Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationshilfe, für deren Richtigkeit die Organe der Union keine Gewähr übernehmen

►B

VERORDNUNG (EG) Nr. 474/2006 DER KOMMISSION

vom 22. März 2006

zur Erstellung der in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates genannten gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 14)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Verordnung (EG) Nr. 910/2006 der Kommission vom 20. Juni 2006	L 168	16	21.6.2006
►M2	Verordnung (EG) Nr. 1543/2006 der Kommission vom 12. Oktober 2006	L 283	27	14.10.2006
►M3	Verordnung (EG) Nr. 235/2007 der Kommission vom 5. März 2007	L 66	3	6.3.2007
►M4	Verordnung (EG) Nr. 787/2007 der Kommission vom 4. Juli 2007	L 175	10	5.7.2007
►M5	Verordnung (EG) Nr. 1043/2007 der Kommission vom 11. September 2007	L 239	50	12.9.2007
►M6	Verordnung (EG) Nr. 1400/2007 der Kommission vom 28. November 2007	L 311	12	29.11.2007
►M7	Verordnung (EG) Nr. 331/2008 der Kommission vom 11. April 2008	L 102	3	12.4.2008
►M8	Verordnung (EG) Nr. 715/2008 der Kommission vom 24. Juli 2008	L 197	36	25.7.2008
►M9	Verordnung (EG) Nr. 1131/2008 der Kommission vom 14. November 2008	L 306	47	15.11.2008
►M10	Verordnung (EG) Nr. 298/2009 der Kommission vom 8. April 2009	L 95	16	9.4.2009
►M11	Verordnung (EG) Nr. 619/2009 der Kommission vom 13. Juli 2009	L 182	4	15.7.2009
►M12	Verordnung (EG) Nr. 1144/2009 der Kommission vom 26. November 2009	L 312	16	27.11.2009
►M13	Verordnung (EU) Nr. 273/2010 der Kommission vom 30. März 2010	L 84	25	31.3.2010
►M14	Verordnung (EU) Nr. 590/2010 der Kommission vom 5. Juli 2010	L 170	9	6.7.2010
►M15	Verordnung (EU) Nr. 791/2010 der Kommission vom 6. September 2010	L 237	10	8.9.2010
►M16	Verordnung (EU) Nr. 1071/2010 der Kommission vom 22. November 2010	L 306	44	23.11.2010
►M17	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2011 der Kommission vom 19. April 2011	L 104	10	20.4.2011
►M18	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1197/2011 der Kommission vom 21. November 2011	L 303	14	22.11.2011
►M19	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 295/2012 der Kommission vom 3. April 2012	L 98	13	4.4.2012
►M20	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1146/2012 der Kommission vom 3. Dezember 2012	L 333	7	5.12.2012

Berichtigt durch:

►C1	Berichtigung, ABl. L 107 vom 29.4.2010, S. 26 (619/2009)	

▼B

VERORDNUNG (EG) Nr. 474/2006 DER KOMMISSION

vom 22. März 2006

zur Erstellung der in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates genannten gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist

(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 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 (im Folgenden „die Grundverordnung") legt Verfahren fest für die Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie Verfahren, die es den Mitgliedstaaten unter bestimmten Umständen erlauben, außerordentliche Maßnahmen zur Erlassung von Betriebsuntersagungen in ihrem Hoheitsgebiet zu ergreifen.

(2) In Übereinstimmung mit Artikel 3 Absatz 3 der Grundverordnung hat jeder Mitgliedstaat der Kommission die Identität der Luftfahrtunternehmen, gegen die eine Betriebsuntersagung in seinem Hoheitsgebiet ergangen ist, sowie die Gründe für die Betriebsuntersagung und andere einschlägige Informationen mitgeteilt.

(3) Die Kommission hat alle betreffenden Luftfahrtunternehmen entweder unmittelbar oder, wo dies nicht praktikabel war, über die für die Beaufsichtigung der betreffenden Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden informiert und ihnen die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen mitgeteilt, die einer Entscheidung über eine Betriebsuntersagung in der Gemeinschaft zugrunde gelegt würden.

(4) Gemäß Artikel 7 der Grundverordnung hat die Kommission 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 [2] mündlich vorzutragen.

(5) Die gemeinsamen Kriterien für die Prüfung einer Betriebsuntersagung aus Sicherheitsgründen auf Gemeinschaftsebene sind im Anhang zur Grundverordnung festgelegt.

---

[1] ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.

[2] Eingerichtet durch Artikel 12 der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4).

▼B

Air Bangladesh

(6) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens Air Bangladesh bezüglich einiger Luftfahrzeuge seiner Flotte. Diese Mängel wurden von Deutschland bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ([1]).

(7) Air Bangladesh hat nicht angemessen und rechtzeitig auf eine Anfrage der deutschen Zivilluftfahrtbehörde hinsichtlich der Sicherheitsaspekte ihres Flugbetriebs geantwortet, was Anzeichen für eine fehlende Transparenz oder Mitteilung ist, wie die Nichtbeantwortung der Schreiben dieses Mitgliedstaats erkennen lässt. Bislang hat Deutschland keine Gelegenheit erhalten zu prüfen, ob die Sicherheitsmängel behoben wurden.

(8) Die Behörden Bangladeshs, die für die Regulierungsaufsicht über Air Bangladesh zuständig sind, haben keine angemessene Aufsicht über ein bestimmtes von diesem Luftfahrtunternehmen eingesetztes Luftfahrzeug gemäß ihren Verpflichtungen nach dem Abkommen von Chicago ausgeübt.

(9) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass dem Luftfahrtunternehmen Air Bangladesh strenge Betriebsbeschränkungen auferlegt werden sollten und es in Anhang B aufgenommen werden sollte.

Air Koryo

(10) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens Air Koryo. Diese Mängel wurden von Frankreich und Deutschland bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ([2]).

(11) Die anhaltende Nichtbehebung durch Air Koryo von Mängeln, die zuvor von Frankreich mitgeteilt worden waren, wurde während weiterer Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ([3]).

(12) Belegte Informationen, die sich auf schwere Störungen beziehen und von Frankreich mitgeteilt wurden, weisen auf latente systematische Mängel seitens Air Koryo hin.

(13) Air Koryo hat erkennen lassen, dass ihm die Fähigkeit zur Behebung dieser Sicherheitsmängel fehlt.

(14) Air Koryo hat nicht angemessen und rechtzeitig auf eine Anfrage der französischen Zivilluftfahrtbehörde hinsichtlich der Sicherheitsaspekte seines Flugbetriebs geantwortet, was Anzeichen für eine fehlende Transparenz oder Mitteilung ist, wie die Nichtbeantwortung der Anfragen dieses Mitgliedstaats erkennen lässt.

(15) Der von Air Koryo auf Anforderung Frankreichs vorgelegte Plan zur Mängelbehebung war nicht angemessen und reichte für die Behebung der festgestellten schweren Sicherheitsmängel nicht aus.

([1]) LBA-D-2005-0003
LBA-D-2005-0004
LBA-D-2005-0004

([2]) DGAC/F 2000-210
Aktenzeichen einer weiteren SAFA-Inspektion durch Deutschland unbekannt.

([3]) DGAC/F-2000-895

▼B

(16) Die Behörden der Demokratischen Republik Korea, die für die Regulierungsaufsicht über Air Koryo zuständig sind, haben keine angemessene Aufsicht über dieses Luftfahrtunternehmen gemäß ihren Verpflichtungen nach dem Abkommen von Chicago ausgeübt.

(17) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Air Koryo die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält.

Ariana Afghan Airlines

(18) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel bei bestimmten von Ariana Afghan Airlines betriebenen Luftfahrzeugen. Diese Mängel wurden von Deutschland bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ([1]).

