DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2015/1014 DER KOMMISSION

vom 25. Juni 2015

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG ([1]), insbesondere auf Artikel 4 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission ([2]) wurde die in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 genannte Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, erstellt.

(2) Gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 haben einige Mitgliedstaaten und die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) der Kommission Angaben übermittelt, die im Zusammenhang mit der Aktualisierung dieser Liste von Belang sind. Einschlägige Informationen wurden auch von bestimmten Drittstaaten mitgeteilt. Auf der Grundlage dieser Angaben und der von der Kommission durchgeführten Überprüfungen sollte die Unionsliste jetzt aktualisiert werden.

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

(4) Die Kommission hat den betreffenden Luftfahrtunternehmen Gelegenheit gegeben, die von den Mitgliedstaaten, der EASA und den betreffenden Drittstaaten vorgelegten Unterlagen einzusehen, sich schriftlich dazu zu äußern und ihren Standpunkt der Kommission sowie dem Flugsicherheitsausschuss, der durch die Verordnung (EWG) Nr. 3922/1991 des Rates ([3]) eingesetzt wurde, mündlich vorzutragen.

(5) Die Kommission hat dem Flugsicherheitsausschuss aktuelle Informationen über die laufenden gemeinsamen Konsultationen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 und ihrer Durchführungsverordnung (EG) Nr. 473/2006 ([4]) mit den zuständigen Behörden und den Luftfahrtunternehmen folgender Staaten übermittelt: Angola, Botsuana, Demokratische Republik Kongo, Gabun, Ghana, Indien, Indonesien, Iran, Kasachstan, Libanon, Libyen, Madagaskar, Islamische Republik Mauretanien, Mosambik, Philippinen, Sudan, Thailand, Jemen und Sambia. Der Flugsicherheitsausschuss erhielt von der Kommission ferner Informationen über Afghanistan, Benin, die Republik Guinea, die Kirgisische Republik, Nepal, Nordkorea, São Tomé und Príncipe sowie Taiwan und wurde von der Kommission zu technischen Konsultationen mit der Russischen Föderation auf dem laufenden Stand gehalten.

(6) Die EASA legte der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss die Ergebnisse der Analyse von Berichten der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) über die Audits im Rahmen ihres Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) vor. In diesem Zusammenhang wurde daran erinnert, welche

([1]) ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.
([2]) 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 (ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 14).
([3]) Verordnung (EWG) Nr. 3922/1991 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).
([4]) Verordnung (EG) Nr. 473/2006 der Kommission vom 22. März 2006 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen bezüglich 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 (ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 8).

Bedeutung der Priorisierung von Vorfeldinspektionen durch die Mitgliedstaaten zukommt, denen Luftfahrtunternehmen aus Staaten unterzogen werden, bezüglich deren die ICAO schwere Sicherheitsbedenken geltend gemacht oder die EASA erhebliche Mängel hinsichtlich der Sicherheitsaufsicht festgestellt hat. Zusätzlich zu den von der Kommission gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 durchgeführten Konsultationen wird es diese Priorisierung ermöglichen, weitere Informationen über das Sicherheitsniveau der in diesen Staaten zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu erlangen.

(7) Die EASA legte der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss die Ergebnisse der Analysen von Vorfeldinspektionen vor, die im Rahmen des Programms zur Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern (SAFA) im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission ([1]) durchgeführt wurden.

(8) Die EASA hat der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss auch aktuelle Informationen zu den Vorhaben für technische Unterstützung übermittelt, die in den von Maßnahmen oder der Überwachung im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 betroffenen Staaten durchgeführt wurden. Die EASA unterrichtete über ihre diesbezüglichen Pläne und legte Informationen zu Ersuchen um weitere technische Unterstützung und Zusammenarbeit im Hinblick auf eine Verbesserung der administrativen und technischen Kapazitäten der Zivilluftfahrtbehörden vor, damit Mängel bei der Einhaltung der geltenden internationalen Normen abgestellt werden können. Die Mitgliedstaaten wurden aufgefordert, diesen Ersuchen auf bilateraler Basis in Abstimmung mit der Kommission und der EASA zu entsprechen. Die Kommission betonte diesbezüglich, wie wichtig die Bereitstellung von Informationen für die internationale Luftfahrtgemeinschaft, vor allem über die SCAN-Datenbank (Safety Collaborative Assistance Network) der ICAO, über die Gewährung technischer Unterstützung durch die Union und ihre Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Verbesserung der Flugsicherheit weltweit sind.

(9) Eurocontrol übermittelte der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss aktuelle Informationen über den Stand der SAFA-Warnfunktion und zu den aktuellen Statistiken über Warnmeldungen betreffend Luftfahrtunternehmen mit Betriebsuntersagungen.

Luftfahrtunternehmen aus der Union

(10) Aufgrund der von der EASA geprüften Ergebnisse von Vorfeldinspektionen, die an Luftfahrzeugen von Luftfahrtunternehmen der Union durchgeführt wurden, oder von Normungsinspektionen der EASA sowie von bereichsspezifischen Inspektionen und Audits der jeweiligen nationalen Luftfahrtbehörden haben mehrere Mitgliedstaaten bestimmte Durchsetzungsmaßnahmen getroffen und die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über diese Maßnahmen unterrichtet. Estland teilte mit, dass die estnische Zivilluftfahrtbehörde ein Audit des Luftfahrtunternehmens *AS Avies* vorgenommen hat und die festgestellten Beanstandungen von dem Luftfahrtunternehmen behoben werden.

(11) Die Mitgliedstaaten bekräftigten ihre Handlungsbereitschaft für den Fall, dass relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelhaften Einhaltung der anwendbaren Sicherheitsnormen durch Luftfahrtunternehmen aus der Union unmittelbare Sicherheitsrisiken drohen.

Luftfahrtunternehmen aus Angola

(12) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006, in der Fassung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1197/2011 der Kommission ([2]), erlaubt dem in Angola zugelassenen Unternehmen *TAAG Angola Airlines* den Flugbetrieb in die Union mit vier Luftfahrzeugen des Musters Boeing 737-700, Eintragungskennzeichen D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH und D2-TBJ, drei Luftfahrzeugen des Musters Boeing 777-200, Eintragungskennzeichen D2-TED, D2-TEE und D2-TEF, und zwei Luftfahrzeugen des Musters Boeing 777-300, Eintragungskennzeichen D2-TEG und D2-TEH.

(13) Am 21. November 2014 beantragte *TAAG Angola Airlines* über die zuständigen Behörden Angolas (INAVIC) die Aufnahme eines neuen Luftfahrzeugs des Musters Boeing 777-300 in den Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006. Auf Einladung der Kommission nahmen sowohl INAVIC als auch *TAAG Angola Airlines* an einer

([1]) Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1).

([2]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1197/2011 der Kommission vom 21. November 2011 (ABl. L 303 vom 22.11.2011, S. 14). Siehe insbesondere die Erwägungsgründe 26 bis 30 dieser Verordnung.

technischen Konsultation am 25. Februar 2015 in Brüssel teil, bei der die derzeitige Sicherheitslage in all ihren Aspekten gründlich überprüft wurde, unter anderem im Hinblick auf die Aufnahme neuer Luftfahrzeuge in die Flotte von *TAAG Angola Airlines*.

(14) INAVIC konzentrierte ihre Anstrengungen hauptsächlich auf die Angleichung des rechtlichen Rahmens an internationale Anforderungen, die Verbesserung der Infrastruktur (funktechnische Abdeckung ihres Hoheitsgebiets) und die Stärkung der Lizenzierungsanforderungen an Personen und Organisationen sowie die Überwachung der bestehenden Betreiber. Da bei der letztgenannten Tätigkeit die vorgeschriebenen internationalen Sicherheitsnormen noch nicht in vollem Umfang eingehalten werden, weil das Verfahren zur Zertifizierung von Betreibern nicht ausreichend robust ist, besteht kein Spielraum für eine Lockerung der derzeitigen Betriebsuntersagung bezüglich aller von INAVIC zugelassenen Luftfahrtunternehmen mit Ausnahme von *TAAG Angola Airlines*. Die Kommission stellte fest, dass die Kommunikation und Koordinierung zwischen INAVIC und *TAAG Angola Airlines* verbessert wurde und regelmäßige Gespräche über alle Aspekte der Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens zwischen ihnen geführt werden.

(15) *TAAG Angola Airlines* informierte über die Erneuerung und Erweiterung der Flotte durch Ausscheiden von Luftfahrzeugen der Muster B737-200 und B747-300 Combi und den Kauf neuer Luftfahrzeuge der Muster B777-200, B777-300ER und B737-700, ergänzt durch eine starke Konzentration auf die Qualität des Flugbetriebs, Engineering und Instandhaltung sowie Wachstum. Die Pilotenausbildung wurde mit Hilfe externer Berater erheblich verbessert. Die Sicherheit wurde weiter erhöht durch die Einführung eines mit Straflosigkeit verbundenen Systems für die anonymisierte Meldung von Ereignissen. Diese Informationen werden jetzt zusammen mit einer umfassenden Analyse von FDM-Daten (Flight Data Monitoring) systematisch herangezogen, um Ereignisse oder anormale Zustände festzustellen und ihr erneutes Auftreten zu verhindern, und finden in das Programm zur Pilotenausbildung Eingang.

(16) Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für Drittlandsbetreiber [1] hat *TAAG Angola Airlines* seit November 2014 einen ständigen Dialog mit der EASA geführt und konkrete und genaue Daten über ihre Luftfahrzeugflotte und ihren Flugbetrieb bereitgestellt.

(17) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien sollte daher die Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme des zusätzlichen Luftfahrzeugs des Musters Boeing 777-300 mit dem Eintragungskennzeichen D2-TEI von *TAAG Angola Airlines* in Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 geändert werden, um den Flugbetrieb mit diesem Luftfahrzeug in der Union zu erlauben.

(18) Die Mitgliedstaaten müssen die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch *TAAG Angola Airlines* im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen dieses Luftfahrtunternehmens gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus Botsuana

(19) Auf Anfrage der Kommission hat die Zivilluftfahrtbehörde Botsuanas mit Schreiben vom 30. Januar 2015 Informationen über die Fortschritte bei der Behebung der schweren Sicherheitsbedenken und anderer Feststellungen der ICAO übermittelt. Weitere Fortschritte wurden von der Zivilluftfahrtbehörde Botsuanas in Bezug auf die Umsetzung internationaler Sicherheitsnormen nachgewiesen. Die Zivilluftfahrtbehörde Botsuanas wird ermutigt, die Behebung der schweren Sicherheitsbedenken durch die ICAO überprüfen zu lassen.

