

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

► **B****VERORDNUNG (EG) Nr. 474/2006 DER KOMMISSION**

vom 22. März 2006

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

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

Geändert durch:

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

► <u>M19</u>	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 295/2012 der Kommission vom 3. April 2012	L 98	13	4.4.2012
► <u>M20</u>	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1146/2012 der Kommission vom 3. Dezember 2012	L 333	7	5.12.2012
► <u>M21</u>	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 659/2013 der Kommission vom 10. Juli 2013	L 190	54	11.7.2013
► <u>M22</u>	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1264/2013 der Kommission vom 3. Dezember 2013	L 326	7	6.12.2013
► <u>M23</u>	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 368/2014 der Kommission vom 10. April 2014	L 108	16	11.4.2014
► <u>M24</u>	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1318/2014 der Kommission vom 11. Dezember 2014	L 355	8	12.12.2014
► <u>M25</u>	Durchführungsverordnung (EU) 2015/1014 der Kommission vom 25. Juni 2015	L 162	65	27.6.2015
► <u>M26</u>	Durchführungsverordnung (EU) 2015/2322 der Kommission vom 10. Dezember 2015	L 328	67	12.12.2015

Berichtigt durch:

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



VERORDNUNG (EG) Nr. 474/2006 DER KOMMISSION

vom 22. März 2006

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 (im Folgenden „die Grundverordnung“) legt Verfahren fest für die Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie Verfahren, die es den Mitgliedstaaten unter bestimmten Umständen erlauben, außerordentliche Maßnahmen zur Erlassung von Betriebsuntersagungen in ihrem Hoheitsgebiet zu ergreifen.
- (2) In Übereinstimmung mit Artikel 3 Absatz 3 der Grundverordnung hat jeder Mitgliedstaat der Kommission die Identität der Luftfahrtunternehmen, gegen die eine Betriebsuntersagung in seinem Hoheitsgebiet ergangen ist, sowie die Gründe für die Betriebsuntersagung und andere einschlägige Informationen mitgeteilt.
- (3) Die Kommission hat alle betreffenden Luftfahrtunternehmen entweder unmittelbar oder, wo dies nicht praktikabel war, über die für die Beaufsichtigung der betreffenden Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden informiert und ihnen die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen mitgeteilt, die einer Entscheidung über eine Betriebsuntersagung in der Gemeinschaft zugrunde gelegt würden.
- (4) Gemäß Artikel 7 der Grundverordnung hat die Kommission den betreffenden Luftfahrtunternehmen Gelegenheit gegeben, die von den Mitgliedstaaten vorgelegten Unterlagen einzusehen, sich schriftlich dazu zu äußern und ihren Standpunkt innerhalb von 10 Tagen der Kommission sowie dem Flugsicherheitsausschuss ⁽²⁾ mündlich vorzutragen.
- (5) Die gemeinsamen Kriterien für die Prüfung einer Betriebsuntersagung aus Sicherheitsgründen auf Gemeinschaftsebene sind im Anhang zur Grundverordnung festgelegt.

⁽¹⁾ ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.

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

▼B**Air Bangladesh**

- (6) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens Air Bangladesh bezüglich einiger Luftfahrzeuge seiner Flotte. Diese Mängel wurden von Deutschland bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt⁽¹⁾.
- (7) Air Bangladesh hat nicht angemessen und rechtzeitig auf eine Anfrage der deutschen Zivilluftfahrtbehörde hinsichtlich der Sicherheitsaspekte ihres Flugbetriebs geantwortet, was Anzeichen für eine fehlende Transparenz oder Mitteilung ist, wie die Nichtbeantwortung der Schreiben dieses Mitgliedstaats erkennen lässt. Bislang hat Deutschland keine Gelegenheit erhalten zu prüfen, ob die Sicherheitsmängel behoben wurden.
- (8) Die Behörden Bangladeshs, die für die Regulierungsaufsicht über Air Bangladesh zuständig sind, haben keine angemessene Aufsicht über ein bestimmtes von diesem Luftfahrtunternehmen eingesetztes Luftfahrzeug gemäß ihren Verpflichtungen nach dem Abkommen von Chicago ausgeübt.
- (9) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass dem Luftfahrtunternehmen Air Bangladesh strenge Betriebsbeschränkungen auferlegt werden sollten und es in Anhang B aufgenommen werden sollte.

Air Koryo

- (10) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens Air Koryo. Diese Mängel wurden von Frankreich und Deutschland bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt⁽²⁾.
- (11) Die anhaltende Nichtbehebung durch Air Koryo von Mängeln, die zuvor von Frankreich mitgeteilt worden waren, wurde während weiterer Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt⁽³⁾.
- (12) Belegte Informationen, die sich auf schwere Störungen beziehen und von Frankreich mitgeteilt wurden, weisen auf latente systematische Mängel seitens Air Koryo hin.
- (13) Air Koryo hat erkennen lassen, dass ihm die Fähigkeit zur Behebung dieser Sicherheitsmängel fehlt.
- (14) Air Koryo hat nicht angemessen und rechtzeitig auf eine Anfrage der französischen Zivilluftfahrtbehörde hinsichtlich der Sicherheitsaspekte seines Flugbetriebs geantwortet, was Anzeichen für eine fehlende Transparenz oder Mitteilung ist, wie die Nichtbeantwortung der Anfragen dieses Mitgliedstaats erkennen lässt.
- (15) Der von Air Koryo auf Anforderung Frankreichs vorgelegte Plan zur Mängelbehebung war nicht angemessen und reichte für die Behebung der festgestellten schweren Sicherheitsmängel nicht aus.

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

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

⁽³⁾ DGAC/F-2000-895

▼B

- (16) Die Behörden der Demokratischen Republik Korea, die für die Regulierungsaufsicht über Air Koryo zuständig sind, haben keine angemessene Aufsicht über dieses Luftfahrtunternehmen gemäß ihren Verpflichtungen nach dem Abkommen von Chicago ausgeübt.
- (17) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Air Koryo die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält.

Ariana Afghan Airlines

- (18) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel bei bestimmten von Ariana Afghan Airlines betriebenen Luftfahrzeugen. Diese Mängel wurden von Deutschland bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt⁽¹⁾.
- (19) Ariana Afghan Airlines hat erkennen lassen, dass ihm die Fähigkeit zur Behebung dieser Sicherheitsmängel fehlt.
- (20) Ariana Afghan Airlines hat nicht angemessen und rechtzeitig auf eine Anfrage der deutschen Zivilluftfahrtbehörde hinsichtlich der Sicherheitsaspekte seines Flugbetriebs geantwortet, was Anzeichen für eine fehlende Mitteilung ist, wie das Fehlen einer angemessenen Antwort auf Schreiben dieses Mitgliedstaats erkennen lässt.
- (21) Die zuständigen Behörden Afghanistans, wo die von Ariana Afghan Airlines eingesetzten Luftfahrzeuge eingetragen sind, haben keine vollkommen angemessene Aufsicht über die von diesem Luftfahrtunternehmen eingesetzten Luftfahrzeuge gemäß ihren Verpflichtungen nach dem Abkommen von Chicago ausgeübt.
- (22) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Ariana Afghan Airlines die einschlägigen Sicherheitsnormen für alle von ihm betriebenen Luftfahrzeuge nicht einhält, ausgenommen das Luftfahrzeug des Musters A310 mit der Eintragungsnummer F-GYYY, das in Frankreich eingetragen ist und der Aufsicht der französischen Behörden unterliegt.