(19) Ariana Afghan Airlines hat erkennen lassen, dass ihm die Fähigkeit zur Behebung dieser Sicherheitsmängel fehlt.

(20) Ariana Afghan Airlines hat nicht angemessen und rechtzeitig auf eine Anfrage der deutschen Zivilluftfahrtbehörde hinsichtlich der Sicherheitsaspekte seines Flugbetriebs geantwortet, was Anzeichen für eine fehlende Mitteilung ist, wie das Fehlen einer angemessenen Antwort auf Schreiben dieses Mitgliedstaats erkennen lässt.

(21) Die zuständigen Behörden Afghanistans, wo die von Ariana Afghan Airlines eingesetzten Luftfahrzeuge eingetragen sind, haben keine vollkommen angemessene Aufsicht über die von diesem Luftfahrtunternehmen eingesetzten Luftfahrzeuge gemäß ihren Verpflichtungen nach dem Abkommen von Chicago ausgeübt.

(22) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Ariana Afghan Airlines die einschlägigen Sicherheitsnormen für alle von ihm betriebenen Luftfahrzeuge nicht einhält, ausgenommen das Luftfahrzeug des Musters A310 mit der Eintragungsnummer F-GYYY, das in Frankreich eingetragen ist und der Aufsicht der französischen Behörden unterliegt.

BGB Air

(23) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens BGB Air. Diese Mängel wurden von Italien bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ([2]).

(24) BGB Air hat erkennen lassen, dass ihm die Fähigkeit oder die Bereitschaft fehlt, Sicherheitsmängel zu beheben, wie durch die Vorlage einer Selbstbeurteilung anhand von ICAO-Normen auf der Grundlage der von Italien bereitgestellten Checkliste für ausländische Luftfahrtunternehmen belegt wird, die nicht mit den Ergebnissen nachfolgender SAFA-Inspektionen übereinstimmte.

(25) BGB Air hat nicht angemessen auf eine Anfrage der italienischen Zivilluftfahrtbehörde hinsichtlich der Sicherheitsaspekte seines Flugbetriebs geantwortet, was Anzeichen für eine fehlende Transparenz oder Mitteilung ist, wie die Nichtbeantwortung einiger Schreiben dieses Mitgliedstaats erkennen lässt.

([1]) LBA-D-2004-269
LBA-D-2004-341
LBA-D-2004-374
LBA-D-2004-597

([2]) ENAC-IT-2005-237

▼B

(26) Es liegen keine Belege für die Durchführung eines von BGB Air vorgelegten angemessenen Plans zur Mängelbehebung vor, mit dem die gravierenden Sicherheitsmängel auf die Anforderung Italiens hin behoben werden könnten.

(27) Die Behörden Kasachstans, die für die Regulierungsaufsicht über BGB Air zuständig sind, haben nicht umfassend mit der italienischen Zivilluftfahrtbehörde zusammengearbeitet, als sich Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Flugbetriebs des Luftfahrtunternehmens BGB Air, das in diesem Staat zugelassen ist, ergaben, wie die Nichtbeantwortung der Schreiben dieses Mitgliedstaats erkennen lässt.

(28) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass BGB Air die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält.

Buraq Air

(29) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens Buraq Air bezüglich dessen Luftfrachtbetriebs. Diese Mängel wurden von Schweden und den Niederlanden bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ([1]).

(30) Buraq Air hat nicht angemessen und rechtzeitig auf eine Anfrage der deutschen Zivilluftfahrtbehörde hinsichtlich der Sicherheitsaspekte seines Luftfrachtbetriebs geantwortet, was Anzeichen für eine fehlende Transparenz oder Mitteilung ist, wie die Nichtbeantwortung der Schreiben dieses Mitgliedstaats erkennen lässt.

(31) Die Behörden Libyens, die für die Regulierungsaufsicht über Buraq Air zuständig sind, haben keine angemessene Aufsicht über den Luftfrachtbetrieb dieses Luftfahrtunternehmens gemäß ihren Verpflichtungen nach dem Abkommen von Chicago ausgeübt.

(32) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass dem Luftfahrtunternehmen Buraq Air strenge Betriebsbeschränkungen auferlegt werden sollten und es in Anhang B aufgenommen werden sollte.

Air Service Comores

(33) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens Air Service Comores. Diese Mängel wurden von Frankreich bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ([2]).

(34) Es liegen keine Belege für die Durchführung eines von Air Service Comores vorgelegten angemessenen Plans zur Mängelbehebung vor, mit dem die gravierenden Sicherheitsmängel auf die Anforderung Frankreichs hin behoben werden könnten.

(35) Die Behörden, die für die Regulierungsaufsicht über Air Services Comores zuständig sind, haben erkennen lassen, dass ihnen die Fähigkeit zur Behebung von Sicherheitsmängeln fehlt.

(36) Die für die Regulierungsaufsicht zuständigen Behörden der Komoren haben nicht rechtzeitig mit der französischen Zivilluftfahrtbehörde zusammengearbeitet, als Bedenken bezüglich der Sicherheit des Betriebs eines in diesem Staat genehmigten oder zugelassenen Luftfahrtunternehmens vorgebracht wurden.

([1]) LFV-S-2004-2004-52
CAA-NL-2005-47
([2]) DGAC/F-2005-1222

▼B

(37) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Air Service Comores die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält.

GST Aero Air Company

(38) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens GST Aero Air Company. Diese Mängel wurden von Italien bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ([1]).

(39) GST Aero Air Company hat erkennen lassen, dass ihm die Fähigkeit oder die Bereitschaft zur Behebung von Sicherheitsmängeln fehlt.

(40) GST Aero Air Company hat nicht angemessen und rechtzeitig auf eine Anfrage der italienischen Zivilluftfahrtbehörde hinsichtlich der Sicherheitsaspekte seines Flugbetriebs geantwortet, was Anzeichen für eine fehlende Transparenz oder Mitteilung ist, wie die Nichtbeantwortung der Schreiben dieses Mitgliedstaats erkennen lässt.

(41) Es liegen keine Belege für die Durchführung eines von GST Aero Air Company vorgelegten angemessenen Plans zur Mängelbehebung vor, mit dem die gravierenden Sicherheitsmängel auf die Anforderung Italiens hin behoben werden könnten.

(42) Die Behörden Kasachstans, die für die Regulierungsaufsicht über GST Aero Air Company zuständig sind, haben nicht umfassend mit der italienischen Zivilluftfahrtbehörde zusammengearbeitet, als sich Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Flugbetriebs eines Luftfahrtunternehmens, das in diesem Staat genehmigt oder zugelassen ist, ergaben, wie die eingeschränkte Beantwortung der Schreiben Italiens erkennen lässt.

(43) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass GST Aero Air Company die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält.

Phoenix Aviation

(44) Die für die Regulierungsaufsicht zuständigen Behörden Kirgisistans haben erkennen lassen, dass ihnen die Fähigkeit zur Umsetzung und Durchsetzung der einschlägigen Sicherheitsnormen bezüglich Phoenix Aviation fehlt. Das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) von Phoenix Aviation wurde von Kirgisistan ausgestellt, obschon belegt ist, dass das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz in den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) hat, was den Anforderungen von Anhang 6 des Abkommens von Chicago zuwiderläuft. In dem Untersuchungsbericht des US-Verkehrssicherheitsausschusses ([2]) über einen Unfall des Kam-Air-Flugs 904, der von Phoenix Aviation durchgeführt wurde, heißt es, dass Phoenix Aviation seinen Hauptsitz in den VAE hat.

(45) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Phoenix Aviation die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält.

([1]) ENAC-IT-2005-170
ENAC-IT-2005-370

([2]) Factual Aviation Report, USA-National Transportation Safety Board, 2. März 2005, (NTSB ID: DCA05RA033).

