VERORDNUNG (EG) Nr. 619/2009 DER KOMMISSION

vom 13. Juli 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 des Europäischen Parlaments und des Rates genannte gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist [2], erstellt.

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

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

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

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

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

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 griechischen Behörden teilten mit, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) des Unternehmens Euro Air Ltd am 8. Mai 2009 entzogen wurde; die zuständigen Behörden Schwedens teilten mit, dass sie dem Unternehmen Nordic Airways AB („Regional") am 23. Januar 2009 und dem Unternehmen Fly Excellence AB am 31. März 2009 das Luftverkehrsbetreiberzeugnis entzogen haben.

One Two Go Airlines und Orient Thai Airlines

One Two Go Airlines

(8) Am 8. April 2009 teilten die zuständigen Behörden Thailands (Zivilluftfahrtbehörde — Thai Department of Civil Aviation) der Kommission mit, dass sie das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens One Two Go widerrufen haben. One Two Go hatte Widerspruch gegen den Widerrufsbescheid eingelegt, doch hatte die thailändische Zivilluftfahrtbehörde den Bescheid am 4. Mai 2009 bekräftigt.

(9) In Anbetracht der Tatsache, dass der Betreiber über kein Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) mehr verfügt und seine Betriebsgenehmigung daher nicht mehr als gültig angesehen werden kann, wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass One Two Go kein Luftfahrtunternehmen gemäß der Begriffsbestimmung von Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 mehr ist und daher aus Anhang A gestrichen werden sollte.

[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.

Orient Thai Airlines

(10) Gemäß den Bestimmungen der 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 [1], hat die thailändische Zivilluftfahrtbehörde der Kommission Informationen zur Wirksamkeit der Maßnahmen zur Mängelbehebung des Luftfahrtunternehmens Orient Thai übermittelt, ebenso zu Maßnahmen der thailändischen Zivilluftfahrtbehörde zur Behebung zuvor festgestellter Sicherheitsmängel, die zur Aussetzung des Betriebs des Luftfahrtunternehmens mit Luftfahrzeugen des Musters MD-80 für einen Zeitraum von 75 Tagen bis 7. Oktober 2008 geführt hatten.

(11) Auf der Grundlage dieser Informationen sind nach Auffassung der Kommission keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

Luftfahrtunternehmen aus der Ukraine

Allgemeine Sicherheitsaufsicht über Luftfahrtunternehmen aus der Ukraine

(12) Nach Verabschiedung der Verordnung (EG) Nr. 298/2009 führte ein Team europäischer Experten vom 25. bis 29. Mai 2009 einen Inspektionsbesuch in der Ukraine durch, um den Stand der Umsetzung des von den zuständigen Behörden der Ukraine vorgelegten Maßnahmenplans zu überprüfen, mit dem die Aufsicht über die beiden Luftfahrtunternehmen, die Gegenstand einer Betriebsuntersagung in der Gemeinschaft sind — Ukraine Cargo Airways und Ukrainian Mediterranean Airlines —, sowie deren Sicherheitssituation gestärkt werden sollen. Ebenfalls im Hinblick auf die Überprüfung der Ausübung der Aufsicht durch die staatliche Luftfahrtverwaltung der Ukraine traf das EG-Expertenteam mit zwei Luftfahrtunternehmen zusammen, South Airlines und Khors Air Company, die Flüge in die Gemeinschaft durchführen und Gegenstand von Vorfeldinspektionen in der Gemeinschaft und anderen ECAC-Staaten waren.

(13) Die staatliche Luftfahrtverwaltung hat beschränkte Fortschritte bei der Umsetzung ihres Maßnahmenplans gemacht. Keine der zwölf Maßnahmen, die von der staatlichen Luftfahrtverwaltung in ihrem am 31. Mai 2008 vorgelegten Maßnahmenplan zur Verbesserung der Ausübung der Aufsicht aufgeführt wurden, sind bislang abgeschlossen. Es hat keine Zertifizierung nach den von der staatlichen Luftfahrtverwaltung angekündigten Anforderungen gegeben, die entsprechenden Rechtsvorschriften wurden nicht verabschiedet und die Maßnahmen zur Mängelbehebung werden nicht vor frühestens Juli 2011 abgeschlossen sein, bei einigen verzögert sich die Umsetzung bis 2015.

(14) Die Umsetzung des Maßnahmenplans steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Komplexität des Rechtssystems der Ukraine, das es nicht ermöglicht, die für die Zulassung von Luftfahrzeugen und Betreibern angewendeten Normen eindeutig zu ermitteln und festzustellen, ob diese tatsächlich den Anhängen des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Abkommen) entsprechen. Dies wurde in Sitzungen mit den vier Betreibern bestätigt.

(15) Aus dem Besuchsbericht ergibt sich auch, dass die zuständigen Behörden der Ukraine nicht über genug qualifiziertes Personal verfügen, um die Aufsicht über 74 Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) auszuüben (Lufttüchtigkeit und Betrieb). Die Durchführung der fortlaufenden Aufsichtstätigkeiten konnte nicht vollständig belegt werden und die von den zuständigen Behörden der Ukraine nach dem Besuch vorgelegten Kommentare konnten keine Klärung dieser Angelegenheiten herbeiführen. Eine sorgfältige Prüfung des von den zuständigen Behörden der Ukraine verwendeten AOC-Systems hat ergeben, dass dieses System keine eindeutige Ermittlung der für die Zertifizierung angewendeten Vorschriften/Normen ermöglicht, noch Gewissheit über die genaue Flotte, deren Betrieb genehmigt wurde, und die genauen Genehmigungen, über die die Betreiber verfügen, verschafft.

(16) Die zuständigen Behörden der Ukraine haben Kommentare vorgelegt, die nicht ausreichten, um die bei dem Besuch gemachten Feststellungen aufzuheben. Die verschiedenen Maßnahmen zur Mängelbehebung, die von diesen Behörden angekündigt wurden, sind aufmerksam zu überwachen und regelmäßig zu bewerten, wobei auch die Ergebnisse der Besuche im Rahmen des USOAP-Programms der ICAO im Juni 2008 zu berücksichtigen sind. Nach dem Besuch haben die zuständigen Behörden der Ukraine einen neuen Plan zur Mängelbehebung vorgelegt, dessen Durchführung von der Verabschiedung eines neuen Luftfahrtgesetzes in der Ukraine abhängt, die für 2010 vorgesehen ist. Die Annahme der verschiedenen Durchführungsbestimmungen wird daher nicht vor der zweiten Jahreshälfte 2011 für den Betrieb von Luftfahrzeugen, Ende 2012 für die Zulassung von Flugpersonal und Ende 2015 für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit abgeschlossen sein.

(17) In Anbetracht der Ergebnisse des Besuchs und der Präsentationen bei der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses am 1. Juli 2009 wird die Kommission weiterhin die Umsetzung dieser Maßnahmen aufmerksam beobachten und mit den zuständigen Behörden der Ukraine zusammenarbeiten, um sie bei der Stärkung der Aufsicht und der Behebung von Mängeln zu unterstützen. Darüber hinaus werden die Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 der Kommission [2] die tatsächliche Einhaltung einschlägiger Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen in der Ukraine zugelassener Luftfahrtunternehmen systematisch überprüfen.

Motor Sich JSC Airlines

(18) Nach dem Erlass der Verordnung (EG) Nr. 298/2009 wurde das Luftfahrtunternehmen aufgefordert, alle relevanten Informationen vorzulegen, einschließlich Behebungsmaßnahmen zur Beseitigung der zuvor festgestellten Sicherheitsmängel. Die zuständigen Behörden der Ukraine haben Informationen zur Klärung der Frage vorgelegt, welche Maßnahmen bezüglich des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) des Luftfahrtunternehmens getroffen wurden. Motor Sich legte am 4. Juni 2009 Unterlagen vor, aus denen hervorging, dass das Unternehmen eine Analyse der zugrundeliegenden Ursachen vorgenommen und Behebungsmaßnahmen ausgearbeitet hat, um alle Sicherheitsmängel abzustellen. Die Analyse und

[1] ABl. L 95 vom 9.4.2009, S. 16.

