DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2017/830 DER KOMMISSION

vom 15. Mai 2017

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist oder deren Betrieb in der Union Beschränkungen unterliegt

(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 ([2]) wurde die 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 Informationen übermittelt, die im Zusammenhang mit der Aktualisierung dieser Liste von Bedeutung sind. Einschlägige Informationen wurden auch von Drittstaaten und internationalen Organisationen mitgeteilt. Die Liste sollte auf der Grundlage dieser Informationen aktualisiert werden.

(3) Die Kommission hat alle betroffenen Luftfahrtunternehmen entweder unmittelbar oder über die für die Regulierungsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden informiert und dabei die wesentlichen Tatsachen und Überlegungen angegeben, auf deren Grundlage entschieden wurde, diesen Unternehmen den Flugbetrieb in der Union zu untersagen oder die Bedingungen einer Betriebsuntersagung eines Luftfahrtunternehmens zu ändern, das in den Listen in den Anhängen A und B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 erfasst ist.

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

(5) Die Kommission hat dem Flugsicherheitsausschuss aktuelle Informationen über die laufenden gemeinsamen Konsultationen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 und der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 ([4]) mit den zuständigen Behörden und den Luftfahrtunternehmen folgender Staaten übermittelt: Benin, Bolivien, Indien, Indonesien, Libyen, Mosambik, Nigeria, Pakistan, Saint Vincent und die Grenadinen, Thailand, Ukraine und Simbabwe. Die Kommission hat dem Flugsicherheitsausschuss zudem Informationen zur Flugsicherheit in Afghanistan, Angola, Äquatorialguinea, Georgien, Kasachstan, Libanon und Nepal vorgelegt und den Ausschuss über die technischen Konsultationen mit der Russischen Föderation unterrichtet.

(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 vor. In diesem Zusammenhang wurden die Mitgliedstaaten aufgefordert, Luftfahrtunternehmen aus den Staaten, denen gegenüber die ICAO schwere Sicherheitsbedenken geltend gemacht oder bei denen die EASA erhebliche Mängel hinsichtlich der Sicherheitsaufsicht festgestellt hat, vorrangigen Vorfeldinspektionen zu unterziehen. Zusätzlich zu den von der Kommission gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 durchgeführten Konsultationen werden die vorrangigen Vorfeldinspektionen es ermöglichen, weitere Informationen über das Sicherheitsniveau der in diesen Drittländern zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu erlangen.

([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 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. 8).

(7) Die EASA informierte die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss auch über die Ergebnisse der Analysen von Vorfeldinspektionen, 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) Darüber hinaus unterrichtete die EASA die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über die Vorhaben für technische Unterstützung, die in den Drittländern durchgeführt wurden, die von Maßnahmen oder Überwachungspflichten im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 betroffen sind. Die EASA übermittelte Informationen zu den Plänen und Ersuchen um weitere technische Unterstützung und Zusammenarbeit im Hinblick auf eine Verbesserung der administrativen und technischen Kapazitäten der Zivilluftfahrtbehörden mit dem Ziel, bei mangelhafter Einhaltung der geltenden internationalen Standards der Zivilluftfahrt Abhilfe zu schaffen. Die Mitgliedstaaten wurden aufgefordert, solchen Ersuchen auf bilateraler Basis in Abstimmung mit der Kommission und der EASA zu entsprechen. Die Kommission bekräftigte 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 die 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 in Bezug auf 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, sowie von Normungsinspektionen der EASA und von bereichsspezifischen Inspektionen und Audits nationaler Luftfahrtbehörden haben mehrere Mitgliedstaaten bestimmte Durchsetzungsmaßnahmen ergriffen und die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über diese Maßnahmen unterrichtet. Das Vereinigte Königreich unterrichtete die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über Maßnahmen, die es in Bezug auf das Luftfahrtunternehmen *Blu Halkin Ltd*. ergriffen hat.