▼B

Phuket Airlines

(46) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens Phuket Airlines. Diese Mängel wurden von dem Vereinigten Königreich und den Niederlanden bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ([1]).

(47) Phuket Airlines hat erkennen lassen, dass ihm die Fähigkeit zur fristgerechten und angemessenen Behebung dieser Sicherheitsmängel fehlt.

(48) Die für die Regulierungsaufsicht zuständigen Behörden Thailands haben nicht umfassend mit der niederländischen Zivilluftfahrtbehörde zusammengearbeitet, als sich Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Flugbetriebs des Luftfahrtunternehmens Phuket Airlines, das in diesem Staat zugelassen ist, ergaben, wie das Fehlen zweckdienlicher Antworten auf Schreiben dieses Mitgliedstaats erkennen lässt.

(49) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Phuket Airlines die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält.

Reem Air

(50) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens Reem Air. Diese Mängel wurden ursprünglich von den Niederlanden bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ([2]).

(51) Die anhaltende Nichtbehebung von Mängeln durch Reem Air wurde durch die Niederlande bei weiteren Vorfeldinspektionen eines bestimmten Luftfahrzeugs im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ([3]).

(52) Reem Air hat fehlende Fähigkeit oder Bereitschaft zur Behebung von Sicherheitsmängeln erkennen lassen.

(53) Reem Air hat nicht angemessen und rechtzeitig auf eine Anfrage der niederländischen Zivilluftfahrtbehörde hinsichtlich der Sicherheitsaspekte seines Flugbetriebs geantwortet, was Anzeichen für eine fehlende Transparenz oder Mitteilung ist, wie die Nichtbeantwortung der Schreiben dieses Mitgliedstaats erkennen lässt.

([1]) CAA-UK-2005-40
CAA-UK-2005-41
CAA-UK-2005-42
CAA-UK-2005-46
CAA-UK-2005-47
CAA-UK-2005-48
CAA-NL-2005-49
CAA-NL-2005-51
CAA-NL-2005-54
CAA-NL-2005-55
CAA-NL-2005-56

([2]) CAA-NL-2005-119
CAA-NL-2005-122
CAA-NL-2005-128
CAA-NL-2005-171
CAA-NL-2005-176
CAA-NL-2005-177
CAA-NL-2005-191
CAA-NL-2005-195
CAA-NL-2005-196

([3]) CAA-NL-2005-230
CAA-NL-2005-234
CAA-NL-2005-235

▼B

(54) Es liegen keine Belege für die Durchführung eines von Reem Air vorgelegten angemessenen Plans zur Mängelbehebung vor, mit dem die gravierenden Sicherheitsmängel auf die Anforderung der Niederlande hin behoben werden könnten.

(55) Die Behörden Kirgisistans, die für die Regulierungsaufsicht über Reem Air zuständig sind, haben keine angemessene Aufsicht über dieses Luftfahrtunternehmen gemäß ihren Verpflichtungen nach dem Abkommen von Chicago ausgeübt, was das Andauern schwerer Sicherheitsmängel erkennen lässt. Außerdem belegen die Informationen, die Reem Air der Kommission während der dem Luftfahrtunternehmen gewährten Anhörung vorgetragen hat, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) von Reem Air zwar von Kirgisistan ausgestellt wurde, das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz jedoch in den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) hat, was den Anforderungen von Anhang 6 des Abkommens von Chicago zuwiderläuft.

(56) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Reem Air die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält.

Silverback Cargo Freighters

(57) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens Silverback Cargo Freighters. Diese Mängel wurden von Belgien bei einer Vorfeldinspektion im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ([1]).

(58) Das Luftfahrtunternehmen Silverback Cargo Freighters, das auch die Instandhaltung (A&B-Checks) seiner eigenen Luftfahrzeuge durchführt, hat nicht angemessen auf eine Anfrage der Zivilluftfahrtbehörde dieses Mitgliedstaats hinsichtlich der Sicherheitsaspekte seines Flugbetriebs geantwortet, was Anzeichen für eine fehlende Transparenz oder Mitteilung ist, wie das Fehlen zweckdienlicher Antworten auf Anfragen dieses Mitgliedstaats erkennen lässt.

(59) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Silverback Cargo Freighters die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält.

Luftfahrtunternehmen aus der Demokratischen Republik Kongo

(60) Trotz ihrer Bemühungen haben die Zivilluftfahrtbehörden der Demokratischen Republik Kongo (DRK) anhaltende Schwierigkeiten bei der Umsetzung und Durchsetzung der einschlägigen Sicherheitsnormen, wie durch den Auditbericht des ICAO-USOAP-Berichts zur Direktion Zivilluftfahrt der Demokratischen Republik Kongo (Kinshasa, 11.—18. Juni 2001) belegt wird. Insbesondere besteht derzeit kein System für die Zulassung von Luftfahrtunternehmen.

(61) Die für die Regulierungsaufsicht zuständigen Behörden der DRK haben daher eine mangelnde Fähigkeit zur Durchführung einer angemessenen Sicherheitsaufsicht erkennen lassen.

(62) Gegen das Luftfahrtunternehmen Central Air Express ergeht eine Betriebsuntersagung wegen nachgewiesener Mängel bezüglich internationaler Sicherheitsnormen und seiner fehlenden Zusammenarbeit mit einem Mitgliedstaat.

([1]) BCAA-2005-36

▼B

(63) Belgien ([1]) und Hewa Bora Airways (HBA) haben Informationen vorgelegt, nach denen im Fall von HBA die in der Vergangenheit von den belgischen Behörden festgestellten Mängel bezüglich bestimmter Luftfahrzeuge signifikant behoben wurden. Belgien hat die Kommission außerdem informiert, dass es beabsichtigt, systematische Vorfeldinspektionen von HBA durchzuführen. Angesichts dessen sollte diesem Luftfahrtunternehmen erlaubt werden, seinen derzeitigen Flugbetrieb fortzusetzen.

(64) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien sollten daher alle Luftfahrtunternehmen, die in der Demokratischen Republik Kongo (DRK) zugelassen sind, in Anhang A aufgenommen werden, ausgenommen das Luftfahrtunternehmen Hewa Bora Airways (HBA), das in Anhang B aufgenommen werden sollte.

Luftfahrtunternehmen aus Äquatorialguinea

(65) Die für die Regulierungsaufsicht zuständigen Behörden Äquatorialguineas haben nicht umfassend mit der Zivilluftfahrtbehörde des Vereinigten Königreichs zusammengearbeitet, als sich Bedenken über die Sicherheit des Flugbetriebs eines in diesem Staat genehmigten oder zugelassenen Luftfahrtunternehmens ergaben. Das Vereinigte Königreich schrieb den Generaldirektor Zivilluftfahrt in Äquatorialguinea am 27. März 2002 mit der Bitte um Klärung folgender Punkte an ([2]):

— ein erheblicher Anstieg der Zahl der in Äquatorialguinea eingetragenen Luftfahrzeuge und Hinweise darauf, dass möglicherweise das Aircraft Registration Bureau (ARB) oder eine ähnliche Organisation das Register verwaltet;

— die Tatsache, dass eine Reihe von Luftfahrtunternehmen, die über ein von Äquatorialguinea ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) verfügen, ihren Hauptgeschäftssitz nicht in Äquatorialguinea hat.

In dem Schreiben wurde der Generaldirektor Zivilluftfahrt auch darauf hingewiesen, dass das Vereinigte Königreich nicht in der Lage wäre, weiteren gewerblichen Flugverkehr in sein Hoheitsgebiet durch Luftfahrtunternehmen Äquatorialguineas zuzulassen, bis sich die Behörden des Vereinigten Königreichs davon überzeugt hätten, dass diese Luftfahrtunternehmen in zufrieden stellender Weise beaufsichtigt würden. Äquatorialguinea hat dieses Schreiben nicht beantwortet.

