VERORDNUNG (EG) Nr. 298/2009 DER KOMMISSION

vom 8. April 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 [2] genannte gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, erstellt.

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

(3) Die Kommission hat alle betroffenen Luftfahrtunternehmen entweder unmittelbar, oder sofern dies nicht möglich war, über die für die Regulierungsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden informiert und die wesentlichen Tatsachen und Überlegungen angegeben, die die Grundlage einer Entscheidung bilden würden, diesen Unternehmen den Flugbetrieb in der Gemeinschaft zu untersagen oder die Bedingungen einer Betriebsuntersagung eines Luftfahrtunternehmens zu ändern, das in der gemeinschaftlichen Liste erfasst ist.

(4) Die Kommission hat den betreffenden Luftfahrtunternehmen Gelegenheit gegeben, die von den Mitgliedstaaten vorgelegten Unterlagen einzusehen, sich schriftlich dazu zu äußern und ihren Standpunkt innerhalb von 10 Tagen der Kommission sowie dem Flugsicherheitsausschuss, der durch die Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt [3] eingesetzt wurde, mündlich vorzutragen.

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

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

Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft

(7) 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 getroffen. Sie haben die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über diese Maßnahmen in Kenntnis gesetzt: Die zuständigen Behörden Schwedens haben dem Luftfahrtunternehmen Nordic Regional das Luftverkehrsbetreiberzeugnis entzogen und die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der Luftfahrtunternehmen Fly Excellent und Aero Syncro ausgesetzt; die zuständigen Behörden Spaniens haben dem Luftfahrtunternehmen Bravo Airlines das Luftverkehrsbetreiberzeugnis und die Betriebsgenehmigung entzogen; die zuständigen Behörden Portugals haben die Aussetzung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses des Luftfahrtunternehmens Luzair am 22. Januar 2009 aufgehoben, nachdem sie überprüft hatten, dass das Unternehmen Maßnahmen zur Mängelbehebung erfolgreich abgeschlossen hatte; die zuständigen Behörden Griechenlands haben die Aussetzung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses des Luftfahrtunternehmens Hellenic Imperial Airways am 18. Dezember 2008 aufgehoben, nachdem sie überprüft hatten, dass das Unternehmen Maßnahmen zur Mängelbehebung erfolgreich abgeschlossen hatte, und am 28. Januar 2009 das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens Euroair Ltd ausgesetzt, nachdem das Unternehmen darum ersucht hatte und nachdem seine Genehmigung als Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ausgesetzt worden war.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik Kasachstan

Starline KZ

(8) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens des in Kasachstan zugelassenen Unternehmens Starline KZ. Diese Mängel wurden von Bulgarien und anderen ECAC-Staaten bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt [4]. Die wiederholten Verstöße deuten auf systemische Sicherheitsmängel in den Bereichen Betrieb und Instandhaltung hin.

[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.

[4] DGCATR-2007-357, DGCATR-2007-359, DGCATR-2008-166, BUL-2008-8, BUL-2008-9.

(9) Starline KZ hat nicht angemessen und rechtzeitig auf eine Anfrage der bulgarischen Zivilluftfahrtbehörde hinsichtlich der Sicherheitsaspekte seines Flugbetriebs geantwortet, was Anzeichen für eine mangelnde Kommunikation ist, wie das Fehlen einer angemessenen Antwort auf Schreiben dieses Mitgliedstaats erkennen lässt. Starline KZ hat erkennen lassen, dass ihm die Fähigkeit zur Behebung dieser nach wie vor bestehenden Sicherheitsmängel fehlt.

(10) Aufgrund der vorstehend genannten Mängel hat die Kommission am 27. Januar 2009 Konsultationen mit den zuständigen Behörden Kasachstans aufgenommen. Sie hat dabei schwerwiegende Bedenken bezüglich der Sicherheit des Betriebs von Starline KZ vorgebracht und nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 um Klärungen bezüglich der von den zuständigen Behörden sowie von dem Unternehmen getroffenen Maßnahmen zur Behebung dieser Mängel gebeten.

(11) Diese Behörden haben nicht angemessen und rechtzeitig auf eine Anfrage der Kommission hinsichtlich der Sicherheitsaufsicht über Starline KZ geantwortet, da die Kommission die angeforderten Informationen, insbesondere das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Unternehmens mit sämtlichen dazugehörenden Betriebsspezifikationen, Anforderungen und Einschränkungen nicht innerhalb der gesetzten Frist erhalten hat.

(12) Starline KZ beantragte eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss und wurde am 24. März 2009 gehört. Bei der Anhörung wurden jedoch keine hinreichenden Belege dafür erbracht, dass die Behebungsmaßnahmen zufrieden stellend abgeschlossen worden waren. Während der Anhörung teilten die zuständigen Behörden Kasachstans der Kommission mit, dass sie am 4. Februar 2009 beschlossen hatten, den Flugbetrieb von Starline KZ auf Gebiete außerhalb des europäischen Luftraums zu beschränken.

(13) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Starline KZ die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält und demzufolge in Anhang A aufgeführt werden sollte.

East Wing

(14) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens des in Kasachstan zugelassenen Unternehmens East Wing. Diese Mängel wurden von Frankreich und Rumänien bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt [1]. Die wiederholte Feststellung dieser Inspektionsergebnisse deutet auf systemische Sicherheitsmängel hin.

(15) East Wing hat nicht angemessen auf eine Anfrage der französischen Zivilluftfahrtbehörde hinsichtlich der Sicherheitsaspekte seines Flugbetriebs geantwortet, was Anzeichen für eine mangelnde Kommunikation ist, wie das Fehlen einer angemessenen Antwort auf Schreiben dieses Mitgliedstaats erkennen lässt. East Wing hat erkennen lassen, dass ihm die Fähigkeit zur Behebung dieser nach wie vor bestehenden Sicherheitsmängel fehlt.

(16) Aufgrund der vorstehend genannten Mängel hat die Kommission Konsultationen mit den zuständigen Behörden Kasachstans aufgenommen. Sie hat dabei schwerwiegende Bedenken bezüglich der Sicherheit des Betriebs von East Wing vorgebracht und um Klärungen bezüglich der von den zuständigen Behörden sowie von dem Unternehmen getroffenen Maßnahmen zur Behebung dieser Mängel gebeten.

(17) Es liegen Beweise dafür vor, dass East Wing den Betrieb des Luftfahrtunternehmens GST Aero übernommen hat, ein Luftfahrtunternehmen, das am 22. März 2006 in Anhang A aufgenommen [2] und im März 2007, nachdem die zuständigen Behörden Kasachstans der Kommission den Entzug des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) mitgeteilt hatten [3], aus diesem gestrichen wurde.

(18) Die zuständigen Behörden Kasachstans teilten mit, dass sie den Flugbetrieb von East Wing am 4. Februar 2009 auf Gebiete außerhalb des europäischen Luftraums beschränkt hatten. Diese Behörden haben jedoch nicht angemessen und rechtzeitig auf eine Anfrage der Kommission hinsichtlich der Sicherheitsaufsicht über East Wing geantwortet, da sie keine angemessenen Nachweise über das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Unternehmens mit sämtlichen dazugehörenden Betriebsspezifikationen, Anforderungen und Einschränkungen vorgelegt haben.

(19) East Wing beantragte eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss und wurde am 24. März 2009 gehört. Bei der Anhörung wurden jedoch keine hinreichenden Belege dafür erbracht, dass die Behebungsmaßnahmen zufrieden stellend abgeschlossen worden waren. Zudem wurde deutlich, dass das Unternehmen nichts von den Beschränkungen seiner Flüge in den europäischen Luftraum wusste. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass East Wing die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält und demzufolge in Anhang A aufgeführt werden sollte.

ATMA Airlines

(20) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens des in Kasachstan zugelassenen Unternehmens ATMA Airlines. Diese Mängel wurden durch Deutschland, Norwegen und die Türkei bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt [4]. Die wiederholte Feststellung dieser Inspektionsergebnisse deutet auf systemische Sicherheitsmängel hin.

(21) ATMA Airlines hat nicht angemessen und rechtzeitig auf eine Anfrage der deutschen und norwegischen Zivilluftfahrtbehörde hinsichtlich der Sicherheitsaspekte seines Flugbetriebs geantwortet, was Anzeichen für eine mangelnde Kommunikation ist, wie das Fehlen einer angemessenen Antwort auf Schreiben dieser Staaten erkennen lässt. ATMA Airlines hat erkennen lassen, dass ihm die Fähigkeit zur Behebung dieser nach wie vor bestehenden Sicherheitsmängel fehlt.