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

Luftfahrtunternehmen aus Benin

(12) Vom 29. bis 31. März 2017 wurde eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort in Benin durchgeführt. Daran nahmen Experten der Kommission, der EASA und eines Mitgliedstaats teil. Bei diesem Besuch konnte die Agence Nationale de l'Aviation Civile Benins (im Folgenden „ANAC Benin") nachweisen, dass sie in den letzten Jahren zahlreiche Fortschritte bei der Umsetzung der Richtlinien und Empfehlungen der ICAO erzielt hat.

(13) Die ANAC Benin ist die durch das Luftfahrtgesetz von 2013 geschaffene, finanziell und funktional autonome Zivilluftfahrtbehörde von Benin. Die ANAC Benin ist nachweislich in der Lage, ein solides Regulierungssystem aufrechtzuerhalten und durchzusetzen, und offenbar werden die nationalen Vorschriften kontinuierlich aktualisiert, wenn neue Richtlinien und Empfehlungen der ICAO angenommen werden. Während dieses Besuchs stellte das Team jedoch fest, dass in einigen Bereichen Verbesserungsbedarf besteht, insbesondere in Bezug auf die Zeit, die zur Änderung der nationalen Vorschriften benötigt wird. Die ANAC Benin hat Nachweise dafür vorgelegt, dass sie ein solides Verfahren für die Einstellung und Ausbildung ihres Personals eingeführt hat. Da die Zahl der voll qualifizierten Inspektoren die angesichts des derzeitigen Umfangs der Luftfahrttätigkeiten in Benin bestehenden Anforderungen übersteigt, hat die ANAC Benin Austauschprogramme für ihre Inspektoren mit Nachbarländern vereinbart.

(14) Bei dem Besuch hat die ANAC Benin Nachweise dafür vorgelegt, dass die Zulassung von Luftfahrtunternehmen in Einklang mit dem ICAO-Verfahren erfolgt und alle Tätigkeiten gut dokumentiert sind. Die ANAC Benin ist zwar nachweislich in der Lage, die Luftfahrttätigkeiten in Benin zu überwachen, doch könnte die Wirksamkeit dieser Überwachungstätigkeiten noch weiter verbessert werden, wenn sie sich stärker an den Ergebnissen einer soliden Bewertung von Sicherheitsrisiken orientierten.

[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).

(15) Am 26. April 2017 legte die ANAC Benin der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss die Abhilfemaßnahmen vor, die ergriffen wurden, um den Feststellungen bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort Rechnung zu tragen. Die ANAC Benin teilte ferner eine Reihe von Maßnahmen mit, die zur weiteren Verbesserung der Flugsicherheit in Benin getroffen wurden. Zu diesen Maßnahmen gehören die verstärkte Umsetzung der entscheidenden Aspekte der Sicherheitsaufsicht sowie der Abschluss einer Reihe von Vereinbarungen zur Zusammenarbeit mit Behörden aus anderen Ländern im Hinblick auf die Bereitstellung zusätzlicher Inspektoren, wenn der Flugbetrieb dies erfordert.

(16) Auf der Grundlage aller derzeit vorliegenden Informationen und der Ergebnisse des Besuchs vom März 2017 ist die Kommission der Auffassung, dass die ANAC Benin über einen längeren Zeitraum nachhaltige Verbesserungen erzielt hat. Ferner wird anerkannt, dass es der ANAC Benin nicht an der Bereitschaft zur kontinuierlichen Zusammenarbeit mit der Kommission mangelt. Aufgrund der verfügbaren Informationen lässt sich der Schluss ziehen, dass die ANAC Benin über die Fähigkeit verfügt, ihren Verantwortlichkeiten bezüglich der Aufsicht über in Benin zugelassene Luftfahrtunternehmen nachzukommen.

(17) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 stellt die Kommission daher fest, dass die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um alle in Benin zugelassenen Luftfahrtunternehmen aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen.