(20) Die vorliegenden Sicherheitsinformationen sprechen nicht für eine Entscheidung zur Verhängung einer Betriebsuntersagung oder von Betriebsbeschränkungen für in Botsuana zugelassene Luftfahrtunternehmen. Allerdings sollte die Lage nach Auffassung der Kommission weiterhin aufmerksam beobachtet werden.

(21) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus Botsuana zu ändern.

[1] Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission vom 29. April 2014 zur Festlegung von technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates.

Luftfahrtunternehmen aus der Demokratischen Republik Kongo

(22) Die in der Demokratischen Republik Kongo zugelassenen Luftfahrtunternehmen werden seit März 2006 in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 geführt ([1]).

(23) Mit Schreiben vom 27. Mai 2015 informierte die zuständige Behörde der Demokratischen Republik Kongo, die Autorité de l'Aviation Civile (AAC), die Kommission, dass die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse (AOC) der Luftfahrtunternehmen *Air Baraka, Biega Airways, Cetrac Aviation Service SPRL, Congo Express, GIS'AIR, Goma Express, GTRA, Katanga Express, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus Aviation, Sion Airlines* und *Tracep Congo* widerrufen wurden und diese Luftfahrtunternehmen daher aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 gestrichen werden sollten.

(24) Am 4. Juni 2015 übermittelte die AAC der Kommission zusätzliche Informationen, dass die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der Luftfahrtunternehmen *African Air Service Commuter, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Business Aviation, CHC Stellavia, Eagles Services, Ephrata Airlines, Filair, Fly Congo, Galaxy Kavatsi, International Trans Air Business, Jet Congo Airlines, Katanga Wings, Lignes Aériennes Congolaises, Mavivi Air Trade, Safe Air, Stellar Airways, Waltair Aviation* und *Wimbi Dira Airways* widerrufen wurden und diese Luftfahrtunternehmen daher aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 gestrichen werden sollten.

(25) Die AAC teilte der Kommission außerdem mit, dass den Luftfahrtunternehmen *Dakota SPRL, Malu Aviation, Serve Air* und *Congo Airways* eine Betriebsgenehmigung erteilt wurde, ohne dass nachgewiesen wurde, dass Zertifizierung und Beaufsichtigung dieser Luftfahrtunternehmen uneingeschränkt den geltenden internationalen Sicherheitsnormen entsprechen. Diese Luftfahrtunternehmen sollten daher in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinzugefügt werden.

(26) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien sollte daher die Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden durch die Streichung der Luftfahrtunternehmen *African Air Service Commuter, Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi global Business Airways, Biega Airways, Business Aviation, Cetrac Aviation Service SPRL, CHC Stellavia, Congo Express, Eagles Services, Ephrata Airlines, Filair, Fly Congo, Galaxy Kavatsi, GIS'AIR, Goma Express, GTRA, International Trans Air Business, Jet Congo Airlines, Katanga Express, Katanga Wings, Lignes Aériennes Congolaises, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus Aviation, Safe Air, Sion Airlines, Stellar Airways, Tracep Congo, Waltair Aviation* und *Wimbi Dira Airways* aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 und durch Hinzufügung der Luftfahrtunternehmen *Dakota, Malu Aviation, Serve Air* und *Congo Airways* in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006.

Luftfahrtunternehmen aus Gabun

(27) Die Luftfahrtunternehmen *Air Services SA* und *SCD Aviation* wurden seit Juli 2008 in Anhang A geführt. Das Luftfahrtunternehmen *Gabon Airlines* durfte die EU seit Juli 2008 nur mit dem Luftfahrzeug des Musters Boeing 767-200 mit dem Eintragungskennzeichen TR-LHP unter den in Erwägungsgrund 15 der Verordnung (EG) Nr. 715/2008 ([2]) dargelegten Voraussetzungen anfliegen.

(28) Am 5. Juni 2015 haben die zuständigen Behörden Gabuns der Kommission Nachweise für den Entzug der Luftverkehrsbetreiberzeugnisse (AOC) der Luftfahrtunternehmen *Air Services SA, SCD Aviation* und *Gabon Airlines* vorgelegt, so dass diese Luftfahrtunternehmen aus der Unionsliste von Luftfahrtunternehmen, gegen die eine Betriebsuntersagung oder Betriebsbeschränkungen ergangen sind, gestrichen werden sollten.

(29) Die zuständigen Behörden Gabuns teilten der Kommission mit, dass dem Luftfahrtunternehmen *Tropical Air Gabon* am 6. Mai 2015 ein neues Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt worden ist, ohne dass nachgewiesen wurde, dass Zertifizierung und Beaufsichtigung dieses Luftfahrtunternehmen uneingeschränkt den geltenden internationalen Sicherheitsnormen entsprechen. Dieses Luftfahrtunternehmen sollten daher in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinzugefügt werden.

([1]) 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 (ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 14).

([2]) Verordnung (EG) Nr. 715/2008 vom 24. Juli 2008 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 197 vom 25.7.2008, S. 36).

(30) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien sollte daher die Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch Streichung der Luftfahrtunternehmen *Air Services SA* und *SCD Aviation* aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006, durch Streichung des Luftfahrtunternehmens *Gabon Airlines* aus Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 und durch Hinzufügung des Luftfahrtunternehmens *Tropical Air Gabon* in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 geändert werden.

Luftfahrtunternehmen aus Ghana

(31) Im September 2010 wurde *Meridian Airways LTD* in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen ([1]). Im September 2010 wurde *Airlift International (GH) LTD* in Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen, wonach nur einem bestimmten Luftfahrzeug des Musters DC-8-63F der Flugbetrieb in der Union gestattet wurde. Beide Entscheidungen beruhten auf der Feststellung schwerwiegender Sicherheitsmängel bei Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms. Im November 2010 wurde festgestellt, dass *Airlift International (GH) LTD* ein zweites Luftfahrzeug des Musters DC-8-63F in der Union betreiben konnte ([2]).

(32) Am 5. Februar 2014 übermittelte die Zivilluftfahrtbehörde Ghanas (GCAA) der Kommission die Löschungszertifikate für bestimmte in Ghana eingetragene Luftfahrzeuge des Musters DC-8-63F. Die GCAA teilte ferner mit, dass sie eine technische Anweisung erlassen hatte, mit der die Verwendung von Luftfahrzeugen des Musters DC-8 durch in Ghana zugelassene Luftfahrtunternehmen mit Wirkung ab 31. Dezember 2013 untersagt wurde. Diese Nachweise sollten als Bestätigung dafür angesehen werden, dass der Staat Ghana den Betrieb der Luftfahrzeuge des Musters DC-8 in seinem Luftfahrzeugregister nicht mehr unterstützt.

(33) Am 16. Februar 2015 legte die GCAA der Kommission schriftliche Belege dafür vor, dass die GCAA die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse von *Meridian Airways LTD* und *Airlift International (GH) LTD* widerrufen hatte. Eine technische Sitzung hochrangiger Vertreter der GCAA, der Kommission und der EASA fand am 17. März 2015 statt, auf der die GCAA Einzelheiten in Bezug auf ihre derzeitige Organisationsstruktur, ihre Beaufsichtigung der in Ghana zugelassenen Luftfahrtunternehmen und das Verfahren zur Erteilung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen darlegte. Die Nachweise für den Widerruf dieser beiden Luftverkehrsbetreiberzeugnisse und die auf der technischen Sitzung dargelegten Tatsachen bezüglich der Vorkehrungen der GCAA für die Sicherheitsaufsicht wurden als ausreichend angesehen, um zu dem Schluss zu gelangen, dass der Betrieb von *Meridian Airways LTD* und *Airlift International (GH) LTD* eingestellt wurde.

(34) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch Streichung von *Meridian Airways LTD* aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 und durch Streichung von *Airlift International (GH) LTD* aus Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 geändert werden sollte.

(35) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen Sicherheitsrisiken drohen, wäre die Kommission gezwungen, Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus Indien

(36) Mit Schreiben vom 24. Dezember 2014 übermittelte die indische Generaldirektion für Zivilluftfahrt (DGCA) der Kommission aktuelle Informationen über die von der indischen DGCA ergriffenen Abhilfemaßnahmen in Bezug auf die Entscheidung der US-Luftfahrtverwaltung (Federal Aviation Administration, FAA), den Einhaltungsstatus Indiens aufgrund eines IASA-Audits (International Aviation Safety Assessment) der FAA von Kategorie 1 in Kategorie 2 herabzustufen. In dem Schreiben wurde auch darauf hingewiesen, dass die FAA im Dezember 2014 eine erneute Bewertung der indischen DGCA vorgenommen hatte. Am 8. April 2015 gab die FAA bekannt, sie werde den Einhaltungsstatus Indiens gemäß IASA-Audit von der Kategorie 2 in die Kategorie 1 hochstufen.

([1]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 791/2010 der Kommission vom 6. September 2010 (ABl. L 237 vom 8.9.2010, S. 10). Siehe insbesondere die Erwägungsgründe 9 bis 23 dieser Verordnung.

([2]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1071/2010 der Kommission vom 22. November 2010 (ABl. L 306 vom 23.11.2010, S. 44). Siehe insbesondere die Erwägungsgründe 29 bis 31 dieser Verordnung.

(37) Mit Schreiben vom 10. April 2015 an die indische DGCA begrüßte die Kommission die positive Entscheidung der FAA, den IASA-Einhaltungsstatus Indiens hochzustufen, wies jedoch darauf hin, dass die indische DGCA weiterhin mit der Kommission in Kontakt bleiben müsse, um regelmäßig aktualisierte Informationen über die Erfüllung der internationalen Verpflichtungen der indischen DGCA im Bereich der Sicherheit und Überwachung bereitzustellen.

