Außerdem teilten sie mit, dass sie einige der Abhilfemaßnahmen für unwirksam hielten. Am 27. Juni legten die Behörden der Kommission Unterlagen vor, wonach das Unternehmen „bezüglich des technischen Zustands der Flotte, der Dokumentation, der Strategien und Verfahren sowie der Ausbildung der Besatzung erhebliche Fortschritte erzielt hat“, andererseits aber „aus Zeitmangel und anderen Gründen, u. a. von Instandhaltungsbetrieben verursachte Verzögerungen, nicht in der Lage ist, die Arbeiten an allen Luftfahrzeugen vollumfänglich durchzuführen und die Schulung des Flugpersonals zu verbessern.“ Die zuständigen ukrainischen Behörden bestätigten ihre Bereitschaft, ihrer Aufsichtspflicht gegenüber Ukraine Cargo Airways weiterhin in vollem Umfang nachzukommen und dem Flugsicherheitsausschuss die vollständige Entscheidung in Bezug auf die wirksame Durchführung des Plans zur Mängelbehebung durch Ukraine Cargo Airways zu übermitteln. Am 8. Juli 2008 übermittelten die zuständigen ukrainischen Behörden der Kommission ihre Entscheidung, die Betriebsbeschränkungen für bestimmte Luftfahrzeuge von Ukraine Cargo Airways aufzuheben, nachdem sie die Durchführung des Plans zur Mängelbehebung durch das Unternehmen überprüft hatten.

(59) Äußerungen der zuständigen ukrainischen Behörden und Ukraine Cargo Airways vor dem Flugsicherheitsausschuss am 10. Juli 2008 zufolge hatten Vorfeldinspektionen an 15 Luftfahrzeugen des Unternehmens ergeben, dass der Plan zur Mängelbehebung nur im Fall von 6 Luftfahrzeugen umgesetzt wurde, die die ICAO-Richtlinien erfüllen und deren zuvor auferlegte Betriebsbeschränkungen aufgehoben wurden. Für die übrigen 9 Luftfahrzeuge befanden die Behörden, dass sie nicht den ICAO-Richtlinien entsprechen und daher in der Ukraine weiterhin Betriebsbeschränkungen unterliegen.

(60) Die Kommission erkennt die Bereitschaft des Unternehmens an, Abhilfemaßnahmen zur Beseitigung der die gesamte Flotte betreffenden Sicherheitsmängel zu ergreifen. Gestützt auf die Unterlagen bezüglich der von der zuständigen ukrainischen Behörde bisher vorgenommenen Prüfungen sowie auf deren Äußerungen vor dem Flugsicherheitsausschuss ist sie jedoch der Auffassung, dass das Unternehmen den Plan nicht vollständig umgesetzt hat, da die Prüfungsergebnisse der zuständigen ukrainischen Behörde darauf hindeuten, dass die bis heute durchgeführten Abhilfemaßnahmen ungeeignet und unwirksam sind. So ist die Kommission nach wie vor besorgt über den Umstand, dass das Unternehmen nur einen Teil seiner Flotte mit den Sicherheitsnormen in Einklang bringen konnte, obwohl dem Plan zufolge das Unternehmen ein Flottenmanagement einzurichten hatte, das die Anwendung sämtlicher Maßnahmen auf alle Luftfahrzeuge gewährleisten sollte. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien kann das Luftfahrtunternehmen daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht aus Anhang A gestrichen werden.

