Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften 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

▼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.

Air Bangladesh

(6) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens Air Bangladesh bezüglich einiger Luftfahrzeuge

[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

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.

(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.

([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

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.

(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.

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

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

▼B

(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.

(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 ([3]).

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

([1]) LFV-S-2004-2004-52
CAA-NL-2005-47
([2]) DGAC/F-2005-1222
([3]) ENAC-IT-2005-170
ENAC-IT-2005-370

▼B

(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 ([1]) 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.

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 ([2]).

(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

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

([2]) 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

▼B

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 ([1]).

(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 ([2]).

(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.

(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 ([3]).

([1]) 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

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

([3]) BCAA-2005-36

▼B

(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.

(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;

([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).

▼B

— 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 ([1]) 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:

— 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 ([2]), 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 ([3]).

([1]) ICAO-USOAP Summary Report — Audit of the Directorate of Civil Aviation of the Republic of Equatorial Guinea (Malabo, 14.—18. Mai 2001).
([2]) Arbeitspapier ICAO-Rat C-WP/12471.
([3]) Schriftverkehr zwischen dem Department of Transport des Vereinigten Königreichs und der ECAC zum Thema Luftfahrzeug-Dokumentation durch nicht zugelassene Unternehmen (6. August 2003).

▼B

(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 ([1]).

(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 ([2]) 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 ([3]), 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.

([1]) DGAC/F-2004 n^{os} 315, 316

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

([3]) Schriftwechsel 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.

▼B

(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 ([1]).

(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 ([2]).

(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 ge-

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

([2]) 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

mäß 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.

(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]).

([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

(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.

(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.

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 Betriebsunter-

▼B

sagungen 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.

▼M6

ANHANG A

LISTE DER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DEREN GESAMTER BETRIEB IN DER GEMEINSCHAFT UNTERSAGT IST ([1])

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
AIR KORYO	unbekannt	KOR	Demokratische Volksrepublik Korea
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afghanistan
MAHAN AIR	FS 105	IRM	Islamische Republik Iran
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	unbekannt	VRB	Ruanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraine
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraine
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht der Demokratischen Republik Kongo zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich		—	Demokratische Republik Kongo
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Demokratische Republik Kongo
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	Demokratische Republik Kongo

([1]) Den in Anhang A aufgeführten Luftfahrtunternehmen kann es gestattet werden, Verkehrsrechte durch den Einsatz betriebsbereit gecharterter Luftfahrzeuge („wet leasing“) eines Luftfahrtunternehmens auszuüben, das nicht Gegenstand einer Betriebsuntersagung ist, sofern die einschlägigen Sicherheitsnormen eingehalten werden.

▼**M6**

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
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	Demokratische Republik Kongo
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Ministerialunterschrift (Verordnung 78/205)	LCG	Demokratische Republik Kongo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo

▼M6

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
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Demokratische Republik Kongo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	Demokratische Republik Kongo
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht von Äquatorialguinea zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Äquatorialguinea
CRONOS AIRLINES	unbekannt	unbekannt	Äquatorialguinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Äquatorialguinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	nicht zutreffend	Äquatorialguinea
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Äquatorialguinea

▼M6

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
GUINEA AIRWAYS	738	nicht zutreffend	Äquatorialguinea
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Äquatorialguinea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht von Indonesien zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Indonesien
ADAM SKY CONNECTION AIRLINES	121-036	DHI	Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	unbekannt	Indonesien
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonesien
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	unbekannt	Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	unbekannt	Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	unbekannt	Indonesien
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	unbekannt	Indonesien
CARDIG AIR	121-013	unbekannt	Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	unbekannt	Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	unbekannt	Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonesien
EASTINDO	135-038	unbekannt	Indonesien
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	121-019	unbekannt	Indonesien
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	unbekannt	Indonesien
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonesien
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	unbekannt	Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	unbekannt	Indonesien
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Indonesien
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	unbekannt	Indonesien
MEGANTARA AIRLINES	121-025	unbekannt	Indonesien
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indonesien

▼M6

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	unbekannt	Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonesien
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	unbekannt	Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	unbekannt	Indonesien
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonesien
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	unbekannt	Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonesien
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	121-017	unbekannt	Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	unbekannt	Indonesien
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	unbekannt	Indonesien
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonesien
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	135-005	TGN	Indonesien
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonesien
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht der Kirgisischen Republik zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich		—	Kirgisische Republik
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	Kirgisische Republik
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisische Republik
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	Kirgisische Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisische Republik
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	Kirgisische Republik
BOTIR AVIA	10	BTR	Kirgisische Republik
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgisische Republik
DAMES	20	DAM	Kirgisische Republik
EASTOK AVIA	15	unbekannt	Kirgisische Republik
ESEN AIR	2	ESD	Kirgisische Republik
GALAXY AIR	12	GAL	Kirgisische Republik

▼M6

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
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kirgisische Republik
INTAL AVIA	27	INL	Kirgisische Republik
ITEK AIR	04	IKA	Kirgisische Republik
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgisische Republik
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisische Republik
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	Kirgisische Republik
MAX AVIA	33	MAI	Kirgisische Republik
OHS AVIA	09	OSH	Kirgisische Republik
S GROUP AVIATION	6	unbekannt	Kirgisische Republik
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Kirgisische Republik
SKY WAY AIR	21	SAB	Kirgisische Republik
TENIR AIRLINES	26	TEB	Kirgisische Republik
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgisische Republik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht von Liberia zuständig sind, zugelassen wurden	—	—	Liberia
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht von Sierra Leone zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	unbekannt	RUM	Sierra Leone
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	unbekannt	BVU	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	unbekannt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	unbekannt	unbekannt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	unbekannt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	unbekannt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	unbekannt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	unbekannt	unbekannt	Sierra Leone
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht von Swasiland zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich	—	—	Swasiland
AERO AFRICA (PTY) LTD	unbekannt	RFC	Swasiland
JET AFRICA SWAZILAND	unbekannt	OSW	Swasiland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	unbekannt	RSN	Swasiland
SCAN AIR CHARTER, LTD	unbekannt	unbekannt	Swasiland

▼**M6**

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
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	unbekannt	SWX	Swasiland
SWAZILAND AIRLINK	unbekannt	SZL	Swasiland

▼M6

ANHANG B

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens	Muster des Luftfahrzeugs	Eintragungskennung und ggf. Seriennummer	Eintragungsstaat
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesch	B747-269B	S2-ADT	Bangladesch
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komoren	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: LET 410 UVP	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: D6-CAM (851336)	Komoren
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	Demokratische Republik Kongo	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: B767-266 ER	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 9Q-CJD (Seriennr. 23 178)	Demokratische Republik Kongo

(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.