(38) Am 7. Mai 2015 fanden technische Konsultationen zwischen Experten der Kommission, der EASA und eines Mitgliedstaats und hochrangigen Vertretern der indischen DGCA statt. Auf der Sitzung hatte die indische DGCA Gelegenheit, Einzelheiten zu den von ihr ergriffenen Maßnahmen darzulegen, die zu der Hochstufung des Einhaltungsstatus Indiens durch die FAA von Kategorie 2 in Kategorie 1 führten. Die indische DGCA legte Einzelheiten des von ihr umgesetzten Plans zur Mängelbehebung dar und machte spezifische Angaben zu nachhaltigen Maßnahmen, die sie zur Verbesserung ihrer Sicherheitsaufsicht durchgeführt hat. Die Kommission nahm die von der indischen DGCA übermittelten Informationen zur Kenntnis. Es wurde festgestellt, dass Betriebsuntersagungen oder Betriebsbeschränkungen für in Indien zugelassene Luftfahrtunternehmen nicht erforderlich sind, dass jedoch weitere technische Konsultationen von Vorteil sind, um die laufende Erörterung sicherheitsrelevanter Fragen mit der indischen DGCA zu ermöglichen.

(39) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus Indien zu ändern.

(40) Die Mitgliedstaaten müssen die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei indischen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus Indonesien

(41) Regelmäßige Konsultationen zwischen der Kommission und der indonesischen Generaldirektion für Zivilluftfahrt (DGCA) werden mit dem Ziel fortgesetzt, die Fortschritte der indonesischen DGCA bei der Gewährleistung der Sicherheitsaufsicht über alle in Indonesien zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden internationalen Sicherheitsnormen zu überwachen. Nach dem ICAO-Audit vom Mai 2014 hat die DGCA ihren Plan zur Mängelbehebung fertiggestellt und führt diese Behebungsmaßnahmen derzeit durch.

(42) Am 28. Dezember 2014 verunglückte der Flug QZ8501 des Luftfahrtunternehmens *Indonesia Air Asia* über der Javasee. Das Luftfahrzeug wurde zerstört und alle Fluggäste und Besatzungsmitglieder kamen ums Leben. Die indonesische Verkehrssicherheitsbehörde (National Transportation Safety Committee, NTSC) führt die Unfalluntersuchung durch; der Abschlussbericht wird vor Ende 2015 erwartet.

(43) Im Januar 2015 statteten Vertreter der Kommission Indonesien einen Besuch ab, um die Ergebnisse des ICAO-Audits vom Mai 2014 zu erörtern und zu gewährleisten, dass die Sicherheitsaufsicht über die Luftfahrtunternehmen, die nicht länger in der Unionsliste aufgeführt sind, dergestalt ist, dass kein Grund für eine Aufnahme der Luftfahrtunternehmen in die Liste besteht. Die Vertreter der Kommission trafen mit dem indonesischen Verkehrsminister und Vertretern der indonesischen DGCA, des NTSC und der betroffenen Luftfahrtunternehmen zusammen. Die Luftfahrtunternehmen gaben einen guten Überblick über ihre Sicherheitsmanagementsysteme und die Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen.

(44) Mit Schreiben vom 31. März 2015 übermittelte die DGCA umfangreiche Informationen über die laufenden Abhilfemaßnahmen, die zur Behebung der von der ICAO festgestellten Mängel durchgeführt werden. Die DGCA legte außerdem Informationen zur Sicherheitsaufsicht über die betreffenden Luftfahrtunternehmen vor. Nach Analyse der bereitgestellten Informationen forderte die Kommission weitere Erläuterungen in Bezug auf die Sicherheitsaufsicht über die in Indonesien zugelassenen Luftfahrtunternehmen und die aktuelle Liste der Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen in Indonesien an.

(45) Mit Schreiben vom 13. Mai 2015 wurden die zusätzlichen Erläuterungen übermittelt. Es wurden Informationen über das Aufsichtsprogramm für die derzeit von der Betriebsuntersagung ausgenommenen Luftfahrtunternehmen, d. h. *PT. Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua* und *Indonesia Air Asia*, bereitgestellt. Auf der Grundlage der übermittelten Informationen wurde der Schluss gezogen, dass die DGCA die Sicherheitsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen ausübt und keine relevanten Sicherheitsinformationen vorliegen, die eine Entscheidung zur Verhängung einer Betriebsuntersagung stützen.

(46) Mit demselben Schreiben teilte die indonesische DGCA der Kommission mit, dass die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der Luftfahrtunternehmen *Mandala Airlines* (AOC Nr. 121-005), *Merpati Nusantara Airlines* (AOC Nr. 121-002), *Sky Aviation* (AOC Nr. 121-028 und 135-044) und *Republik Express* (AOC Nr. 121-040) widerrufen worden waren. Daher sollten *Mandala Airlines* aus der Liste der freigestellten Luftfahrtunternehmen aus Indonesien und *Merpati Nusantara Airlines*, *Sky Aviation* und *Republik Express* aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 gestrichen werden.

(47) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch Streichung von *Mandala Airlines* aus der Liste der freigestellten Luftfahrtunternehmen und durch Streichung der Luftfahrtunternehmen *Merpati Nusantara Airlines*, *Sky Aviation* und *Republik Express* aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 geändert werden sollte.

Luftfahrtunternehmen aus dem Iran

(48) Das Luftfahrtunternehmen *Iran Air*, das von der Zivilluftfahrt-Organisation der Islamischen Republik Iran zugelassen wurde, wurde am 30. März 2010 in Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen ([1]). Nach einer Sicherheitsbewertung der Union vor Ort wurden die Betriebsbeschränkungen für die Flotte von *Iran Air* am 5. Juli 2010 weiter konkretisiert ([2]).

(49) *Iran Air* legte der Kommission Informationen über die derzeitige Flotte zusammen mit einschlägigen Unterlagen vor. Das Luftfahrtunternehmen beantragte, das Luftfahrzeugmuster A320 von den Betriebsbeschränkungen auszunehmen, um in der Lage zu sein, diese Luftfahrzeuge in der Union zu betreiben. Es war jedoch bislang nicht möglich, die vorgelegten Nachweise im Rahmen einer technischen Sitzung und/oder einer Sicherheitsbewertung der Union vor Ort zu überprüfen. Daher kann eine Entscheidung über die Zulassung des Betriebs von Luftfahrzeugen des Musters A320 durch *Iran Air* zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht getroffen werden.

(50) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus dem Iran zu ändern.

Luftfahrtunternehmen aus Kasachstan

(51) Die Kommission überwacht weiterhin die Umsetzung des Plans zur Mängelbehebung durch Kasachstan im Anschluss an die 2014 in dem Land erfolgte koordinierte Validierungsmission der ICAO (ICVM). Die ICVM bestätigte die Behebung eines schweren Sicherheitsbedenkens im Bereich der Lufttüchtigkeit und die allgemeinen Fortschritte bei der Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen. Die ICAO stellte jedoch schwere Mängel im Bereich Flugbetrieb fest und weitete die schweren Sicherheitsbedenken in Bezug auf dieses Gebiet noch aus.

(52) Am 27. April 2015 fanden technische Konsultationen mit dem Zivilluftfahrt-Ausschuss Kasachstans (CAC) statt, um es dem CAC zu ermöglichen, der Kommission aktuelle Informationen über seine Aufsichtstätigkeiten sowie kurz- und mittelfristigen Prioritäten zu geben. Nach Angaben des CAC wurden bestimmte Abhilfemaßnahmen eingeleitet. Andere Abhilfemaßnahmen befinden sich in verschiedenen Stadien des Abschlusses. Laut CAC zählen zu seinen Prioritäten für 2015 die Einführung eines fünfstufigen Zertifizierungsverfahrens für Luftverkehrsbetreiber, die Entwicklung von Verfahren für besondere Genehmigungen, die Einstellung von zusätzlichem Fachpersonal, die Entwicklung und Umsetzung eines Programms zur Sicherheitsaufsicht und eines Inspektionsplans, die Einführung von Checklisten für Inspektionen und Audits, die Ausbildung von Inspektoren und die Befähigung der Inspektoren zur Erfüllung ihrer Überwachungs- und Kontrollfunktionen.

(53) Während der technischen Konsultationen teilte *Air Astana* mit, dass der CAC die Neuzertifizierung des Luftfahrtunternehmens im April 2015 vorgenommen hat. Das Luftfahrtunternehmen übermittelte ferner regelmäßig aktualisierte Informationen über seinen Flugbetrieb und seine Schulungs- und Instandhaltungstätigkeiten.

([1]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 273/2010 der Kommission vom 30. März 2010 (ABl. L 84 vom 31.3.2010, S. 25). Siehe insbesondere die Erwägungsgründe 41 bis 49 dieser Verordnung.

([2]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 590/2010 der Kommission vom 5. Juli 2010 (ABl. L 170 vom 6.7.2010, S. 9). Siehe insbesondere die Erwägungsgründe 60 bis 71 dieser Verordnung.

(54) Während der technischen Konsultationen vom April 2015 teilte das Luftfahrtunternehmen *SCAT Air Company* der Kommission ebenfalls mit, dass es sich bereits erfolgreich einem Betriebssicherheitsaudit (Operational Safety Audit) des Internationalen Luftverkehrsverbands (IATA) unterzogen hat und es voraussichtlich bis Ende 2015 ein Betriebssicherheits-Auditzeugnis der IATA erhalten wird, vorbehaltlich der erfolgreichen Behebung noch offener Mängel.

(55) Auf der Grundlage der Informationen, die der Kommission zur Verfügung stehen, und der Gespräche, die während der technischen Konsultationen geführt wurden, wurde der Schluss gezogen, dass sich Kasachstan weiterhin Herausforderungen bei der Umsetzung internationaler Sicherheitsnormen gegenüber sieht. Die Kommission ermutigt den CAC nachdrücklich, seine Bemühungen bei der Umsetzung internationaler Sicherheitsnormen als Voraussetzung dafür zu verstärken, dass die Kommission eine weitere Lockerung der derzeitigen Beschränkungen für Luftfahrtunternehmen, die der Aufsicht des CAC unterstehen, in Erwägung ziehen könnte.

(56) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Kasachstan zu ändern.

(57) Die Mitgliedstaaten müssen die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei Luftfahrzeugen von *Air Astana* gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus dem Libanon

(58) Die Konsultationen mit der Generaldirektion für Zivilluftfahrt (DGCA) des Libanon werden fortgesetzt, um bestätigen zu können, dass der Libanon den Plan zur Mängelbehebung umsetzt, der als Reaktion auf die Feststellungen und das schwere Sicherheitsbedenken auf der Grundlage der koordinierten Validierungsmission der ICAO vom Dezember 2012 entwickelt wurde.