(66) Die für die Regulierungsaufsicht zuständigen Behörden Äquatorialguineas haben eine unzureichende Fähigkeit erkennen lassen, die einschlägigen Sicherheitsnormen umzusetzen und durchzusetzen, was sich insbesondere bei Audits und zugehörigen Plänen zur Mängelbehebung gezeigt hat, die im Programm zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) der ICAO erstellt wurden. Ein solcher USOAP-Audit Äquatorialguineas fand im Mai 2001 statt, wobei im Auditbericht ([3]) festgestellt wurde, dass die Zivilluftfahrtbehörde zum Zeitpunkt des Audits nicht über die Fähigkeit verfügte, eine angemessene Beaufsichtigung ihrer Luftfahrtunternehmen durchzuführen und sicherzustellen, dass der Betrieb der Luftfahrtunternehmen den ICAO-Normen entspricht. Bei dem Audit wurden unter anderem folgende Feststellungen getroffen:

([1]) SAFA-Vorfeldinspektion der belgischen Behörden vom 11. März 2006 in Brüssel.

([2]) Schriftverkehr zwischen dem Department of Transport des Vereinigten Königreichs und dem Generaldirektor Zivilluftfahrt von Äquatorialguinea (27. März 2002).

([3]) ICAO-USOAP Summary Report — Audit of the Directorate of Civil Aviation of the Republic of Equatorial Guinea (Malabo, 14.—18. Mai 2001).

▼B

— Fehlen einer Organisation, die Tätigkeiten der Sicherheitsaufsicht durchführen kann, insbesondere Fehlen von Fachkräften in den Bereichen Zulassung, Flugbetrieb und Lufttüchtigkeit;

— Unfähigkeit, die Zahl der Luftfahrzeuge im Register oder die Zahl der erteilten gültigen Lufttüchtigkeitszeugnisse anzugeben;

— Nichterrichtung eines strukturierten Systems für die Zulassung und Beaufsichtigung von Luftfahrtunternehmen;

— Nichterlassen von Vorschriften für den Flugbetrieb;

— Nichtdurchführung der Überwachung zugelassener Luftfahrtunternehmen;

— Nichteinrichtung eines Systems zur Durchführung der grundlegenden Aufgaben einer Inspektionsbehörde für die Lufttüchtigkeit.

Bislang hat die Generaldirektion Zivilluftfahrt Äquatorialguineas der ICAO auch keinen Maßnahmenplan bezüglich dieser Auditergebnisse vorgelegt ([1]), so dass kein Nachaudit erfolgt ist.

(67) Die für die Regulierungsaufsicht zuständigen Behörden Äquatorialguineas haben erkennen lassen, dass ihnen die Fähigkeit zur Umsetzung und Durchsetzung der einschlägigen Sicherheitsnormen gemäß ihren Verpflichtungen nach dem Abkommen von Chicago fehlt. Einige Inhaber von durch Äquatorialguinea ausgestellten Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) haben ihren Hauptgeschäftssitz nicht in Äquatorialguinea, was den Anforderungen von Anhang 6 des Abkommens von Chicago zuwiderläuft ([2]).

(68) Die Behörden Äquatorialguineas, die für die Regulierungsaufsicht über die folgenden Luftfahrtunternehmen zuständig sind, haben erkennen lassen, dass ihnen die Fähigkeit zur Durchführung einer angemessenen Sicherheitsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen fehlt: Air Consul SA, Avirex Guinée Equatoriale, COAGE — Compagnie Aeree(?) de Guinée Equatorial, Ecuato Guineana de Aviación, Ecuatorial Cargo, GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA, GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos, Jetline Inc., King Transavia Cargo, Prompt Air GE SA, UTAGE — Unión de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial.

(69) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass gegen alle Luftfahrtunternehmen, die in Äquatorialguinea zugelassen wurden, eine Betriebsuntersagung ausgesprochen werden sollte und sie in Anhang A aufgenommen werden sollten.

Luftfahrtunternehmen aus Liberia

(70) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens des in Liberia zugelassenen Luftfahrtunternehmens International Air Services. Diese Mängel wurden von Frankreich bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ([3]).

([1]) Arbeitspapier ICAO-Rat C-WP/12471.
([2]) Schriftverkehr zwischen dem Department of Transport des Vereinigten Königreichs und der ECAC zum Thema Luftfahrzeug-Dokumentation durch nicht zugelassene Unternehmen (6. August 2003).
([3]) DGAC/F-2004 n^{os} 315, 316

▼B

(71) Die für die Regulierungsaufsicht zuständigen Behörden Liberias haben nicht umfassend mit der Zivilluftfahrtbehörde des Vereinigten Königreichs zusammengearbeitet, als sie über gravierende Sicherheitsmängel informiert wurden, die bei der Vorfeldinspektion eines in Liberia eingetragenen Luftfahrzeugs durch die Zivilluftfahrtbehörde des Vereinigten Königreichs am 5. März 1996 ([1]) festgestellt wurden. Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Betriebs von Luftfahrtunternehmen, die in Liberia zugelassen oder genehmigt wurden, wurden unmittelbar geltend gemacht, indem die Generaldirektion Zivilluftfahrt Liberias am 12. März 1996 von der Zivilluftfahrtbehörde des Vereinigten Königreichs darauf hingewiesen wurde, dass gewerbliche Dienste nach dem Vereinigten Königreich untersagt würden, bis die Behörden Liberias das Bestehen eines wirksamen Regulierungssystems nachwiesen, um die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen auf dem Register Liberias zu gewährleisten. Die Behörden Liberias haben dies nie beantwortet. Die Behörden Liberias haben ebenfalls nicht umfassend mit der französischen Zivilluftfahrtbehörde zusammengearbeitet, indem sie eine Antwort abgelehnt haben, als letzterer Mitgliedstaat Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Betriebs eines Luftfahrtunternehmens geltend machte, das in Liberia zugelassen oder genehmigt war.

(72) Die für die Regulierungsaufsicht zuständigen Behörden Liberias haben erkennen lassen, dass ihnen die Fähigkeit zur Umsetzung und Durchsetzung der einschlägigen Sicherheitsnormen fehlt. Die Regierung Liberias hat 1996 selbst eingestanden ([2]), dass sie aufgrund des Bürgerkriegs nicht in der Lage war, die Regulierungsaufsicht über in Liberia eingetragene Luftfahrzeuge auszuüben. Zwar wurde 2006 ein umfassendes Friedensabkommen unterzeichnet, und die Vereinten Nationen und die Nationale Übergangsregierung Liberias treffen schrittweise Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit, doch ist es unwahrscheinlich, dass sich die Fähigkeit der Regierung zur Regulierung ihres Registers seit 1996 verbessert hat. Die ICAO hat wegen der Sicherheitslage noch kein USOAP-Audit Liberias durchgeführt.

(73) Die Behörden Liberias, die für die Regulierungsaufsicht über die folgenden Luftfahrtunternehmen zuständig sind, haben erkennen lassen, dass ihnen die Fähigkeit zur Durchführung einer angemessenen Sicherheitsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen fehlt: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.

(74) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass gegen alle Luftfahrtunternehmen, die in Liberia zugelassen wurden, eine Betriebsuntersagung ausgesprochen werden sollte und sie in Anhang A aufgenommen werden sollten.

Luftfahrtunternehmen aus Sierra Leone

(75) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens Air Universal Ltd. Diese Mängel wurden von Schweden bei einer Vorfeldinspektion im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ([3]).

([1]) UK — Luftfahrtamt Regulierungsgruppe — Flugzeuginspektionsbericht vom 5. März 1996 (Amtszahl: 223).