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

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

Luftfahrtunternehmen aus Bolivien

(20) In den vergangenen Jahren wurden keine ernsten Sicherheitsprobleme bei in Bolivien zugelassenen Luftfahrtunternehmen festgestellt. Der Unfall mit Todesfolge des Luftfahrtunternehmens *LaMia* vom 29. November 2016 gab jedoch Anlass zu Bedenken in Bezug auf die Art und Weise, in der die bolivianischen Behörden die Sicherheitsaufsicht über ihrer Aufsicht unterstehende Luftfahrtunternehmen durchführen.

(21) Am 23. März 2017 fand eine technische Konsultation zwischen Vertretern der Kommission, der EASA und eines Mitgliedstaats sowie hochrangigen Vertretern der Generaldirektion für Zivilluftfahrt Boliviens (im Folgenden „DGAC“) statt. Bei dieser Sitzung erläuterte die DGAC die Änderungen, die sich durch eine Umstrukturierung ergeben haben, und ihre Pläne zur Schaffung einer soliden Sicherheitskultur, eines umfassenden und bereichsübergreifenden Sicherheitssystems, einer umfassenden Sicherheitsdatenbank mit Schwerpunkt auf Risiken sowie zur Verbesserung der Aufsichtsverfahren und der Ausbildung ihres Personals.

(22) Wie die DGAC erläuterte, hatte die bolivianische Regierung bereits vor dem Unfall von *LaMia* Beschlüsse zur Verbesserung der Verwaltungsstruktur der DGAC erlassen, um den zivilen Charakter der DGAC im Vergleich zur früheren militärischen Ausrichtung zu stärken. Zudem investiert die Regierung derzeit in Mechanismen zur Verbesserung der Sicherheitsaufsicht und zur Änderung des nationalen Rechtsrahmens, damit die DGAC besser in der Lage ist, erforderlichenfalls wirksamere Durchsetzungsmaßnahmen zu ergreifen. Diese Maßnahmen zeugen von dem Willen der bolivianischen Behörden, ihre Fähigkeiten auf dem Gebiet der Sicherheitsaufsicht zu stärken; wobei deren Wirksamkeit allerdings von ihrer Umsetzung abhängt; hinsichtlich einer weiteren Stärkung der Fähigkeiten der DGAC auf dem Gebiet der Sicherheitsaufsicht besteht für die bolivianischen Behörden noch erheblicher Spielraum.

(23) Auf Ersuchen der Kommission legte die DGAC nach der technischen Konsultation nützliche Informationen zu ihrer Lizenzerteilung, Zertifizierungs- und Aufsichtstätigkeit sowie zu Qualifikation und Fortbildung des für die Sicherheitsaufsicht zuständigen Personals vor. Die DGAC legte außerdem Informationen zu den Unfällen und schweren Störungen vor, die sich in den Jahren 2016 und 2017 ereigneten.

(24) Auf der Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen, einschließlich der Informationen, die während und nach der technischen Konsultation vom 23. März 2017 vorgelegt wurden, wird festgestellt, dass es der DGAC von Bolivien derzeit nicht an der Fähigkeit oder Bereitschaft mangelt, alle Sicherheitsmängel abzustellen.

(25) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien besteht daher nach Ansicht der Kommission derzeit kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus Bolivien zu ändern.

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

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

Luftfahrtunternehmen aus Indien

(28) Am 28. März 2017 fand eine Sitzung zur technischen Konsultation zwischen Vertretern der Kommission, der EASA, der Mitgliedstaaten und der indischen Generaldirektion für Zivilluftfahrt (im Folgenden „DGCA Indien") statt. Anlass für die Sitzung war eine frühere Vereinbarung mit der DGCA Indien gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006, regelmäßige technische Konsultationen mit der Kommission zu führen, um die Zertifizierungs- und Überwachungspflichten der DGCA Indien gegenüber den von ihr zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu erörtern.