[2] ABl. L 109 vom 19.4.2008, S. 7.

die Behebungsmaßnahmen wurden von den zuständigen Behörden der Ukraine genehmigt. Das Unternehmen richtete ferner am 15. Juni ein Schreiben mit der Darlegung von Behebungsmaßnahmen an die zuständigen Behörden Frankreichs, die eine Inspektion [1] des Luftfahrzeugs vom Muster AN-12 (UR-11819) vorgenommen hatten. Im Plan zur Mängelbehebung ist angegeben, dass die Handbücher und Unterlagen des Unternehmens (Betriebshandbuch und Flughandbuch) geändert wurden, um sie den ICAO-Standards anzupassen und eine ordnungsgemäße Flugvorbereitung zu ermöglichen.

(19) Die Schulung der Flugzeugführer und Besatzungen, mit denen sichergestellt wird, dass die geänderten Handbücher und Verfahren wirksam angewendet werden, ist jedoch für eine angemessene Behandlung der breit gefächerten Änderungen unzureichend. Außerdem hat die Kommission keine Informationen der zuständigen Behörden der Ukraine erhalten, die den Stand der Umsetzung und den tatsächlichen Abschluss dieser Maßnahmen im Hinblick auf eine nachhaltige Behebung der festgestellten Sicherheitsmängel bestätigen.

(20) In Anbetracht dieser Feststellungen und auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien ist die Kommission der Auffassung, dass das Luftfahrtunternehmen Motor Sich die einschlägigen Sicherheitsnormen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht erfüllt und daher weiter in Anhang A aufgeführt werden sollte.

Ukraine Cargo Airways

(21) Nach dem Erlass der Verordnung (EG) Nr. 298/2009 wurde das Luftfahrtunternehmen am 27. Mai 2009 vom EG-Expertenteam besucht. In dem Besuchsbericht ist angegeben, dass die Flotte der Ukraine Cargo Airways (UCA) innerhalb eines Jahres erheblich verkleinert wurde; statt 20 Luftfahrzeuge Anfang 2008 (zehn IL-76, drei AN-12, drei AN-26, drei MIL-8-Hubschrauber und eine Tupolev Tu-134) umfasste sie zum Besuchszeitpunkt nur noch vier Flugzeuge (zwei IL-76, eine AN-12 und eine AN-26). Von vier Flugzeugen im AOC befindet sich nur ein Flugzeug, eine IL-76 (UR-UCC) in lufttüchtigem Zustand, die Lufttüchtigkeitszeugnisse der anderen drei Flugzeuge sind abgelaufen. Das Luftfahrtunternehmen gab an, dass alle anderen Luftfahrzeuge nicht mehr lufttüchtig sind und in keiner Weise betrieben werden.

(22) Laut dem Bericht hat UCA erhebliche Fortschritte bei der Umsetzung ihres am 1. April 2008 der Kommission vorgelegten Plans zur Mängelbehebung gemacht. Von den 22 geplanten Maßnahmen sind nach den Angaben 19 vollständig durchgeführt und abgeschlossen. Die Sicherheitspolitik und -unterlagen wurden überarbeitet und verbessert. Es wurde eine Abteilung für die interne Sicherheitsinspektion eingerichtet. Der technische Zustand des Luftfahrzeugs wurde verbessert. Die Verfahren für die Besatzungsschulung wurden überarbeitet und verbessert. Es bleiben jedoch noch drei Maßnahmen offen, die in diesem Plan zur Mängelbehebung vorgeschlagen wurden, wovon die problematischste das Fehlen von Sauerstoffmasken für die IL-76, AN-12 und AN-26 betrifft, die von der ICAO für Flüge oberhalb einer bestimmten Flughöhe vorgeschrieben sind.

(23) Im Bericht werden auch schwere Sicherheitsmängel in den Bereichen Flugbetrieb, Schulung und Überprüfung, Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und Instandhaltung aufgeführt. Außerdem ist das Qualitätsmanagementsystem mangelhaft, da es nicht gewährleistet, dass bei internen Audits oder durch die zuständigen Behörden der Ukraine gemachte Feststellungen vor dem Abschluss korrigiert und überprüft werden, noch gewährleistet es eine systematische Mängelanalyse. Diese Feststellungen begründen Zweifel an der Nachhaltigkeit von Behebungsmaßnahmen, die von dem Unternehmen nach Auferlegung der Betriebsuntersagung ergriffen wurden.

(24) Das Unternehmen wurde zur Abgabe von Kommentaren aufgefordert. UCA legte am 10. Juni Unterlagen zu den während des Besuchs gemachten Feststellungen vor. Von den 16 neuen Feststellungen während des Besuchs konnte eine nach Prüfung der Unterlagen des Unternehmens abgeschlossen werden. Bezüglich zweier Feststellungen, die das Betriebshandbuch und sein AOC betreffen, hat das Unternehmen angegeben, dass es Änderungen seines Betriebshandbuchs den zuständigen Behörden der Ukraine zur Genehmigung vorgelegt und in seinem AOC eine Flughöhenbeschränkung für die Flugzeuge AN-12 (UR-UCN) und AN-26 (UR-UDM) beantragt hat.

(25) Die Kommission hat keine Informationen über die Genehmigung der vom Unternehmen beantragten Änderungen (Beschränkungen) erhalten. Das Luftfahrtunternehmen hatte auch seine Anhörung beantragt und der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss am 1. Juli vorgetragen, dass von insgesamt 51 Behebungsmaßnahmen 15 bis Ende August 2009 noch durchzuführen seien, woran sich die Überprüfung durch die zuständigen Behörden der Ukraine anschlösse. Die Kommission behält sich vor, die Umsetzung der Behebungsmaßnahmen durch dieses Luftfahrtunternehmen zu überprüfen.

(26) In Anbetracht dieser Feststellungen und auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien ist die Kommission der Auffassung, dass das Luftfahrtunternehmen die einschlägigen Sicherheitsnormen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht erfüllt und daher weiter in Anhang A aufgeführt werden sollte.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(27) Nach dem Erlass der Verordnung (EG) Nr. 298/2009 wurde das Luftfahrtunternehmen am 28. Mai 2009 vom EG-Expertenteam besucht. Laut Besuchsbericht hat UMAir erhebliche Fortschritte in ihrem Dokumentationssystem gemacht, das vollkommen überarbeitet wurde. Es wurde eine Sicherheitsabteilung eingerichtet sowie eine zentrale Anlaufstelle für SAFA-Inspektionen benannt. Die Schulungsverfahren wurden ebenfalls überarbeitet und verbessert. UMAir gibt zwar an, die Umsetzung ihres Plans zur Mängelbehebung abgeschlossen zu haben, was durch die zuständigen Behörden der Ukraine geprüft worden sei, doch hat sich bei Stichproben der Behebungsmaßnahmen durch das Team gezeigt, dass einige Mängel weiter bestehen. Von UMAir in Bezug auf die Beladungsübersicht (Load Sheet)/den Betriebsindex im unbetankten Zustand (Dry Operating Index) vorgenommene Behebungsmaßnahmen scheinen nicht für alle Luftfahrzeugmuster im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) wirksam angewendet zu werden. Einige Behebungsmaßnahmen für Mängel, die bei SAFA-Inspektionen festgestellt wurden, werden nicht systematisch durchgeführt, einschließlich der Ermittlung der ihnen zugrunde liegenden Ursache (Ölleck am Triebwerk, fehlende Schrauben, Leistungsbegrenzung in der Mindestausrüstungsliste usw.).

[1] DGAC/F-2008-564.

