

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 Bangladesch

- (6) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens Air Bangladesch bezüglich einiger Luftfahrzeuge seiner Flotte. Diese Mängel wurden von Deutschland bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt⁽³⁾.

- (7) Air Bangladesch 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 Bangladeschs, die für die Regulierungsaufsicht über Air Bangladesch 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 Bangladesch 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⁽⁴⁾.

⁽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).

⁽³⁾ LBA-D-2005-0003

LBA-D-2005-0004

LBA-D-2005-0004

⁽⁴⁾ DGAC/F 2000-210

Aktenzeichen einer weiteren SAFA-Inspektion durch Deutschland unbekannt.

⁽¹⁾ ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.

- (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 ⁽⁵⁾.
- (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.

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 ⁽⁶⁾.
- (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 Eintragsnummer 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 ⁽⁷⁾.
- (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 übereinstimmt.
- (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.
- (28) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass BGB Air die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält.

⁽⁵⁾ DGAC/F-2000-895

⁽⁶⁾ LBA-D-2004-269
LBA-D-2004-341
LBA-D-2004-374
LBA-D-2004-597

⁽⁷⁾ ENAC-IT-2005-237

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 ⁽⁸⁾.
- (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 ⁽⁹⁾.
- (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 ⁽¹⁰⁾.
- (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 Hauptsitz in den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) hat, was den Anforderungen von Anhang 6 des Abkommens von Chicago zuwiderläuft. In dem Untersuchungsbericht des US-Verkehrssicherheitsausschusses ⁽¹¹⁾ 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.

⁽⁸⁾ LfV-S-2004-2004-52

CAA-NL-2005-47

⁽⁹⁾ DGAC/F-2005-1222

⁽¹⁰⁾ ENAC-IT-2005-170

ENAC-IT-2005-370

⁽¹¹⁾ Factual Aviation Report, USA-National Transportation Safety Board, 2. März 2005, (NTSB ID: DCA05RA033).

(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 ⁽¹²⁾.

(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 ⁽¹³⁾.

(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 ⁽¹⁴⁾.

⁽¹²⁾ 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

⁽¹³⁾ 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

⁽¹⁴⁾ CAA-NL-2005-230

CAA-NL-2005-234

CAA-NL-2005-235

(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 vorgebracht hat, dass das Luftverkehrsleiterzeugnis (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 ⁽¹⁵⁾.

(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.

⁽¹⁵⁾ BCAA-2005-36

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⁽¹⁶⁾ 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⁽¹⁷⁾:
- 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;

⁽¹⁶⁾ SAFA-Vorfeldinspektion der belgischen Behörden vom 11. März 2006 in Brüssel.

⁽¹⁷⁾ Schriftverkehr zwischen dem Department of Transport des Vereinigten Königreichs und dem Generaldirektor Zivilluftfahrt von Äquatorialguinea (27. März 2002).

- 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⁽¹⁸⁾ 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.

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

Bislang hat die Generaldirektion Zivilluftfahrt Äquatorialguineas der ICAO auch keinen Maßnahmenplan bezüglich dieser Auditergebnisse vorgelegt⁽¹⁹⁾, 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⁽²⁰⁾.
- (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 Equatoriale, 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⁽²¹⁾.
- (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⁽²²⁾ festgestellt wurden. Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Betriebs von Luftfahrtunternehmen, die in Liberia zugelassen oder genehmigt wurden, wurden un-

mittelbar 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⁽²³⁾, 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⁽²⁴⁾.

⁽¹⁹⁾ Arbeitspapier ICAO-Rat C-WP/12471.

⁽²⁰⁾ Schriftverkehr zwischen dem Department of Transport des Vereinigten Königreichs und der ECAC zum Thema Luftfahrzeug-Dokumentation durch nicht zugelassene Unternehmen (6. August 2003).

⁽²¹⁾ DGAC/F-2004 n^{os} 315, 316

⁽²²⁾ UK — Luftfahrtamt Regulierungsgruppe — Flugzeuginspektionsbericht vom 5. März 1996 (Amtszahl: 223).

⁽²³⁾ 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.