[1] DGAC/F-2007-2509, RCAARO-2008-36, RCAARO-2008-54.

[2] Erwägungsgründe 38 bis 43 der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 vom 22. März 2006 (ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 14).

[3] Erwägungsgrund 17 der Verordnung (EG) Nr. 235/2007 vom 5. März 2007 (ABl. L 66 vom 6.3.2007, S. 3).

[4] LBA/D-2008-13, CAA-N-2007-137, DGCATR-2008-25.

(22) Aufgrund der vorstehend genannten Mängel hat die Kommission Konsultationen mit den zuständigen Behörden Kasachstans aufgenommen. Sie hat dabei schwerwiegende Bedenken bezüglich der Sicherheit des Betriebs von ATMA Airlines vorgebracht und um Klärungen bezüglich der von den zuständigen Behörden sowie von dem Unternehmen getroffenen Maßnahmen zur Behebung dieser Mängel gebeten.

(23) Die zuständigen Behörden Kasachstans teilten mit, dass sie den Flugbetrieb von ATMA Airlines am 4. Februar 2009 auf Gebiete außerhalb des europäischen Luftraums beschränkt hatten. Diese Behörden haben jedoch nicht angemessen und rechtzeitig auf eine Anfrage der Kommission hinsichtlich der Sicherheitsaufsicht über ATMA Airlines geantwortet, da sie keine angemessenen Nachweise über das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Unternehmens mit sämtlichen dazugehörenden Betriebsspezifikationen, Anforderungen und Einschränkungen vorgelegt haben.

(24) ATMA Airlines beantragte eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss und wurde am 24. März 2009 gehört. Bei der Anhörung wurden jedoch keine hinreichenden Belege dafür erbracht, dass die Behebungsmaßnahmen zufrieden stellend abgeschlossen worden waren.

(25) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass ATMA Airlines die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält und demzufolge in Anhang A aufgeführt werden sollte.

Berkut Air

(26) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens des in Kasachstan zugelassenen Unternehmens Berkut Air. Diese Mängel wurden von Frankreich und Rumänien bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ([1]). Die wiederholte Feststellung dieser Inspektionsergebnisse deutet auf systemische Sicherheitsmängel hin.

(27) Berkut Air hat nicht angemessen und rechtzeitig auf eine Anfrage der rumänischen Zivilluftfahrtbehörde hinsichtlich der Sicherheitsaspekte seines Flugbetriebs geantwortet, was Anzeichen für eine mangelnde Kommunikation ist, wie das Fehlen einer angemessenen Antwort auf Schreiben dieses Mitgliedstaats erkennen lässt. Berkut Air hat erkennen lassen, dass ihm die Fähigkeit zur Behebung dieser nach wie vor bestehenden Sicherheitsmängel fehlt.

(28) Aufgrund der vorstehend genannten Mängel hat die Kommission Konsultationen mit den zuständigen Behörden Kasachstans aufgenommen. Sie hat dabei schwerwiegende Bedenken bezüglich der Sicherheit des Betriebs von Berkut Air vorgebracht und um Klärungen bezüglich der von den zuständigen Behörden getroffenen Maßnahmen zur Behebung dieser Mängel gebeten.

(29) Die zuständigen Behörden Kasachstans teilten mit, dass sie das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von BEK Air, vormals Berkut Air, im Februar 2009 ausgesetzt hatten. Diese Behörden haben jedoch nicht angemessen und rechtzeitig auf eine Anfrage der Kommission hinsichtlich der Sicherheitsaufsicht über Berkut Air geantwortet, da sie weder die angeforderten Unterlagen noch Unterlagen zum Nachweis der getroffenen Durchsetzungsmaßnahmen übermittelt haben.

(30) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Berkut Air die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält und demzufolge in Anhang A aufgeführt werden sollte.

Air Company Kokshetau

(31) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens des in Kasachstan zugelassenen Unternehmens Air Company Kokshetau. Diese Mängel wurden von Italien bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ([2]). Diese Mängel betreffen Luftfahrzeuge des Musters IL-62, die nicht mit TAWS (E-GPWS), Sitzgurten, schnell aufsetzbaren Sauerstoffmasken für Flüge oberhalb FL 250 und einem angemessenen System zur Beleuchtung des Fluchtwegs ausgestattet sind.

(32) Air Company Kokshetau hat nicht angemessen und rechtzeitig auf eine Anfrage der italienischen Zivilluftfahrtbehörde hinsichtlich der Sicherheitsaspekte seines Flugbetriebs geantwortet, was Anzeichen für eine mangelnde Kommunikation ist, wie das Fehlen einer angemessenen Antwort auf Schreiben dieses Mitgliedstaats erkennen lässt. Air Company Kokshetau hat erkennen lassen, dass ihm die Fähigkeit zur Behebung dieser nach wie vor bestehenden Sicherheitsmängel fehlt.

(33) Aufgrund der vorstehend genannten Mängel hat die Kommission Konsultationen mit den zuständigen Behörden Kasachstans aufgenommen. Sie hat dabei schwerwiegende Bedenken bezüglich der Sicherheit des Betriebs von Air Company Kokshetau vorgebracht und um Klärungen bezüglich der von den zuständigen Behörden getroffenen Maßnahmen zur Behebung dieser Mängel gebeten.

(34) Die zuständigen Behörden Kasachstans teilten der Kommission mit, dass sie beschlossen hatten, die Luftfahrzeuge des Musters IL-62M mit den Seriennummern 1138234 und 1748445 am 13. Februar 2009 aus dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Air Company Kokshetau zu streichen, und dass sie überdies vorhatten, das Luftverkehrsbetreiberzeugnis dieses Unternehmens am 24. März aufgrund seiner Insolvenz zu annullieren. Diese Behörden haben jedoch nicht angemessen auf eine Anfrage der Kommission hinsichtlich der Übermittlung von Unterlagen zum Nachweis des Entzugs des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses geantwortet.

([1]) RCAARO-2008-35, RCAARO-2008-37, RCAARO-2008-75.

([2]) ENAC-IT-2007-785.

(35) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Air Company Kokshetau die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält und demzufolge in Anhang A aufgeführt werden sollte.

Sayat Air

(36) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens des in Kasachstan zugelassenen Unternehmens Sayat Air. Diese Mängel wurden von einem ECAC-Staat bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt [1]. Diese Mängel betreffen ein Luftfahrzeug des Musters IL-62, das nicht mit a) TAWS (E-GPWS), b) schnell aufsetzbaren Sauerstoffmasken für die Besatzungsmitglieder, c) Rettungswesten und d) einem angemessenen System zur Beleuchtung des Fluchtwegs ausgestattet ist. Überdies wurde das Luftfahrzeug eingesetzt, obwohl sich weder Checklisten für Notfälle noch eine Freigabebescheinigung an Bord befanden und die NAV-Datenbank mehr als zwei Jahre veraltet war.

(37) Sayat Air hat erkennen lassen, dass ihm die Fähigkeit zur Behebung dieser nach wie vor bestehenden Sicherheitsmängel fehlt.

(38) Die zuständigen Behörden Kasachstans haben nicht angemessen und rechtzeitig auf eine Anfrage der Kommission hinsichtlich der Sicherheitsaufsicht über Sayat Air geantwortet, was Anzeichen für eine mangelnde Kommunikation ist, wie das Fehlen einer angemessenen Antwort auf Schreiben der Kommission, insbesondere hinsichtlich der Mitteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses des Unternehmens mit sämtlichen dazugehörenden Betriebsspezifikationen, Anforderungen und Einschränkungen, erkennen lässt.

(39) Die zuständigen Behörden Kasachstans haben nicht nachgewiesen, dass sie eine angemessene Aufsicht über dieses Unternehmen gemäß ihren Verpflichtungen nach dem Abkommen von Chicago ausüben.

(40) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Sayat Air die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält und demzufolge in Anhang A aufgeführt werden sollte.