([2]) Schritfwechsel zwischen dem Verkehrsministerium Liberias und dem Generaldirektor Zivilluftfahrt des Vereinigten Königreichs bezüglich der Unfähigkeit, aufgrund des liberianischen Bürgerkriegs die Regulierungsaufsicht über in Liberia eingetragene Luftfahrzeuge auszuüben, 28. August 1996.

([3]) LFV-S-04-0037

▼B

(76) Die für die Regulierungsaufsicht zuständigen Behörden Sierra Leones haben nicht umfassend mit der schwedischen Zivilluftfahrtbehörde zusammengearbeitet, als sich Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Flugbetriebs des Luftfahrtunternehmens Air Universal Ltd., das in diesem Staat zugelassen ist, ergaben, wie die Nichtbeantwortung der Schreiben dieses Mitgliedstaats erkennen lässt.

(77) Die Betriebsgenehmigung oder technische Erlaubnis aller Luftfahrtunternehmen unter der Aufsicht von Sierra Leone wurde zuvor von dem Vereinigten Königreich versagt oder aufgehoben.

(78) Das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) von Air Universal Ltd. wurde von Sierra Leone ausgestellt, obschon belegt ist, dass das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz derzeit in Jordanien hat, was den Anforderungen von Anhang 6 des Abkommens von Chicago zuwiderläuft.

(79) Die Behörden Sierra Leones, die für die Regulierungsaufsicht über Air Universal Ltd. zuständig sind, haben keine angemessene Aufsicht über dieses Luftfahrtunternehmen gemäß ihren Verpflichtungen nach dem Abkommen von Chicago ausgeübt.

(80) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Air Universal Ltd. die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält.

(81) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens in Sierra Leone zugelassener Luftfahrtunternehmen. Diese Mängel wurden von drei Mitgliedstaaten, dem Vereinigten Königreich, Malta und Schweden, bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ([1]).

(82) Die für die Regulierungsaufsicht zuständigen Behörden Sierra Leones haben nicht umfassend mit den Zivilluftfahrtbehörden Schwedens und Maltas zusammengearbeitet, als sich Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Flugbetriebs des Luftfahrtunternehmens Air Universal Ltd., das in diesem Staat zugelassen ist, ergaben, wie die Nichtbeantwortung der Schreiben dieser Mitgliedstaaten erkennen lässt.

(83) Die für die Regulierungsaufsicht zuständigen Behörden Sierra Leones haben erkennen lassen, dass ihre Fähigkeit zur Umsetzung und Durchsetzung der einschlägigen Sicherheitsnormen gemäß ihren Verpflichtungen nach dem Abkommen von Chicago unzureichend ist. Sierra Leone verfügt über kein angemessenes System zur Beaufsichtigung seiner Luftfahrtunternehmen oder der Luftfahrzeuge und verfügt nicht über die technische Kapazität oder die Mittel zur Durchführung dieser Aufgabe. Einige Inhaber von durch Sierra Leone ausgestellten Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) haben ihren Hauptgeschäftssitz nicht in Sierra Leone, was den Anforderungen von Anhang 6 des Abkommens von Chicago zuwiderläuft.

([1]) CAA-UK-2003-103
CAA-UK-2003-111
CAA-UK-2003-136
CAA-UK-2003-198
CAA-MA-2003-4
LFV-S-2004-37

▼B

(84) Der von Sierra Leone vorgelegte Plan zur Mängelbehebung wird als unangemessen (oder unzureichend) eingestuft, was die Behebung der festgestellten gravierenden Sicherheitsmängel angeht. Die Zivilluftfahrtbehörde Sierra Leones hat ein Privatunternehmen, International Aviation Surveyors (IAS) damit beauftragt, bestimmte Aufsichtstätigkeiten in ihrem Namen durchzuführen. Die von den beiden Parteien in einer Absichtserklärung ([1]) getroffenen Vereinbarungen gewährleisten jedoch kein angemessenes Aufsichtssystem für Luftfahrzeuge im Register Sierra Leones. Insbesondere ist festzustellen:

— Die Luftfahrzeuge/Luftfahrtunternehmen, die Gegenstand der Absichtserklärung waren, waren nicht in Sierra Leone basiert, und das IAS-Personal war weder in Sierra Leone noch in dem Land basiert, in dem die Luftfahrtunternehmen ihren Sitz hatten;

— IAS war anscheinend nicht mit Durchsetzungsbefugnissen ausgestattet;

— IAS übernahm die Zuständigkeit für Routineinspektionen der betreffenden Luftfahrtunternehmen, aber das Niveau der Inspektionstätigkeit war nicht festgelegt;

— durch die Absichtserklärung wurde eine Vertragsbeziehung von IAS mit den betreffenden Luftfahrtunternehmen begründet;

— in der Absichtserklärung wurde die Beaufsichtigung des Flugbetriebs anscheinend nicht angemessen geregelt.

(85) Die Behörden Sierra Leones, die für die Regulierungsaufsicht über die folgenden Luftfahrtunternehmen zuständig sind, haben erkennen lassen, dass ihnen die Fähigkeit zur Ausübung einer angemessenen Sicherheitsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen fehlt: Aerolift Co. Ltd, Afrik Air Links, Air Leone Ltd., Air Rum Ltd, Air Salone, Ltd, Air Universal Ltd., Destiny Air Services Ltd., First Line Air (SL) Ltd, Heavylift Cargo, Paramount Airlines, Ltd., Star Air Ltd, Teebah Airways, West Coast Airways Ltd.

(86) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass gegen alle Luftfahrtunternehmen, die in Sierra Leone zugelassen wurden, eine Betriebsuntersagung ausgesprochen werden sollte und sie in Anhang A aufgenommen werden sollten.

Luftfahrtunternehmen aus Swaziland

(87) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens Jet Africa, einem in Swaziland zugelassenen Luftfahrtunternehmen. Diese Mängel wurden von den Niederlanden bei einer Vorfeldinspektion im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ([2]).

(88) Jet Africa hat nicht angemessen und rechtzeitig auf eine Anfrage der niederländischen Zivilluftfahrtbehörde hinsichtlich der Sicherheitsaspekte seines Flugbetriebs geantwortet, was Anzeichen für eine fehlende Transparenz oder Mitteilung ist, wie die Nichtbeantwortung der Schreiben dieses Mitgliedstaats erkennen lässt.

(89) Es liegen keine Belege für die Vorlage eines Plans zur Mängelbehebung durch Jet Africa vor, mit dem die gravierenden Sicherheitsmängel auf die Anforderung der Niederlande hin behoben werden könnten.

([1]) „Memorandum of Understanding“ zwischen der Generaldirektion Zivilluftfahrt Sierra Leones und FAST International Aviation Surveyors über die Inspektion, Überwachung und Erbringung von Regulierungsdienstleistungen bezüglich Luftfahrtunternehmen von außerhalb der Region (IAS/SL DCA MOA 201101).

([2]) CAA/NL-2004-98.

▼B

(90) Die für die Regulierungsaufsicht zuständigen Behörden Swazilands haben erkennen lassen, dass ihre Fähigkeit zur Umsetzung und Durchsetzung der einschlägigen Sicherheitsnormen unzureichend ist, wie insbesondere durch einen USOAP-Audit vom März 1999 belegt wird. Im Auditbericht ([1]) wurde festgestellt, dass Swaziland zum Zeitpunkt des Audits nicht in der Lage war, die Zuständigkeiten im Zusammenhang mit der Sicherheitsaufsicht seiner Luftfahrtunternehmen und seines Luftfahrzeugregisters zufrieden stellend wahrzunehmen. Es wurde auch festgestellt, dass es nicht möglich war, die genaue Zahl der Luftfahrzeuge im Register zu ermitteln, da dieses nicht ordnungsgemäß geführt wurde. Dem Auditteam war es auch nicht möglich, die genaue Zahl der von Swaziland ausgestellten, noch gültigen Personalerlaubnisse zu ermitteln, da entsprechende Unterlagen nicht geführt wurden. Ein USOAP-Nachfolgeaudit hat nicht stattgefunden, da Swaziland der ICAO keine Informationen über Fortschritte bei der Umsetzung des Maßnahmenplans bezüglich der Auditergebnisse vorgelegt hat.