Allgemeine Sicherheitsaufsicht über Luftfahrtunternehmen aus der Ukraine

(61) Gemäß Erwägungsgrund 21 der Verordnung (EG) Nr. 331/2008 hat die Kommission die zuständigen ukrainischen Behörden am 11. April 2008 aufgefordert, bis zum 10. Mai 2008 einen Maßnahmenplan zur Verbesserung der Sicherheitsaufsicht über die unter ihrer Regulierungsaufsicht stehenden Luftfahrtunternehmen sowie über die in der Ukraine registrierten Luftfahrzeuge vorzulegen. Im Verlauf der Konsultationen mit den zuständigen ukrainischen Behörden gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 am 22. Mai 2008 forderte die Kommission diese Informationen erneut an. Der Plan wurde von den zuständigen ukrainischen Behörden am 31. Mai 2008 vorgelegt. Er umfasst folgende Schwerpunkte: Rechtsvorschriften bezüglich der Ausarbeitung, Anwendung und Durchsetzung präziser, verbindlicher und eindeutig identifizierbarer Sicherheitsvorschriften und -normen für die Zulassung und Überwachung von Organisationen, Luftfahrzeugen und Personal in der Ukraine; Ressourcen der staatlichen Luftfahrtbehörde, einschließlich Qualifikation und Ausbildung des Personals, um zu gewährleisten, dass deren Anzahl, Befähigung und Erfahrung, einschließlich der Aus- und Weiterbildung, zur Bewältigung der mit der Ausübung der Sicherheitsaufsicht über Luftfahrtunternehmen, Luftfahrzeuge und Personal in der Ukraine verbundenen Arbeit ausreichen; Überwachung der fortdauernden Lufttüchtigkeit und Instandhaltung von Luftfahrzeugen und Darlegung, wie die zuständigen ukrainischen Behörden die fortdauernde Lufttüchtigkeit der unter ihrer Regulierungsaufsicht stehenden Luftfahrzeuge sowie deren Instandhaltung gemäß zugelassenen und regelmäßig überprüften Instandhaltungsprogrammen garantieren.

(62) Die zuständigen ukrainischen Behörden haben ferner Unterlagen über Legislativmaßnahmen übermittelt, die so lange gelten, bis das neue Luftfahrtgesetz, in dem auch Sicherheitsaspekte geregelt werden, verabschiedet worden ist.

(63) Nach Auffassung der Kommission enthält der vorgelegte Maßnahmenplan Elemente, die der Verbesserung und Stärkung der Sicherheitsaufsicht in der Ukraine dienen. Die Wirksamkeit dieses Plan kann allerdings zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden, da der Zeitplan für die Abhilfemaßnahmen sich bis 2011 erstreckt, während die Maßnahmen, die die Überwachung der fortdauernden Lufttüchtigkeit und Instandhaltung betreffen, bis Ende 2008 durchgeführt werden sollen.

(64) Die Kommission hält es deshalb für notwendig, die schrittweise Umsetzung des Plans genau zu beobachten. Die zuständigen ukrainischen Behörden müssen alle drei Monate entsprechende Fortschrittsberichte vorlegen. Die Kommission beabsichtigt zu diesem Zweck, der zuständigen ukrainischen Behörde einen Besuch abzustatten, um die tatsächliche Durchführung der bis Ende 2008 zu erledigenden Aufgaben zu überprüfen. Darüber hinaus werden die Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 die tatsächliche Einhaltung einschlägiger Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen in der Ukraine zugelassener Luftfahrtunternehmen systematisch überprüfen.

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

(65) Der Kommission wurden trotz ihrer ausdrücklichen Nachfragen keine Nachweise für die vollständige Umsetzung angemessener Behebungsmaßnahmen durch die Luftfahrtunternehmen, die in der am 16. April 2008 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.

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

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. Anhang A wird durch den Anhang A dieser Verordnung ersetzt.