Scat

(41) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens des in Kasachstan zugelassenen Unternehmens Scat. Insbesondere ist ein Luftfahrzeug des Musters Yak-42 mit dem Eintragungskennzeichen UP-Y4205 nicht gemäß den ICAO-Bestimmungen mit TAWS (E-GPWS) ausgestattet. Diese Mängel wurden von einem ECAC-Staat bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt [2].

(42) Aufgrund der vorstehend genannten Mängel hat die Kommission Konsultationen mit den zuständigen Behörden Kasachstans aufgenommen. Sie hat dabei schwerwiegende Bedenken bezüglich der Sicherheit des Betriebs von Scat vorgebracht und um Klärungen bezüglich der von den zuständigen Behörden getroffenen Maßnahmen zur Behebung dieser Mängel gebeten.

(43) Die zuständigen Behörden Kasachstans wiesen nach, dass sie das Luftfahrtzeug Yak-42 mit dem Eintragungskennzeichen UP-Y4205 aus dem Register gestrichen hatten.

(44) Scat beantragte eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss und bestätigte während seiner Anhörung am 24. März 2009, dass dieses Luftfahrzeug nicht mehr in Betrieb war.

(45) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass keine weiteren Maßnahmen in Bezug auf dieses Unternehmen erforderlich sind.

Allgemeine Sicherheitsaufsicht über Luftfahrtunternehmen aus der Republik Kasachstan

(46) Die Kommission hat die zuständigen kasachischen Behörden darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Leistungsüberwachung einiger weiterer in Kasachstan zugelassener Luftfahrtunternehmen die Ergebnisse von Vorfeldinspektionen nach wie vor Anlass zur Sorge geben. Die zuständigen kasachischen Behörden wurden aufgefordert, für Klarheit zu sorgen und gegebenenfalls die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen.

(47) Die zuständigen Behörden Kasachstans meldeten eine Reihe von Durchsetzungsmaßnahmen, die sie in Bezug auf mehrere kasachische Luftfahrtunternehmen getroffen hatten. Sie teilten insbesondere mit, dass sie den Flugbetrieb von Investavia, Skybus und Aytirau Aye Zholy am 4. Februar 2009 auf Gebiete außerhalb des europäischen Luftraums beschränkt hatten. Die Kommission wird unverzüglich Konsultationen mit den kasachischen Behörden aufnehmen und in Bezug auf diese Unternehmen das in Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführte Verfahren einleiten.

(48) Die Kommission fordert die zuständigen Behörden Kasachstans nachdrücklich auf, ihre Bemühungen um eine Reform des Zivilluftfahrtssystems und ihre Sicherheitsaufsicht über alle in diesem Land zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu verstärken. Die Kommission wird die Konsultationen mit diesen Behörden weiterführen, um die Lage der kasachischen Luftfahrtunternehmen zu beurteilen, und ist bereit, alle zu diesem Zweck fristgerecht vorgelegten Nachweise gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zu bewerten.

Orient Thai Airlines und One-Two-Go Airlines

(49) Nach dem Unfall des One-Two-Go-Fluges OG 269 in Phuket am 16. September 2007, der zu einem Totalschaden des Luftfahrzeugs, einer MD-80, führte und 90 Todesopfer — darunter zahlreiche europäische Fluggäste — forderte, hat die Kommission mit den für die Sicherheitsaufsicht über dieses Unternehmen zuständigen Behörden Thailands Konsultationen aufgenommen.

[1] SDAT-2007-36.
[2] GDCA-2008-10.

(50) Die Kommission sandte diesen Luftfahrtunternehmen am 5. März 2009 ein Schreiben nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu.

(51) Die zuständigen Behörden Thailands (thailändische Zivilluftfahrtbehörde) haben der Kommission mitgeteilt, dass nach dem Unfall durchgeführte Untersuchungen ergaben, dass sowohl Orient Thai als auch sein Tochterunternehmen One-Two-Go gegen luftverkehrsrechtliche Bestimmungen verstoßen haben, insbesondere durch die Fälschung der Befähigungsüberprüfungen von neun Piloten der Unternehmen. Infolgedessen setzte die thailändische Zivilluftfahrtbehörde die MD-80-Flüge von One-Two-Go und Orient Thai aus und forderten diese Unternehmen auf, eine Reihe von Maßnahmen zur Mängelbehebung zu ergreifen.

(52) Die thailändische Zivilluftfahrtbehörde teilte der Kommission ebenso mit, dass sie am 25. November 2008 beschlossen hatte, das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von One-Two-Go zu reaktivieren. Seinem Mutterunternehmen Orient Thai war eine Wiederaufnahme seiner Flüge mit Luftfahrzeugen des Musters MD-80 bereits am 7. Oktober 2008 genehmigt worden.

(53) Ein Team europäischer Sachverständiger hat im Königreich Thailand vom 10. bis 13. März 2009 eine Bestandsaufnahme in den Bereichen Flugbetrieb und Zulassung von Flugpersonal durchgeführt, um zu überprüfen, ob die zuvor von der thailändischen Zivilluftfahrtbehörde festgestellten Sicherheitsmängel von den Luftfahrtunternehmen beseitigt wurden. Das Team konnte feststellen, dass One-Two-Go keinen Flugbetrieb unterhält. One-Two-Go ist für den Einzelverkauf von Flügen zuständig, die in Wirklichkeit von Orient Thai im Rahmen einer Wet-Lease-Vereinbarung durchgeführt werden. Hierbei ist One-Two-Go der Leasingnehmer und Orient Thai der Leasinggeber. Orient Thai stellt One-Two-Go die Luftfahrzeuge und die gesamte Besatzung zur Verfügung und übernimmt die Instandhaltung und Versicherung. Sämtliche Mitarbeiter, die im Namen von One-Two-Go am Betrieb von Orient Thai beteiligt sind, sind bei Orient Thai angestellt.

(54) Laut dem Bericht über die Bestandsaufnahme haben bisher sowohl das Unternehmen Orient Thai als auch die thailändische Zivilluftfahrtbehörde Maßnahmen ergriffen, um die zuvor festgestellten Sicherheitsmängel zu beheben. Die Kommission wird die Sicherheit von Orient Thai sorgfältig überwachen. Zu diesem Zweck sollte die thailändische Zivilluftfahrtbehörde der Kommission innerhalb von maximal zwei Monaten sämtliche erforderlichen Informationen über die Wirksamkeit der besagten Maßnahmen zukommen lassen.

(55) Am 19. März 2009 teilte die thailändische Zivilluftfahrtbehörde der Kommission mit, dass One-Two-Go die Durchführung eigener Flüge ab Juli 2009 plant. Aus dem Bericht des EU-Teams geht jedoch hervor, dass die thailändische Zivilluftfahrtbehörde One-Two-Go ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis erteilt hat, obwohl sie nicht in der Lage war, die Fähigkeit des Unternehmens zur sicheren Durchführung des Flugbetriebs zu beurteilen, da dieses nie die genauen Nachweise erbracht hat, die nach thailändischen Vorschriften zur Umsetzung der ICAO-Richtlinien erforderlich sind. Ferner kündigte die thailändische Zivilluftfahrtbehörde am 29. März 2009 an, One-Two-Go das Luftverkehrsbetreiberzeugnis entziehen zu wollen. Das Unternehmen werde jedoch auf der Grundlage seiner Betriebsgenehmigung weiterhin Linienflüge von Orient Thai chartern.

(56) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass das Unternehmen One-Two-Go die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält. Gegen dieses Unternehmen sollte eine Betriebsuntersagung ergehen, und es sollte demzufolge in Anhang A aufgenommen werden.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik Benin

(57) Laut den Ergebnissen des Audits, den die ICAO im Rahmen des Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) im März 2007 in Benin durchgeführt hat, gibt es stichhaltige Beweise dafür, dass die für die Kontrolle der in Benin 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 beninischen Zivilluftfahrtbehörden, ihre Zuständigkeiten im Bereich der Sicherheitsaufsicht wahrzunehmen. 80,22 % der ICAO-Richtlinien wurden zu dem Zeitpunkt, als die ICAO ihre Bewertung abschloss, nicht angewandt. In Bezug auf bestimmte kritische Aspekte wie die Bereitstellung von Personal mit technischen Qualifikationen wurden über 98 % der ICAO-Richtlinien nicht wirksam angewandt. Im Bereich der Behebung von Sicherheitsmängeln wurden über 93 % der ICAO-Richtlinien nicht wirksam angewandt.