(91) Die Behörden Swazilands, die für die Regulierungsaufsicht über die folgenden Luftfahrtunternehmen zuständig sind, haben erkennen lassen, dass ihnen die Fähigkeit zur Durchführung einer angemessenen Sicherheitsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen fehlt: Aero Africa (Pty) Ltd., African International Airways (Pty) Ltd., Airlink Swaziland Ltd., Northeast Airlines (Pty) Ltd., Scan Air Charter Ltd., Swazi Express Airways, Jet Africa.

(92) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass gegen alle Luftfahrtunternehmen, die in Swaziland zugelassen wurden, eine Betriebsuntersagung ausgesprochen werden sollte und sie in Anhang A aufgenommen werden sollten.

Allgemeine Erwägungen bezüglich der in die Liste aufgenommenen Luftfahrtunternehmen

(93) Da die Sicherheit dadurch nicht beeinträchtigt würde, kann es allen oben genannten Luftfahrtunternehmen gestattet werden, Verkehrsrechte durch den Einsatz betriebsbereit gecharterter Luftfahrzeuge („wet leasing“) eines Luftfahrtunternehmens, das nicht Gegenstand einer Betriebsuntersagung ist, auszuüben, sofern die einschlägigen Sicherheitsnormen eingehalten werden.

(94) Die gemeinschaftliche Liste muss regelmäßig und so bald wie nötig aktualisiert werden, damit sicherheitsrelevante Entwicklungen bezüglich der betreffenden Luftfahrtunternehmen und weitere Nachweise getroffener Abhilfemaßnahmen berücksichtigt werden.

Nicht in die Liste aufgenommene Luftfahrtunternehmen

(95) Angesichts der von Tuninter und von den für die Regulierungsaufsicht zuständigen Behörden Tunesiens vorgelegten Nachweise sowie einer weiteren Bestätigung durch Italien gilt der Nachweis als geführt, dass die bei zwei Inspektionen an Ort und Stelle durch die italienischen Behörden beobachteten Sicherheitsmängel von dem Luftfahrtunternehmen abgestellt wurden.

([1]) ICAO-USOAP Summary Report — Audit of the Directorate of Civil Aviation of Swaziland, (9.—12. März 1999).

▼B

(96) Auf der Grundlage von Informationen, die von Deutschland übermittelt wurden, wird festgestellt, dass keine Nachweise mehr für eine mangelnde Fähigkeit oder mangelnde Bereitschaft der Behörden Tadschikistans, die für die Regulierungsaufsicht über in diesem Staat eingetragene Luftfahrtunternehmen zuständig sind, vorliegen.

(97) Auf der Grundlage von Informationen, die von Belgien vorgelegt wurden, wonach die Mängel, die zu einer einzelstaatlichen Untersagung der Luftfahrtunternehmen I.C.T.T.P.W. und South Airlines geführt hatten, vollständig behoben sind, wird festgestellt, dass keine Nachweise für anhaltende gravierende Sicherheitsmängel bei diesen beiden Luftfahrtunternehmen vorliegen.

(98) Auf der Grundlage von Informationen, die von Deutschland vorgelegt wurden, wonach das Luftfahrzeug, wegen dem Betriebsbeschränkungen gegen das Luftfahrtunternehmen Atlant Soyuz ausgesprochen wurden, nicht mehr zu dessen Flotte gehört, wird festgestellt, dass keine Nachweise für anhaltende gravierende Sicherheitsmängel bei diesem Luftfahrtunternehmen vorliegen.

(99) Auf der Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen wird festgestellt, dass keine Nachweise für nicht behobene gravierende Sicherheitsmängel bei Air Mauritanie vorliegen. Die Fähigkeit der Behörden Mauretaniens, die für die Regulierungsaufsicht dieses Luftfahrtunternehmens zuständig sind, muss jedoch eingehender bewertet werden. Zu diesem Zweck sollte eine Bewertung der Behörden Mauretaniens, die für die Regulierungsaufsicht dieses Luftfahrtunternehmens zuständig sind, und der Unternehmen unter ihrer Zuständigkeit innerhalb von 2 Monaten durch die Kommission mit Unterstützung der Behörden interessierter Mitgliedstaaten vorgenommen werden.

(100) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechend der Stellungnahme des Flugsicherheitsausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

Mit dieser Verordnung wird die in Kapitel II der Grundverordnung genannte gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen erstellt, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist.

Artikel 2

Betriebsuntersagungen

1. Die in Anhang A aufgeführten Luftfahrtunternehmen unterliegen einer Untersagung ihres gesamten Betriebs in der Gemeinschaft.

2. Die in Anhang B aufgeführten Luftfahrtunternehmen unterliegen Betriebsbeschränkungen in der Gemeinschaft. Die Betriebsbeschränkungen umfassen das Verbot der Nutzung bestimmter Luftfahrzeuge oder bestimmter Muster von Luftfahrzeugen, die in Anhang B genannt sind.

▼B

Artikel 3

Durchsetzung

Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission von allen Maßnahmen nach Artikel 3 Absatz 1 der Grundverordnung in Kenntnis, die sie zur Durchsetzung der in der gemeinschaftlichen Liste festgelegten Betriebsuntersagungen gegenüber den davon betroffenen Luftfahrtunternehmen in ihrem Hoheitsgebiet ergreifen.

Artikel 4

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am ersten 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.

▼M20

ANHANG A

LISTE DER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DEREN GESAMTER BETRIEB IN DER EU 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 Luftfahrzeugbetreibers
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEREOS, S.A. „CONVIASA“	VCV-DB-10	VCV	Bolivarische Republik Venezuela
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republik Ghana
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Afghanistans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Islamische Republik Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamische Republik Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamische Republik Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Unbekannt	PIR	Islamische Republik Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamische Republik Afghanistan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Angolas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen TAAG Angola Airlines in Anhang B, einschließlich			**Republik Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	Unbekannt	Republik Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republik Angola
Air Gicango	009	Unbekannt	Republik Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republik Angola
AIR NAVE	017	Unbekannt	Republik Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Unbekannt	Republik Angola
Diexim	007	Unbekannt	Republik Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Unbekannt	Republik Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republik Angola
HELIANG	010	Unbekannt	Republik Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Unbekannt	Republik Angola
MAVEWA	016	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 keinem Betriebsverbot unterliegt, sofern die einschlägigen Sicherheitsnormen eingehalten werden.

▼M20

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 Luftfahrzeugbetreibers
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republik Angola
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Benins, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Republik Benin**
AERO BENIN	PEA Nr. 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Republik Benin
AFRICA AIRWAYS	Unbekannt	AFF	Republik Benin
ALAFIA JET	PEA Nr. 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/ DEA/SCS	N/A	Republik Benin
BENIN GOLF AIR	PEA Nr. 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republik Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA Nr. 013/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republik Benin
COTAIR	PEA Nr. 015/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	Republik Benin
ROYAL AIR	PEA Nr. 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republik Benin
TRANS AIR BENIN	PEA Nr. 016/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Republik Benin
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Kongo, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Republik Kongo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republik Kongo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Unbekannt	Republik Kongo
EMERAUDE	RAC06-008	Unbekannt	Republik Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republik Kongo
EQUAJET	RAC06-007	Unbekannt	Republik Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Unbekannt	Republik Kongo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Unbekannt	Republik Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Unbekannt	Republik Kongo
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Demokratischen Republik Kongo (DRC), die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Demokratische Republik Kongo (RDC)**
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/ 2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0039/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)