(29) Bei dieser Sitzung legte die DGCA Indien Informationen zu ihrer im Rahmen des SAFA-Programms durchgeführten Analyse von in Indien zugelassenen Luftfahrtunternehmen vor, die auch einen Vergleich der Leistungsdaten aus den Jahren 2016 und 2017 umfasst, sowie überwachungsspezifische Informationen zum in Indien zugelassenen Luftfahrtunternehmen *Air India*. Die DGCA Indien machte ferner Angaben zur Entwicklung ihrer Überwachungskapazität, auch in Bezug auf den Aufbau einer „Vorfeldinspektionsdatenbank".

(30) Bei dieser Sitzung nahm die Kommission gegenüber der DGCA Indien erneut Bezug auf einige Elemente der Zertifizierungs- und Überwachungspflichten der DGCA Indiens. Unter Berücksichtigung der transparenten Art und Weise, in der die DGCA Indien der Kommission sicherheitsrelevante Informationen übermittelt hat, betonte sie insbesondere die Bedeutung einer ständigen Weiterentwicklung der Zertifizierungs- und Überwachungskapazität der DGCA Indien, einschließlich der Einstellung und Fortbildung des technischen Personals, und die Notwendigkeit, Instrumente für die systematische Nachverfolgung und Überwachung der Sicherheitsaufsicht zu entwickeln.

(31) Auf der Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen, einschließlich der Informationen, die die DGCA Indien bei der technischen Konsultation vom 28. März 2017 vorgelegt hat, wird festgestellt, dass es der DGAC Indien derzeit nicht an der Fähigkeit oder Bereitschaft mangelt, Sicherheitsmängel abzustellen.

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

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

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

Luftfahrtunternehmen aus Indonesien

(35) Die Konsultationen zwischen der Kommission und der Generaldirektion für Zivilluftfahrt Indonesiens („DGCA Indonesien") werden fortgesetzt, um die Fortschritte zu überwachen, die die DGCA Indonesien im Hinblick auf die Konformität des Aufsichtssystems für die Flugsicherheit in Indonesien mit internationalen Sicherheitsnormen erzielt. In diesem Zusammenhang übermittelte die DGCA Indonesien der Kommission mit Schreiben vom 16. März 2017 zusätzliche Informationen und aktuelle Angaben zum Stand der Luftfahrt- und Sicherheitsaufsichtstätigkeiten in Indonesien.

(36) Die DGCA Indonesien legte für den Zeitraum von November 2016 bis März 2017 Informationen zu folgenden Themen vor: in Indonesien zugelassene Luftfahrtunternehmen, Sicherheitsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen, von der DGCA Indonesien ergriffene Durchsetzungsmaßnahmen, Weiterentwicklung der indonesischen Luftfahrtvorschriften, Liste der schweren Störungen während dieses Zeitraums und von der DGCA Indonesien geleistete technische Unterstützung.

(37) Im Zeitraum November 2016 bis März 2017 hat die DGCA Indonesien keine neuen Luftfahrtunternehmen zugelassen und keine Luftverkehrsbetreiberzeugnisse widerrufen. In dem Schreiben vom 16. März 2017 erklärte die DGCA Indonesien, ihre wichtigste Priorität sei die Vorbereitung einer koordinierten Validierungsmission der ICAO („ICVM"), die im Oktober 2017 stattfinden wird. Das Ergebnis dieser ICVM dürfte einen guten Einblick in die Weiterentwicklung des Systems der Sicherheitsaufsicht in Indonesien geben. Die DGCA Indonesien hat keine Nachweise dafür vorgelegt, dass die Sicherheitsaufsicht über die Luftfahrtunternehmen, die derzeit in der Liste der Luftfahrtunternehmen aufgeführt sind, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Einklang mit den internationalen Sicherheitsnormen gewährleistet ist.

(38) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien besteht daher nach Ansicht der Kommission derzeit kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme oder Streichung von Luftfahrtunternehmen aus Indonesien zu ändern.

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

Luftfahrtunternehmen aus Libyen

(40) Am 6. März 2017 fand eine technische Konsultation zwischen der Kommission, der EASA, einem Mitgliedstaat und der libyschen Zivilluftfahrtbehörde (im Folgenden „LYCAA") statt.