BGB Air

- (23) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens BGB Air. Diese Mängel wurden von Italien bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt⁽²⁾.
- (24) BGB Air hat erkennen lassen, dass ihm die Fähigkeit oder die Bereitschaft fehlt, Sicherheitsmängel zu beheben, wie durch die Vorlage einer Selbstbeurteilung anhand von ICAO-Normen auf der Grundlage der von Italien bereitgestellten Checkliste für ausländische Luftfahrtunternehmen belegt wird, die nicht mit den Ergebnissen nachfolgender SAFA-Inspektionen 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.

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

⁽²⁾ ENAC-IT-2005-237

▼B

- (26) Es liegen keine Belege für die Durchführung eines von BGB Air vorgelegten angemessenen Plans zur Mängelbehebung vor, mit dem die gravierenden Sicherheitsmängel auf die Anforderung Italiens hin behoben werden könnten.
- (27) Die Behörden Kasachstans, die für die Regulierungsaufsicht über BGB Air zuständig sind, haben nicht umfassend mit der italienischen Zivilluftfahrtbehörde zusammengearbeitet, als sich Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Flugbetriebs des Luftfahrtunternehmens BGB Air, das in diesem Staat zugelassen ist, ergaben, wie die Nichtbeantwortung der Schreiben dieses Mitgliedstaats erkennen lässt.
- (28) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass BGB Air die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält.

Buraq Air

- (29) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens Buraq Air bezüglich dessen Luftfrachtbetriebs. Diese Mängel wurden von Schweden und den Niederlanden bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt⁽¹⁾.
- (30) Buraq Air hat nicht angemessen und rechtzeitig auf eine Anfrage der deutschen Zivilluftfahrtbehörde hinsichtlich der Sicherheitsaspekte seines Luftfrachtbetriebs geantwortet, was Anzeichen für eine fehlende Transparenz oder Mitteilung ist, wie die Nichtbeantwortung der Schreiben dieses Mitgliedstaats erkennen lässt.
- (31) Die Behörden Libyens, die für die Regulierungsaufsicht über Buraq Air zuständig sind, haben keine angemessene Aufsicht über den Luftfrachtbetrieb dieses Luftfahrtunternehmens gemäß ihren Verpflichtungen nach dem Abkommen von Chicago ausgeübt.
- (32) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass dem Luftfahrtunternehmen Buraq Air strenge Betriebsbeschränkungen auferlegt werden sollten und es in Anhang B aufgenommen werden sollte.

Air Service Comores

- (33) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens Air Service Comores. Diese Mängel wurden von Frankreich bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt⁽²⁾.
- (34) Es liegen keine Belege für die Durchführung eines von Air Service Comores vorgelegten angemessenen Plans zur Mängelbehebung vor, mit dem die gravierenden Sicherheitsmängel auf die Anforderung Frankreichs hin behoben werden könnten.
- (35) Die Behörden, die für die Regulierungsaufsicht über Air Services Comores zuständig sind, haben erkennen lassen, dass ihnen die Fähigkeit zur Behebung von Sicherheitsmängeln fehlt.
- (36) Die für die Regulierungsaufsicht zuständigen Behörden der Komoren haben nicht rechtzeitig mit der französischen Zivilluftfahrtbehörde zusammengearbeitet, als Bedenken bezüglich der Sicherheit des Betriebs eines in diesem Staat genehmigten oder zugelassenen Luftfahrtunternehmens vorgebracht wurden.

⁽¹⁾ LFV-S-2004-2004-52
CAA-NL-2005-47

⁽²⁾ DGAC/F-2005-1222

▼B

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

GST Aero Air Company

- (38) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens GST Aero Air Company. Diese Mängel wurden von Italien bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt⁽¹⁾.
- (39) GST Aero Air Company hat erkennen lassen, dass ihm die Fähigkeit oder die Bereitschaft zur Behebung von Sicherheitsmängeln fehlt.
- (40) GST Aero Air Company hat nicht angemessen und rechtzeitig auf eine Anfrage der italienischen Zivilluftfahrtbehörde hinsichtlich der Sicherheitsaspekte seines Flugbetriebs geantwortet, was Anzeichen für eine fehlende Transparenz oder Mitteilung ist, wie die Nichtbeantwortung der Schreiben dieses Mitgliedstaats erkennen lässt.
- (41) Es liegen keine Belege für die Durchführung eines von GST Aero Air Company vorgelegten angemessenen Plans zur Mängelbehebung vor, mit dem die gravierenden Sicherheitsmängel auf die Anforderung Italiens hin behoben werden könnten.
- (42) Die Behörden Kasachstans, die für die Regulierungsaufsicht über GST Aero Air Company zuständig sind, haben nicht umfassend mit der italienischen Zivilluftfahrtbehörde zusammengearbeitet, als sich Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Flugbetriebs eines Luftfahrtunternehmens, das in diesem Staat genehmigt oder zugelassen ist, ergaben, wie die eingeschränkte Beantwortung der Schreiben Italiens erkennen lässt.
- (43) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass GST Aero Air Company die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält.

Phoenix Aviation

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

⁽¹⁾ ENAC-IT-2005-170
ENAC-IT-2005-370

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

▼B**Phuket Airlines**

- (46) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens Phuket Airlines. Diese Mängel wurden von dem Vereinigten Königreich und den Niederlanden bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ⁽¹⁾.
- (47) Phuket Airlines hat erkennen lassen, dass ihm die Fähigkeit zur fristgerechten und angemessenen Behebung dieser Sicherheitsmängel fehlt.
- (48) Die für die Regulierungsaufsicht zuständigen Behörden Thailands haben nicht umfassend mit der niederländischen Zivilluftfahrtbehörde zusammengearbeitet, als sich Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Flugbetriebs des Luftfahrtunternehmens Phuket Airlines, das in diesem Staat zugelassen ist, ergaben, wie das Fehlen zweckdienlicher Antworten auf Schreiben dieses Mitgliedstaats erkennen lässt.
- (49) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Phuket Airlines die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält.

Reem Air

- (50) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens Reem Air. Diese Mängel wurden ursprünglich von den Niederlanden bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ⁽²⁾.
- (51) Die anhaltende Nichtbehebung von Mängeln durch Reem Air wurde durch die Niederlande bei weiteren Vorfeldinspektionen eines bestimmten Luftfahrzeugs im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt ⁽³⁾.
- (52) Reem Air hat fehlende Fähigkeit oder Bereitschaft zur Behebung von Sicherheitsmängeln erkennen lassen.
- (53) Reem Air hat nicht angemessen und rechtzeitig auf eine Anfrage der niederländischen Zivilluftfahrtbehörde hinsichtlich der Sicherheitsaspekte seines Flugbetriebs geantwortet, was Anzeichen für eine fehlende Transparenz oder Mitteilung ist, wie die Nichtbeantwortung der Schreiben dieses Mitgliedstaats erkennen lässt.