(58) Es liegen Beweise dafür vor, dass die zuständigen Behörden Benins nicht hinreichend in der Lage sind, die von der ICAO festgestellten Verstöße wirksam zu beheben. Dies geht aus dem Abschlussbericht der ICAO vom Dezember 2007 hervor, in dem sie die Auffassung vertritt, dass ein großer Teil der von diesen Behörden vorgeschlagenen oder durchgeführten Maßnahmen nicht wirklich zur Beseitigung der festgestellten Mängel beiträgt. Insbesondere im Bereich Flugbetrieb war die Hälfte der von Benin vorgeschlagenen Maßnahmen nach Auffassung der ICAO nicht uneingeschränkt annehmbar.

(59) Aufgrund des ICAO-Abschlussberichts hat die Kommission Konsultationen mit den zuständigen Behörden Benins aufgenommen. Sie hat dabei schwerwiegende Bedenken bezüglich der Sicherheit des Betriebs der im Land zugelassenen Luftfahrtunternehmen vorgebracht und um Klärungen bezüglich der Maßnahmen gebeten, die die zuständigen Behörden Benins in Bezug auf die Feststellungen der ICAO zur Annehmbarkeit der Behebungsmaßnahmen getroffen haben.

(60) Während der Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss am 25. März 2009 gaben die zuständigen Behörden Benins an, dass die Durchführung der Maßnahmen zur Mängelbehebung, die 2008 abgeschlossen werden sollte, in Wirklichkeit auf August/Dezember 2009 verschoben worden war.

(61) Aus den von den zuständigen Behörden Benins vorgelegten Unterlagen geht hervor, dass die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse, die in Benin zugelassenen Unternehmen erteilt wurden, gegen die ICAO-Richtlinien für internationale Flüge verstoßen. Dies bestätigt, dass die von der ICAO festgestellten Mängel bisher nicht wirksam behoben wurden. Eine Prüfung der Luftverkehrsbetreiberzeugnisse und der dazugehörenden Betriebsspezifikationen der Unternehmen Aero Benin, Africa Airways, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair, Royal Air und Trans Air Benin wirft schwerwiegende Bedenken auf. Das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Africa Airways wurde nicht vorgelegt. In den anderen Luftverkehrsbetreiberzeugnissen sind die geltenden Rechtsvorschriften, auf deren Grundlage die Zulassung erfolgte, nicht aufgeführt. Ferner ist den Unternehmen ein weltweiter Flugbetrieb erlaubt, auch wenn nach Auskunft der zuständigen Behörden Benins der Betrieb auf Benin und/oder die Subregion beschränkt ist. Außerdem scheinen sich die Flüge von Aero Benin, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair und Trans Air Benin auf Sichtflugbetrieb (VFR-Flüge) zu beschränken, was für einen sicheren Flugbetrieb in Europa unzureichend wäre. Keines dieser Unternehmen verfügt über die für die Navigation im europäischen Luftraum erforderlichen Sondergenehmigungen RVSM, RNAV und RNP. Die zuständigen Behörden Benins haben angegeben, dass sie die Gültigkeitsdauer der Luftverkehrsbetreiberzeugnisse auf sechs Monate beschränkt haben und die Situation zügig klären wollen. Bis diese Unternehmen gemäß den ICAO-Richtlinien erwartungsgemäß 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.

(62) Das Luftfahrtunternehmen Alafia JET beantragte eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss. Am 24. März 2009 erhielt das Unternehmen die Möglichkeit, sich vor dem Flugsicherheitsausschuss zu äußern, und übermittelte schriftliche Unterlagen zu seinem Flugbetrieb. Den Aussagen des Unternehmens zufolge beschränken sich seine Flüge in die Europäische Union auf Ambulanzflüge auf Abruf. Ferner informierte das Unternehmen den Ausschuss über mehrere Maßnahmen, die es getroffen hat, um die bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms von Frankreich festgestellten Mängel [1] zu beheben. Das wiederholte Auftreten von Sicherheitsmängeln bei Vorfeldinspektionen, die an bei Flügen in die Gemeinschaft eingesetzten Luftfahrzeugen durchgeführt wurden, deutet auf systemische Sicherheitsmängel hin, die den Flugbetrieb dieses Unternehmens beeinträchtigen. Die von dem Unternehmen bisher getroffenen Maßnahmen waren nicht ausreichend, um diese Mängel zu beheben.

(63) Angesichts der zahlreichen und wiederholten Sicherheitsmängel, die bei Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen von Alafia JET festgestellt wurden, und der mangelnden Fähigkeit der zuständigen Behörden Benins, ihre Aufsichtstätigkeit über in Benin zugelassene Luftfahrtunternehmen angemessen auszuüben, ist die Kommission der Auffassung, dass Flüge des Unternehmens Alafia JET in die Gemeinschaft nicht länger erlaubt sein sollten. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Alafia JET in Anhang A aufgenommen werden sollte.

(64) Die Kommission unterstützt die von den zuständigen Behörden Benins unternommenen Bemühungen um eine verbesserte Sicherheitsaufsicht über ihre Luftfahrtunternehmen und ist der Auffassung, dass die von der Weltbank angekündigte beträchtliche Zuwendung an die Republik Benin die Voraussetzungen für erhebliche Fortschritte bei der Einhaltung der ICAO-Richtlinien schaffen wird.

Luftfahrtunternehmen aus der Gabunischen Republik

Gabon Airlines

(65) Gabon Airlines durfte die EU seit Juli 2008 nur mit dem Luftfahrzeug des Musters Boeing 767-200 mit dem Eintragungskennzeichen TR-LHP unter den in Erwägungsgrund 15 der Verordnung (EG) Nr. 715/2008 [2] dargelegten Voraussetzungen anfliegen.

(66) Seitdem liegen stichhaltige Beweise vor für Sicherheitsmängel seitens des in Gabun zugelassenen Unternehmens Gabon Airlines. Diese Mängel wurden von Frankreich bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt [3].

(67) Gabon Airlines hat jedoch angemessen und rechtzeitig auf eine Anfrage der französischen Zivilluftfahrtbehörde hinsichtlich der Sicherheitsaspekte seines Flugbetriebs geantwortet.

(68) Gabon Airlines beantragte eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss und wurde am 25. März 2009 gehört. Die Kommission nahm zur Kenntnis, dass die zuständigen Behörden Gabuns Gabon Airlines im Februar 2009 einem Audit zum Zwecke der Neuzulassung unterzogen. Im Zuge dieses Audits wurden bestimmte Verstöße festgestellt, deren Streichung zum Zeitpunkt der Anhörung nicht zufrieden stellend nachgewiesen wurde. Laut den zuständigen Behörden Gabuns ist das Luftfahrzeug momentan wegen einer Basis-Instandhaltung nicht im Einsatz. Die Behörden teilten zudem ihre Absicht mit, vor einer neuen Betriebszulassung des Luftfahrzeugs mit dem Eintragungskennzeichen TR-LHP die zufrieden stellende Beseitigung der festgestellten Mängel zu überprüfen.

(69) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Gabon Airlines weiterhin in Anhang B geführt werden sollte, und dass dieser Anhang geändert werden sollte, um dem Zustand des Luftfahrzeugs mit dem Eintragungskennzeichen TR-LHP Rechnung zu tragen und sicherzustellen, dass der derzeitige Umfang der Flüge in die Gemeinschaft erhalten bleibt.

Afrijet

(70) Das in Gabun zugelassene Unternehmen Afrijet durfte die Gemeinschaft seit Juli 2008 nur mit den Luftfahrzeugen des Musters Falcon 50 mit den Eintragungskennzeichen TR-LGV und TR-LGY sowie mit dem Luftfahrzeug des Musters Falcon 900 mit dem Eintragungskennzeichen TR-AFJ unter den in Erwägungsgrund 15 der Verordnung (EG) Nr. 715/2008 [4] dargelegten Voraussetzungen anfliegen.

[1] DGAC/F-2008-2143, DGAC/F-2009-368, DGAC/F-2009-434, DGAC/F-2009-582.

[2] Verordnung (EG) Nr. 715/2008 vom 24. Juli 2008, ABl. L 197 vom 25.7.2008, S. 36.

[3] DGAC/F-2008-1757, DGAC/F-2008-2126, DGAC/F-2008-2127, DGAC/F-2008-2451, DGAC/F-2009-140, DGAC/F-2009-161.