(59) Am 9. April 2015 unterrichtete der Berater des libanesischen Verkehrsministers bei einer Sitzung in Brüssel die Kommission und die EASA über die Einrichtung eines Verwaltungsrats der Zivilluftfahrtbehörde. Er teilte ferner mit, dass die Vorschläge zur Trennung der Sicherheitsaufsichtsfunktionen von den Dienstleistungsfunktionen derzeit innerhalb der DGCA des Libanon umgesetzt werden. Weitere Informationen betrafen die Schritte, die die DGCA zusammen mit der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) unternommen hat. Im März 2015 wurden im Rahmen einer Mission des Sicherheitsteams des ICAO-Regionalbüros die bei der Behebung des schweren Sicherheitsbedenkens erzielten Fortschritte überprüft.

(60) Als Folgemaßnahme zu dem Projekt „Sicherheit in der Luftfahrt für die Mittelmeerländer" (Mediterranean Aviation Safety Cell) leistete die Kommission der DGCA von September 2014 bis März 2015 über die EASA technische Unterstützung bei der Umsetzung internationaler Sicherheitsnormen. Diese Maßnahmen haben der DGCA Libanons bei der Durchführung der Abhilfemaßnahmen, der Verbesserung ihrer internen Verfahren und Handbücher und ihren Vorbereitungen für eine bessere Organisationsstruktur geholfen.

(61) Die vorliegenden Sicherheitsinformationen sprechen nicht für eine Entscheidung zur Verhängung einer Betriebsuntersagung oder von Betriebsbeschränkungen für im Libanon zugelassene Luftfahrtunternehmen. Allerdings sollte die Lage nach Auffassung der Kommission weiterhin aufmerksam beobachtet werden. Die Konsultationen mit den libanesischen Behörden werden gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 fortgesetzt.

(62) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus dem Libanon zu ändern.

(63) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsstandards Sicherheitsrisiken drohen, wäre die Kommission gezwungen, weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus Libyen

(64) Die Kommission hegt weiterhin Bedenken in Bezug auf die Flugsicherheit in Libyen. Die von der Union anerkannte Regierung hat eine neue zuständige Behörde benannt, die Libysche Zivilluftfahrtbehörde (LCAA). Bestimmte Aufgaben in Bezug auf die Flugsicherheit, beispielsweise die Herausgabe der Nachrichten für Luftfahrer („NOTAM"), hat die LCAA den zuständigen Behörden anderer Staaten übertragen. Die früher zuständige Behörde, d. h. die Libysche Zivilluftfahrtbehörde LYCAA ist jedoch weiterhin tätig und gibt nach wie vor Nachrichten für Luftfahrer heraus, zusätzlich zu den im Namen der LCAA herausgegebenen NOTAM. Die Flugsicherheit könnte beeinträchtigt sein, da die von diesen beiden Behörden herausgegebenen NOTAM, wenn sie für denselben Luftraum oder dieselben Flugplätze gelten, widersprüchliche Informationen enthalten könnten.

(65) Die Kommission hat sich mit der LCAA in Verbindung gesetzt, sie erhielt jedoch keine nützlichen und nachprüfbaren Angaben zur derzeitigen Lage im Hinblick auf die Aufsicht über die Zivilluftfahrt oder den Stand der Flugsicherheit in Libyen.

(66) Wegen der unklaren und instabilen Lage in Libyen und der begrenzten Fähigkeiten der LCAA, eine angemessene Aufsicht über libysche Luftfahrtunternehmen auszuüben und unmittelbar drohende Sicherheitsrisiken zu beherrschen, wird davon ausgegangen, dass Libyen derzeit seinen internationalen Verpflichtungen in Bezug auf die Flugsicherheit nicht nachkommen kann.

(67) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Libyen zu ändern.

Luftfahrtunternehmen aus Madagaskar

(68) Die Konsultationen mit der zuständigen Behörde Madagaskars (Aviation Civile de Madagascar, ACM) werden aktiv fortgesetzt, um deren Fortschritte bei der Gewährleistung der fortlaufenden Sicherheitsaufsicht über alle in Madagaskar zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß den internationalen Sicherheitsnormen zu überwachen.

(69) Die Kommission hielt mit Unterstützung der EASA am 28. April 2015 eine technische Konsultationssitzung mit der ACM und mit Vertretern des Luftfahrtunternehmens *Air Madagascar* ab. Bei dieser Sitzung legten die ACM und das Luftfahrtunternehmen Angaben zu den Fortschritten bei der Umsetzung ihrer Pläne zur Mängelbehebung und Vorbeugung vor, mit denen sie die anlässlich der EU-Sicherheitsbewertung vom Februar 2014 in Madagaskar geltend gemachten Sicherheitsbedenken ausräumen wollen.

(70) Die ACM berichtete vor allem über die Fortschritte bei der Ausbildung ihrer Inspektoren im Rahmen des Programms für Technische Unterstützung der ICAO (SAFE) und wies darauf hin, dass die derzeit qualifizierten Inspektoren zum Zeitpunkt der Sitzung rund 65 % der Schulungen erhalten hatten, die für ein annehmbares Leistungsniveau der ACM bei der Wahrnehmung ihrer Aufsichtspflichten erforderlich sind. Während das Aufsichtsprogramm 2014 noch mit Unterstützung Dritter durchgeführt wurde, war die ACM zuversichtlich, dass das Aufsichtsprogramm 2015 zeigen wird, dass sie nunmehr über die Kapazitäten zur Erfüllung ihrer Aufsichtspflichten verfügt. Die ACM teilte ferner mit, dass sie vor kurzem die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der Luftfahrtunternehmen *Aeromarine*, *Henri Fraise Fils Transport Aérien* und *Insolite Travel FL* sowie die Zulassung der Ausbildungseinrichtung Ecole Nationale d'Enseignement de l'Aéronautique et de la Météorologie ausgesetzt habe. Schließlich hob die ACM hervor, dass die nicht vor Ort stattfindende Bewertung der wesentlichen Elemente 1 bis 5 eines Sicherheitsaufsichtssystems durch die ICAO noch andauere und voraussichtlich im Juli 2015 abgeschlossen werde.

(71) Ergänzend zu Angaben über seinen Plan zur Vorbeugung und Mängelbehebung legte das Luftfahrtunternehmen *Air Madagascar* die neuesten Einzelheiten zur Entwicklung seiner Flotte vor und teilte insbesondere mit, dass der Erwerb eines dritten Luftfahrzeugs des Musters ATR 72-600 geprüft werde und die beiden Luftfahrzeuge des Musters Boeing 737-300 im vierten Quartal 2015 durch ein Luftfahrzeug des Musters Boeing 737-700 ersetzt würden.

(72) Die Kommission nahm die Informationen der ACM und des Luftfahrtunternehmens *Air Madagascar* zur Kenntnis. Die Kommission begrüßte die von der ACM und *Air Madagascar* durch die Schaffung neuer bzw. die Verbesserungen bestehender Prozesse erzielten Fortschritte. Die Kommission betont jedoch nachdrücklich, dass

beide Organisationen unbedingt über die zur effizienten Durchführung dieser Prozesse erforderlichen Kapazitäten verfügen müssen. Die Kommission empfiehlt, Schritt für Schritt vorzugehen und zu vermeiden, dass Prozesse nur teilweise durchgeführt werden, wie anlässlich der Sicherheitsbewertung der Union in Madagaskar vom Februar 2014 festgestellt wurde.

(73) Am 8. Mai 2015 teilte die ACM der Kommission mit, das Luftfahrtunternehmen *Air Madagascar* habe beantragt, das Luftfahrzeug des Musters Airbus A 340-300 mit dem Eintragungskennzeichen 5R-EAA der Liste der in Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 bereits aufgeführten Luftfahrzeuge des Unternehmens hinzuzufügen.

(74) Am 29. Mai 2015 bat der Minister für Fremdenverkehr, Verkehr und Meteorologie Madagaskars darum, die Lage der beiden Luftfahrzeuge des Musters Airbus A 340-300 bei der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses vom Juni 2015 erneut zu erörtern. Falls jedoch die Neubewertung der möglichen Streichung des Luftfahrtunternehmens *Air Madagascar* aus Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 nicht vor der Sitzung vom Juni 2015 abgeschlossen werden könne, würde er das Ersuchen des Luftfahrtunternehmens *Air Madagascar* um Aufnahme des Luftfahrzeugs des Musters Airbus A 340-300 mit dem Eintragungskennzeichen 5R-EAA in Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 unterstützen.

(75) Angesichts des Schweregrads der Feststellungen bei der EU-Sicherheitsbewertung in Madagaskar im Februar 2014 ist die Kommission der Auffassung, dass die Voraussetzungen für eine solche Aufnahme sich nicht wesentlich von den Voraussetzungen unterscheiden, die für die Streichung des Luftfahrtunternehmens *Air Madagascar* aus Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 erfüllt werden müssen. Die Überprüfung der Angaben, die die ACM und das Luftfahrtunternehmen *Air Madagascar* nach der Sitzung vom 28. April 2015 vorgelegt haben, um die Aufnahme des Luftfahrzeugs des Musters Airbus A 340-300 mit dem Eintragungskennzeichen 5R-EAA in Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu unterstützen, ergab nicht, dass diese Voraussetzungen erfüllt sind.

(76) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Madagaskar zu ändern.

Luftfahrtunternehmen aus der Islamischen Republik Mauretanien

(77) Am 24. Februar 2015 fand in Brüssel eine technische Sitzung von Kommission, EASA, mehreren Mitgliedstaaten und der Zivilluftfahrtbehörde Mauretaniens (Agence Nationale de l'Aviation Civile) sowie *Mauritania Airlines International* (MAI) statt. Die nationale Zivilluftfahrtbehörde erläuterte die Sicherheitslage in Mauretanien und ihren staatlichen Sicherheitsplan und verwies auf die guten Ergebnisse des ICAO-Audits sowie darauf, dass ein großer Teil der internationalen Sicherheitsnormen bereits wirksam umgesetzt worden sei. MAI erläuterte, welche Maßnahmen in Bezug auf die jüngsten SAFA-Feststellungen getroffen wurden und kündigte an, es werde das Registrierungsverfahren für das Betriebssicherheitsaudit (Operation Safety Audit) des Internationalen Luftverkehrsverbands absolvieren. MAI bestätigte, dass es aus wirtschaftlichen Gründen bestimmte Unionsziele nicht mehr anfliege und beabsichtige, ein regionales Netz in Zusammenarbeit mit einem Luftfahrtunternehmen der Union aufzubauen. Daher hat MAI ferner beschlossen, die Zusammensetzung der Flotte zu ändern, um kleinere Flugzeuge in einem Flugplan mit häufigeren Flügen einzusetzen.