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

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

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

▼B

- (54) Es liegen keine Belege für die Durchführung eines von Reem Air vorgelegten angemessenen Plans zur Mängelbehebung vor, mit dem die gravierenden Sicherheitsmängel auf die Anforderung der Niederlande hin behoben werden könnten.
- (55) Die Behörden Kirgisistans, die für die Regulierungsaufsicht über Reem Air zuständig sind, haben keine angemessene Aufsicht über dieses Luftfahrtunternehmen gemäß ihren Verpflichtungen nach dem Abkommen von Chicago ausgeübt, was das Andauern schwerer Sicherheitsmängel erkennen lässt. Außerdem belegen die Informationen, die Reem Air der Kommission während der dem Luftfahrtunternehmen gewährten Anhörung vorgetragen hat, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) von Reem Air zwar von Kirgisistan ausgestellt wurde, das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz jedoch in den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) hat, was den Anforderungen von Anhang 6 des Abkommens von Chicago zuwiderläuft.
- (56) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Reem Air die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält.

Silverback Cargo Freighters

- (57) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens Silverback Cargo Freighters. Diese Mängel wurden von Belgien bei einer Vorfeldinspektion im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt (¹).
- (58) Das Luftfahrtunternehmen Silverback Cargo Freighters, das auch die Instandhaltung (A&B-Checks) seiner eigenen Luftfahrzeuge durchführt, hat nicht angemessen auf eine Anfrage der Zivilluftfahrtbehörde dieses Mitgliedstaats hinsichtlich der Sicherheitsaspekte seines Flugbetriebs geantwortet, was Anzeichen für eine fehlende Transparenz oder Mitteilung ist, wie das Fehlen zweckdienlicher Antworten auf Anfragen dieses Mitgliedstaats erkennen lässt.
- (59) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Silverback Cargo Freighters die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält.

Luftfahrtunternehmen aus der Demokratischen Republik Kongo

- (60) Trotz ihrer Bemühungen haben die Zivilluftfahrtbehörden der Demokratischen Republik Kongo (DRK) anhaltende Schwierigkeiten bei der Umsetzung und Durchsetzung der einschlägigen Sicherheitsnormen, wie durch den Auditbericht des ICAO-USO-AP-Berichts zur Direktion Zivilluftfahrt der Demokratischen Republik Kongo (Kinshasa, 11.—18. Juni 2001) belegt wird. Insbesondere besteht derzeit kein System für die Zulassung von Luftfahrtunternehmen.
- (61) Die für die Regulierungsaufsicht zuständigen Behörden der DRK haben daher eine mangelnde Fähigkeit zur Durchführung einer angemessenen Sicherheitsaufsicht erkennen lassen.
- (62) Gegen das Luftfahrtunternehmen Central Air Express ergeht eine Betriebsuntersagung wegen nachgewiesener Mängel bezüglich internationaler Sicherheitsnormen und seiner fehlenden Zusammenarbeit mit einem Mitgliedstaat.

⁽¹⁾ BCAA-2005-36

▼ B

- (63) Belgien⁽¹⁾ und Hewa Bora Airways (HBA) haben Informationen vorgelegt, nach denen im Fall von HBA die in der Vergangenheit von den belgischen Behörden festgestellten Mängel bezüglich bestimmter Luftfahrzeuge signifikant behoben wurden. Belgien hat die Kommission außerdem informiert, dass es beabsichtigt, systematische Vorfeldinspektionen von HBA durchzuführen. Angesichts dessen sollte diesem Luftfahrtunternehmen erlaubt werden, seinen derzeitigen Flugbetrieb fortzusetzen.
- (64) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien sollten daher alle Luftfahrtunternehmen, die in der Demokratischen Republik Kongo (DRK) zugelassen sind, in Anhang A aufgenommen werden, ausgenommen das Luftfahrtunternehmen Hewa Bora Airways (HBA), das in Anhang B aufgenommen werden sollte.

Luftfahrtunternehmen aus Äquatorialguinea

- (65) Die für die Regulierungsaufsicht zuständigen Behörden Äquatorialguineas haben nicht umfassend mit der Zivilluftfahrtbehörde des Vereinigten Königreichs zusammengearbeitet, als sich Bedenken über die Sicherheit des Flugbetriebs eines in diesem Staat genehmigten oder zugelassenen Luftfahrtunternehmens ergaben. Das Vereinigte Königreich schrieb den Generaldirektor Zivilluftfahrt in Äquatorialguinea am 27. März 2002 mit der Bitte um Klärung folgender Punkte an⁽²⁾:
- ein erheblicher Anstieg der Zahl der in Äquatorialguinea eingetragenen Luftfahrzeuge und Hinweise darauf, dass möglicherweise das Aircraft Registration Bureau (ARB) oder eine ähnliche Organisation das Register verwaltet;
 - die Tatsache, dass eine Reihe von Luftfahrtunternehmen, die über ein von Äquatorialguinea ausgestelltes Luftverkehrs-betreiberzeugnis (AOC) verfügen, ihren Hauptgeschäftssitz nicht in Äquatorialguinea hat.

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

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

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

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

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

▼B

- Fehlen einer Organisation, die Tätigkeiten der Sicherheitsaufsicht durchführen kann, insbesondere Fehlen von Fachkräften in den Bereichen Zulassung, Flugbetrieb und Lufttüchtigkeit;
- Unfähigkeit, die Zahl der Luftfahrzeuge im Register oder die Zahl der erteilten gültigen Lufttüchtigkeitszeugnisse anzugeben;
- Nichterrichtung eines strukturierten Systems für die Zulassung und Beaufsichtigung von Luftfahrtunternehmen;
- Nichterlassen von Vorschriften für den Flugbetrieb;
- Nichtdurchführung der Überwachung zugelassener Luftfahrtunternehmen;
- Nichteinrichtung eines Systems zur Durchführung der grundlegenden Aufgaben einer Inspektionsbehörde für die Lufttüchtigkeit.

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

- (67) Die für die Regulierungsaufsicht zuständigen Behörden Äquatorialguineas haben erkennen lassen, dass ihnen die Fähigkeit zur Umsetzung und Durchsetzung der einschlägigen Sicherheitsnormen gemäß ihren Verpflichtungen nach dem Abkommen von Chicago fehlt. Einige Inhaber von durch Äquatorialguinea ausgestellten Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) haben ihren Hauptgeschäftssitz nicht in Äquatorialguinea, was den Anforderungen von Anhang 6 des Abkommens von Chicago zuwiderläuft ⁽²⁾.
- (68) Die Behörden Äquatorialguineas, die für die Regulierungsaufsicht über die folgenden Luftfahrtunternehmen zuständig sind, haben erkennen lassen, dass ihnen die Fähigkeit zur Durchführung einer angemessenen Sicherheitsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen fehlt: Air Consul SA, Avirex Guinée Equatoriale, COAGE — Compagnie Aeree(?) de Guinée Equatorial, Ecuato Guineana de Aviación, Ecuatorial Cargo, GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA, GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos, Jetline Inc., King Transavia Cargo, Prompt Air GE SA, UTAGE — Unión de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial.
- (69) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass gegen alle Luftfahrtunternehmen, die in Äquatorialguinea zugelassen wurden, eine Betriebsuntersagung ausgesprochen werden sollte und sie in Anhang A aufgenommen werden sollten.

Luftfahrtunternehmen aus Liberia

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

⁽¹⁾ Arbeitspapier ICAO-Rat C-WP/12471.

⁽²⁾ Schriftverkehr zwischen dem Department of Transport des Vereinigten Königreichs und der ECAC zum Thema Luftfahrzeug-Dokumentation durch nicht zugelassene Unternehmen (6. August 2003).