[4] Verordnung (EG) Nr. 715/2008 vom 24. Juli 2008, ABl. L 197 vom 25.7.2008, S. 36.

(71) Seitdem liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens Afrijet. Diese Mängel wurden von Frankreich bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt [1].

(72) Afrijet hat jedoch angemessen und rechtzeitig auf eine Anfrage der französischen Zivilluftfahrtbehörde hinsichtlich der Sicherheitsaspekte seines Flugbetriebs geantwortet.

(73) Die Kommission nahm zur Kenntnis, dass die zuständigen Behörden Gabuns Afrijet im Januar 2009 einem Audit zum Zwecke der Neuzulassung unterzogen. Nachdem die Behebung der bei diesem Audit festgestellten Mängel überprüft worden war, wurde dem Unternehmen im Februar 2009 ein neues Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt, in dem ein zweites Luftfahrzeug des Musters Falcon 900 mit dem Eintragungskennzeichen TR-AFR aufgeführt ist.

(74) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Afrijet weiterhin in Anhang B geführt werden sollte, und dass dieser Anhang geändert werden sollte, um der Änderung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses Rechnung zu tragen und sicherzustellen, dass der derzeitige Umfang der Flüge in die Gemeinschaft erhalten bleibt.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

(75) SN2AG beantragte eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss und wurde am 25. März 2009 gehört. Die Kommission nahm zur Kenntnis, dass dieses Unternehmen eine weitere Umstrukturierung vorgenommen und eine Reihe von Abhilfemaßnahmen eingeleitet hat, um die internationalen Sicherheitsnormen in stärkerem Maße einzuhalten. Die Kommission nahm ebenso zur Kenntnis, dass die zuständigen Behörden Gabuns SN2AG im Februar 2009 einem Audit zum Zwecke der Neuzulassung unterzogen. Nachdem die Behebung aller bei diesem Audit festgestellten Mängel überprüft worden war, wurde dem Unternehmen im Februar 2009 ein neues Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt.

(76) Es liegen stichhaltige Beweise dafür vor, dass bestimmte Sicherheitsanforderungen der ICAO noch nicht erfüllt werden. So hat das Unternehmen zum Zeitpunkt der Anhörung z. B. die vorgeschriebene Flugdatenanalyse für Luftfahrzeuge des Musters Fokker 28-0100 (Fokker 100) noch nicht eingeführt.

(77) Es liegen stichhaltige Beweise vor für einen Mangel an Transparenz und rechtzeitigen Mitteilungen seitens SN2AG bei Antworten auf Anfragen der Kommission. SN2AG gab an, dass Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms keine gravierenden Mängel ergaben, obwohl Frankreich bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms [2] in Wirklichkeit mehrere Mängel festgestellt hatte.

(78) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird demzufolge festgestellt, dass SN2AG weiterhin in Anhang A geführt werden sollte.

(79) Dennoch ist die Kommission bereit, die Situation dieses Unternehmens erneut zu prüfen, sofern weitere Entwicklungen ein Beseitigen der Sicherheitsmängel hinreichend belegen.

Allgemeine Sicherheitsaufsicht über Luftfahrtunternehmen aus Gabun

(80) Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass die neue von der Gabunischen Republik im Juli 2008 eingerichtete zuständige Behörde Gabuns („Agence Nationale de l'Aviation Civile", nachstehend ANAC) am 23. Januar 2009 ihre Tätigkeit aufgenommen hat. Die ANAC, die noch erheblich vergrößert werden soll, ist derzeit damit beschäftigt, ausreichende finanzielle Mittel zu sichern und ausreichend Personal mit technischen Qualifikationen anzustellen, um ihre Pflichten gegenüber der ICAO auch wirklich erfüllen zu können.

(81) Die Kommission hat die zuständigen gabunischen Behörden darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Leistungsüberwachung der in Gabun zugelassenen Luftfahrtunternehmen — trotz der verstärkten Aufsichtstätigkeiten dieser Behörden — die Ergebnisse von Vorfeldinspektionen nach wie vor Anlass zur Sorge geben. Die zuständigen gabunischen Behörden wurden aufgefordert, für Klarheit zu sorgen und gegebenenfalls die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen.

(82) Die Kommission unterstützt die Bemühungen der zuständigen Behörden Gabuns um eine Reform des Zivilluftfahrtssystems und insbesondere die aktuelle Neuzulassung aller Fluggesellschaften, um die Einhaltung der Sicherheitsnormen der ICAO zu gewährleisten. Die Kommission ist bereit, zum gegebenen Zeitpunkt eine Überprüfung der erzielten Fortschritte vor Ort in Erwägung zu ziehen.

Luftfahrtunternehmen aus der Ukraine

Motor Sich JSC Airlines

(83) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens des in der Ukraine zugelassenen Unternehmens Motor Sich. Diese Mängel wurden von Frankreich und einem ECAC-Staat (Türkei) bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt [3]. Die wiederholte Feststellung dieser Inspektionsergebnisse deutet auf systemische Sicherheitsmängel hin.

(84) Die zuständigen Behörden der Türkei beschlossen am 27. November 2008, eine sofortige Betriebsuntersagung für dieses Unternehmen auszusprechen.

(85) In seiner Antwort auf die Anfrage der türkischen Zivilluftfahrtbehörde teilte Motor Sich den Entschluss mit, seine Flüge mit Luftfahrzeugen des Musters AN-24 in dieses Land einzustellen. Dieser Entschluss wurde umgesetzt.

[1] DGAC/F-2008-564, DGATR-2008-572.
[2] DGAC/F-2007-1325, DGAC/F-2008-174.
[3] DGAC/F-2008-564, DGCATR-2008-512.

(86) Motor Sich hat rechtzeitig auf eine Anfrage der französischen Zivilluftfahrtbehörde geantwortet und angegeben, welche Maßnahmen zur Mängelbehebung im Anschluss an die von Frankreich am 12. März 2008 durchgeführte Vorfeldinspektion getroffen worden waren. Diese Antwort war jedoch nicht angemessen, da das Unternehmen keine entsprechenden Nachweise übermittelt hat.

(87) Die Kommission erhielt von den zuständigen Behörden der Türkei Informationen, wonach die zuständigen Behörden der Ukraine nach einer außerplanmäßigen Inspektion des Betreibers beschlossen, diesem das Luftverkehrsbetreiberzeugnis zu entziehen. Später beschlossen diese Behörden, eine Weiterführung des Flugbetriebs von Motor Sich in dieses Land mit einigen Einschränkungen hinsichtlich der Flüge mit AN-24-Luftfahrzeugen zu genehmigen.

(88) Die zuständigen Behörden der Ukraine haben am 16. März 2009 auf eine Anfrage der Kommission hinsichtlich der Sicherheitsaufsicht über Motor Sich geantwortet. Ihren Angaben zufolge wurde dem Unternehmen das Luftverkehrsbetreiberzeugnis am 22. Januar entzogen, doch genehmigte die staatliche Luftfahrtbehörde nach Abschluss von Maßnahmen zur Mängelbehebung durch das Unternehmen eine Weiterführung des Betriebs. Davon ausgenommen waren lediglich die Luftfahrzeuge des Musters AN-24 seiner Flotte. Weder wurde das Datum der Ausstellung eines solchen Luftverkehrsbetreiberzeugnisses mit Einschränkungen angegeben noch wurden Belege dafür vorgelegt, dass eine Inspektion des Unternehmens stattgefunden hatte, um sicherzustellen, dass die einschlägigen Sicherheitsanforderungen von der gesamten Flotte erfüllt werden. Letztlich erneuerte die staatliche Luftfahrtbehörde laut dem vorstehend genannten Schreiben dieser Behörden das Luftverkehrsbetreiberzeugnis und genehmigte dem Unternehmen Flüge mit Luftfahrzeugen des Musters AN-24, nachdem Inspektionen mit positiven Ergebnissen ergeben hatten, dass das Unternehmen die Mängel an Luftfahrzeugen dieses Musters beseitigt hatte.

(89) Dieses Schreiben ist nach Auffassung der Kommission keine angemessene Antwort, da die darin übermittelten Informationen nicht mit den Informationen übereinstimmen, die die zuständigen ukrainischen Behörden am 2. Februar 2009 übermittelt haben und denen zufolge das Luftverkehrsbetreiberzeugnis für Motor Sich Airlines (Gültigkeit bis 8. November 2010) am 8. November 2008 und die Betriebsspezifikationen (Gültigkeit bis 8. November 2010) am 23. Dezember 2008 ausgestellt wurden.