(28) Darüber hinaus wurden schwere Sicherheitsmängel in den Bereichen Flugbetrieb, Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, Instandhaltung und Engineering aufgeführt. Es gibt kein eindeutiges Verfahren, das vom Flugpersonal der UMAir im Fall eines Triebwerksausfalls im Streckenflug (Drift Down) anzuwenden ist, und im Betriebshandbuch fehlt das Verfahren zur Erklärung des Notfalls, wenn die während des Flugs erwartete/berechnete Kraftstoffmenge bei der Landung unterhalb des Mindestwerts liegt. Ebenso konnte kein Nachweis für die Einhaltung der Lufttüchtigkeitsanweisungen für ein Luftfahrzeug (UR-CFF) und dessen Triebwerk vorgelegt werden, es wurden verschiedene Mängel bei den Luftfahrzeugen des Musters DC-9 und MD 83 gefunden und die Bestimmungen des Programms zur Korrosionsverhinderung und -kontrolle (CPCP, Bestimmungen zur Ermittlung und Meldung des Korrosionsniveaus) werden nicht befolgt. Hinsichtlich des Qualitätssystems des Luftfahrtunternehmens stellte das EG-Team in seinem Bericht fest, dass die Organisation nicht nachweisen konnte, dass alle Aspekte der Verfahren für Instandhaltung und Flugbetrieb regelmäßigen Audits unterzogen werden; durchgeführte Maßnahmen berücksichtigen nicht immer die zugrunde liegenden Ursachen und es besteht kein Gesamtsystem zur Kontrolle noch offener Feststellungen (interne und externe Audits einschließlich Feststellungen der ukrainischen SAA).

(29) Das Unternehmen wurde zur Abgabe von Kommentaren aufgefordert. UMAir hat auf der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses vom 1. Juli 2009 einen Plan zur Mängelbehebung vorgelegt, der von den zuständigen Behörden der Ukraine genehmigt worden war. Der Plan zur Mängelbehebung wurde erstellt, um die während des Besuchs ermittelten Sicherheitsmängel abzustellen. Der Vortrag des Luftfahrtunternehmens ermöglichte jedoch nicht die abschließende Beilegung der bei dem Besuch getroffenen Feststellungen, insbesondere im Bereich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit. Die Kommission behält sich vor, die Umsetzung der Behebungsmaßnahmen durch dieses Luftfahrtunternehmen zu überprüfen.

(30) In Anbetracht dieser Feststellungen und auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien ist die Kommission der Auffassung, dass das Luftfahrtunternehmen die einschlägigen Sicherheitsnormen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht erfüllt und daher weiter in Anhang A aufgeführt werden sollte.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik Kasachstan

(31) Es liegen stichhaltige Belege dafür vor, dass die zuständige Behörde, die für die Sicherheitsaufsicht über in Kasachstan zugelassene Luftfahrtunternehmen verantwortlich ist, nicht über die Fähigkeit verfügt, die einschlägigen Sicherheitsnormen umzusetzen und durchzusetzen, wie die Ergebnisse des Audits der ICAO im Rahmen des Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) gezeigt haben.

(32) Nach dem im April 2009 durchgeführten USOAP-Audit Kasachstans hat die ICAO allen Vertragsstaaten des Abkommens von Chicago mitgeteilt, dass schwere Sicherheitsbedenken hinsichtlich der Sicherheitsaufsicht über Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeuge, die in Kasachstan eingetragen sind, bestehen, zum einen bezüglich des Flugbetriebs [1] und zum anderen bezüglich der Lufttüchtigkeit [2], wonach das in Kasachstan angewendete Zertifizierungsverfahren für die Ausstellung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) nicht allen anwendbaren Bestimmungen des ICAO-Anhangs 6 entspricht. Die meisten der vorhandenen Luftverkehrsbetreiberzeugnisse wurden ohne Beteiligung eines qualifizierten Lufttüchtigkeitsinspektors ausgestellt. Insbesondere werden folgende Punkte im Rahmen des Zertifizierungsverfahrens nicht abgedeckt: Vorlage von Instandhaltungsprogrammen, Überprüfung der Mindestausrüstungsliste (MEL), Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit für die Ausstellung besonderer Betriebsgenehmigungen wie ETOPS und CAT III. Außerdem wurde die Mehrzahl der Lufttüchtigkeitszeugnisse ohne technische Inspektion des Luftfahrzeugs ausgestellt und es wurden von den zuständigen Behörden Kasachstans keine regelmäßigen Luftfahrzeuginspektionen durchgeführt. Von diesen Behörden vorgeschlagene Pläne zur Mängelbehebung wurden von der ICAO nicht als annehmbar erachtet, da sie keine festen Umsetzungsfristen für die Sofortmaßnahmen zur Behebung dieser schweren Sicherheitsbedenken vorsehen.

(33) In Anbetracht der beiden schweren Sicherheitsbedenken, die kurz nach dem Besuch von der ICAO bekanntgemacht wurden, und der SAFA-Berichte hat die Kommission Konsultationen mit den zuständigen Behörden Kasachstans 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 in Bezug auf die Feststellungen der ICAO und die SAFA-Feststellungen getroffen haben.

(34) Die zuständigen Behörden Kasachstans haben zwischen dem 5. und 29. Juni Unterlagen vorgelegt und sich am 30. Juni 2009 vor dem Flugsicherheitsausschuss geäußert. Die zuständigen Behörden Kasachstans haben die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss bei ihrer Präsentation am 30. Juni 2009 informiert, dass ein Plan zur Mängelbehebung ausgearbeitet worden sei, um die von der ICAO festgestellten Mängel abzustellen, und sie die ersten Schritte zu dessen Umsetzung eingeleitet hätten, so dass alle ICAO-Sicherheitsanforderungen voraussichtlich im Juni 2010 erfüllt werden könnten. Die Behebung der beiden von der ICAO bekanntgegebenen schweren Sicherheitsmängel werde nicht vor Dezember 2009 erwartet. Die zuständigen Behörden Kasachstans haben die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss auch informiert, dass sie vierteljährliche Berichte über den Stand der Durchführung des Plans zur Mängelbehebung, der der ICAO vorgeschlagen wurde, vorlegen würden.

(35) Außerdem haben die zuständigen Behörden Kasachstans erläutert, dass insgesamt 69 Luftverkehrsbetreiberzeugnisse ausgestellt wurden und sie Maßnahmen ergriffen hätten, 11 davon am 1. April 2009 auszusetzen oder zu

[1] ICAO-Feststellung OPS/01.
[2] ICAO-Feststellung AIR/01.

widerrufen. Es besteht jedoch weiterhin Unklarheit hinsichtlich der Durchsetzungsmaßnahmen zur Behebung der von der ICAO festgestellten schweren Sicherheitsmängel, da die Aufhebung bzw. der Widerruf der Zeugnisse durch die zuständigen Behörden Kasachstans vor dem USOAP-Audit der ICAO erfolgte, keine Belege dafür vorgelegt wurden, dass die Zeugnisse tatsächlich widerrufen wurden, und einige der Zeugnisse, die laut den Angaben am 1. April 2009 widerrufen wurden, am 1. Juni 2009 als gültig angegeben wurden. Die zuständigen Behörden Kasachstans räumten ferner ein, dass es nach kasachischem Recht derzeit zulässig ist, dass ein Luftfahrzeug von mehr als einem Betreiber gleichzeitig betrieben wird, so dass die für die Lufttüchtigkeit und den Betrieb des betreffenden Luftfahrzeugs zuständige Stelle nicht eindeutig bezeichnet ist.

(36) Das in Kasachstan zugelassene Luftfahrtunternehmen Berkut State Airline beantragte eine Anhörung vor der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss und wurde am 30. Juni 2009 gehört. Bei dieser Präsentation legte das Luftfahrtunternehmen keinen umfassenden Maßnahmenplan vor, mit dem die Einhaltung der Sicherheitsnormen gewährleistet und eine Verwechslung mit dem Luftfahrtunternehmen BEK Air, das vormals als Berkut Air firmierte und seit April 2009 in Anhang A aufgeführt ist, vermieden wird. Berkut State Airline gab auch an, dass es beabsichtigt, den gewerblichen Betrieb und den Betrieb alter Luftfahrzeuge einzustellen.