⁽³⁾ DGAC/F-2004 n^{os} 315, 316

▼B

- (71) Die für die Regulierungsaufsicht zuständigen Behörden Liberias haben nicht umfassend mit der Zivilluftfahrtbehörde des Vereinigten Königreichs zusammengearbeitet, als sie über gravierende Sicherheitsmängel informiert wurden, die bei der Vorfeldinspektion eines in Liberia eingetragenen Luftfahrzeugs durch die Zivilluftfahrtbehörde des Vereinigten Königreichs am 5. März 1996 ⁽¹⁾ festgestellt wurden. Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Betriebs von Luftfahrtunternehmen, die in Liberia zugelassen oder genehmigt wurden, wurden unmittelbar geltend gemacht, indem die Generaldirektion Zivilluftfahrt Liberias am 12. März 1996 von der Zivilluftfahrtbehörde des Vereinigten Königreichs darauf hingewiesen wurde, dass gewerbliche Dienste nach dem Vereinigten Königreich untersagt würden, bis die Behörden Liberias das Bestehen eines wirksamen Regulierungssystems nachwiesen, um die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen auf dem Register Liberias zu gewährleisten. Die Behörden Liberias haben dies nie beantwortet. Die Behörden Liberias haben ebenfalls nicht umfassend mit der französischen Zivilluftfahrtbehörde zusammengearbeitet, indem sie eine Antwort abgelehnt haben, als letzterer Mitgliedstaat Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Betriebs eines Luftfahrtunternehmens geltend machte, das in Liberia zugelassen oder genehmigt war.
- (72) Die für die Regulierungsaufsicht zuständigen Behörden Liberias haben erkennen lassen, dass ihnen die Fähigkeit zur Umsetzung und Durchsetzung der einschlägigen Sicherheitsnormen fehlt. Die Regierung Liberias hat 1996 selbst eingestanden ⁽²⁾, dass sie aufgrund des Bürgerkriegs nicht in der Lage war, die Regulierungsaufsicht über in Liberia eingetragene Luftfahrzeuge auszuüben. Zwar wurde 2006 ein umfassendes Friedensabkommen unterzeichnet, und die Vereinten Nationen und die Nationale Übergangsregierung Liberias treffen schrittweise Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit, doch ist es unwahrscheinlich, dass sich die Fähigkeit der Regierung zur Regulierung ihres Registers seit 1996 verbessert hat. Die ICAO hat wegen der Sicherheitslage noch kein USOAP-Audit Liberias durchgeführt.
- (73) Die Behörden Liberias, die für die Regulierungsaufsicht über die folgenden Luftfahrtunternehmen zuständig sind, haben erkennen lassen, dass ihnen die Fähigkeit zur Durchführung einer angemessenen Sicherheitsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen fehlt: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.
- (74) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass gegen alle Luftfahrtunternehmen, die in Liberia zugelassen wurden, eine Betriebsuntersagung ausgesprochen werden sollte und sie in Anhang A aufgenommen werden sollten.

Luftfahrtunternehmen aus Sierra Leone

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

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

⁽²⁾ 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.

⁽³⁾ LFV-S-04-0037

▼B

- (76) Die für die Regulierungsaufsicht zuständigen Behörden Sierra Leones haben nicht umfassend mit der schwedischen Zivilluftfahrtbehörde zusammengearbeitet, als sich Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Flugbetriebs des Luftfahrtunternehmens Air Universal Ltd., das in diesem Staat zugelassen ist, ergaben, wie die Nichtbeantwortung der Schreiben dieses Mitgliedstaats erkennen lässt.
- (77) Die Betriebsgenehmigung oder technische Erlaubnis aller Luftfahrtunternehmen unter der Aufsicht von Sierra Leone wurde zuvor von dem Vereinigten Königreich versagt oder aufgehoben.
- (78) Das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) von Air Universal Ltd. wurde von Sierra Leone ausgestellt, obschon belegt ist, dass das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz derzeit in Jordanien hat, was den Anforderungen von Anhang 6 des Abkommens von Chicago zuwiderläuft.
- (79) Die Behörden Sierra Leones, die für die Regulierungsaufsicht über Air Universal Ltd. zuständig sind, haben keine angemessene Aufsicht über dieses Luftfahrtunternehmen gemäß ihren Verpflichtungen nach dem Abkommen von Chicago ausgeübt.
- (80) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Air Universal Ltd. die einschlägigen Sicherheitsnormen nicht einhält.
- (81) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens in Sierra Leone zugelassener Luftfahrtunternehmen. Diese Mängel wurden von drei Mitgliedstaaten, dem Vereinigten Königreich, Malta und Schweden, bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt⁽¹⁾.
- (82) Die für die Regulierungsaufsicht zuständigen Behörden Sierra Leones haben nicht umfassend mit den Zivilluftfahrtbehörden Schwedens und Maltas zusammengearbeitet, als sich Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Flugbetriebs des Luftfahrtunternehmens Air Universal Ltd., das in diesem Staat zugelassen ist, ergaben, wie die Nichtbeantwortung der Schreiben dieser Mitgliedstaaten erkennen lässt.
- (83) Die für die Regulierungsaufsicht zuständigen Behörden Sierra Leones haben erkennen lassen, dass ihre Fähigkeit zur Umsetzung und Durchsetzung der einschlägigen Sicherheitsnormen gemäß ihren Verpflichtungen nach dem Abkommen von Chicago unzureichend ist. Sierra Leone verfügt über kein angemessenes System zur Beaufsichtigung seiner Luftfahrtunternehmen oder der Luftfahrzeuge und verfügt nicht über die technische Kapazität oder die Mittel zur Durchführung dieser Aufgabe. Einige Inhaber von durch Sierra Leone ausgestellten Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) haben ihren Hauptgeschäftssitz nicht in Sierra Leone, was den Anforderungen von Anhang 6 des Abkommens von Chicago zuwiderläuft.

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

▼B

- (84) Der von Sierra Leone vorgelegte Plan zur Mängelbehebung wird als unangemessen (oder unzureichend) eingestuft, was die Behebung der festgestellten gravierenden Sicherheitsmängel angeht. Die Zivilluftfahrtbehörde Sierra Leones hat ein Privatunternehmen, International Aviation Surveyors (IAS) damit beauftragt, bestimmte Aufsichtstätigkeiten in ihrem Namen durchzuführen. Die von den beiden Parteien in einer Absichtserklärung⁽¹⁾ getroffenen Vereinbarungen gewährleisten jedoch kein angemessenes Aufsichtssystem für Luftfahrzeuge im Register Sierra Leones. Insbesondere ist festzustellen:
- Die Luftfahrzeuge/Luftfahrtunternehmen, die Gegenstand der Absichtserklärung waren, waren nicht in Sierra Leone basiert, und das IAS-Personal war weder in Sierra Leone noch in dem Land basiert, in dem die Luftfahrtunternehmen ihren Sitz hatten;
 - IAS war anscheinend nicht mit Durchsetzungsbefugnissen ausgestattet;
 - IAS übernahm die Zuständigkeit für Routineinspektionen der betreffenden Luftfahrtunternehmen, aber das Niveau der Inspektionstätigkeit war nicht festgelegt;
 - durch die Absichtserklärung wurde eine Vertragsbeziehung von IAS mit den betreffenden Luftfahrtunternehmen begründet;
 - in der Absichtserklärung wurde die Beaufsichtigung des Flugbetriebs anscheinend nicht angemessen geregelt.
- (85) Die Behörden Sierra Leones, die für die Regulierungsaufsicht über die folgenden Luftfahrtunternehmen zuständig sind, haben erkennen lassen, dass ihnen die Fähigkeit zur Ausübung einer angemessenen Sicherheitsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen fehlt: Aerolift Co. Ltd, Afrik Air Links, Air Leone Ltd., Air Rum Ltd, Air Salone, Ltd, Air Universal Ltd., Destiny Air Services Ltd., First Line Air (SL) Ltd, Heavylift Cargo, Paramount Airlines, Ltd., Star Air Ltd, Teebah Airways, West Coast Airways Ltd.
- (86) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass gegen alle Luftfahrtunternehmen, die in Sierra Leone zugelassen wurden, eine Betriebsuntersagung ausgesprochen werden sollte und sie in Anhang A aufgenommen werden sollten.