(90) Motor Sich beantragte eine Anhörung vor der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss und wurde am 24. März 2009 gehört. Vor dem Flugsicherheitssauschuss hat Motor Sich durch mangelnde Transparenz und unzureichende Kommunikation hinsichtlich seiner Flüge in die Gemeinschaft erkennen lassen, dass ihm die Fähigkeit fehlt, die festgestellten Sicherheitsmängel zu beheben.

(91) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die zuständigen Behörden der Ukraine nicht hinreichend in der Lage sind, den Flugbetrieb des Luftfahrtunternehmens gemäß ihren Verpflichtungen nach dem Abkommen von Chicago zu kontrollieren.

(92) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird festgestellt, dass Motor Sich nicht die Fähigkeit belegt hat, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die einschlägigen Sicherheitsnormen zu erfüllen, und daher in Anhang A aufgenommen werden sollte.

Ukraine Cargo Airways

(93) Das Luftfahrtunternehmen Ukraine Cargo Airways (UCA) beantragte eine Anhörung vor der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss und wurde am 24. März 2009 gehört.

(94) Aus den Unterlagen, die das Unternehmen der Kommission am 16. März 2009 übermittelte, geht hervor, dass das Unternehmen Maßnahmen getroffen hatte, um zuvor festgestellte Mängel an seinen Luftfahrzeugen, die bei Flügen in die Gemeinschaft eingesetzt wurden, zu beheben. Laut den vom Unternehmen vorgelegten Informationen hat die ukrainische Luftfahrtbehörde UCA im November 2008 einem Audit unterzogen. Im Anschluss daran wurde sein Luftverkehrsbetreiberzeugnis für zwei Jahre bis November 2010 verlängert. Die Kommission hat jedoch keine Auskünfte von den zuständigen Behörden der Ukraine bezüglich des vor der Verlängerung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses durchgeführten Audits und seiner Ergebnisse erhalten.

(95) Ferner gab das Unternehmen vor der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss an, dass es von mehreren Mitgliedstaaten eine schriftliche Bestätigung dafür erhalten hatte, dass die von den inspizierenden Behörden dieser Mitgliedstaaten festgestellten Sicherheitsmängel von UCA in geeigneter Weise beseitigt worden waren. Mit Ausnahme eines Mitgliedstaats, bei dem es um ein Luftfahrzeug des Musters AN-12 ging, das aus dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis gestrichen wurde, wurden die Angaben von UCA von den anderen betroffenen Mitgliedstaaten jedoch nicht bestätigt.

(96) Um umfassend beurteilen zu können, ob das Unternehmen in der Lage ist, einen angemessenen Plan zur Mängelbehebung zu entwickeln und diesen wirksam umzusetzen, ist nach Auffassung der Kommission eine Besichtigung vor Ort erforderlich. Aufgrund der mangelnden Zusammenarbeit seitens der zuständigen ukrainischen Behörden konnte eine solche Besichtigung leider nicht vor der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses vom 24. März 2009 stattfinden. Während dieser Sitzung des Flugsicherheitsausschusses erklärte sich die ukrainische Luftfahrtbehörde bereit, einen solchen Besuch der Kommission und der Mitgliedstaaten zu empfangen. Die Kommission wird auf der Grundlage der im Rahmen dieses Besuchs gewonnenen Nachweise über Änderungen der für das Unternehmen geltenden Betriebsuntersagung entscheiden.

(97) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird festgestellt, dass dieses Unternehmen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht aus Anhang A gestrichen werden kann.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(98) Das Luftfahrtunternehmen Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) beantragte eine Anhörung vor der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss und wurde am 24. März 2009 gehört.

(99) Aus den Unterlagen, die das Unternehmen der Kommission am 16. Oktober 2008 übermittelte, geht hervor, dass das Unternehmen Maßnahmen getroffen hatte, um zuvor festgestellte Mängel an seinen Luftfahrzeugen, die bei Flügen in die Gemeinschaft eingesetzt wurden, zu beheben.

(100) Die zuständigen Behörden der Ukraine sandten der Kommission am 5. November 2008 ein Schreiben zu, in dem sie angaben, dass die Gültigkeit des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses der Unternehmens bis zum 15. Dezember 2008 verlängert worden war und dass das Verfahren für eine weitere Verlängerung um zwei Jahre bis zum 15. Dezember 2010 noch nicht abgeschlossen war. Mit diesem Schreiben übermittelten sie ein Dokument, das die im Anschluss an einen Audit vom 31. Oktober 2008 ausgestellte Zulassungsurkunde von UMAir enthielt. Allerdings legten weder das Unternehmen noch die zuständigen ukrainischen Behörden den Auditbericht für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses des Unternehmens vor.

(101) Außerdem hat das Unternehmen gegenüber der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss angegeben, dass es die erforderlichen Maßnahmen zur Beseitigung aller Sicherheitsmängel, die im September 2007 zu der Betriebsuntersagung geführt hatten, getroffen hat.

(102) Um umfassend beurteilen zu können, ob das Unternehmen in der Lage ist, einen angemessenen Plan zur Mängelbehebung zu entwickeln und diesen wirksam umzusetzen, ist nach Auffassung der Kommission eine Besichtigung vor Ort erforderlich. Aufgrund der mangelnden Zusammenarbeit seitens der zuständigen ukrainischen Behörden konnte eine solche Besichtigung leider nicht vor der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses vom 24. März 2009 stattfinden. Während dieser Sitzung des Flugsicherheitsausschusses erklärte sich die ukrainische Luftfahrtbehörde bereit, einen solchen Besuch der Kommission und der Mitgliedstaaten zu empfangen. Die Kommission wird auf der Grundlage der im Rahmen dieses Besuchs gewonnenen Nachweise über Änderungen der für das Unternehmen geltenden Betriebsuntersagung entscheiden.

(103) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird festgestellt, dass dieses Unternehmen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht aus Anhang A gestrichen werden kann.

Allgemeine Sicherheitsaufsicht über Luftfahrtunternehmen aus der Ukraine

(104) Die Kommission hat die zuständigen ukrainischen Behörden darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Leistungsüberwachung der in der Ukraine zugelassenen Luftfahrtunternehmen — trotz der verstärkten Aufsichtstätigkeiten dieser Behörden — die Ergebnisse von Vorfeldinspektionen nach wie vor Anlass zur Sorge geben. Während der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses im November 2008 wurden die zuständigen ukrainischen Behörden aufgefordert, für Klarheit zu sorgen und die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen. Zudem erklärten sich diese Behörden bereit, sich einer von der Kommission zusammen mit den Mitgliedstaaten organisierten Sicherheitsprüfung zu unterziehen. Die ukrainische Luftfahrtbehörde übermittelte der Kommission jedoch nicht den Fortschrittsbericht bezüglich des Plans zur Mängelbehebung, mit dem die Sicherheitsaufsicht in der Ukraine verstärkt und verbessert werden soll, obwohl sie nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2008 [1] verpflichtet ist, alle drei Monate einen solchen Bericht vorzulegen.

(105) Bei der Vorbereitung dieses Prüfungsbesuchs zeigten die zuständigen Behörden außerdem eine mangelnde Zusammenarbeit, wie das Versäumnis, die geforderten Unterlagen zur Lufttüchtigkeit einzureichen, und die Ablehnung des von der Kommission vorgeschlagenen Besuchsprogramms deutlich machen. Die Kommission musste ihre vom 9. bis 13. Februar 2009 geplante Sicherheitsprüfung demzufolge absagen.

(106) Die Kommission nimmt die Aussagen der zuständigen ukrainischen Behörden zur Kenntnis. Diese sind mit einem gemeinsamen Besuch der Kommission, der Mitgliedstaaten und der EASA einverstanden und erklären erneut ihre Bereitschaft, an der erfolgreichen Organisation einer solchen Sicherheitsprüfung mitzuwirken und so zu beweisen, dass sie in der Lage sind, die Aufsicht über alle in der Ukraine zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden ICAO-Anforderungen durchzuführen.