(37) Die zuständigen Behörden Kasachstans haben weder Informationen bezüglich der Zeugnisse des Luftfahrtunternehmens BEK Air, vormals Berkut Air, vorgelegt, noch bezüglich der Durchführung von Behebungsmaßnahmen im Hinblick auf die Sicherheitsmängel, die im April 2009 zur Aufnahme dieses Luftfahrtunternehmens in Anhang A geführt haben, noch haben sie Belege dafür vorgelegt, dass dieses Luftfahrtunternehmen Maßnahmen zur Durchsetzung unterliegt.

(38) Die zuständigen Behörden Kasachstans haben den Flugsicherheitsausschuss von der Existenz eines dritten Luftfahrtunternehmens mit Namen Berkut KZ informiert, jedoch keine Informationen bezüglich der diesem Luftfahrtunternehmen ausgestellten Zeugnisse vorgelegt.

(39) Das in Kasachstan zugelassene Luftfahrtunternehmen SCAT beantragte verspätet eine Anhörung vor der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss und wurde am 30. Juni 2009 gehört. Bei dieser Präsentation räumte das Luftfahrtunternehmen ein, dass einige Luftfahrzeuge, so die Yak 42 mit dem Eintragungskennzeichen UP-Y4210, auch von anderen in Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen betrieben wird, so dass die für die Lufttüchtigkeit und den Betrieb des betreffenden Luftfahrzeugs zuständige Stelle nicht eindeutig bezeichnet ist. Das Luftfahrtunternehmen und die zuständigen Behörden Kasachstans legten keine Belege vor, dass die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und die Instandhaltung der in Litauen eingetragenen Luftfahrzeuge der Muster Boeing B-737-522 und B-757-204 (Eintragungskennzeichen LY-AWE, LY-AWD, LY-FLB und LY-FLG) gemäß den anwendbaren europäischen Vorschriften erfolgt.

(40) Die Kommission erkennt die zur Reform des Systems der Zivilluftfahrt in Kasachstan unternommenen Anstrengungen sowie die ersten Schritte zur Behebung der von der ICAO festgestellten Sicherheitsmängel an. In Erwartung der wirksamen Durchführung angemessener Behebungsmaßnahmen zur Abstellung der schweren Sicherheitsbedenken der ICAO wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass die zuständigen Behörden Kasachstans zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht in der Lage sind, die einschlägigen Sicherheitsnormen bei allen Luftfahrtunternehmen, die ihrer Aufsicht unterliegen, durchzuführen und durchzusetzen. Daher sollten alle in Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen einer Betriebsuntersagung unterliegen und somit in Anhang A aufgenommen werden, ausgenommen das Luftfahrtunternehmen Air Astana.

Air Astana

(41) Das in Kasachstan zugelassene Luftfahrtunternehmen Air Astana beantragte eine Anhörung vor der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss und wurde am 30. Juni 2009 gehört. Bei dieser Präsentation legte das Luftfahrtunternehmen Informationen über eine umfassende Reihe von Behebungsmaßnahmen und eine Ursachenanalyse vor, mit denen die zahlreichen Sicherheitsmängel des Luftfahrtunternehmens abgestellt werden sollen, die von Deutschland [1], den Niederlanden [2], dem Vereinigten Königreich [3] sowie anderen ECAC-Staaten [4] bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt worden waren. Hinsichtlich der Sicherheitssituation seiner Flotte ist anzumerken, dass alle Luftfahrzeuge im Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens außerhalb Kasachstans eingetragen sind (Aruba). Die zuständige Behörde Arubas ist für die Aufsicht über die Luftfahrzeuge der Flotte von Air Astana gemäß den Bestimmungen von Anhang 1 und Anhang 8 des Abkommens von Chicago verantwortlich, ebenso gemäß Anhang 6 für die Aspekte bezüglich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.

(42) Angesichts dessen hält es die Kommission nicht für erforderlich, das Luftfahrtunternehmen Air Astana in Anhang A aufzunehmen. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse von vor kurzem durchgeführten Vorfeldinspektionen [5] auf Flughäfen in der Gemeinschaft im Rahmen des SAFA-Programms und der Zusage der Mitgliedstaaten, die Zahl der Vorfeldinspektionen der von Air Astana bei Flügen in die Gemeinschaft eingesetzten Luftfahrzeuge zu erhöhen, ist die Kommission jedoch der Auffassung, dass eine besondere Überwachung des Flugbetriebs von Air Astana in die Gemeinschaft unter strengen Bedingungen angebracht ist und der Betrieb daher streng auf den aktuellen Umfang und die derzeit verwendeten Luftfahrzeuge beschränkt bleiben sollte. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien und unter diesen Bedingungen sollte das Luftfahrtunternehmen daher in Anhang B aufgeführt werden.

---

[1] LBA/D-2008-334, LBA/D-2008-944.
[2] CAA-NL-2008-24, CAA-NL-2008-254, CAA-NL-2009-7, CAA-NL-2009-42, CAA-NL-2009-55.
[3] CAA-UK-2008-187.
[4] DGCATR-2008-85, DGCATR-2008-310, DGCATR-2008-360, DGCATR-2008-381, DGCATR-2008-460, DGCATR-2008-585, DGCATR-2009-39, DGCATR-2009-69, DGCATR-2009-93, DGCATR-2009-105.
[5] LBA/D-2009-332.

Luftfahrtunternehmen aus Sambia

(43) Nach Aussetzung des Betriebs des nationalen sambischen Luftfahrtunternehmens Zambian Airways im Januar 2009 und Bekanntgabe schwerer Sicherheitsbedenken durch die ICAO im Februar 2009 nach dem USOAP-Auditbesuch bezüglich des Flugbetriebs, der Zertifizierung und der von der Zivilluftfahrtbehörde Sambias ausgeübten Aufsicht hat die Kommission im April 2009 Informationen von diesen Behörden angefordert, um die Durchführung von Behebungsmaßnahmen zur Abstellung der Sicherheitsbedenken zu überprüfen. Die schweren Sicherheitsbedenken beziehen sich auf die Tatsache, dass die Zivilluftfahrtbehörde Sambias (Department of Civil Aviation, DCA) 21 Luftverkehrszulassungen für gewerbliche Luftfahrtunternehmen erteilt hat, von denen einige die Erlaubnis zur Durchführung internationaler Flüge umfassen. Diese Luftverkehrszulassungen regeln eher wirtschaftliche als sicherheitsbezogene Fragen. Die Inhaber dieser Luftverkehrszulassungen betreiben internationale Flüge, obwohl die vor der Ausstellung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisse (AOC) erforderlichen Inspektionen des Flugbetriebs und der Lufttüchtigkeit nicht durchgeführt wurden. Außerdem werden in den DCA-Berichten über regelmäßige Inspektionen Sicherheitsmängel festgestellt, deren Behebung nicht belegt ist.

(44) Die von den Behörden Sambias im Mai 2009 vorgelegten Informationen umfassen keine Belege für die erforderlichen dringenden Maßnahmen zur Behebung der von der ICAO erhobenen schweren Sicherheitsbedenken. Insbesondere werden kein Plan und keine Verfahren für die Zertifizierung vorgelegt, noch Regeln oder Vorschriften bezüglich der Erfüllung der ICAO-Anforderungen in Anhang 6 des Abkommens von Chicago für die Zertifizierung. Zudem liegen weder Belege für Beschränkungen sambischer „Luftverkehrszulassungen“ vor, noch Unterlagen zur Unterstützung des Zertifizierungsverfahrens gemäß ICAO-Anhang 6.