Luftfahrtunternehmen aus Swaziland

- (87) Es liegen stichhaltige Beweise vor für gravierende Sicherheitsmängel seitens Jet Africa, einem in Swaziland zugelassenen Luftfahrtunternehmen. Diese Mängel wurden von den Niederlanden bei einer Vorfeldinspektion im Rahmen des SAFA-Programms festgestellt⁽²⁾.
- (88) Jet Africa hat nicht angemessen und rechtzeitig auf eine Anfrage der niederländischen Zivilluftfahrtbehörde hinsichtlich der Sicherheitsaspekte seines Flugbetriebs geantwortet, was Anzeichen für eine fehlende Transparenz oder Mitteilung ist, wie die Nichtbeantwortung der Schreiben dieses Mitgliedstaats erkennen lässt.
- (89) Es liegen keine Belege für die Vorlage eines Plans zur Mängelbehebung durch Jet Africa vor, mit dem die gravierenden Sicherheitsmängel auf die Anforderung der Niederlande hin behoben werden könnten.

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

⁽²⁾ CAA/NL-2004-98.

▼B

- (90) Die für die Regulierungsaufsicht zuständigen Behörden Swazilands haben erkennen lassen, dass ihre Fähigkeit zur Umsetzung und Durchsetzung der einschlägigen Sicherheitsnormen unzureichend ist, wie insbesondere durch einen USOAP-Audit vom März 1999 belegt wird. Im Auditbericht⁽¹⁾ wurde festgestellt, dass Swaziland zum Zeitpunkt des Audits nicht in der Lage war, die Zuständigkeiten im Zusammenhang mit der Sicherheitsaufsicht seiner Luftfahrtunternehmen und seines Luftfahrzeugregisters zufrieden stellend wahrzunehmen. Es wurde auch festgestellt, dass es nicht möglich war, die genaue Zahl der Luftfahrzeuge im Register zu ermitteln, da dieses nicht ordnungsgemäß geführt wurde. Dem Auditteam war es auch nicht möglich, die genaue Zahl der von Swaziland ausgestellten, noch gültigen Personal-erlaubnisse zu ermitteln, da entsprechende Unterlagen nicht geführt wurden. Ein USOAP-Nachfolgeaudit hat nicht stattgefunden, da Swaziland der ICAO keine Informationen über Fortschritte bei der Umsetzung des Maßnahmenplans bezüglich der Auditergebnisse vorgelegt hat.
- (91) Die Behörden Swazilands, die für die Regulierungsaufsicht über die folgenden Luftfahrtunternehmen zuständig sind, haben erkennen lassen, dass ihnen die Fähigkeit zur Durchführung einer angemessenen Sicherheitsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen fehlt: Aero Africa (Pty) Ltd., African International Airways (Pty) Ltd., Airlink Swaziland Ltd., Northeast Airlines (Pty) Ltd., Scan Air Charter Ltd., Swazi Express Airways, Jet Africa.
- (92) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass gegen alle Luftfahrtunternehmen, die in Swaziland zugelassen wurden, eine Betriebsuntersagung ausgesprochen werden sollte und sie in Anhang A aufgenommen werden sollten.

Allgemeine Erwägungen bezüglich der in die Liste aufgenommenen Luftfahrtunternehmen

- (93) Da die Sicherheit dadurch nicht beeinträchtigt würde, kann es allen oben genannten Luftfahrtunternehmen gestattet werden, Verkehrsrechte durch den Einsatz betriebsbereit gecharterter Luftfahrzeuge („wet leasing“) eines Luftfahrtunternehmens, das nicht Gegenstand einer Betriebsuntersagung ist, auszuüben, sofern die einschlägigen Sicherheitsnormen eingehalten werden.
- (94) Die gemeinschaftliche Liste muss regelmäßig und so bald wie nötig aktualisiert werden, damit sicherheitsrelevante Entwicklungen bezüglich der betreffenden Luftfahrtunternehmen und weitere Nachweise getroffener Abhilfemaßnahmen berücksichtigt werden.

Nicht in die Liste aufgenommene Luftfahrtunternehmen

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

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

▼B

- (96) Auf der Grundlage von Informationen, die von Deutschland übermittelt wurden, wird festgestellt, dass keine Nachweise mehr für eine mangelnde Fähigkeit oder mangelnde Bereitschaft der Behörden Tadschikistans, die für die Regulierungsaufsicht über in diesem Staat eingetragene Luftfahrtunternehmen zuständig sind, vorliegen.
- (97) Auf der Grundlage von Informationen, die von Belgien vorgelegt wurden, wonach die Mängel, die zu einer einzelstaatlichen Untersagung der Luftfahrtunternehmen I.C.T.T.P.W. und South Airlines geführt hatten, vollständig behoben sind, wird festgestellt, dass keine Nachweise für anhaltende gravierende Sicherheitsmängel bei diesen beiden Luftfahrtunternehmen vorliegen.
- (98) Auf der Grundlage von Informationen, die von Deutschland vorgelegt wurden, wonach das Luftfahrzeug, wegen dem Betriebsbeschränkungen gegen das Luftfahrtunternehmen Atlant Soyuz ausgesprochen wurden, nicht mehr zu dessen Flotte gehört, wird festgestellt, dass keine Nachweise für anhaltende gravierende Sicherheitsmängel bei diesem Luftfahrtunternehmen vorliegen.
- (99) Auf der Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen wird festgestellt, dass keine Nachweise für nicht behobene gravierende Sicherheitsmängel bei Air Mauritanie vorliegen. Die Fähigkeit der Behörden Mauretaniens, die für die Regulierungsaufsicht dieses Luftfahrtunternehmens zuständig sind, muss jedoch eingehender bewertet werden. Zu diesem Zweck sollte eine Bewertung der Behörden Mauretaniens, die für die Regulierungsaufsicht dieses Luftfahrtunternehmens zuständig sind, und der Unternehmen unter ihrer Zuständigkeit innerhalb von 2 Monaten durch die Kommission mit Unterstützung der Behörden interessierter Mitgliedstaaten vorgenommen werden.
- (100) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechend der Stellungnahme des Flugsicherheitsausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1***Gegenstand**

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

*Artikel 2***Betriebsuntersagungen**

1. Die in Anhang A aufgeführten Luftfahrtunternehmen unterliegen einer Untersagung ihres gesamten Betriebs in der Gemeinschaft.
2. Die in Anhang B aufgeführten Luftfahrtunternehmen unterliegen Betriebsbeschränkungen in der Gemeinschaft. Die Betriebsbeschränkungen umfassen das Verbot der Nutzung bestimmter Luftfahrzeuge oder bestimmter Muster von Luftfahrzeugen, die in Anhang B genannt sind.