Bangkok Airways

(107) Ein Team europäischer Sachverständiger ist vom 10. bis 13. März 2009 in das Königreich Thailand gereist, um konkrete Auskünfte über das derzeitige Sicherheitsniveau der Betriebsnormen des Luftfahrtunternehmens Bangkok Airways sowie über die von der thailändischen Zivilluftfahrtbehörde durchgeführten Aufsichtstätigkeiten über dieses Unternehmen einzuholen. Durch die Mission sollte insbesondere geklärt werden, ob Luftfahrzeuge dieses Unternehmens von dem Luftfahrtunternehmen Siem Reap Airways International eingesetzt werden, das von den zuständigen Behörden des Königreichs Kambodscha zugelassen und durch die Verordnung (EG) Nr. 1131/2008 [2] der Kommission vom 14. November 2008 in Anhang A der gemeinschaftlichen Liste aufgenommen wurde.

(108) Dem Bericht zufolge hat das Luftfahrtunternehmen derzeit die tatsächliche Kontrolle über seinen Betrieb, und sämtliche Mitarbeiter sind von den zuständigen Behörden Thailands ordnungsgemäß zugelassen. Außerdem geht aus dem Bericht hervor, dass die thailändische Zivilluftfahrtbehörde das Unternehmen angemessen beaufsichtigt. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien sind nach Auffassung der Kommission zum jetzigen Zeitpunkt daher keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

Luftfahrtunternehmen aus Kambodscha

(109) Die zuständigen Behörden Kambodschas haben der Kommission Fortschritte bei der Umsetzung ihres Aktionsplans mitgeteilt, mit dem die von der ICAO in ihrem letzten USOAP-Bericht festgestellten Mängel beseitigt werden sollen, insbesondere die im Bereich Flugbetrieb. So soll sichergestellt werden, dass die Sicherheitsaufsicht über Luftfahrtunternehmen in Kambodscha den ICAO-Richtlinien entspricht.

[1] ABl. L 197 vom 25.7.2008, S. 36.
[2] ABl. L 306 vom 15.11.2008, S. 47.

(110) Die zuständigen Behörden Kambodschas haben der Kommission mitgeteilt, dass sie die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der folgenden Luftfahrtunternehmen ausgesetzt haben: Siem Reap Airways International im Dezember 2008 und Cambodia Angkor Airways im Februar 2009. Zudem bestätigten sie, dass mit Ausnahme von Helicopter Cambodia und Sokha Airlines alle ausgestellten Luftverkehrsbetreiberzeugnisse mittlerweile entweder entzogen oder ausgesetzt wurden.

(111) Siem Reap Airways hat die Aufhebung der Aussetzung seines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses beantragt. Da die zuständigen Behörden Kambodschas erklärt haben, dass sie die Einhaltung der geltenden Vorschriften noch nicht abschließend bewertet haben, sollte das Unternehmen weiterhin in Anhang A geführt werden.

Luftfahrtunternehmen aus der Demokratischen Republik Kongo

(112) Der Generaldirektor Zivilluftfahrt der Demokratischen Republik Kongo teilte der Kommission in einem Schreiben vom 4. März 2009 mit, dass bestimmte in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 1131/2008 der Kommission aufgeführte Fluggesellschaften ihren Flugbetrieb eingestellt haben und dass folgenden Luftfahrtunternehmen ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis erteilt wurde: Air Katanga, Busy Bee Congo, Entreprise World Airways (EWA), Gilembe Air Soutenance (Gisair), Kin Avia, Swala Aviation. Die noch tätigen Luftfahrtunternehmen werden einer Bewertung hinsichtlich einer Verlängerung ihrer Luftverkehrsbetreiberzeugnisse unterzogen.

(113) Anhang A der gemeinschaftlichen Liste sollte daher entsprechend aktualisiert werden, und die Luftfahrtunternehmen, denen die zuständigen Behörden der Demokratischen Republik Kongo ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis erteilt haben, sollten darin aufgenommen werden. Da jedoch keine Nachweise für Entzug, Annullierung oder Abgabe der Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der Luftfahrtunternehmen, die ihren Betrieb eingestellt haben, vorgelegt wurden, kann keines dieser Unternehmen von der gemeinschaftlichen Liste gestrichen werden.

(114) In seinem Schreiben ersuchte der Generaldirektor Zivilluftfahrt der Demokratischen Republik Kongo die Kommission ferner, das Luftfahrtunternehmen Hewa Bora von Anhang A in Anhang B zu überführen, um diesem Unternehmen eine Wiederaufnahme seines Flugbetriebs zwischen Kinshasa und Brüssel mit einem Luftfahrzeug des Musters Boeing 767 mit dem Eintragungskennzeichen 9Q-CJD zu ermöglichen. Da nicht nachgewiesen wurde, dass das Unternehmen und die für die Regulierungs- und Sicherheitsaufsicht zuständige Behörde die einschlägigen Sicherheitsnormen einhalten, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine diesbezügliche Entscheidung getroffen werden. Hewa Bora Airways sollte demzufolge weiterhin in Anhang A aufgeführt werden.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik Angola

(115) Die zuständigen Behörden Angolas haben beantragt, der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss einen Fortschrittsbericht über die Durchführung ihres Plans zur Mängelbehebung vorzulegen. Die Behörden haben diesen Plan erstellt, um die von der ICAO im Rahmen des Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) festgestellten Mängel zu beseitigen. Am 26. März 2009 äußerten sich die zuständigen Behörden Angolas zur Organisation, Struktur und Personalsituation der Behörde, zur Festlegung von Normen in den Bereichen Erlaubnisse für Luftfahrtpersonal und Ausbildung, zum Flugbetrieb und zur Lufttüchtigkeit, insbesondere in Bezug auf Änderungen der primären Rechtsvorschriften und der Rechtsvorschriften für die Zivilluftfahrt. Dementsprechend haben sie bereits das Verfahren zur Neuzulassung aller in Angola ansässigen Luftfahrtunternehmen eingeleitet. Ferner teilten die zuständigen Behörden Änderungen ihrer Rechtsvorschriften zur Untersuchung von Unfällen und Störungen mit.

(116) Die zuständigen Behörden Angolas haben außerdem angegeben, dass das Luftfahrtunternehmen TAAG u. a. in den Bereichen Flugbetrieb, Management, Qualität und Rationalisierung der Kosten nach wie vor erhebliche Veränderungen erfährt.

(117) Die Kommission nimmt den von den zuständigen Behörden Angolas vorgelegten Fortschrittsbericht zur Kenntnis und wird die Situation der in Angola zugelassenen Luftfahrtunternehmen in einer nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses prüfen.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik Indonesien

(118) Nach der Verabschiedung des neuen Luftfahrtgesetzes am 12. Januar 2009 übermittelten die zuständigen Behörden Indonesiens der Kommission die geltenden Sicherheitsvorschriften für die Zivilluftfahrt (CASRs = Civil Aviation Safety Regulations) und Auslegungsanleitungen sowie einen ausführlichen Bericht über den aktuellen Stand der Durchführung des Plans zur Behebung der Mängel, die die ICAO im Rahmen ihres Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) festgestellt hat.

(119) Auf Ersuchen der indonesischen Zivilluftfahrtbehörde reiste ein Team europäischer Sachverständiger vom 23. bis 27. Februar 2009 zu einer Bestandsaufnahme nach Indonesien. In diesem Rahmen wurden auch vier Luftfahrtunternehmen (Garuda Indonesia, Mandala Airlines, Airfast Indonesia und Ekspres Transportasi Antarbenua) besucht, um zu überprüfen, ob die indonesische Zivilluftfahrtbehörde in der Lage ist, ihre Sicherheitsaufsicht den einschlägigen Normen entsprechend zu gewährleisten.

(120) Laut dem Bericht über den Besuch haben erhebliche Verbesserungen in Bezug auf die Struktur und die Personalbesetzung der Zivilluftfahrtbehörde stattgefunden. Das sollte der Zivilluftfahrtbehörde eigentlich ermöglichen, ihre Regulierungs- und Aufsichtsaufgaben angemessen wahrzunehmen. Aus dem Bericht geht jedoch ebenfalls hervor, dass trotz dieser Verbesserungen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht die gesamten Aufsichtstätigkeiten durchgeführt werden. Das derzeitige System für die Aufsichtstätigkeiten ermöglicht kein angemessenes Weiterverfolgen der Mängel, die die Zivilluftfahrtbehörde bei indonesischen Luftfahrtunternehmen feststellt. Insbesondere ist die Zivilluftfahrtbehörde derzeit scheinbar nicht in der Lage, das Zieldatum für die Behebung eines Mangels, den tatsächlichen Behebungszeitpunkt und eventuell gewährte Fristverlängerungen für die Behebung zu ermitteln. Die derzeitige Wirksamkeit der Aufsicht der Zivilluftfahrtbehörde über indonesische Luftfahrtunternehmen wird somit zum gegenwärtigen Zeitpunkt als unzureichend erachtet und muss verbessert werden.