(45) Zusätzliche Unterlagen, die von den zuständigen Behörden Sambias am 1. Juni 2009 übermittelt wurden, belegen nicht, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (Z/AOC/001/2009), das am 29. Mai 2009 für Zambezi Airlines ausgestellt wurde, den ICAO-Anforderungen entspricht und die Sicherheitsbedenken behoben sind. Die Sicherheitsbedenken der ICAO wurden bislang aufrechterhalten.

(46) In Anbetracht dieser Feststellungen und des potenziellen Risikos, das diese Situation für die Sicherheit von in Sambia zugelassenen Luftfahrtunternehmen, die über die Genehmigung zur Durchführung internationaler Flüge verfügen, verursachen kann, ist die Kommission auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien der Auffassung, dass alle in Sambia zugelassenen Luftfahrtunternehmen in Anhang A aufgenommen werden sollten.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik Indonesien

(47) Die indonesische Zivilluftfahrtbehörde (Directorate General for Civil Aviation (DGCA) hat der Kommission Nachweise vorgelegt, dass die Luftfahrtunternehmen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines und Ekspres Transportasi Antarbenua (unter dem Namen Premiair) am 10. Juni 2009 ein neues Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) nach den neuen indonesischen Sicherheitsvorschriften für die Zivilluftfahrt (CASR) erhalten haben. Den Luftfahrtunternehmen Garuda und Airfast wurden neue Luftverkehrsbetreiberzeugnisse mit einer Gültigkeit von zwei Jahren erteilt, nachdem ein vollständiger Audit und ein Verfahren zur Neuzertifizierung durchgeführt worden war. Mandala und Premiair waren Gegenstand eines Audits, der auf die neuen Anforderungen nach den neuen CASR-Vorschriften beschränkt war.

(48) Auf Antrag der indonesischen Zivilluftfahrtbehörde ist ein Team von EG-Sachverständigen vom 15. bis 18. Juni 2009 nach Indonesien gereist, um zu überprüfen, ob die Aufsichtstätigkeiten derzeit umfassend wahrgenommen werden und das System für die Aufsichtstätigkeiten so erweitert wurde, dass eine angemessene Nachverfolgung von Feststellungen der Zivilluftfahrtbehörde bei indonesischen Luftfahrtunternehmen möglich ist. In diesem Rahmen wurden auch zwei Luftfahrtunternehmen (Mandala Airlines und Premiair) besucht, um zu überprüfen, ob die indonesische Zivilluftfahrtbehörde in der Lage ist, ihre Sicherheitsaufsicht den einschlägigen Normen (neue CASR-Vorschriften) entsprechend zu gewährleisten.

(49) Der Besuch ergab, dass das derzeitige Niveau der Wirksamkeit der Überwachung durch die Zivilluftfahrtbehörde bei den genannten vier Luftfahrtunternehmen in Verbindung mit deren Neuzertifizierung die Einhaltung der neuen Anforderungen gewährleistet und als angemessen angesehen wird. Das derzeitige System für die Aufsicht wurde erweitert, so dass eine angemessene Nachverfolgung der Feststellungen, die die Zivilluftfahrtbehörde bei indonesischen Luftfahrtunternehmen trifft, möglich ist. Die Zivilluftfahrtbehörde hat ein System entwickelt, mit dem die Informationen aus Überwachungstätigkeiten effizient verwaltet und somit auch Soll- und Ist-Daten für die Behebung festgestellter Mängel sowie von der Zivilluftfahrtbehörde gewährte Fristverlängerungen nachverfolgt werden können.

(50) Die Abweichungen von Anhang 6 des Abkommens von Chicago, die der ICAO von der Zivilluftfahrtbehörde am 20. Februar 2009 mitgeteilt worden waren und die sich abträglich auf die Sicherheit des Betriebs indonesischer Luftfahrtunternehmen auswirken könnten, wurden am 25. März 2009 zurückgezogen. Nach einer technischen Überprüfung durch die Zivilluftfahrtbehörde wurde der ICAO am 28. Mai 2009 eine neue Notifizierung mit beschränkten Abweichungen übermittelt. Die ICAO-Standards werden daher ab dem 30. November 2009 bei indonesischen Luftfahrtunternehmen durchgesetzt; die neu angenommenen Standards werden bei den Luftfahrtunternehmen Garuda, Mandala, Premiair und Airfast jedoch bereits seit dem 10. Juni 2009, dem Datum der Ausstellung ihrer neuen Luftverkehrsbetreiberzeugnisse, durchgesetzt.

(51) Die indonesische Zivilluftfahrtbehörde beantragte eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss und wurde am 30. Juni 2009 gehört. Die Zivilluftfahrtbehörde teilte der Kommission mit, dass das Luftfahrzeug des Musters Embraer EMB-120 mit dem Eintragungskennzeichen PK-RJC, das von Premiair betrieben werde, derzeit nicht mit einem TCAS, das nach den neuen CASR-Vorschriften erforderlich ist, ausgerüstet sei, dessen Einbau aber bis zum 30. November 2009 erfolgen solle. Diese Information ist dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens eindeutig zu entnehmen, wie im Bericht des EU-Teams ausgeführt.

(52) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird festgestellt, dass der derzeitige Wirkungsgrad der von der indonesischen Zivilluftfahrtbehörde durchgeführten Aufsichtstätigkeiten eine angemessene Durchsetzung und Wahrung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch vier Luftfahrtunternehmen, die Gegenstand eines Neuzertifizierungsverfahrens waren, ermöglicht: Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines und Ekspres Transportasi Antarbenua (unter dem Namen Premiair). Deshalb sollten diese vier Luftfahrtunternehmen aus Anhang A gestrichen werden. Alle anderen indonesischen Luftfahrtunternehmen sollten zum gegenwärtigen Zeitpunkt weiterhin in Anhang A aufgeführt werden. Die Kommission wird nach Neuzertifizierung anderer indonesischer Luftfahrtunternehmen in enger Verbindung mit den zuständigen Behörden Indonesiens bleiben.

(53) Die zuständigen Behörden Indonesiens haben der Kommission auch eine aktualisierte Liste der Luftfahrtunternehmen, die über ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis verfügen, übermittelt. Derzeit sind außer den vier vorgenannten Luftfahrtunternehmen folgende Luftfahrtunternehmen in Indonesien zugelassen: Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Airlines, Cardig Air, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Asia Airlines, Manunggal Air Service, Megantara, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Express Aviation Service, Republic Express Airlines, KAL Star, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Air Charter, 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, Asco Nusa Air, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara, Unindo, Sky Aviation, Johnlin Air Transport und Eastindo. Die gemeinschaftliche Liste sollte entsprechend aktualisiert werden, und diese Luftfahrtunternehmen sollten in Anhang A aufgenommen werden.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik Angola

TAAG Angola Airlines

(54) Die zuständigen Behörden Angolas (INAVIC) haben der Kommission mitgeteilt, dass dem Luftfahrtunternehmen TAAG Angola Airlines am 28. Mai 2009 nach einem vollständigen Neuzertifizierungsverfahren ein neues Luftverkehrsbetreiberzeugnis in Übereinstimmung mit den angolanischen Flugsicherheitsvorschriften (AASR) ausgestellt wurde.

(55) Auf Ersuchen der zuständigen Behörden Angolas (INAVIC) sowie des Luftfahrtunternehmens TAAG Angola Airlines reiste ein Team europäischer Sachverständiger vom 8. bis 11. Juni 2009 zu einer Bestandsaufnahme nach Angola. Bei dem Besuch hat sich bestätigt, dass erhebliche Fortschritte in Bezug auf die Einhaltung der ICAO-Standards gemacht wurden. INAVIC hat 66 % der beim vorhergehenden EU-Besuch im Februar 2008 gemachten Feststellungen und TAAG 75 % der Feststellungen abgeschlossen. Insbesondere hat Angola neue Flugsicherheitsvorschriften im Einklang mit ICAO-Standards erlassen und das nationale Luftfahrtunternehmen, TAAG, wurde gemäß dem neuen Rechtsrahmen neu zertifiziert.