(78) Aus der jüngsten SAFA-Analyse der EASA geht hervor, dass bereits Verbesserungen im Sinne von weniger Feststellungen bei SAFA-Inspektionen in der Union erzielt wurden, auch wenn einige Mitgliedstaaten hervorhoben, dass die Aufnahme eines neuen Luftfahrzeugmusters in die Flotte von MAI, der Embraer ERJ145, nicht in zufrieden stellender Weise erfolgte. Vom 10. bis 14. März 2015 führte der Internationale Luftverkehrsverband in Nouakchott ein Vorab-Audit zur Betriebssicherheit durch. Die nationale Zivilluftfahrtbehörde und MAI übermittelten der Kommission die vorläufigen Ergebnisse dieses Vorab-Audits. Diese deuten auf eine angemessene Umsetzung der internationalen Sicherheitsstandards hin und es gibt keine Hinweise auf das Vorliegen besonders besorgniserregender Sicherheitsmängel.

(79) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus der Islamischen Republik Mauretanien zu ändern.

(80) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen Sicherheitsrisiken drohen, wäre die Kommission gezwungen, weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus Mosambik

(81) Im November und Dezember 2014 fand eine koordinierte Validierungsmission der ICAO statt, um die Fortschritte bei der Umsetzung des Plans zur Mängelbehebung der zuständigen Zivilluftfahrtbehörde Mosambiks, des Instituto de Aviação Civil de Moçambique (IACM), zu validieren. Die koordinierte Validierungsmission der ICAO umfasste die Bereiche der Rechtsvorschriften für die Zivilluftfahrt in Mosambik, die interne Organisation des IACM sowie die Flugplätze, Flugnavigationshilfen und Flugsicherungsdienste in Mosambik. Der Bericht über diese koordinierte Validierungsmission der ICAO wurde am 5. Mai 2015 auf der ICAO-Website eingestellt.

(82) Angesichts der Fortschritte, die von der IACM bei der Behebung der von der ICAO festgestellten Mängel erzielt wurden, sowie der Anstrengungen des IACM im Hinblick auf den Abschluss der Arbeiten zur Schaffung eines mit den internationalen Sicherheitsnormen in Einklang stehenden Luftfahrtsystems war bereits früher eine Sicherheitsbewertung der Union für 2015 in Betracht gezogen worden.

(83) Die Sicherheitsbewertung der Union in Mosambik fand im April 2015 unter Beteiligung von Experten der Kommission, der EASA und der Mitgliedstaaten statt. Bewertet wurden das Primärrecht für den Luftfahrtbereich und die Vorschriften für die Zivilluftfahrt, die interne Organisation des IACM, die Erteilung von Lizenzen für Luftfahrtpersonal und dessen Ausbildung, die Überwachung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und die Überwachung des Flugbetriebs.

(84) Die Sicherheitsbewertung der Union machte deutlich, dass der bestehende Rechtsrahmen eine Reihe von Abweichungen von den internationalen Sicherheitsnormen aufweist. Das geänderte Luftfahrtgesetz, durch das diese festgestellten Abweichungen ausgeräumt werden, muss noch von der Regierung verabschiedet werden. Die spezifischen rechtlichen und technischen Vorschriften sind noch nicht vollständig und kohärent genug. Auch die überarbeitete Satzung des IACM, durch die dem IACM die erforderliche finanzielle und operative Autonomie übertragen wird und die festgestellten Mängel in diesem Bereich abgestellt werden, muss noch von der Regierung gebilligt werden. Zwar ist die Einstellung von Personal nun abgeschlossen und einige der geplanten organisatorischen Änderungen wurden durchgeführt, doch die anschließende Durchführungsphase ist größtenteils noch nicht abgeschlossen.

(85) Bei der Sicherheitsbewertung der Union wurden auch Schwachstellen und Mängel in verschiedenen Bereichen der Arbeit des IACM festgestellt, beispielsweise der Erteilung von Lizenzen für Luftfahrtpersonal und dessen Ausbildung sowie der Überwachung der Lufttüchtigkeit und des Flugbetriebs. Bei den drei Betreibern, die im Rahmen der repräsentativen Stichprobe kontrolliert wurden, stellte das Bewertungsteam der Union deutliche Lücken in den Aufzeichnungen, unzureichende Handbücher, lockere Organisationsmechanismen und mangelnde Instandhaltung fest. Während einige dieser Mängel ausschließlich in die Verantwortung des Betreibers fallen, können viele als Zeichen dafür gewertet werden, dass die Behörde ihre Aufsichtsbefugnis nicht angemessen wahrnimmt.

(86) Andererseits zeigt sich das IACM fest entschlossen, weiterhin am Erreichen des obersten Ziels, d. h. eines mit den internationalen Sicherheitsnormen konformen Luftverkehrssystems, zu arbeiten und genießt weiterhin vollständige staatliche Unterstützung und Rückendeckung. Allerdings benötigt das IACM in nächster Zeit auch sachkundige, kompetente und unparteiische Beratung. Die Kommission bereitet zusammen mit dem IACM und der EASA die Bereitstellung dieser technischen Unterstützung vor, um den verbleibenden Mängeln abzuhelfen und den Prozess des internen Kapazitätsaufbaus mit Blick auf die erforderliche Nachhaltigkeit abzuschließen.

(87) Aufgrund der Sicherheitsbewertung der Union gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass — obgleich die IACM erhebliche Fortschritte bei der Umsetzung internationaler Sicherheitsnormen gemacht hat — weiterhin erhebliche Mängel hinsichtlich der Sicherheitsaufsicht in Mosambik bestehen. Die Fähigkeit der IACM, die Aufsicht über die Zivilluftfahrt in Mosambik nach internationalen Sicherheitsnormen wahrzunehmen, ist derzeit noch nicht in ausreichendem Maß gewährleistet. Daher gibt es keine hinreichenden Belege, die eine Lockerung der für alle in Mosambik zugelassenen Luftfahrtunternehmen geltenden Betriebsuntersagung rechtfertigen würden.

(88) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Mosambik zu ändern.

Luftfahrtunternehmen aus den Philippinen

(89) Im März 2010 wurden alle in der Republik der Philippinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage stichhaltiger Nachweise für die unzureichende Fähigkeit der für die Aufsicht über diese Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden, Sicherheitsmängel abzustellen, in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 ([1]) aufgenommen. Außerdem konnte nicht ausreichend belegt werden, dass die in der Republik der Philippinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen die geltenden internationalen Sicherheitsnormen und Empfehlungen einhalten.

(90) Im Juli 2013 wurde das Luftfahrtunternehmen *Philippine Airlines* aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 ([2]) gestrichen. Im April 2014 wurde auch das Luftfahrtunternehmen *Cebu Pacific Air* aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 ([3]) gestrichen. Beide Entscheidungen erfolgten auf der Grundlage einer Sicherheitsbewertung der Union vor Ort vom Juni 2013, der besseren Sicherheitsaufsicht durch die Zivilluftfahrtbehörde der Philippinen (CAAP) über diese Luftfahrtunternehmen und der Fähigkeit dieser Luftfahrtunternehmen, die wirksame Einhaltung der internationalen Sicherheitsnormen zu gewährleisten. Im April 2014 gab die US-Bundesluftfahrtbehörde (United States Federal Aviation Administration, FAA) ihre Entscheidung bekannt, die Philippinen im Rahmen ihrer Prüfung der internationalen Luftverkehrssicherheit (International Aviation Safety Assessment) von Kategorie 2 in Kategorie 1 heraufzustufen.

(91) Am 10. März 2015 fanden technische Konsultationen zwischen Experten von Kommission, EASA, einem Mitgliedstaat und hochrangigen Vertretern der CAAP sowie drei auf den Philippinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen statt: *Zest Airways Inc. DBA („Air Asia Zest")*, *Air Philippines Corporation* und *South East Asian Airlines (SEAir) Inc*. Die CAAP berichtete über den aktuellen Stand der laufenden organisatorischen Verbesserungen, einschließlich der Reorganisation ihrer Dienststelle für Flugstandards-Inspektionen und Einzelheiten der Schulung von CAAP-Inspektoren. Darüber hinaus legte die CAAP Einzelheiten zur Wahrnehmung ihrer Sicherheitsaufsicht über folgende Luftfahrtunternehmen vor: *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* und *South East Asian Airlines (SEAir) Inc*. Die bei der Sitzung vorgelegten Angaben zur Sicherheitsaufsicht durch die CAAP umfassten das planmäßige jährliche Mindestinspektionsprogramm für jedes Luftfahrtunternehmen sowie bestimmte Einzelheiten der jeweiligen Aufsichtstätigkeit. Bei der Sitzung berichtete die CAAP ebenfalls über den aktuellen Stand der Umsetzung des staatlichen Sicherheitsprogramms (State Safety Programm). Diese Aktualisierung betraf u. a. spezifische Informationen zum staatlichen Sicherheitsprogramm für Start- und Landebahnen, einschließlich des damit verbundenen Schulungs- und Sensibilisierungsprogramms. Die CAAP gab ferner einen Überblick über den aktuellen Stand der Untersuchung betreffend das Luftfahrzeug der *Air Asia Zest*, das am 30. Dezember 2014 von der Landebahn abkam.

(92) Anlässlich der technischen Konsultationen vom 10. März 2015 erläuterten *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* und *South East Asian Airlines (SEAir) Inc* ihre Arbeitsweise. Die von den einzelnen Luftfahrtunternehmen übermittelten Informationen betrafen Einzelheiten der Organisationsstruktur und die Arbeitsweise ihrer Sicherheits- und Qualitätsabteilungen. Hinzu kamen aktuelle Informationen über die Flotte, die Ausräumung von Sicherheitsbedenken bei jedem Luftfahrtunternehmen und Einzelheiten der internen Qualitätssicherung. Darüber hinaus legte jedes Luftfahrtunternehmen sein Flugdatenüberwachungsprogramm (Flight Data Monitoring Programme) vor.

(93) Auf der Grundlage dieser bei den technischen Konsultationen vorgelegten Nachweise fand im April 2015 eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort auf den Philippinen statt. An dieser Sicherheitsbewertung nahmen Sachverständige der Kommission, der EASA und der Mitgliedstaaten teil. Die Sicherheitsbewertung wurde in den Räumen der CAAP und stichprobenartig bei mehreren auf den Philippinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen durchgeführt: *Air Asia Inc*, *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation*, *Island Aviation Inc*, *Magnum Air (Skyjet) Inc*, *South East Asian Airlines (SEAir) Inc* und *South East Asian Airlines (SEAIR) International*.