▼B

Artikel 3

Durchsetzung

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

Artikel 4

Inkrafttreten

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

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

▼ **M26**

ANHANG A

LISTE DER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DENEN IN DER EUROPÄISCHEN UNION DER BETRIEB (MIT AUSNAHMEN) ⁽¹⁾ UNTERSAGT IST

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
<i>BLUE WING AIRLINES</i>	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
<i>IRAQI AIRWAYS</i>	001	IAW	Irak
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Afghanistans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Islamische Republik Afghanistan
<i>ARIANA AFGHAN AIRLINES</i>	AOC 009	AFG	Islamische Republik Afghanistan
<i>KAM AIR</i>	AOC 001	KMF	Islamische Republik Afghanistan
<i>PAMIR AIRLINES</i>	Unbekannt	PIR	Islamische Republik Afghanistan
<i>SAFI AIRWAYS</i>	AOC 181	SFW	Islamische Republik Afghanistan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Angolas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen <i>TAAG Angola Airlines</i> in Anhang B, einschließlich			Republik Angola
<i>AEROJET</i>	AO 008-01/11	TEJ	Republik Angola
<i>AIR GICANGO</i>	009	Unbekannt	Republik Angola
<i>AIR JET</i>	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republik Angola
<i>AIR NAVE</i>	017	Unbekannt	Republik Angola
<i>AIR26</i>	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republik Angola
<i>ANGOLA AIR SERVICES</i>	006	Unbekannt	Republik Angola
<i>DIEXIM</i>	007	Unbekannt	Republik Angola
<i>FLY540</i>	AO 004-01 FLYA	Unbekannt	Republik Angola
<i>GIRA GLOBO</i>	008	GGL	Republik Angola
<i>HELIANG</i>	010	Unbekannt	Republik Angola
<i>HELIMALONGO</i>	AO 005-01/11	Unbekannt	Republik Angola
<i>MAVEWA</i>	016	Unbekannt	Republik Angola

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

▼ **M26**

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
<i>SONAIR</i>	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republik Angola
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Benins, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Benin
<i>AERO BENIN</i>	PEA No 014/ MDCTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Republik Benin
<i>AFRICA AIRWAYS</i>	Unbekannt	AFB	Republik Benin
<i>ALAFIA JET</i>	PEA No 014/ANAC/ MDCTTATP-PR/DEA/ SCS	Unbekannt	Republik Benin
<i>BENIN GOLF AIR</i>	PEA No 012/MDCTTP- PR/ANAC/DEA/SCS	BGL	Republik Benin
<i>BENIN LITTORAL AIRWAYS</i>	PEA No 013/ MDCTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	LTL	Republik Benin
<i>COTAIR</i>	PEA No 015/ MDCTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	COB	Republik Benin
<i>ROYAL AIR</i>	PEA No 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republik Benin
<i>TRANS AIR BENIN</i>	PEA No 016/ MDCTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Republik Benin
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Kongo, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Kongo
<i>AERO SERVICE</i>	RAC06-002	RSR	Republik Kongo
<i>CANADIAN AIRWAYS CONGO</i>	RAC06-012	Unbekannt	Republik Kongo
<i>EMERAUDE</i>	RAC06-008	Unbekannt	Republik Kongo
<i>EQUAFLIGHT SERVICES</i>	RAC06-003	EKA	Republik Kongo
<i>EQUAJET</i>	RAC06-007	EKJ	Republik Kongo
<i>EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.</i>	RAC06-014	Unbekannt	Republik Kongo
<i>MISTRAL AVIATION</i>	RAC06-011	Unbekannt	Republik Kongo
<i>TRANS AIR CONGO</i>	RAC06-001	TSG	Republik Kongo

▼ M26

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Demokratischen Republik Kongo (DR Kongo), die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
<i>AIR FAST CONGO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
<i>AIR KASAI</i>	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
<i>AIR KATANGA</i>	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
<i>AIR TROPIQUES</i>	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
<i>BLUE AIRLINES</i>	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
<i>BLUE SKY</i>	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
<i>BUSY BEE CONGO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
<i>COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)</i>	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
<i>CONGO AIRWAYS</i>	019/CAB/MIN/TVC/2015	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
<i>DAKOTA SPRL</i>	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
<i>DOREN AIR CONGO</i>	102/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
<i>GOMAIR</i>	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
<i>KIN AVIA</i>	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
<i>KORONGO AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
<i>MALU AVIATION</i>	098/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
<i>MANGO AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
<i>SERVE AIR</i>	004/CAB/MIN/TVC/2015	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
<i>SERVICES AIR</i>	103/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
<i>SWALA AVIATION</i>	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)

▼ **M26**

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
<i>TRANSAIR CARGO SERVICES</i>	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
<i>WILL AIRLIFT</i>	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Dschibutis, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Dschibuti
<i>DAALLO AIRLINES</i>	Unbekannt	DAO	Dschibuti
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Äquatorialguineas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Äquatorialguinea
<i>CEIBA INTERCONTINENTAL</i>	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Äquatorialguinea
<i>CRONOS AIRLINES</i>	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Unbekannt	Äquatorialguinea
<i>PUNTO AZUL</i>	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Unbekannt	Äquatorialguinea
<i>TANGO AIRWAYS</i>	Unbekannt	Unbekannt	Äquatorialguinea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Eritreas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Eritrea
<i>ERITREAN AIRLINES</i>	AOC No 004	ERT	Eritrea
<i>NASAIR ERITREA</i>	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Gabun, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen <i>Afrijet</i> und <i>SN2AG</i> in Anhang B, einschließlich			Republik Gabun
<i>AFRIC AVIATION</i>	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republik Gabun
<i>ALLEGIANCE AIR TOURIST</i>	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republik Gabun
<i>NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)</i>	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republik Gabun
<i>SKY GABON</i>	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republik Gabun
<i>SOLENTA AVIATION GABON</i>	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republik Gabun

▼ **M26**

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
<i>TROPICAL AIR-GABON</i>	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Unbekannt	Republik Gabun
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Indonesiens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua und Indonesia Air Asia, einschließlich			Republik Indonesien
<i>AIR BORN INDONESIA</i>	135-055	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>AIR PACIFIC UTAMA</i>	135-020	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>ALDA TRANS PAPUA</i>	135-056	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>ALFA TRANS DIRGANTATA</i>	135-012	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>ANGKASA SUPER SERVICES</i>	135-050	LBZ	Republik Indonesien
<i>ASI PUDJIASTUTI</i>	135-028	SQS	Republik Indonesien
<i>AVIASTAR MANDIRI</i>	121-043	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>AVIASTAR MANDIRI</i>	135-029	VIT	Republik Indonesien
<i>BATIK AIR</i>	121-050	BTK	Republik Indonesien
<i>CITILINK INDONESIA</i>	121-046	CTV	Republik Indonesien
<i>DABI AIR NUSANTARA</i>	135-030	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>DERAYA AIR TAXI</i>	135-013	DRY	Republik Indonesien
<i>DERAZONA AIR SERVICE</i>	135-010	DRZ	Republik Indonesien
<i>DIRGANTARA AIR SERVICE</i>	135-014	DIR	Republik Indonesien
<i>EASTINDO</i>	135-038	ESD	Republik Indonesien
<i>ELANG LINTAS INDONESIA</i>	135-052	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>ELANG NUSANTARA AIR</i>	135-053	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>ENGGANG AIR SERVICE</i>	135-045	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>ERSA EASTERN AVIATION</i>	135-047	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>GATARI AIR SERVICE</i>	135-018	GHS	Republik Indonesien
<i>HEAVY LIFT</i>	135-042	Unbekannt	Republik Indonesien