(56) TAAG beantragte eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss und wurde am 1. Juli 2009 unter Hinzuziehung der INAVIC gehört. Das Luftfahrtunternehmen teilte dem Ausschuss mit, dass es einen IOSA-Audit im Mai 2009 mit einer begrenzten Zahl an Feststellungen bestanden habe und alle Feststellungen bis zum 29. Juni 2009 abgeschlossen worden seien.

(57) Das Luftfahrtunternehmen legte dem Flugsicherheitsausschuss stichhaltige Belege vor, dass weitere Maßnahmen nach dem Besuch getroffen und sehr gute Fortschritte erzielt wurden, um die verbleibenden offen stehenden Feststellungen abzuschließen, und präsentierte umfassende Maßnahmen, wonach mehr als 90 % der Feststellungen jetzt abgeschlossen sind und die restlichen Maßnahmen in der Durchführung sind. Das Luftfahrtunternehmen konnte jedoch nicht nachweisen, dass Flüge mit Luftfahrzeugen der Muster B-747 und B-737-200 der erforderlichen Flugdatenüberwachung unterliegen.

(58) Die portugiesischen Behörden teilten dem Flugsicherheitsausschuss mit, dass sie sich zur Unterstützung der zuständigen Behörden Angolas bereit erklärt haben, um die Sicherheitsaufsicht über TAAG zu verstärken, damit dieses Luftfahrtunternehmen Flüge nach Portugal durchführen kann. Insbesondere teilten sie dem Flugsicherheitsausschuss mit, dass sie Flüge mit bestimmten Luftfahrzeugen zulassen würden, nachdem sie Vorabflug-Kontrollen in Angola und Vorfeldinspektionen nach Ankunft in Portugal durchgeführt hätten. Die zuständigen Behörden Angolas bestätigten, dass sie Vorfeldinspektionen vor Abflug in Luanda von Luftfahrzeugen, mit denen TAAG Flüge nach Lissabon durchführt, mit Unterstützung der portugiesischen Behörden akzeptieren würden. Die zuständigen Behörden Portugals werden Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms für alle Flüge von TAAG vornehmen.

(59) Daher wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass TAAG in einem ersten Schritt aus Anhang A gestrichen und unter der Bedingung in Anhang B aufgenommen werden sollte, dass das Luftfahrtunternehmen nicht mehr als zehn Flüge wöchentlich mit Luftfahrzeugen des Musters Boeing B-777 mit Eintragungskennzeichen D2-TED, D2-TEE und D2-TEF von Luanda nach Lissabon durchführt. Diese Flüge sind nur durchzuführen, nachdem die angolanischen Behörden Vorfeldinspektionen der Luftfahrzeuge vor jedem Abflug aus Angola und die portugiesischen Behörden Vorfeldinspektionen jedes Luftfahrzeugs in Portugal vorgenommen haben. Dabei handelt es sich um eine vorübergehende Maßnahme; die Kommission wird die Situation auf der Grundlage aller verfügbaren Informationen und insbesondere anhand einer Bewertung durch die zuständigen Behörden Portugals überprüfen.

Allgemeine Sicherheitsaufsicht über Luftfahrtunternehmen aus Angola

(60) Bei der in Angola vom 8. bis 11. Juni 2009 durchgeführten Bestandsaufnahme wurde festgestellt, dass Luftverkehrsbetreiberzeugnisse für PHA und SERVISAIR ohne ein angemessenes Zertifizierungsverfahren erteilt wurden. Zwar wurden diese beiden Luftverkehrsbetreiberzeugnisse von INAVIC vorübergehend ausgesetzt, doch ist die Kommission auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien der Auffassung, dass die betreffenden Luftfahrtunternehmen in Anhang A aufgenommen werden sollten.

(61) Die Kommission nimmt die von INAVIC durchgeführte laufende Neuzertifizierung von 18 Luftfahrtunternehmen zur Kenntnis, die bis Ende 2010 abgeschlossen sein soll, und bestärkt INAVIC darin, dieses Verfahren mit Entschiedenheit und unter Beachtung möglicher Sicherheitsbedenken, die in diesem Rahmen festgestellt werden, fortzusetzen. Diesbezüglich erkennt die Kommission an, dass INAVIC Durchsetzungsmaßnahmen gegenüber einigen Inhabern von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen ergriffen hat, da 6 von 19 vorübergehend ausgesetzt wurden.

(62) Nach Auffassung der Kommission sollten diese Luftfahrtunternehmen bis zur vollständigen Neuzertifizierung durch INAVIC in voller Übereinstimmung mit den neuen angolanischen Flugsicherheitsvorschriften auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien weiterhin in Anhang A geführt werden.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

(63) Das in Gabun zugelassene Luftfahrtunternehmen SN2AG beantragte eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss, um nachzuweisen, dass der Flugbetrieb mit den Luftfahrzeugen des Musters Challenger CL601 mit dem Eintragungskennzeichen TR-AAG und des Musters HS-125-800 mit dem Eintragungskennzeichen ZS-AFG mit den einschlägigen Standards in Einklang steht, und wurde am 1. Juli 2009 angehört. Die Kommission nahm zur Kenntnis, dass dieses Luftfahrtunternehmen eine weitere Umstrukturierung vorgenommen und bei seinem Plan zur Mängelbehebung erhebliche Fortschritte bezüglich der Einhaltung internationaler Standards erzielt hat. Die Kommission nahm ebenso zur Kenntnis, dass SN2AG im Februar 2009 Gegenstand eines Neuzertifizierungsaudits der zuständigen Behörden Gabuns war und dem Luftfahrtunternehmen im Februar 2009 ein neues Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt wurde.

(64) Die zuständigen Behörden Gabuns (ANAC) haben dem Flugsicherheitsausschuss am 1. Juli 2009 ebenfalls vorgetragen, welche Fortschritte sie bei der Stärkung ihrer Struktur und Personalausstattung gemacht haben, und haben erklärt, dass sie nunmehr über ausreichendes entsprechend qualifiziertes Personal verfügen, um die Aufsicht über den Betrieb und die Instandhaltung dieses Luftfahrtunternehmens gemäß den ICAO-Bestimmungen zu gewährleisten. Dies wurde von den ICAO-Experten bestätigt, die Gabun bis März 2010 in seiner Aufsichtstätigkeit unterstützen.

(65) Daher wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass SN2AG die einschlägigen Sicherheitsnormen nur für Flüge mit Luftfahrzeugen des Musters Challenger CL601 mit dem Eintragungskennzeichen TR-AAG und des Musters HS-125-800 mit dem Eintragungskennzeichen ZS-AFG einhält. Das Luftfahrtunternehmen SN2AG sollte daher hinsichtlich seiner restlichen Flotte Betriebsbeschränkungen unterliegen und aus Anhang A in Anhang B überführt werden.

Egypt Air

(66) Es liegen Belege für zahlreiche Sicherheitsmängel seitens des in Ägypten zugelassenen Unternehmens Egypt Air vor. Diese Mängel wurden seit Januar 2008 bei 75 Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms hauptsächlich von Österreich, Frankreich, Deutschland, Italien, den Niederlanden und Spanien sowie anderen ECAC-Staaten festgestellt. Die wiederholten Feststellungen (insgesamt 240 Feststellungen, wovon 91 die Kategorie 2 und 69 die Kategorie 3 betreffen) geben Anlass zu Bedenken hinsichtlich systembedingter Sicherheitsmängel.

(67) Die Kommission hat vor dem Hintergrund der SAFA-Berichte am 25. Mai 2009 förmliche Konsultationen mit den zuständigen Behörden Ägyptens (ECAA) aufgenommen und schwere Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Betriebs dieses Luftfahrtunternehmens zum Ausdruck gebracht sowie das Luftfahrtunternehmen und die zuständigen Behörden gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 dringend ersucht, Maßnahmen zur Behebung der festgestellten Sicherheitsmängel zu ergreifen.