(94) Bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort wurden u. a. Belege dafür vorgelegt, dass die Dienststelle für Flugstandards-Inspektionen über 173 Bedienstete verfügt, die unmittelbar mit der Durchführung von Zertifizierung und Beaufsichtigung befasst sind. Die Belege haben bestätigt, dass die für Betrieb und Instandhaltung zuständigen Inspektoren über ausreichende Erfahrung verfügen, um eine wirksame Aufsicht ausüben zu können und dass sie eine formale Ausbildung in Bezug auf ihre Aufsichtspflichten durchlaufen haben. Unterstützt werden die Inspektoren der CAAP bei der Wahrnehmung ihrer Aufsichtspflichten durch eine Arbeitshilfe für Inspektoren, die strukturierte Checklisten, technische Leitfäden der CAAP, Inspektionsformblätter und Referenzunterlagen für die Überwachung umfasst.

([1]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 273/2010 der Kommission vom 30. März 2010 (ABl. L 84 vom 31.3.2010, S. 25). Siehe insbesondere die Erwägungsgründe 74 bis 87 dieser Verordnung.

([2]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 659/2013 der Kommission vom 10. Juli 2013 (ABl. L 190 vom 11.7.2013, S. 54). Siehe insbesondere die Erwägungsgründe 80 bis 94 dieser Verordnung.

([3]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 368/2014 der Kommission vom 10. April 2014 (ABl. L 108 vom 11.4.2014, S. 16). Siehe insbesondere die Erwägungsgründe 102 bis 119 dieser Verordnung.

(95) Bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort legte die CAAP auch den Nachweis vor, dass sie zur Planung des jährlichen Mindestinspektionsprogramms eine Datenbank für Berichterstattung und Verfolgung im Rahmen der Sicherheitsaufsicht in der Zivilluftfahrt (civil aviation safety oversight reporting and tracking, CASORT) nutzt. Damit einzelne Inspektoren einen strukturierten Aufsichtsplan festlegen können, veröffentlicht die CAAP Leitlinien für das nationale Überwachungs- und Inspektionsprogramm (National Surveillance and Inspection Program Guidelines). Sie enthalten u. a. Optionen für gezielte Inspektionen im Falle eines Inhabers eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC), der den Anforderungen nicht gerecht wird. In Bezug auf Erteilung und Erneuerung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen hat die CAAP ein „Handbuch für Zertifizierung von Luftverkehrsbetreibern und Verwaltung" (Air Operator Certification and Administration Manual) herausgegeben. Bei der Sicherheitsbewertung der Union wurden die Unterlagen zur Erteilung und Erneuerung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen von neun von der CAAP zugelassenen Luftfahrtunternehmen, darunter alle vom EU-Kontrollteam bewerteten Luftfahrtunternehmen, stichprobenartig überprüft. Außerdem wurde vermerkt, dass CAAP-Inspektoren bestimmte Aufsichtstätigkeiten durchgeführt haben. Planung und Durchführung dieser Tätigkeit wurden als zufrieden stellend erachtet.

(96) Während der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort wurden sieben auf den Philippinen zugelassene Luftfahrtunternehmen stichprobenartig überprüft. Diese Stichprobe umfasste die vier größten auf den Philippinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen, die weiterhin in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgeführt sind. Ziel dieser Bewertung war es, zu überprüfen, in welchem Umfang sie den internationalen Sicherheitsnormen genügen. Darüber hinaus wurden bei der Sicherheitsbewertung im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 Bereitschaft und Fähigkeit der einzelnen Luftfahrtunternehmen zur Behebung der Sicherheitsmängel bewertet. Die wichtigste Schlussfolgerung der Sicherheitsbewertungen dieser Luftfahrtunternehmen lautet, dass es nicht an der Bereitschaft und im Allgemeinen auch nicht an der Fähigkeit zur Behebung von Sicherheitsmängeln mangelt.

(97) In Bezug auf die Sicherheitsbewertung der Union vor Ort wurde mit Blick auf die gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 der Schluss gezogen, dass die Zivilluftfahrtbehörde der Philippinen bereit und fähig ist, Sicherheitsmängel zu beheben, und über ausreichende Fähigkeiten verfügt, um die einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen, darunter auch die philippinischen Vorschriften für die Zivilluftfahrt, um- und durchzusetzen.

(98) Die CAAP wurde am 10. Juni 2015 vom Flugsicherheitsausschuss gehört. Bei dieser Gelegenheit wurden als aussagekräftige Stichprobe auch drei auf den Philippinen zugelassene Luftfahrtunternehmen (*Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* und *Cebgo Inc*, vormals *South East Asian Airlines (SEAir) Inc*) gehört.

(99) Die CAAP legte dem Ausschuss die derzeitige Organisationsstruktur ihrer Dienststelle für Flugstandards-Inspektionen vor, machte detaillierte Angaben zu den der Sicherheitsaufsicht zugewiesenen Mitarbeitern und gab einen Gesamtüberblick über den Luftverkehr auf den Philippinen. Sie teilte mit, sie nehme die Aufsichtsfunktion über 36 Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) wahr und habe neun von ihnen als Betreiber von großen Luftfahrzeugen eingestuft. Die CAAP legte ferner eine Zusammenfassung der für 2015 geplanten Aufsicht über die drei Luftfahrtunternehmen vor, die an der Anhörung teilnahmen. Außerdem betonte die CAAP, dass sie fest entschlossen sei, als zuständige Behörde der Philippinen ihren Fahrplan für kontinuierliche Verbesserung weiterzuverfolgen.

(100) Die CAAP legte ferner eine Zusammenfassung des Plans zur Mängelbehebung im Hinblick auf die Anmerkungen vor, die das EU-Kontrollteam bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort gemacht hatte. Der Schwerpunkt der Abhilfemaßnahmen lag u. a. auf bestimmten vorrangigen Themen wie der Verbesserung des CAAP-Programms für die Inspektorenausbildung, der Verbesserung der IT-Infrastruktur, weiteren Maßnahmen zur Verbesserung der Kompetenzen der Inspektoren und der Verpflichtung der CAAP, die Arbeit an der Normung der Sicherheitsaufsicht fortzusetzen. Darüber hinaus teilte die CAAP Einzelheiten zur Verbesserung von Infrastrukturen mit, darunter auch Maßnahmen im Zusammenhang mit dem staatlichen Sicherheitsprogramm für Start- und Landebahnen.

(101) *Air Philippines Corporation* teilte Einzelheiten zu seiner Organisationsstruktur, den Plänen für die Flugzeugflotte und seinem Sicherheitsmanagementsystem mit und berichtete über die Struktur seiner Sitzungen zu Sicherheitsfragen, die Sicherheitsberichte und -verwaltung, sein Flugdatenüberwachungsprogramm sowie darüber, wie die ständige Überwachung der Abhilfemaßnahmen gewährleistet wird. *Air Philippines Corporation* teilte zudem Einzelheiten dazu mit, wie es die Sicherheit gewährleistet und wie es Verfahren des Veränderungsmanagements anwendet. Außerdem berichtete das Luftfahrtunternehmen über seine Folgemaßnahmen zu den Feststellungen anlässlich der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort.

(102) *Cebgo Inc* teilte Einzelheiten zu folgenden Themen mit: Verwaltungsstruktur, Sicherheitsmanagementsystem, Unfallverhütungs- und Flugsicherheitsprogramm, Flugdatenmanagement, Qualitätssicherungssystem sowie Überwachung von Lufttüchtigkeit und Instandhaltung. Des Weiteren wurden die Sicherheitsziele für 2015 genannt und Belege für das Sicherheitsberichterstattungsverfahren vorgelegt. *Cebgo Inc* nannte ferner die fünf obersten Prioritäten in Bezug auf die Sicherheit und die diesbezüglich getroffenen Maßnahmen. Außerdem legte das Luftfahrtunternehmen eine Zusammenfassung seiner Folgemaßnahmen zu den Feststellungen anlässlich der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort vor.

(103) *Air Asia Zest* teilte Einzelheiten zu Flotte und Organisationsstruktur sowie zum Sicherheits- und Qualitätsmanagement mit. Dabei ging es insbesondere um seine hochrangigen Sicherheitsziele, das Sicherheitsberichterstattungsverfahren, das Flugdatenanalyseprogramm sowie seine fünf wichtigsten Prioritäten in Bezug auf die Sicherheit. Außerdem legte das Luftfahrtunternehmen eine Zusammenfassung seiner Folgemaßnahmen zu den Feststellungen anlässlich der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort vor.

(104) Auf der Grundlage aller verfügbaren Informationen, einschließlich der Ergebnisse der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort und den Ausführungen in der Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss, vertritt die Kommission die Auffassung, dass die CAAP über einen längeren Zeitraum nachhaltige Verbesserungen erzielt hat. Sie erkannte ferner an, dass es der CAAP nicht an Bereitschaft zur kontinuierlichen Zusammenarbeit mit der Kommission mangelt und dass die CAAP eindeutig anerkennt, dass sie auch künftig Verbesserungen vornehmen sollte, um ihre Sicherheitsaufsichts- und Überwachungsverfahren weiterzuentwickeln. Es wird festgestellt, dass die CAAP die Fähigkeit besitzt, ihre Verantwortung in Bezug auf die Aufsicht über die auf den Philippinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen wahrzunehmen. Bei der Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss verpflichtete sich die CAAP, mit der Kommission einen kontinuierlichen Sicherheitsdialog aufzunehmen, einschließlich zusätzlicher Sitzungen, wenn die Kommission diese für erforderlich hält.

(105) Die Kommission stellte fest, dass die drei auf den Philippinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen, die im Rahmen der repräsentativen Stichprobe zur Anhörung dem Flugsicherheitsausschuss geladen worden waren, alle auf einem zufrieden stellenden Niveau arbeiten und in der Lage sind, genaue Angaben in Bezug auf die sichere Ausübung ihrer jeweiligen Tätigkeiten zu machen. Nach Ansicht der Kommission konnte außerdem ausreichend belegt werden, dass die in der Republik der Philippinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen die geltenden internationalen Sicherheitsnormen und Empfehlungen einhalten.