▼**M20**

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 Luftfahrzeugbetreibers
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Demokratische Republik Kongo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Demokratische Republik Kongo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Demokratische Republik Kongo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Demokratische Republik Kongo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/2009	EXY	Demokratische Republik Kongo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2010	CAA	Demokratische Republik Kongo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Demokratische Republik Kongo (RDC)
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	FIL	Demokratische Republik Kongo (RDC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Demokratische Republik Kongo (RDC)
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
JET CONGO AIRWAYS	Unbekannt	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)

▼M20

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 Luftfahrzeugbetreibers
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Ministerialunterschrift (Verordnung Nr. 78/205)	LCG	Demokratische Republik Kongo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/787/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
TRACEP CONGO/TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratische Republik Kongo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (RDC)
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Dschibutis, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Dschibuti**
DAALLO AIRLINES	Unbekannt	DAO	Dschibuti
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Äquatorialquineas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Äquatorialguinea**
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Unbekannt	Äquatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Äquatorialguinea
Punto Azul	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Unbekannt	Äquatorialguinea

▼M20

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 Luftfahrzeugbetreibers
TANGO AIRWAYS	Unbekannt	Unbekannt	Äquatorialguinea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Eritreas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Indonesiens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, EkspresTransportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia und Metro Batavia, einschließlich			**Republik Indonesien**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Unbekannt	Republik Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Unbekannt	Republik Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Unbekannt	Republik Indonesien
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	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
CITILINK INDONESIA	121-046	Unbekannt	Republik Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Unbekannt	Republik Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republik Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republik Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republik Indonesien
EASTINDO	135-038	Unbekannt	Republik Indonesien
Enggang Air Service	135-045'	Unbekannt	Republik Indonesien
Ersa Eastern Aviation	135-047	Unbekannt	Republik Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republik Indonesien

▼**M20**

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 Luftfahrzeugbetreibers
HEAVY LIFT	135-042	Unbekannt	Republik Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republik Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Unbekannt	Republik Indonesien
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Unbekannt	Republik Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Unbekannt	Republik Indonesien
KAL STAR	121-037	KLS	Republik Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republik Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republik Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republik Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Unbekannt	Republik Indonesien
Matthew Air Nusantara	135-048	Unbekannt	Republik Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	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
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Unbekannt	Republik Indonesien
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	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
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republik Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Unbekannt	Republik Indonesien

▼**M20**

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 Luftfahrzeugbetreibers
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
SURYA AIR	135-046	Unbekannt	Republik Indonesien
TransNusa Aviation Mandiri	121-048	Unbekannt	Republik Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Unbekannt	Republik Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republik Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Unbekannt	Republik Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republik Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republik Indonesien
UNINDO	135-040	Unbekannt	Republik Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republik Indonesien
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kasachstans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Air Astana, einschließlich			**Republik Kasachstan**
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Republik Kasachstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Republik Kasachstan
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0317-12	CID	Republik Kasachstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republik Kasachstan
AVIA-JAYNAR/avia-zhaynar	AK-067-12	SAP	Republik Kasachstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republik Kasachstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republik Kasachstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republik Kasachstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Republik Kasachstan

▼**M20**

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 Luftfahrzeugbetreibers
DETA AIR	AK-0458-12	DET	Republik Kasachstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republik Kasachstan
LUK AERO (VORMALS: EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	Republik Kasachstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Republik Kasachstan
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Republik Kasachstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republik Kasachstan
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Republik Kasachstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Republik Kasachstan
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Republik Kasachstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republik Kasachstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Republik Kasachstan
MEGA Airlines	AK-0462-12	MGK	Republik Kasachstan
Prime aviation	AK-0448-11	PKZ	Republik Kasachstan
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	Republik Kasachstan
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	Republik Kasachstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	Republik Kasachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republik Kasachstan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Kirgischischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Kirgischische Republik**
AIR MANAS	17	MBB	Kirgischische Republik
Avia Traffic Company	23	AVJ	Kirgischische Republik
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgischische Republik

▼M20

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 Luftfahrzeugbetreibers
Click Airways	11	CGK	Kirgischische Republik
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Kirgischische Republik
AIR BISHKEK (VORMALS: EASTOK AVIA)	15	EEA	Kirgischische Republik
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgischische Republik
Kyrgyzstan	03	LYN	Kirgischische Republik
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgischische Republik
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgischische Republik
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgischische Republik
Sky Way air	39	SAB	Kirgischische Republik
SUPREME AVIATION	40	SGK	Kirgischische Republik
VALOR AIR	07	VAC	Kirgischische Republik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Liberias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden.			**Liberia**
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Gabunischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Gabon Airlines, Afrijet und SN2AG in Anhang B, einschließlich			**Gabunische Republik**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Unbekannt	Gabunische Republik
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Gabunische Republik
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gabunische Republik
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabunische Republik
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Gabunische Republik
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gabunische Republik
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Unbekannt	Gabunische Republik

▼M20

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 Luftfahrzeugbetreibers
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Mosambik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Republik Mosambik**
Aero-Servicos sarl	MOZ-08	Unbekannt	Republik Mozambik
Aerovisao de Mozambique	Unbekannt	Unbekannt	Republik Mosambik
CFA Mozambique	MOZ-10	Unbekannt	Republik Mosambik
CFM-Transportes e trabalho aereo sA	MOZ-07	Unbekannt	Republik Mosambik
Emilio Air Charter lda	MOZ-05	Unbekannt	Republik Mosambik
ETA Air Charter LDA	MOZ-04	Unbekannt	Republik Mosambik
Helicopteros Capital	MOZ-11	Unbekannt	Republik Mosambik
KAYA AIRLINES	MOZ-09	Unbekannt	Republik Mosambik
Mozambique Airlines (linhas aereas de moçambique)	MOZ-01	LAM	Republik Mosambik
Mozambique Express/MEX	MOZ-02	MXE	Republik Mosambik
Unique Air Charter	MOZ-13	Unbekannt	Republik Mosambik
Safari Air	MOZ-12	Unbekannt	Republik Mosambik
VR Cropsprayers lda	MOZ-06	Unbekannt	Republik Mosambik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Philippinen, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Republik der Philippinen**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	Unbekannt	Unbekannt	Republik der Philippinen
AEROMAJESTIC	Unbekannt	Unbekannt	Republik der Philippinen
Aerowurks Aerial SprAying Services	2010030	Unbekannt	Republik der Philippinen
AIR ASIA PHILIPPINES	Unbekannt	Unbekannt	Republik der Philippinen
AIRGURUS	Unbekannt	Unbekannt	Republik der Philippinen
Air Philippines Corporation	2009006	GAP	Republik der Philippinen
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Unbekannt	Republik der Philippinen

▼**M20**

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 Luftfahrzeugbetreibers
Airtrack Agricultural Corporation	2010027	Unbekannt	Republik der Philippinen
Asia Aircraft Overseas Philippines Inc.	4AN9800036	Unbekannt	Republik der Philippinen
Aviation Technology Innovators, Inc.	4AN2007005	Unbekannt	Republik der Philippinen
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Unbekannt	Republik der Philippinen
AYALA aviation corp.	4AN9900003	Unbekannt	Republik der Philippinen
Beacon	Unbekannt	Unbekannt	Republik der Philippinen
BENDICE transport management inc.	4AN2008006	Unbekannt	Republik der Philippinen
Canadian helicopters philippines inc.	4AN9800025	Unbekannt	Republik der Philippinen
Cebu Pacific Air	2009002	CEB	Republik der Philippinen
CERTEZA INFOSYSTEMS CORP.	2011040	Unbekannt	Republik der Philippinen
Chemtrad Aviation Corporation	2009018	Unbekannt	Republik der Philippinen
CM aero SERVICES	20110401	Unbekannt	Republik der Philippinen
Corporate Air	Unbekannt	Unbekannt	Republik der Philippinen
Cyclone airways	4AN9900008	Unbekannt	Republik der Philippinen
Far East Aviation Services	2009013	Unbekannt	Republik der Philippinen
F.F. Cruz and Company, Inc.	2009017	Unbekannt	Republik der Philippinen
Huma Corporation	2009014	Unbekannt	Republik der Philippinen
Inaec Aviation Corp.	4AN2002004	Unbekannt	Republik der Philippinen
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Unbekannt	Republik der Philippinen
Island Aviation	2009009	SOY	Republik der Philippinen
Island HELICOPTER SERVICES	2011043	SOY	Republik der Philippinen
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Unbekannt	Republik der Philippinen
Lion Air, Incorporated	2009019	Unbekannt	Republik der Philippinen