(68) Das Luftfahrtunternehmen übermittelte umfangreiche Unterlagen am 10., 16., 17., 19. und 26. Juni 2009. In den übermittelten Unterlagen sind bereits getroffene oder vorgesehene Behebungsmaßnahmen nach Vorfeldinspektionen sowie die Analyse der zugrunde liegenden Ursachen zur Herbeiführung langfristiger Lösungen aufgeführt. Das Luftfahrtunternehmen beantragte eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss und wurde am 30. Juni 2009 angehört.

(69) In Anbetracht des anhaltenden Vorliegens schwerwiegender Feststellungen in den Bereichen Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, Instandhaltung, Betrieb und Sicherheit der Fracht an Bord ersucht die Kommission die zuständigen Behörden Ägyptens, monatliche Berichte über die Überprüfung der Durchführung des Plans zur Mängelbehebung zusammen mit sonstigen Berichten über von diesen Behörden bei Egypt Air durchgeführte Audits zu übermitteln. Die Kommission sollte ebenfalls einen Bericht über den Abschlussaudit erhalten, der von den zuständigen Behörden Ägyptens am Ende dieses Zeitraums durchgeführt wird und dessen Ergebnisse der Kommission zusammen mit Empfehlungen dieser Behörde mitgeteilt werden.

(70) Das Luftfahrtunternehmen und die zuständigen Behörden Ägyptens akzeptierten einen Besuch von EG-Sachverständigen zur Überprüfung des Plans zur Mängelbehebung. Die Kommission ersuchte das Luftfahrtunternehmen dringend, unverzüglich für die nachhaltige Behebung der verschiedenen festgestellten Mängel zu sorgen, da andernfalls geeignete Maßnahmen ergriffen werden müssten. Auf dieser Grundlage wird zum gegenwärtigen Zeitpunkt festgestellt, dass das Luftfahrtunternehmen nicht in Anhang A aufgenommen werden sollte.

(71) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Zahl der Inspektionen von Egypt Air erhöht wird, um eine Grundlage für eine erneute Bewertung dieser Angelegenheit anlässlich der nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses im November 2009 zu schaffen.

Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation

(72) Die zuständigen Behörden der Russischen Föderation haben der Kommission am 11. Juni 2009 mitgeteilt, dass sie ihre Entscheidung vom 25. April 2008 geändert haben, mit der sie in den Luftverkehrsbetreiberzeugnissen von 13 russischen Luftfahrtunternehmen Luftfahrzeuge vom Betrieb in die Gemeinschaft ausgeschlossen haben, die nicht nach ICAO-Standards über Ausrüstungen für internationale Flüge verfügten, da sie insbesondere nicht die vorgeschriebene TAWS/E-GPWS-Ausrüstung aufwiesen. Bestimmte Luftfahrzeuge, die mit der Entscheidung vom 25. April 2008 ausgeschlossen wurden, sind seitdem mit der entsprechenden Ausrüstung für internationale Flüge ausgestattet worden. Die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse und Betriebsspezifikationen dieser Luftfahrtunternehmen wurden geändert, um diesen Änderungen Rechnung zu tragen.

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

a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007 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) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672.

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 und RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 und RA-88300; Yak-40K: RA-21505 und RA-98109; Yak-42D: RA-42437; alle (22) Hubschrauber Kamov Ka-26 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle (49) Hubschrauber Mi-8 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle (11) Hubschrauber Mi-171 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle (8) Hubschrauber Mi-2 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle (1) Hubschrauber EC-120B: RA-04116.

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

e) Krasnoyarsky Airlines: Das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens wurde widerrufen. Was die folgenden zwei Luftfahrzeuge des Musters TU-154M angeht, die zuvor von Krasnoyarsky Airlines betrieben wurden, so wird das Luftfahrzeug mit dem Eintragungskennzeichen RA-85682 derzeit von einem anderen in der Russischen Föderation zugelassenen Betreiber betrieben und das Luftfahrzeug mit dem Eintragungskennzeichen RA-85683 wird derzeit nicht betrieben.

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

g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; alle TU-134 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Antonov AN-24 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle AN-2 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Hubschrauber Mi-2 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Hubschrauber Mi-8 (Eintragungskennzeichen unbekannt).

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

i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; alle Tupolev TU-134A, einschließlich RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 und RA-65973; alle Antonov AN-24RV, einschließlich RA-46625 und RA-47818; die Luftfahrzeuge des Musters AN-24RV mit den Eintragungskennzeichen RA-46625 und RA-47818 werden derzeit von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben.

j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 und RA-85508.

k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; alle (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 und RA-65977; das Luftfahrzeug mit dem Eintragungskennzeichen RA-65143 wird von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben; alle (1) TU-134B: RA-65726; 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); das Luftfahrzeug des Musters AN-24B mit dem Eintragungskennzeichen RA-46388; die Luftfahrzeuge des Musters AN-24B (Eintragungskennzeichen (RA-46267 und RA-47289) und die Luftfahrzeuge des Musters AN-24RV (RA-46509, RA-46519 und RA-47800) werden von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben.

l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65555, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 und RA-65979; TU-214: RA-64504, RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 und RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 und RA-88200.

(74) Luftfahrzeuge des Luftfahrtunternehmens Red Wing (vormals Airlines 400 JSC) sind nicht betroffen.

(75) Die zuständigen Behörden der Russischen Föderation haben der Kommission ebenfalls mitgeteilt, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens Aeroflot-Nord am 3. Juni 2009 eingeschränkt wurde, um den Betrieb in die Gemeinschaft auszuschließen.

(76) 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.

Yemenia Yemen Airways

(77) Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) hat den Flugsicherheitsausschuss informiert, dass sie die Genehmigung des Instandhaltungsbetriebs EASA.145.0177, die dem in Jemen zugelassenen Luftfahrtunternehmen Yemenia Yemen Airways erteilt wurde, wegen nicht behobener Sicherheitsmängel ausgesetzt hat. Die zuständigen Behörden Frankreichs haben den Flugsicherheitsausschuss darüber hinaus informiert, dass sie die Lufttüchtigkeitszeugnisse der in Frankreich eingetragenen Luftfahrzeuge des Musters Airbus A-310 (Eintragungskennzeichen F-OHPR und F-OHPS), die von dem Luftfahrtunternehmen betrieben werden, ausgesetzt haben.

(78) Die Kommission nimmt die Nichteinhaltung der entsprechenden europäischen Vorschriften zur Kenntnis und hat am 1. Juli 2009 in Anbetracht des tödlichen Unfalls des Flugs 626 der Yemenia Yemen Airways vom 30. Juni beschlossen, gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 förmliche Konsultationen mit Yemenia Yemen Airways sowie gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 mit den zuständigen Behörden Jemens aufzunehmen, um die Einhaltung der einschlägigen ICAO-Standards bei Betrieb und Instandhaltung des genannten Luftfahrtunternehmens zu bewerten, und behält sich das Recht vor, gegebenenfalls dringende Maßnahmen zu ergreifen.

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

(79) Der Kommission wurden trotz ihrer ausdrücklichen Nachfragen keine Nachweise für die vollständige Umsetzung angemessener Behebungsmaßnahmen durch die Luftfahrtunternehmen, die in der am 8. April 2009 aufgestellten gemeinschaftlichen Liste aufgeführt sind, und durch die für die Regulierungsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden übermittelt. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass diese Luftfahrtunternehmen weiterhin einer Betriebsuntersagung (Anhang A) beziehungsweise Betriebsbeschränkungen (Anhang B) unterliegen sollten.