(106) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um alle auf den Philippinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen.

(107) De Mitgliedstaaten müssen die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch alle philippinischen Luftfahrtunternehmen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen. Sollten die Ergebnisse dieser Inspektionen oder andere relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass internationale Sicherheitsnormen nicht eingehalten werden, wäre die Kommission gezwungen, Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu treffen.

Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation

(108) Die Kommission, die EASA und die Mitgliedstaaten haben die Sicherheitsleistung der in der Russischen Föderation zugelassenen Luftfahrtunternehmen, die in die Union fliegen, weiterhin genau überwacht, unter anderem im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen einiger russischer Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

(109) Am 23. März 2015 traf die Kommission mit Unterstützung der EASA mit Vertretern der russischen Föderalen Luftverkehrsagentur (Russian Federal Air Transport Agency, FATA) zusammen. Zweck dieser Sitzung war es, die Sicherheitsleistung der russischen Luftfahrtunternehmen im Rahmen von SAFA-Vorfeldinspektionen, die zwischen dem 10. März 2014 und dem 9. März 2015 stattfanden, zu prüfen und zu ermitteln, welche Fälle besondere Aufmerksamkeit erfordern. Bei der Sitzung sagte die FATA zu, sie werde einige Fälle von Nichteinhaltung, die noch nicht ordnungsgemäß erledigt worden seien, weiterverfolgen und die Kommission vor Ende Mai über den neuesten Stand unterrichten.

(110) Die FATA teilte der Kommission mit, sie überwache aufgrund der Ausweitung des SAFA-Systems auch die SAFA-Leistung der russischen Luftfahrtunternehmen in bestimmten Drittländern. Die FATA teilte ferner mit, dass sie neue Sicherheitsinspektoren ernannt habe, die sich mit Luftfahrtunternehmen befassen, bei denen im Anschluss an Inspektionen im Rahmen des SAFA-Programms noch nicht alle Mängel abgestellt wurden. Die FATA brachte die Hoffnung zum Ausdruck, dass sich durch diese Aufsicht die Reaktionsgeschwindigkeit und die Qualität der von den Betreibern getroffenen Abhilfemaßnahmen weiter verbessern werden. Ferner unterrichtete die FATA die Kommission über die jüngsten Aussetzungen und Widerrufe von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen, die unter ihre Zuständigkeit fallen.

(111) Auf der Grundlage der vorliegenden Informationen zog die Kommission den Schluss, dass eine Anhörung der russischen Luftfahrtbehörden oder der in der Russischen Föderation zugelassenen Luftfahrtunternehmen vor dem Flugsicherheitsausschuss nicht notwendig ist.

(112) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation zu ändern.

(113) Die Mitgliedstaaten müssen die tatsächliche Einhaltung der internationalen Sicherheitsnormen durch die Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.

(114) Sollten diese Inspektionen auf ein unmittelbar drohendes Sicherheitsrisiko infolge einer mangelnden Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen hindeuten, wäre die Kommission gezwungen, gegen Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu treffen.

Luftfahrtunternehmen aus dem Sudan

(115) Auf der Grundlage der regelmäßigen Kontakte zwischen der sudanesischen Zivilluftfahrtbehörde (SCAA) und der Kommission wird festgestellt, dass die SCAA offenbar gute Fortschritte hinsichtlich ihrer Aufsichtstätigkeiten in Bezug auf im Sudan zugelassene Luftfahrtunternehmen gemacht hat. Die SCAA teilte der Kommission außerdem mit, dass bestimmte Luftfahrtunternehmen gute Fortschritte im Hinblick auf die Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen verzeichnen.

(116) Die SCAA hat einer Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im Oktober 2015 zugestimmt. Diese Sicherheitsbewertung soll dazu dienen, die Angaben der SCAA zu überprüfen und zusätzliche Informationen zu sammeln, die eine mögliche Entscheidung in Bezug auf im Sudan zugelassene Luftfahrtunternehmen rechtfertigen können. Derzeit liegen im Hinblick auf eine Entscheidung über im Sudan zugelassene Luftfahrtunternehmen nur unzureichende Angaben vor.

(117) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus dem Sudan zu ändern.

Luftfahrtunternehmen aus Thailand

(118) Die ICAO führte im Königreich Thailand im Januar 2015 ein umfassendes Audit im Rahmen des Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) durch. Insgesamt lässt sich festhalten, dass die wirksame Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen in Thailand deutlich unter dem weltweiten Durchschnitt liegt. Auf der Grundlage der Ergebnisse des Audits machte die ICAO betreffend die Zulassung von Luftfahrtunternehmen, einschließlich der Genehmigung spezifischer Betriebsverfahren, ein schweres Sicherheitsbedenken geltend. Die Abteilung für Zivilluftfahrt (DCA) in Thailand legte der ICAO einen entsprechenden Plan zur Mängelbehebung vor.

(119) Die DCA bat die Europäische Union und die EASA um technische Unterstützung bei der Behebung der von der ICAO festgestellten Mängel. Im April 2015 führte die EASA einen technischen Hilfseinsatz in Thailand durch und in den kommenden Monaten werden weitere technische Unterstützung und Zusammenarbeit folgen.

(120) Auf der Grundlage der Ergebnisse des ICAO-Audits und der im Anschluss an den technischen Hilfseinsatz abgegebenen Empfehlungen wurde die thailändische DCA zusammen mit dem Luftfahrtunternehmen *Thai Airways International* zu technischen Konsultationen nach Brüssel gebeten, um zusätzliche Informationen über die kurz-, mittel- und langfristigen Abhilfemaßnahmen der Zivilluftfahrtbehörde zu erhalten. Die thailändische DCA und *Thai Airways International* begrüßten diese Einladung und stellten in transparenter Weise alle geforderten Angaben vor der Sitzung bereit.

(121) Bei den technischen Konsultationen, die am 3. Juni 2015 stattfanden, zeigten sowohl die DCA als auch *Thai Airways International* klare Bereitschaft zur Zusammenarbeit und zur Bereitstellung möglichst vieler Informationen. Wie die DCA betonte, ist der thailändischen Regierung die Bedeutung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt sehr wohl bewusst und sie hat sich verpflichtet, die notwendigen Mittel zur Verbesserung des Sicherheitsaufsichtssystems der thailändischen DCA bereitzustellen, die demnächst zur thailändischen Zivilluftfahrtbehörde umorganisiert werden und über ein wesentlich größeres Budget verfügen wird.

(122) *Thai Airways International* legte ein klares Sicherheits- und Qualitätsmanagementsystem vor. Das Luftfahrtunternehmen hat den Nachweis erbracht, dass es in der Lage ist, die internationalen Sicherheitsnormen in angemessener Weise einzuhalten.

(123) Nach Auffassung der Kommission sprechen die vorliegenden Sicherheitsinformationen nicht für eine Entscheidung zur Verhängung einer Betriebsuntersagung oder von Betriebsbeschränkungen für in Thailand zugelassene Luftfahrtunternehmen. Die Kommission ist jedoch der Ansicht, dass die Lage weiterhin genau überwacht werden sollte.

(124) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Thailand zu ändern.

(125) Die Mitgliedstaaten müssen die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in Thailand zugelassenen Luftfahrzeugen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.

(126) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsstandards Sicherheitsrisiken drohen, wäre die Kommission gezwungen, weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus dem Jemen

(127) Mit Schreiben vom 10. April 2015 erkundigte sich die Kommission bei der Behörde für Zivilluftfahrt und Meteorologie (CAMA) des Jemen, ob durch die Verschlechterung der Sicherheitslage in Jemen die Fähigkeit der CAMA, die Sicherheitsaufsicht über die im Jemen zugelassenen Luftfahrtunternehmen wahrzunehmen, beeinträchtigt wird.

(128) Am 18. Mai 2015 teilte das Luftfahrtunternehmen *Yemen Airways (Yemenia)* der Kommission mit, es habe seine Tätigkeit aufgrund der Verschlechterung der Lage im Jemen Ende März 2015 ausgesetzt. Außerdem wurde in dieser Mitteilung darauf hingewiesen, dass sich die Luftfahrzeuge von *Yemenia* an verschiedenen Orten außerhalb des Jemen befinden. Mit Schreiben vom 1. Juni 2015 unterrichtete die CAMA die Kommission darüber, dass die Luftfahrzeuge von *Yemenia* sich nicht mehr im Jemen befinden und die CAMA beabsichtige, sich mit den Luftfahrtbehörden der Staaten, in denen sich die Luftfahrzeuge derzeit befinden, in Bezug auf die Wahrnehmung ihrer Zuständigkeiten im Bereich der Sicherheitsaufsicht abzustimmen. In demselben Schreiben wies die CAMA ferner darauf hin, dass es aufgrund der Verschlechterung der Sicherheitslage im Jemen derzeit kaum noch Flugbetrieb gebe.

(129) Auf der Grundlage der Angaben der CAMA und von *Yemenia* wurde der Schluss gezogen, dass es — obgleich die Lage weiterhin genau überwacht werden sollte — derzeit keine hinreichenden Belege gibt, die für die Entscheidung zur Verhängung einer Betriebsuntersagung für im Jemen zugelassene Luftfahrtunternehmen sprechen.

(130) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus dem Jemen zu ändern.

(131) Die Mitgliedstaaten müssen die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei im Jemen zugelassenen Luftfahrzeugen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus Sambia

(132) Am 25. Februar 2015 fand eine technische Sitzung statt, an der hochrangige Vertreter der sambischen Zivilluftfahrtbehörde (ZCAA), der Kommission, der EASA und der Mitgliedstaaten teilnahmen. Die ZCAA gab einen umfassenden und transparenten Überblick über die im vergangenen Jahr unternommenen Schritte zur Weiterentwicklung der ZCAA, die Einstellung von Personal für die ZCAA, die Ausarbeitung von Vorschriften für die Zivilluftfahrt in Sambia und die Verbesserung der Aufsicht über die Luftfahrtunternehmen.

(133) Die ZCAA hat offenbar gute Fortschritte bei der Behebung einer Reihe von der ICAO festgestellter Mängel gemacht und es wurde eine solide Grundlage für die Weiterentwicklung des Aufsichtssystems für die Sicherheit der Zivilluftfahrt in Sambia geschaffen. Allerdings sind in Bezug auf die meisten der acht wesentlichen Elemente der ICAO, die ein Aufsichtssystem für die Sicherheit der Zivilluftfahrt bilden, wesentliche Arbeiten noch nicht abgeschlossen.