▼ **M26**

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
<i>INDONESIA AIR ASIA EXTRA</i>	121-054	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>INDONESIA AIR TRANSPORT</i>	121-034	IDA	Republik Indonesien
<i>INTAN ANGKASA AIR SERVICE</i>	135-019	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>JAYAWIJAYA DIRGANTARA</i>	121-044	JWD	Republik Indonesien
<i>JOHNLIN AIR TRANSPORT</i>	135-043	JLB	Republik Indonesien
<i>KAL STAR</i>	121-037	KLS	Republik Indonesien
<i>KARTIKA AIRLINES</i>	121-003	KAE	Republik Indonesien
<i>KOMALA INDONESIA</i>	135-051	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>KURA-KURA AVIATION</i>	135-016	KUR	Republik Indonesien
<i>LION MENTARI AIRLINES</i>	121-010	LNI	Republik Indonesien
<i>MARTABUANA ABADION</i>	135-049	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>MATTHEW AIR NUSANTARA</i>	135-048	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>MIMIKA AIR</i>	135-007	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>MY INDO AIRLINES</i>	121-042	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>NAM AIR</i>	121-058	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>NATIONAL UTILITY HELICOPTER</i>	135-011	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>NUSANTARA AIR CHARTER</i>	121-022	SJK	Republik Indonesien
<i>PEGASUS AIR SERVICES</i>	135-036	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>PELITA AIR SERVICE</i>	121-008	PAS	Republik Indonesien
<i>PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA</i>	135-026	Unbekannt	Republik Indonesien

▼ **M26**

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
<i>PURA WISATA BARUNA</i>	135-025	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>RIAU AIRLINES</i>	121-016	RIU	Republik Indonesien
<i>SAYAP GARUDA INDAH</i>	135-004	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>SMAC</i>	135-015	SMC	Republik Indonesien
<i>SRIWIJAYA AIR</i>	121-035	SJY	Republik Indonesien
<i>SURYA AIR</i>	135-046	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>TRANSNUSA AVIATION MANDIRI</i>	121-048	TNU	Republik Indonesien
<i>TRANSWISATA PRIMA AVIATION</i>	135-021	TWT	Republik Indonesien
<i>TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE</i>	121-038	XAR	Republik Indonesien
<i>TRAVIRA UTAMA</i>	135-009	TVV	Republik Indonesien
<i>TRI MG INTRA ASIA AIRLINES</i>	121-018	TMG	Republik Indonesien
<i>TRIGANA AIR SERVICE</i>	121-006	TGN	Republik Indonesien
<i>UNINDO</i>	135-040	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>WESTSTAR AVIATION INDONESIA</i>	135-059	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>WING ABADI AIRLINES</i>	121-012	WON	Republik Indonesien
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kasachstans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Air Astana, einschließlich			Republik Kasachstan
<i>AIR ALMATY</i>	AK-0483-13	LMY	Republik Kasachstan
<i>ATMA AIRLINES</i>	AK-0469-12	AMA	Republik Kasachstan
<i>AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR</i>	AK-0467-12	SAP	Republik Kasachstan
<i>BEK AIR</i>	AK-0463-12	BEK	Republik Kasachstan
<i>BEYBARS AIRCOMPANY</i>	AK-0473-13	BBS	Republik Kasachstan
<i>BURUNDAYAVIA AIRLINES</i>	KZ-01/001	BRY	Republik Kasachstan

▼ **M26**

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
<i>COMLUX-KZ</i>	KZ-01/002	KAZ	Republik Kasachstan
<i>EAST WING</i>	KZ-01/007	EWZ	Republik Kasachstan
<i>EURO-ASIA AIR</i>	AK-0472-13	EAK	Republik Kasachstan
<i>FLY JET KZ</i>	AK-0477-13	FJK	Republik Kasachstan
<i>INVESTAVIA</i>	AK-0479-13	TLG	Republik Kasachstan
<i>IRTYSH AIR</i>	AK-0468-13	MZA	Republik Kasachstan
<i>JET AIRLINES</i>	KZ-01/003	SOZ	Republik Kasachstan
<i>KAZAIR JET</i>	AK-0474-13	KEJ	Republik Kasachstan
<i>KAZAIRTRANS AIRLINE</i>	AK-0466-12	KUY	Republik Kasachstan
<i>KAZAVIASPAS</i>	AK-0484-13	KZS	Republik Kasachstan
<i>PRIME AVIATION</i>	AK-0478-13	PKZ	Republik Kasachstan
<i>SCAT</i>	KZ-01/004	VSV	Republik Kasachstan
<i>ZHETYSU AIRCOMPANY</i>	AK-0470-12	JTU	Republik Kasachstan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden der Kirgisischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Kirgisische Republik
<i>AIR BISHKEK (ehemals EASTOK AVIA)</i>	15	EAA	Kirgisische Republik
<i>AIR MANAS</i>	17	MBB	Kirgisische Republik
<i>AVIA TRAFFIC COMPANY</i>	23	AVJ	Kirgisische Republik
<i>CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)</i>	13	CBK	Kirgisische Republik
<i>HELI SKY</i>	47	HAC	Kirgisische Republik
<i>AIR KYRGYZSTAN</i>	03	LYN	Kirgisische Republik
<i>MANAS AIRWAYS</i>	42	BAM	Kirgisische Republik
<i>S GROUP INTERNATIONAL (ehemals S GROUP AVIATION)</i>	45	IND	Kirgisische Republik
<i>SKY BISHKEK</i>	43	BIS	Kirgisische Republik
<i>SKY KG AIRLINES</i>	41	KGK	Kirgisische Republik

▼ **M26**

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
<i>SKY WAY AIR</i>	39	SAB	Kirgisische Republik
<i>TEZ JET</i>	46	TEZ	Kirgisische Republik
<i>VALOR AIR</i>	07	VAC	Kirgisische Republik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Liberias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden			Liberia
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Libyens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Libyen
<i>AFRIQIYAH AIRWAYS</i>	007/01	AAW	Libyen
<i>AIR LIBYA</i>	004/01	TLR	Libyen
<i>BURAQ AIR</i>	002/01	BRQ	Libyen
<i>GHADAMES AIR TRANSPORT</i>	012/05	GHT	Libyen
<i>GLOBAL AVIATION AND SERVICES</i>	008/05	GAK	Libyen
<i>LIBYAN AIRLINES</i>	001/01	LAA	Libyen
<i>PETRO AIR</i>	025/08	PEO	Libyen
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Mosambik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Mosambik
<i>AMBASSADOR LDA</i>	MOZ-21	Unbekannt	Republik Mosambik
<i>CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA</i>	MOZ-07	Unbekannt	Republik Mosambik
<i>COA — COASTAL AVIATION</i>	MOZ-15	Unbekannt	Republik Mosambik
<i>CPY — CROSPRAYERS</i>	MOZ-06	Unbekannt	Republik Mosambik
<i>CRA — CR AVIATION LDA</i>	MOZ-14	Unbekannt	Republik Mosambik
<i>ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA</i>	MOZ-04	Unbekannt	Republik Mosambik
<i>EVERETT AVIATION LDA</i>	MOZ-18	Unbekannt	Republik Mosambik
<i>HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA</i>	MOZ-11	Unbekannt	Republik Mosambik