2. Anhang B wird durch den Anhang B dieser Verordnung ersetzt.

Artikel 2

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

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

Brüssel, den 24. Juli 2008

Für die Kommission
Antonio TAJANI
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
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	unbekannt	VRB	Ruanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukraine
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraine
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraine
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht der Demokratischen Republik Kongo zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich		—	Demokratische Republik Kongo
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Demokratische Republik Kongo
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	Demokratische Republik Kongo
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
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

[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
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	Demokratische Republik Kongo
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Ministerialunterschrift (Verordnung 78/205)	LCG	Demokratische Republik Kongo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Demokratische Republik Kongo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	Demokratische Republik Kongo
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo

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 Behörden, die für die Regulierungsaufsicht von Äquatorialguinea zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Äquatorialguinea
CRONOS AIRLINES	unbekannt	unbekannt	Äquatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	unbekannt	CEL	Äquatorialguinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Äquatorialguinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	k. A.	Äquatorialguinea
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Äquatorialguinea
GUINEA AIRWAYS	738	k. A.	Äquatorialguinea
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Äquatorialguinea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht von Indonesien zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	unbekannt	Indonesien
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonesien
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	unbekannt	Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	unbekannt	Indonesien
ATLAS DELTASATYA	135-023	unbekannt	Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	unbekannt	Indonesien
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	unbekannt	Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	unbekannt	Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	unbekannt	Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonesien
EASTINDO	135-038	unbekannt	Indonesien
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	unbekannt	Indonesien
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonesien
HELIZONA	135-003	unbekannt	Indonesien
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	unbekannt	Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	unbekannt	Indonesien
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	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
LINUS AIRWAYS	121-029	unbekannt	Indonesien
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	unbekannt	Indonesien
MEGANTARA AIRLINES	121-025	unbekannt	Indonesien
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indonesien
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	unbekannt	Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonesien
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	unbekannt	Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	unbekannt	Indonesien
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indonesien
RIAU AIRLINES	121-017	RIU	Indonesien
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	unbekannt	Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	unbekannt	Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	unbekannt	Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	unbekannt	Indonesien
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	unbekannt	Indonesien
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonesien
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonesien
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonesien
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht der Kirgisischen Republik zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich		—	Kirgisische Republik
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisische Republik
ARTIK AVIA	13	ART	Kirgisische Republik
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	Kirgisische Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisische Republik
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	Kirgisische Republik
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgisische Republik
DAMES	20	DAM	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
EASTOK AVIA	15	unbekannt	Kirgisische Republik
ESEN AIR	2	ESD	Kirgisische Republik
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kirgisische Republik
ITEK AIR	04	IKA	Kirgisische Republik
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgisische Republik
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisische Republik
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	Kirgisische Republik
MAX AVIA	33	MAI	Kirgisische Republik
OHS AVIA	09	OSH	Kirgisische Republik
S GROUP AVIATION	6	unbekannt	Kirgisische Republik
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Kirgisische Republik
SKY WAY AIR	21	SAB	Kirgisische Republik
TENIR AIRLINES	26	TEB	Kirgisische Republik
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgisische Republik
VALOR AIR	07	unbekannt	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 der Gabunischen Republik zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Gabon Airlines und Afrijet, einschließlich			Gabunische Republik
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	unbekannt	Gabunische Republik
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Gabunische Republik
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	unbekannt	Gabunische Republik
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	0045/MTACCMDH/SGACC/DTA	NVS	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 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

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
DESTINY AIR SERVICES, LTD	unbekannt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	unbekannt	unbekannt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	unbekannt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	unbekannt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	unbekannt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	unbekannt	unbekannt	Sierra Leone
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht von Swasiland zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich	—	—	Swasiland
AERO AFRICA (PTY) LTD	unbekannt	RFC	Swasiland
JET AFRICA SWAZILAND	unbekannt	OSW	Swasiland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	unbekannt	RSN	Swasiland
SCAN AIR CHARTER, LTD	unbekannt	unbekannt	Swasiland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	unbekannt	SWX	Swasiland
SWAZILAND AIRLINK	unbekannt	SZL	Swasiland

ANHANG B

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens	Muster des Luftfahrzeugs	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer	Eintragungsstaat
AFRIJET [1]	0027/MTAC/SGACC/DTA		Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeuge Falcon 50; 1 Luftfahrzeug Falcon 900.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Gabunische Republik
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 [2]	0040/MTAC/SGACC/DTA	GBK	Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug Boeing B767-200	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LHP	Gabunische Republik

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

[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.