(134) Die ZCAA erklärte, sie werde weiter an der Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen arbeiten. Die Kommission beabsichtigt, weitere Bewertungen vorzunehmen, um festzustellen, ob es möglich wäre, vor Ende Oktober 2015 eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort durchzuführen, um die Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen in Sambia zu überprüfen.

(135) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Sambia zu ändern.

Schlussbemerkung

(136) In Bezug auf die übrigen in der EU-Liste aufgeführten Luftfahrtunternehmen hat die Kommission geprüft, ob eine Aktualisierung der Liste zweckmäßig ist, und kam zu dem Schluss, dass dies nicht der Fall ist. Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf diese Luftfahrtunternehmen zu ändern.

(137) In Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird angesichts der Sicherheitsauswirkungen die Notwendigkeit einer schnellen Beschlussfassung anerkannt. Zum Schutz sensibler Informationen und um die kommerziellen Auswirkungen so gering wie möglich zu halten, ist es daher unabdingbar, dass die Beschlüsse der Kommission im Rahmen der Aktualisierung der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung oder -einschränkung ergangen ist, sofort nach ihrer Annahme im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden und am Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft treten.

(138) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 sollte daher entsprechend geändert werden.

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

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. Anhang A wird durch den Wortlaut des Anhangs A dieser Verordnung ersetzt.

2. Anhang B wird durch den Wortlaut des Anhangs B dieser Verordnung ersetzt.

Artikel 2

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

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

Brüssel, den 25. Juni 2015

Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,
Violeta BULC
Mitglied der Kommission

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
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Afghanistans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Islamische Republik Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamische Republik Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamische Republik Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Unbekannt	PIR	Islamische Republik Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamische Republik Afghanistan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Angolas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen *TAAG Angola Airlines* in Anhang B, einschließlich			**Republik Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republik Angola
AIR GICANGO	009	Unbekannt	Republik Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republik Angola
AIR NAVE	017	Unbekannt	Republik Angola
AIR26	003-01/11-DCD	DCD	Republik Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Unbekannt	Republik Angola
DIEXIM	007	Unbekannt	Republik Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Unbekannt	Republik Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republik Angola

[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.

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
HELIANG	010	Unbekannt	Republik Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Unbekannt	Republik Angola
MAVEWA	016	Unbekannt	Republik Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republik Angola
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Benins, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Republik Benin**
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Republik Benin
AFRICA AIRWAYS	Unbekannt	AFF	Republik Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Unbekannt	Republik Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS	BGL	Republik Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	LTL	Republik Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	COB	Republik Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/ DEA/SCS	BNR	Republik Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Republik Benin
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Kongo, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Republik Kongo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republik Kongo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Unbekannt	Republik Kongo
EMERAUDE	RAC06-008	Unbekannt	Republik Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC06-003	EKA	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 Luftfahrzeugbetreibers
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republik Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC06-014	Unbekannt	Republik Kongo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Unbekannt	Republik Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC06-001	TSG	Republik Kongo
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)**
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR 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 Luftfahrzeugbetreibers
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
WILL AIRLIFT	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**
DAALLO AIRLINES	Unbekannt	DAO	Dschibuti
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Äquatorialguineas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Äquatorialguinea**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Äquatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Unbekannt	Äquatorialguinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Unbekannt	Äquatorialguinea
TANGO AIRWAYS	Unbekannt	Unbekannt	Äquatorialguinea

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 Eritreas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Gabun, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen *Afrijet* und *SN2AG* in Anhang B, einschließlich			**Republik Gabun**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republik Gabun
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republik Gabun
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republik Gabun
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republik Gabun
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republik Gabun
TROPICAL AIR-GABON	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**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Unbekannt	Republik Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Unbekannt	Republik Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Unbekannt	Republik Indonesien
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Republik Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	Unbekannt	Republik Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republik Indonesien

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Unbekannt	Republik Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Republik Indonesien
BATIK AIR	121-050	BTK	Republik Indonesien
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Republik Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Unbekannt	Republik Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republik Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republik Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republik Indonesien
EASTINDO	135-038	ESD	Republik Indonesien
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Unbekannt	Republik Indonesien
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Unbekannt	Republik Indonesien
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Unbekannt	Republik Indonesien
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Unbekannt	Republik Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republik Indonesien
HEAVY LIFT	135-042	Unbekannt	Republik Indonesien
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Unbekannt	Republik Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republik Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Unbekannt	Republik Indonesien
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Republik Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republik Indonesien
KAL STAR	121-037	KLS	Republik Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republik Indonesien

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
KOMALA INDONESIA	135-051	Unbekannt	Republik Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republik Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republik Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Republik Indonesien
MARTABUANA ABADION	135-049	Unbekannt	Republik Indonesien
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Unbekannt	Republik Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Unbekannt	Republik Indonesien
MY INDO AIRLINES	121-042	Unbekannt	Republik Indonesien
NAM AIR	121-058	Unbekannt	Republik Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Unbekannt	Republik Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Republik Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Unbekannt	Republik Indonesien
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Republik Indonesien
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Unbekannt	Republik Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republik Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Unbekannt	Republik Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Unbekannt	Republik Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republik Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Unbekannt	Republik Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republik Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republik Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Republik Indonesien

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
SURYA AIR	135-046	Unbekannt	Republik Indonesien
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republik Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republik Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republik Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Republik Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republik Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republik Indonesien
UNINDO	135-040	Unbekannt	Republik Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republik Indonesien
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kasachstans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen *Air Astana* in Anhang B, einschließlich			**Republik Kasachstan**
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Republik Kasachstan
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Republik Kasachstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Republik Kasachstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republik Kasachstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Republik Kasachstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Republik Kasachstan
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Republik Kasachstan
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Republik Kasachstan
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Republik Kasachstan
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Republik Kasachstan

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Republik Kasachstan
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Republik Kasachstan
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Republik Kasachstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republik Kasachstan
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Republik Kasachstan
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Republik Kasachstan
SCAT	KZ-01/004	VSV	Republik Kasachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	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**
AIR BISHKEK (ehemals EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgisische Republik
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisische Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisische Republik
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgisische Republik
HELI SKY	47	HAC	Kirgisische Republik
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisische Republik
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgisische Republik
S GROUP INTERNATIONAL (ehemals S GROUP AVIATION)	45	IND	Kirgisische Republik
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirgisische Republik
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisische Republik
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgisische Republik
TEZ JET	46	TEZ	Kirgisische Republik

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
VALOR AIR	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**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libyen
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libyen
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libyen
PETRO AIR	025/08	PEO	Libyen
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Mosambik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Republik Mosambik**
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Unbekannt	Republik Mosambik
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Unbekannt	Republik Mosambik
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Unbekannt	Republik Mosambik
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Unbekannt	Republik Mosambik
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Unbekannt	Republik Mosambik
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Unbekannt	Republik Mosambik
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Unbekannt	Republik Mosambik
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Unbekannt	Republik Mosambik

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
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republik Mosambik
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Republik Mosambik
MAKOND, LDA	MOZ-20	Unbekannt	Republik Mosambik
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Republik Mosambik
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Unbekannt	Republik Mosambik
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Unbekannt	Republik Mosambik
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Unbekannt	Republik Mosambik
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Republik Mosambik
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Unbekannt	Republik Mosambik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Nepals, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Republik Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Unbekannt	Republik Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Unbekannt	Republik Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republik Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Unbekannt	Republik Nepal
GOMA AIR	064/2010	Unbekannt	Republik Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Unbekannt	Republik Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Unbekannt	Republik Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Unbekannt	Republik Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Unbekannt	Republik Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republik Nepal

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
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republik Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Unbekannt	Republik Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republik Nepal
SITA AIR	033/2000	Unbekannt	Republik Nepal
TARA AIR	053/2009	Unbekannt	Republik Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	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**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé und Príncipe
STP AIRWAYS	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**
AIR RUM, LTD	UNBEKANNT	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	UNBEKANNT	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	UNBEKANNT	Unbekannt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	UNBEKANNT	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	UNBEKANNT	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	UNBEKANNT	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	UNBEKANNT	Unbekannt	Sierra Leone
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden des Sudan, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Republik Sudan**
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Republik Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Republik Sudan

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
BADER AIRLINES	35	BDR	Republik Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Republik Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republik Sudan
DOVE AIRLINES	52	DOV	Republik Sudan
ELIDINER AVIATION	8	DND	Republik Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Republik Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Unbekannt	Republik Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republik Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republik Sudan
KUSH AVIATION	60	KUH	Republik Sudan
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Republik Sudan
MID AIRLINES	25	NYL	Republik Sudan
NOVA AIRLINES	46	NOV	Republik Sudan
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Republik Sudan
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Republik Sudan
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Republik Sudan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sambias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Sambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Sambia

ANHANG B

LISTE DER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DEREN BETRIEB IN DER EUROPÄISCHEN UNION BESCHRÄNKUNGEN UNTERLIEGT [1]

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungsstaat
TAAG ANGOLA AIRLINES	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
AIR ASTANA [1]	AK-0475-13	KZR	Kasachstan	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: Luftfahrzeugen des Musters Boeing B767, Luftfahrzeugen des Musters Boeing B757, Luftfahrzeugen des Musters Airbus A319/320/321.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: Luftfahrzeugen innerhalb der Boeing-B767-Flotte, wie auf dem AOC angegeben, Luftfahrzeugen innerhalb der Boeing-B757-Flotte, wie auf dem AOC angegeben, Luftfahrzeugen innerhalb der Airbus-A319/320/321-Flotte, wie auf dem AOC angegeben.	Aruba (Königreich der Niederlande)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komoren	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: LET 410 UVP.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: D6-CAM (851336).	Komoren
AFRIJET BUSINESS SERVICE [2]	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
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	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
IRAN AIR [3]	FS100	IRA	Islamische Republik Iran	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 14 Luftfahrzeugen des Musters Airbus A300, 8 Luftfahrzeugen des Musters Airbus A310, 1 Luftfahrzeug des Musters Boeing B737.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA.	Islamische Republik Iran

[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.

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungsstaat
AIR KORYO	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
AIR MADAGASCAR	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) Air Astana ist es für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Union ausschließlich gestattet, die oben aufgeführten Luftfahrzeugmuster zu nutzen, sofern sie in Aruba zugelassen sind und alle Änderungen bei den AOC der Kommission und Eurocontrol rechtzeitig mitgeteilt werden.

(2) Afrijet ist es ausschließlich gestattet, die aufgeführten Luftfahrzeuge für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Union zu nutzen.

(3) 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.