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

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

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

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

Artikel 2

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

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

Brüssel, den 13. Juli 2009

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	Republik Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Islamische Republik Afghanistan
MOTOR SICH	025	MSI	Ukraine
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Königreich Kambodscha
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	unbekannt	VRB	Republik Ruanda
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukraine
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraine
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraine
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Angolas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen TAAG Angola Airlines, einschließlich			Republik Angola
AEROJET	015	unbekannt	Republik Angola
AIR26	004	unbekannt	Republik Angola
AIR GEMINI	002	unbekannt	Republik Angola
AIR GICANGO	009	unbekannt	Republik Angola
AIR JET	003	unbekannt	Republik Angola
AIR NAVE	017	unbekannt	Republik Angola
ALADA	005	unbekannt	Republik Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	unbekannt	Republik Angola
DIEXIM	007	unbekannt	Republik Angola
GIRA GLOBO	008	unbekannt	Republik Angola
HELIANG	010	unbekannt	Republik Angola
HELIMALONGO	011	unbekannt	Republik Angola
MAVEWA	016	unbekannt	Republik Angola
PHA	019	unbekannt	Republik Angola
RUI & CONCEICAO	012	unbekannt	Republik Angola
SAL	013	unbekannt	Republik Angola

[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
SERVISAIR	018	unbekannt	Republik Angola
SONAIR	014	unbekannt	Republik Angola
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Benins, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich		—	Republik Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	unbekannt	Republik Benin
AFRICA AIRWAYS	unbekannt	unbekannt	Republik Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	Republik Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	unbekannt	Republik Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	Republik Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	unbekannt	Republik Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	unbekannt	Republik Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republik Benin
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Demokratischen Republik Kongo, die für die Regulierungsaufsicht 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

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 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
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

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
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 AERIENNES 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
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

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
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratische Republik Kongo
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Äquatorialguineas, die für die Regulierungsaufsicht 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	n/a	Äquatorialguinea
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Äquatorialguinea
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Äquatorialguinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	unbekannt	unbekannt	Äquatorialguinea
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Äquatorialguinea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Indonesiens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Garuda Indonesia, Mandala Airlines und Ekspres Transportasi Antarbuena, einschließlich			Republik Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	unbekannt	Republik Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	unbekannt	Republik Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	unbekannt	Republik Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	unbekannt	Republik Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	unbekannt	Republik Indonesien
CARDIG AIR	121-013	unbekannt	Republik Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	unbekannt	Republik Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republik Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	unbekannt	Republik Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republik Indonesien
EASTINDO	135-038	unbekannt	Republik Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republik Indonesien
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Republik Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republik Indonesien

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
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	unbekannt	Republik Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	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
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	unbekannt	Republik Indonesien
MEGANTARA	121-025	unbekannt	Republik Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republik Indonesien
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Republik Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	unbekannt	Republik Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	unbekannt	Republik Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	unbekannt	Republik Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	unbekannt	Republik Indonesien
NYAMAN AIR	135-042	unbekannt	Republik Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republik Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	unbekannt	Republik Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	unbekannt	Republik Indonesien
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Republik Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republik Indonesien
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	unbekannt	Republik Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	unbekannt	Republik Indonesien
SKY AVIATION	135-044	unbekannt	Republik Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republik Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republik Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	unbekannt	Republik Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	unbekannt	Republik Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republik Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	unbekannt	Republik Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republik Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republik Indonesien
UNINDO	135-040	unbekannt	Republik Indonesien

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
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republik Indonesien
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kasachstans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Air Astana, einschließlich			Republik Kasachstan
AERO AIR COMPANY	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
AEROPRAKT KZ	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
AEROTOUR KZ	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republik Kasachstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republik Kasachstan
AIR DIVISION OF EKA	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
AIR FLAMINGO	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
ALMATY AVIATION	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
ARKHABAY	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republik Kasachstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Republik Kasachstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republik Kasachstan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republik Kasachstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republik Kasachstan
AVIA-JAYNAR	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
BEYBARS AIRCOMPANY	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republik Kasachstan
BERKUT STATE AIRLINE	AK-0378-09	BEC	Republik Kasachstan
BERKUT KZ	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Republik Kasachstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Republik Kasachstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Republik Kasachstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republik Kasachstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Republik Kasachstan
EOL AIR	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republik Kasachstan

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
EXCELLENT GLIDE	AK-0338-08	EGB	Republik Kasachstan
FENIX	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republik Kasachstan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Republik Kasachstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republik Kasachstan
IRBIS	AK-0317-07	BIS	Republik Kasachstan
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republik Kasachstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republik Kasachstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republik Kasachstan
KAVIASPAS	AK-0322-07	KZS	Republik Kasachstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republik Kasachstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republik Kasachstan
KAZAIRWEST	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
KAZAVIA	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republik Kasachstan
MAK AIR AIRLINE	AK-0334-07	AKM	Republik Kasachstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republik Kasachstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republik Kasachstan
NAVIGATOR	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
OLIMP AIR	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
PRIME AVIATION	AK-0308-07	PKZ	Republik Kasachstan
SALEM AIRCOMPANY	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
SAMAL AIR	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Republik Kasachstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	unbekannt	Republik Kasachstan
SEMEYAVIA	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republik Kasachstan
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Republik Kasachstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republik Kasachstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Republik Kasachstan

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
SKYSERVICE	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
TAHMID AIR	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
TULPAR AVIA SERVICE	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
TYAN SHAN	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republik Kasachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
ZHERSU AVIA	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
ZHEZKAZGANAIR	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Kirgisischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Kirgisische Republik
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisische Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisische Republik
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Kirgisische Republik
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgisische Republik
DAMES	20	DAM	Kirgisische Republik
EASTOK AVIA	15	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 den Behörden Liberias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden		—	Liberia

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Gabunischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Gabon Airlines, Afrijet und SN2AG, einschließlich			Gabunische Republik
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	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
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	unbekannt	Gabunische Republik
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Gabunische Republik
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	unbekannt	Gabunische Republik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sierra Leones, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	unbekannt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	unbekannt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	unbekannt	unbekannt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	unbekannt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	unbekannt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	unbekannt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	unbekannt	unbekannt	Sierra Leone
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Swasilands, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich	—	—	Swasiland
AERO AFRICA (PTY) LTD	unbekannt	RFC	Swasiland
JET AFRICA SWAZILAND	unbekannt	OSW	Swasiland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	unbekannt	RSN	Swasiland
SCAN AIR CHARTER, LTD	unbekannt	unbekannt	Swasiland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	unbekannt	SWX	Swasiland
SWAZILAND AIRLINK	unbekannt	SZL	Swasiland
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sambias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Sambia
Zambezi Airlines	Z/AOC/001/2009	unbekannt	Sambia

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 ASTANA [2]	AK-0388-09	KZR	Kasachstan	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeuge des Musters B767; 4 Luftfahrzeuge des Musters B757; 10 Luftfahrzeuge des Musters A319/320/321; 5 Luftfahrzeuge des Musters Fokker 50	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Königreich der Niederlande)
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesch	B747-269B	S2-ADT	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 [3]	CTA 0001/MTAC/ANAC	GBK	Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters Boeing B767-200	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LHP	Gabunische Republik
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeuge des Musters Challenger; 1 Luftfahrzeug des Musters HS-125-800	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-AAG, ZS-AFG	Gabunische Republik; Republik Südafrika
TAAG ANGOLA AIRLINES [4]	001	DTA	Republik Angola	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 3 Luftfahrzeuge des Musters B-777	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF	Republik Angola

[1] Afrijet ist es ausschließlich gestattet, die aufgeführten Luftfahrzeuge für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Europäischen Gemeinschaft zu nutzen.
[2] Air Astana ist es ausschließlich gestattet, die aufgeführten Luftfahrzeuge für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Europäischen Gemeinschaft zu nutzen.
[3] Gabon Airlines ist es ausschließlich gestattet, die aufgeführten Luftfahrzeuge für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Europäischen Gemeinschaft zu nutzen.
[4] TAAG Angola Airlines ist es ausschließlich gestattet, Flugbetrieb nach Portugal unter Einsatz der angegebenen Luftfahrzeuge und unter den in den Erwägungsgründen 58 und 59 dieser Verordnung genannten Bedingungen durchzuführen.

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