(121) Die Kommission nimmt den Inhalt der Abweichungen von Anhang 6 des Abkommens von Chicago zur Kenntnis, die Indonesien der ICAO am 20. Februar 2009 mitgeteilt hat. Zu diesen Abweichungen zählt die Nichtumsetzung einiger ICAO-Anforderungen in Bezug auf Anhang 6, die in einigen Fällen unmittelbare Auswirkungen auf die Sicherheit des Flugbetriebs indonesischer Luftfahrtunternehmen haben. Die Kommission nimmt jedoch ebenfalls zur Kenntnis, dass die von dem Team europäischer Sachverständiger besuchten Luftfahrtunternehmen (mit einigen Ausnahmen in Bezug auf bestimmte Luftfahrzeuge) freiwillig entsprechend den ICAO-Anforderungen ausgerüstet sind.

(122) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird festgestellt, dass der derzeitige Wirkungsgrad der von der indonesischen Zivilluftfahrtbehörde durchgeführten Aufsichtstätigkeiten keine angemessene Durchsetzung und Wahrung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch in Indonesien zugelassene Luftfahrtunternehmen ermöglicht. Deshalb kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt kein indonesisches Luftfahrtunternehmen von der gemeinschaftlichen Liste gestrichen werden. Um die Wirksamkeit der Aufsichtstätigkeiten in der nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses neu zu bewerten, wird die Kommission eng mit den zuständigen Behörden Indonesiens zusammenarbeiten.

(123) Die zuständigen Behörden Indonesiens haben der Kommission auch 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, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Nusantara, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Airlines, Ekspress Transportasi Antar Benua, Manunggal Air Service, Megantara Airlines, Linus Airways, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Cardig Air, Travel Ekspress Aviation Service, Republic Expres Airlines, KAL Star, Airfast Indonesia, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, 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 Delta Satya, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air, Balai Kalibrasi Penerbangan, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, ALFA Trans Dirgantara und Eastindo. Die gemeinschaftliche Liste sollte entsprechend aktualisiert werden, und diese Luftfahrtunternehmen sollten in Anhang A aufgenommen werden.

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

(124) Der Kommission wurden trotz ihrer ausdrücklichen Nachfragen keine Nachweise für die vollständige Umsetzung angemessener Behebungsmaßnahmen durch die Luftfahrtunternehmen, die in der am 14. November 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.

(125) 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 8. April 2009

Für die Kommission

Antonio TAJANI

Mitglied der Kommission

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 COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republik Kasachstan
Air Koryo	unbekannt	KOR	Demokratische Volksrepublik Korea
Air West Co. Ltd	004/A	AWZ	Republik Sudan
Ariana Afghan Airlines	009	AFG	Islamische Republik Afghanistan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republik Kasachstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT	Republik Kasachstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republic of Kazakhstan
MOTOR SICH	025	MSI	Ukraine
ONE TWO GO AIRLINES COMPANY LIMITED	15/2549	OTG	Königreich Thailand
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Republik Kasachstan
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Königreich Kambodscha
Silverback Cargo Freighters	unbekannt	VRB	Republik Ruanda
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Republik Kasachstan
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukraine
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraine
VOLARE AVIATION ENTERPRISE	143	VRE	Ukraine
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht von Angola zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Angola
AEROJET	unbekannt	unbekannt	Republik Angola
AIR26	unbekannt	unbekannt	Republik Angola
AIR GEMINI	02/2008	unbekannt	Republik Angola
Air Gicango	unbekannt	unbekannt	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
AIR JET	unbekannt	unbekannt	Republik Angola
AIR NAVE	unbekannt	unbekannt	Republik Angola
ALADA	unbekannt	unbekannt	Republik Angola
ANGOLA AIR SERVICES	unbekannt	unbekannt	Republik Angola
Diexim	unbekannt	unbekannt	Republik Angola
GIRA GLOBO	unbekannt	unbekannt	Republik Angola
HELIANG	unbekannt	unbekannt	Republik Angola
HELIMALONGO	11/2008	unbekannt	Republik Angola
MAVEWA	unbekannt	unbekannt	Republik Angola
RUI & CONCEICAO	unbekannt	unbekannt	Republik Angola
SAL	unbekannt	unbekannt	Republik Angola
SONAIR	14/2008	unbekannt	Republik Angola
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republik Angola
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht von Benin zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Benin
AERO BENIN	PEA Nr. 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	unbekannt	Republik Benin
AFRICA AIRWAYS	unbekannt	unbekannt	Republik Benin
ALAFIA JET	PEA Nr. 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	IGA	Republik Benin
BENIN GOLF AIR	PEA Nr. 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	unbekannt	Republik Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA Nr. 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	Republik Benin
COTAIR	PEA Nr. 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	unbekannt	Republik Benin
ROYAL AIR	PEA Nr. 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	unbekannt	Republik Benin
TRANS AIR BENIN	PEA Nr. 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republik Benin

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 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	409/CAB/MIN/TVC/051/09	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/TVC/036/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	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	unbekannt	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
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/TVC/026/08	CER	Demokratische Republik Kongo
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	unbekannt	Demokratische Republik Kongo

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	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
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	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
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	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
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Demokratische Republik Kongo
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	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/TVC/025/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	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
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/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
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/TVC/039/08	WDA	Demokratische Republik Kongo
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht von Äquatorialguinea zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Äquatorialguinea
Cronos AIRLINES	unbekannt	unbekannt	Äquatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	unbekannt	CEL	Äquatorialguinea
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 Behörden, die für die Regulierungsaufsicht von Indonesien zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	unbekannt	Republik Indonesien
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Republik Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	unbekannt	Republik Indonesien

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	unbekannt	Republik Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	unbekannt	Republik Indonesien
ATLAS DELTA SATYA	135-023	unbekannt	Republik Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	unbekannt	Republik Indonesien
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	unbekannt	Republik Indonesien
CARDIG AIR	121-013	unbekannt	Republik Indonesien
DABI AIR	135-030	unbekannt	Republik Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republik Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	unbekannt	Republik Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republik Indonesien
EASTINDO	135-038	unbekannt	Republik Indonesien
EKSPRESS TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	unbekannt	Republik Indonesien
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Republik Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republik Indonesien
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Republik Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Republik Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	unbekannt	Republik Indonesien
KAL STAR	121-037	unbekannt	Republik Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republik Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	unbekannt	Republik Indonesien
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Republik Indonesien
LINUS AIRWAYS	121-029	unbekannt	Republik Indonesien
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Republik Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	unbekannt	Republik Indonesien
MEGANTARA AIRLINES	121-025	unbekannt	Republik Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	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
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Republik Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	unbekannt	Republik Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	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 EKSPRESS	121-040	RPH	Republik Indonesien
RIAU AIRLINES	121-017	RIU	Republik Indonesien
PT. SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	unbekannt	Republik Indonesien
PT. SAYAP GARUDA INDAH	135-004	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 EKSPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republik Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	unbekannt	Republik Indonesien
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Republik Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republik Indonesien
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Republik 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
Avia Traffic Company	23	AVJ	Kirgisische Republik
AEROSTAN (EX Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	Kirgisische Republik

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
Click Airways	11	CGK	Kirgisische Republik
DAMES	20	DAM	Kirgisische Republik
EASTOK AVIA	15	unbekannt	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	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	NRT	Gabunische Republik
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	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

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 Sierra Leone 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 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	Luftfahrzeugmuster	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer	Eintragungsstaat
AFRIJET [1]	CTA 0002/MTAC/ANAC-G/DSA		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	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
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]	CTA 0001/MTAC/ANAC	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 leasing") eines Luftfahrtunternehmens auszuüben, das keiner Betriebsuntersagung unterliegt, sofern die einschlägigen Sicherheitsnormen eingehalten werden.