▼**M20**

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 Luftfahrzeugbetreibers
Macro asia air taxi services	2010029	Unbekannt	Republik der Philippinen
MID-SEA EXPRESS		Unbekannt	Republik der Philippinen
Mindanao Rainbow Agricultural Development Services	2009016	Unbekannt	Republik der Philippinen
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Unbekannt	Republik der Philippinen
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Unbekannt	Republik der Philippinen
Omni aviation corp.	2010033	Unbekannt	Republik der Philippinen
Pacific East Asia Cargo Airlines, Inc.	4AS9800006	PEC	Republik der Philippinen
Pacific Airways Corporation	4AN9700007	Unbekannt	Republik der Philippinen
Pacific Alliance Corporation	4AN2006001	Unbekannt	Republik der Philippinen
Philippine Airlines	2009001	PAL	Republik der Philippinen
Philippine Agricultural aviation corp.	4AN9800015	Unbekannt	Republik der Philippinen
Royal air charter services Inc.	2010024	Unbekannt	Republik der Philippinen
Royal Star Aviation, Inc.	2010021	Unbekannt	Republik der Philippinen
SKYJET	Unbekannt	Unbekannt	Republik der Philippinen
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009 004	Unbekannt	Republik der Philippinen
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Unbekannt	Republik der Philippinen
Southstar aviation company, inc.	4AN9800037	Unbekannt	Republik der Philippinen
SOUTHWEST AIR CORPORATION	Unbekannt	Unbekannt	Republik der Philippinen
Spirit of Manila Airlines Corporation	2009008	MNP	Republik der Philippinen
Subic international air charter	4AN9900010	Unbekannt	Republik der Philippinen
Subic seaplane, inc.	4AN2000002	Unbekannt	Republik der Philippinen
Topflite airways, inc.	4AN9900012	Unbekannt	Republik der Philippinen
Transglobal Airways Corporation	2009007	TCU	Republik der Philippinen

▼M20

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 Luftfahrzeugbetreibers
World aviation, corp.	Unbekannt	Unbekannt	Republik der Philippinen
WcC Aviation Company	2009015	Unbekannt	Republik der Philippinen
YOkota aviation, inc.	Unbekannt	Unbekannt	Republik der Philippinen
ZenitH Air, Inc.	2009012	Unbekannt	Republik der Philippinen
Zest Airways Incorporated	2009003	RIT	Republik der Philippinen
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden São Tomés und Príncipes, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**São Tomé und Príncipe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Unbekannt	São Tomé und Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé und Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé und Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Unbekannt	São Tomé und Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé und Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Unbekannt	São Tomé und Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé und Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé und Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Unbekannt	São Tomé und Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé und Príncipe
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 Sudans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Republik Sudan**
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republik Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republik Sudan

▼M20

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 Luftfahrzeugbetreibers
ALMAJARA AVIATION	Unbekannt	MJA	Republik Sudan
ATTICO AIRLINES (TRANS ATTICO)	023	ETC	Republik Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republik Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republik Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republik Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Unkown	Republik Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republik Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republik Sudan
Sudan Airways	Unbekannt	SUD	Republik Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republik Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republik Sudan
TARCO AIRLINES	056	Unbekannt	Republik Sudan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Swasilands, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Swasiland**
SWAZILAND AIRLINK	Unbekannt	SZL	Swasiland
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sambias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Sambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Sambia

▼M20

ANHANG B

LISTE DER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DEREN BETRIEB IN DER EU 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 Luftfahrzeugbetreibers	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer	Eintragungsstaat
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DPRK	Gesamte Flotte mit Ausnahme von 2 Luftfahrzeugen des Musters TU- 204	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: P-632, P-633	DVRK
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC-G/DAS	ABS	Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von 2 Luftfahrzeugen des Musters Falcon 50, 2 Luftfahrzeugen des Musters Falcon 900	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Gabunische Republik
AIR ASTANA [2]	AK-0443-11	KZR	Kasachstan	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: Luftfahrzeuge des Musters B-767, Luftfahrzeuge des Musters B-757, Luftfahrzeuge des Musters A319/320/321, Luftfahrzeuge des Musters Fokker 50	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: Luftfahrzeuge aus der B-767-Flotte, wie im AOC aufgeführt, Luftfahrzeuge aus der B-757-Flotte, Luftfahrzeuge aus der A319/320/321-Flotte, wie im AOC aufgeführt Luftfahrzeuge aus der Fokker 50-Flotte, wie im AOC aufgeführt	Aruba (Königreich der Niederlande)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LtD	AOC 017	ALE	Republik Ghana	Gesamte Flotte mit Ausnahme von 2 Luftfahrzeugen des Musters DC8-63F	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 9G-TOP und 9G-RAC	Republik Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Republik Madagaskar	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters Boeing B-737-300, 2 Luftfahrzeugen des Musters ATR 72-500, 1 Luftfahrzeug des Musters ATR 42-500, 1 Luftfahrzeug des Musters ATR 42-320 und 3 Luftfahrzeugen des Musters DHC 6-300	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republik Madagaskar
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

[1] Den in Anhang B aufgeführten Luftfahrtunternehmen kann es gestattet werden, Verkehrsrechte durch den Einsatz betriebsbereit gecharterter Luftfahrzeuge (Wet-Lease) eines Luftfahrtunternehmens auszuüben, das keinem Betriebsverbot unterliegt, sofern die einschlägigen Sicherheitsnormen eingehalten werden.

▼M20

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 Luftfahrzeugbetreibers	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer	Eintragungsstaat
GABON AIRLINES ([3])	001/MTAC/ANAC	GBK	Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters Boeing B-767-200	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LHP	Gabunische Republik
IRAN AIR ([4])	FS100	IRA	Islamische Republik Iran	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 14 Luftfahrzeugen des Musters A-300, 8 Luftfahrzeugen des Musters A-310, 1 Luftfahrzeug des Musters B-737	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Islamische Republik Iran
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters Challenger CL-601, 1 Luftfahrzeug des Musters HS-125-800	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-AAG, ZS-AFG	Gabunische Republik; Republik Südafrika
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republik Angola	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 5 Luftfahrzeugen des Musters Boeing B-777 und 4 Luftfahrzeugen des Musters Boeing B-737-700	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republik Angola

([1]) Afrijet ist es ausschließlich gestattet, die aufgeführten Luftfahrzeuge für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Europäischen Union zu nutzen.
([2]) Air Astana ist es für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der EU ausschließlich gestattet, die oben aufgeführten Luftfahrzeugmuster zu nutzen, vorausgesetzt: 1) sie sind in Aruba zugelassen und (2) alle Änderungen bei den AOC werden der Kommission und Eurocontrol rechtzeitig mitgeteilt.
([3]) Gabon Airlines ist es ausschließlich gestattet, das aufgeführte Luftfahrzeug für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Europäischen Union zu nutzen.
([4]) Iran Air ist es gestattet, Flüge in die Europäische Union unter Einsatz der angegebenen Luftfahrzeuge und unter den in Erwägungsgrund 69 der Verordnung (EU) Nr. 590/2010 (ABl. L 170 vom 6.7.2010, S. 15) genannten Bedingungen durchzuführen.