▼ **M26**

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
<i>INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA</i>	MOZ-19	Unbekannt	Republik Mosambik
<i>KAY — KAYA AIRLINES, LDA</i>	MOZ-09	KYY	Republik Mosambik
<i>LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.</i>	MOZ-01	LAM	Republik Mosambik
<i>MAKOND, LDA</i>	MOZ-20	Unbekannt	Republik Mosambik
<i>MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX</i>	MOZ-02	MXE	Republik Mosambik
<i>OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA</i>	MOZ-17	Unbekannt	Republik Mosambik
<i>SAF — SAFARI AIR LDA</i>	MOZ-12	Unbekannt	Republik Mosambik
<i>SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA</i>	MOZ-10	Unbekannt	Republik Mosambik
<i>TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA</i>	MOZ-16	TTA	Republik Mosambik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Nepals, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Nepal
<i>AIR DYNASTY HELI. S.</i>	035/2001	Unbekannt	Republik Nepal
<i>AIR KASTHAMANDAP</i>	051/2009	Unbekannt	Republik Nepal
<i>BUDDHA AIR</i>	014/1996	BHA	Republik Nepal
<i>FISHTAIL AIR</i>	017/2001	Unbekannt	Republik Nepal
<i>GOMA AIR</i>	064/2010	Unbekannt	Republik Nepal
<i>HIMALAYA AIRLINES</i>	084/2015	Unbekannt	Republik Nepal
<i>MAKALU AIR</i>	057A/2009	Unbekannt	Republik Nepal
<i>MANANG AIR PVT LTD</i>	082/2014	Unbekannt	Republik Nepal
<i>MOUNTAIN HELICOPTERS</i>	055/2009	Unbekannt	Republik Nepal
<i>MUKTINATH AIRLINES</i>	081/2013	Unbekannt	Republik Nepal
<i>NEPAL AIRLINES CORPORATION</i>	003/2000	RNA	Republik Nepal
<i>SAURYA AIRLINES</i>	083/2014	Unbekannt	Republik Nepal
<i>SHREE AIRLINES</i>	030/2002	SHA	Republik Nepal

▼ **M26**

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
<i>SIMRIK AIR</i>	034/2000	Unbekannt	Republik Nepal
<i>SIMRIK AIRLINES</i>	052/2009	RMK	Republik Nepal
<i>SITA AIR</i>	033/2000	Unbekannt	Republik Nepal
<i>TARA AIR</i>	053/2009	Unbekannt	Republik Nepal
<i>YETI AIRLINES DOMESTIC</i>	037/2004	NYT	Republik Nepal
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden São Tomés und Príncipes, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			São Tomé und Príncipe
<i>AFRICA'S CONNECTION</i>	10/AOC/2008	ACH	São Tomé und Príncipe
<i>STP AIRWAYS</i>	03/AOC/2006	STP	São Tomé und Príncipe
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sierra Leones, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Sierra Leone
<i>AIR RUM, LTD</i>	UNBEKANNT	RUM	Sierra Leone
<i>DESTINY AIR SERVICES, LTD</i>	UNBEKANNT	DTY	Sierra Leone
<i>HEAVYLIFT CARGO</i>	UNBEKANNT	Unbekannt	Sierra Leone
<i>ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD</i>	UNBEKANNT	ORJ	Sierra Leone
<i>PARAMOUNT AIRLINES, LTD</i>	UNBEKANNT	PRR	Sierra Leone
<i>SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD</i>	UNBEKANNT	SVT	Sierra Leone
<i>TEEBAH AIRWAYS</i>	UNBEKANNT	Unbekannt	Sierra Leone
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden des Sudan, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Sudan
<i>ALFA AIRLINES</i>	54	AAJ	Republik Sudan
<i>ALMAJAL AVIATION SERVICE</i>	15	MGG	Republik Sudan
<i>BADR AIRLINES</i>	35	BDR	Republik Sudan

▼ **M26**

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
<i>BENTIU AIR TRANSPORT</i>	29	BNT	Republik Sudan
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	Republik Sudan
<i>DOVE AIRLINES</i>	52	DOV	Republik Sudan
<i>ELIDINER AVIATION</i>	8	DND	Republik Sudan
<i>FOURTY EIGHT AVIATION</i>	53	WHB	Republik Sudan
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	17	Unbekannt	Republik Sudan
<i>HELEJETIC AIR</i>	57	HJT	Republik Sudan
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	Republik Sudan
<i>KUSH AVIATION</i>	60	KUH	Republik Sudan
<i>MARSLAND COMPANY</i>	40	MSL	Republik Sudan
<i>MID AIRLINES</i>	25	NYL	Republik Sudan
<i>NOVA AIRLINES</i>	46	NOV	Republik Sudan
<i>SUDAN AIRWAYS</i>	1	SUD	Republik Sudan
<i>SUN AIR COMPANY</i>	51	SNR	Republik Sudan
<i>TARCO AIRLINES</i>	56	TRQ	Republik Sudan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sambias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Sambia
<i>ZAMBEZI AIRLINES</i>	Z/AOC/001/2009	ZMA	Sambia

▼ M26

ANHANG B

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetriebszeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetriebszeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtzeugbetreibers	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragsstaat
<i>TAAG ANGOLA AIRLINES</i>	001	DTA	Republik Angola	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 6 Luftfahrzeugen des Musters Boeing B777 und 4 Luftfahrzeugen des Musters Boeing B737-700.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Republik Angola
<i>AIR SERVICE COMORES</i>	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komoren	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: LET 410 UVP.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: D6-CAM (851336).	Komoren
<i>AFRIJET BUSINESS SERVICE</i> ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republik Gabun	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters Falcon 50, 2 Luftfahrzeugen des Musters Falcon 900.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ, TR-AFR.	Republik Gabun
<i>NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)</i>	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republik Gabun	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters Challenger CL-601, 1 Luftfahrzeug des Musters HS-125-800.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-AAG, ZS-AFG.	Republik Gabun; Republik Südafrika
<i>IRAN AIR</i> ⁽²⁾	FS100	IRA	Islamische Republik Iran	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 10 Luftfahrzeugen des Musters Airbus A300 und 2 Luftfahrzeugen des Musters Airbus A310.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBS, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL.	Islamische Republik Iran

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

▼ **M26**

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbescheinigung (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbescheinigung (AOC)	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragsstaat
<i>AIR KORYO</i>	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Demokratische Volksrepublik Korea	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters TU-204.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: P-632, P-633.	Demokratische Volksrepublik Korea
<i>AIR MADAGASCAR</i>	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: Luftfahrzeugen des Musters Boeing B737, Luftfahrzeugen des Musters ATR 72/42 und 3 Luftfahrzeugen des Musters DHC 6-300.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: Luftfahrzeugen innerhalb der Boeing-B737-Flotte, wie auf dem AOC angegeben, Luftfahrzeugen innerhalb der ATR-72/42-Flotte, wie auf dem AOC angegeben, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Republik Madagaskar

- (¹) Afrijet ist es ausschließlich gestattet, die aufgeführten Luftfahrzeuge für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Union zu nutzen.
 (²) Iran Air ist es gestattet, Flüge in die Union unter Einsatz der angegebenen Luftfahrzeuge und unter den in Erwägungsgrund 69 der Verordnung (EU) Nr. 590/2010 (ABl. L 170 vom 6.7.2010, S. 15) genannten Bedingungen durchzuführen.