⁽²⁴⁾ LfV-S-04-0037

- (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 Hauptschäftssitz 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 ⁽²⁵⁾.
- (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 Hauptschäftssitz 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 ⁽²⁶⁾ getroffenen Vereinbarungen gewährleisteten 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 basierend, und das IAS-Personal war weder in Sierra Leone noch in dem Land basierend, 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.

⁽²⁵⁾ CAA-UK-2003-103
CAA-UK-2003-111
CAA-UK-2003-136
CAA-UK-2003-198
CAA-MA-2003-4
LFV-S-2004-37

⁽²⁶⁾ „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).

- (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.
- (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.

- (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 ⁽²⁷⁾.

- (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 ⁽²⁸⁾ 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.

- (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.

- (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.

⁽²⁷⁾ CAA/NL-2004-98.

⁽²⁸⁾ ICAO-USOAP Summary Report — Audit of the Directorate of Civil Aviation of Swaziland, (9.—12. März 1999).

- (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 Luftfahrtunterneh-

men 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 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.

Brüssel, den 22. März 2006

Für die Kommission

Jacques BARROT

Vizepräsident

ANHANG A

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
Air Koryo	unbekannt	KOR	Demokratische Volksrepublik Korea
Air Service Comores	unbekannt	unbekannt	Komoren
Ariana Afghan Airlines ⁽¹⁾	009	AFG	Afghanistan
BGB Air	AK-0194-04	unbekannt	Kasachstan
GST Aero Air Company	AK 0203-04	BMK	Kasachstan
Phoenix Aviation	02	PHG	Kirgisistan
Phuket Airlines	07/2544	VAP	Thailand
Reem Air	07	REK	Kirgisistan
Silverback Cargo Freighters	unbekannt	VRB	Ruanda
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht der Demokratischen Republik Kongo zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich	unbekannt	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
Africa One	409/CAB/MIN/TC/017/2005	CFR	Demokratische Republik Kongo
AFRICAN COMPANY AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/017/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIGLE AVIATION	Ministerialunterschrift	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR BOYOMA	Ministerialunterschrift	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/010/2005	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/007/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
ATO — Air Transport Office	unbekannt	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/038/2005	BUL	Demokratische Republik Kongo
BUSINESS AVIATION s.p.r.l.	409/CAB/MIN/TC/012/2005	unbekannt	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.

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
BUTEMBO AIRLINES	Ministerialunterschrift	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
CAA — Compagnie Africaine d'Aviation	409/CAB/MIN/TC/016/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/032/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
CENTRAL AIR EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/011/2005	CAX	Demokratische Republik Kongo
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
CHC STELAVIA	Ministerialunterschrift	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
COMAIR	Ministerialunterschrift	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION	409/CAB/MIN/TC/016/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
C0-ZA AIRWAYS	Ministerialunterschrift	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
DAS AIRLINES	unbekannt	RKC	Demokratische Republik Kongo
DOREN AIRCARGO	409/CAB/MIN/TC/0168/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
ENTERPRISE WORLD AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/031/2005	EWS	Demokratische Republik Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/014/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/MNL/CM/014/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GALAXY CORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0002/MNL/CM/014/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GR AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0403/TW/TK/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GLOBAL AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/029/2005	BSP	Demokratische Republik Kongo
GOMA EXPRESS	Ministerialunterschrift	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	Ministerialunterschrift	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
I.T.A.B. — International Trans Air Business	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
JETAIR — Jet Aero Services, s.p.r.l.	unbekannt	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
KINSHASA AIRWAYS, s.p.r.l.	unbekannt	KNS	Demokratische Republik Kongo
KIVU AIR	Ministerialunterschrift	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
LAC — Lignes Aériennes Congolaises	unbekannt	LCG	Demokratische Republik Kongo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/013/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/008/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
MANGO MAT	Ministerialunterschrift	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
RWABIKA „BUSHI EXPRESS“	unbekannt	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SAFARI LOGISTICS	409/CAB/MIN/TC/0760/V/KK//2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/034/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/VC-MIN/TC/0405/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0033/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRACEP	unbekannt	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TC/035/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRANSPORTS AERIENNES CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/034/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
UHURU AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/039/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TC/036/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
WIMBI DIRI AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/005/2005	unbekannt	Demokratische Republik Kongo

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht von Äquatorialguinea zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich	unbekannt	unbekannt	Äquatorialguinea
Air Consul SA	unbekannt	RCS	Äquatorialguinea
Avirex Guinee Equatoriale	unbekannt	AXG	Äquatorialguinea
COAGE — Compagnie Aeree de Guinee Equatorial	unbekannt	COG	Äquatorialguinea
Ecuato Guineana de Aviacion	unbekannt	ECV	Äquatorialguinea
Ecuatorial Cargo	unbekannt	EQC	Äquatorialguinea
GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA	unbekannt	GEA	Äquatorialguinea
GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	unbekannt	GET	Äquatorialguinea
Jetline Inc.	unbekannt	JLE	Äquatorialguinea
KNG Transavia Cargo	unbekannt	VCG	Äquatorialguinea
Prompt Air GE SA	unbekannt	POM	Äquatorialguinea
UTAGE — Union de Transport Aereo de Guinea Ecuatorial	unbekannt	UTG	Äquatorialguinea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht von Liberia zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich	unbekannt	unbekannt	Liberia
International Air Services	unbekannt	IAX	Liberia
SATGUR AIR TRANSPORT, Corp.	unbekannt	TGR	Liberia
WEASUA AIR TRANSPORT, Co. Ltd	unbekannt	WTC	Liberia
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht von Sierra Leone zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich	unbekannt	unbekannt	Sierra Leone
AEROLIFT, Co. Ltd	unbekannt	LFT	Sierra Leone
AFRIK AIR LINKS	unbekannt	AFK	Sierra Leone
AIR LEONE, Ltd	unbekannt	RLL	Sierra Leone
AIR RUM, Ltd	unbekannt	RUM	Sierra Leone
AIR SALONE, Ltd	unbekannt	RNE	Sierra Leone

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
AIR UNIVERSAL, Ltd	00007	UVS	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	unbekannt	DTY	Sierra Leone
FIRST LINE AIR (SL), Ltd	unbekannt	FIR	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	unbekannt	unbekannt	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	unbekannt	PRR	Sierra Leone
STAR AIR, Ltd	unbekannt	SIM	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	unbekannt	unbekannt	Sierra Leone
WEST COAST AIRWAYS Ltd	unbekannt	WCA	Sierra Leone
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht von Swaziland zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich	unbekannt	unbekannt	Swaziland
AFRICAN INTERNATIONAL AIRWAYS, (Pty) Ltd	unbekannt	AIA	Swaziland
AIRLINK SWAZILAND, Ltd	unbekannt	SZL	Swaziland
Jet Africa	unbekannt	OSW	Swaziland
NORTHEAST AIRLINES, (Pty) Ltd	unbekannt	NEY	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, Ltd	unbekannt	unbekannt	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	unbekannt	SWX	Swaziland

(¹) Die Betriebsuntersagung bezüglich Ariana Afghan Airlines gilt für alle von diesem Luftfahrtunternehmen betriebenen Luftfahrzeuge, ausgenommen Folgendes: A310 mit dem Eintragungskennzeichen F-GYYY.

ANHANG B

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbesitzerzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbesitzerzeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens	Muster des Luftfahrzeugs	Eintragungskennung und ggf. Seriennummer	Eintragsstaat
Air Bangladesh	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
Buraq Air	002/01	BRQ	Libyen	IL-76	— UN-76007 (Seriennr. 0003426765) — 5 ^a -DNA (Seriennr. 0023439140) — 5A-DMQ (Seriennr. 73479392) — UN-76008 (Seriennr. 0033448404)	Libyen
Buraq Air	002/01	BRQ	Libyen	Let L-410	5A-DMT (Seriennr. 871928)	Libyen
HBA ⁽¹⁾	416/dac/tc/sec/ 087/2005	ALX	Demokratische Republik Kongo	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: L-101	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 9Q-CHC (Seriennr. 193H-1206)	Demokratische Republik Kongo

⁽¹⁾ Hewa Bora Airways ist es ausschließlich gestattet, das aufgeführte Luftfahrzeug für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Europäischen Gemeinschaft zu nutzen.

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