(41) Bei der Sitzung legte die LYCAA Informationen zu ihren Überwachungstätigkeiten vor, darunter ihre Pläne für Einstellung und Weiterbildung des technischen Personals und ihr strategisches Konzept für die technische Entwicklung im Zusammenhang mit dem Kapazitätsaufbau im Bereich der Flugsicherheit. Die LYCAA bekräftigte, dass sie unter Berücksichtigung der Beschränkungen eines heiklen betrieblichen Umfelds entschlossen ist, ihre internationalen Verpflichtungen in Bezug auf die Flugsicherheit zu erfüllen.

(42) Die Kommission erkennt die Anstrengungen der Leitung der LYCAA und die Tatsache an, dass die LYCAA bestrebt ist, mit der Kommission zusammenzuarbeiten, um ihr aktualisierte Informationen über den Stand der Erfüllung ihrer Überwachungspflichten zu übermitteln.

(43) Die Kommission nimmt jedoch das nach wie vor schwierige betriebliche Umfeld in Libyen und die sich daraus für die LYCAA ergebenden Folgen in Bezug auf ihre Fähigkeit zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen im Bereich der Sicherheitsaufsicht zur Kenntnis. Auf der Grundlage aller vorliegenden Informationen kann Libyen daher nach Ansicht der Kommission seine internationalen Verpflichtungen in Bezug auf die Flugsicherheit zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht erfüllen.

(44) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht daher nach Ansicht der Kommission derzeit kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Libyen zu ändern.

Luftfahrtunternehmen aus Mosambik

(45) Vom 6. bis 10. Februar 2017 wurde eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort in Mosambik durchgeführt. Daran nahmen Experten der Kommission, der EASA und der Mitgliedstaaten teil. Während des Besuchs konnte das Institut für Zivilluftfahrt Mosambiks (im Folgenden „IACM") nachweisen, dass in den letzten Jahren zahlreiche Fortschritte gemacht wurden. Das IACM konzentrierte sich auf die Umsetzung der ICAO-Richtlinien und -Empfehlungen. In Bezug auf die Flugsicherheit verfolgt das IACM einen traditionellen Ansatz und arbeitet auf die Entwicklung und Nutzung zeitgemäßer Managementtechniken für die Flugsicherheit, einschließlich eines staatlichen Sicherheitsprogramms (State Safety Programme), hin.

(46) Seit der letzten Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im April 2015 wurden durch die Einführung des neuen Luftfahrtgesetzes in Mosambik und das neue Statut des IACM deutliche Fortschritte erzielt. Nach der Verabschiedung des neuen Luftfahrtgesetzes werden nun zahlreiche zusätzliche Regelungen und Vorschriften sowie Handbücher und Verfahren aktualisiert, damit sie mit dem neuen Luftfahrtgesetz und den jüngsten Änderungen der internationalen Sicherheitsnormen konform sind. Die Personalausstattung des IACM hat sich verbessert und mehr voll qualifizierte Inspektoren stehen für die Aufsicht über die Luftfahrttätigkeiten in Mosambik zur Verfügung. Mehr Inspektoren werden ausgebildet und der aktuelle Personalplan ist ausreichend für den Umfang der Luftfahrttätigkeiten in Mosambik. Auch die Anlagen des IACM haben sich verbessert. Beim IACM handelt es sich um eine administrativ, finanziell, vermögensrechtlich und funktional autonome Zivilluftfahrtbehörde.

(47) Das IACM ist nachweislich in der Lage, die Luftfahrttätigkeiten in Mosambik zu überwachen und ein solides Regulierungssystem aufrechtzuerhalten, und setzt außerdem die bestehenden Luftfahrtvorschriften um bzw. durch, um etwaige Sicherheitsmängel abzustellen. Das System der Sicherheitsaufsicht in Mosambik ist gut etabliert, wenngleich noch an weiteren Verbesserungen gearbeitet wird, um zu gewährleisten, dass es mit den jüngsten Änderungen der internationalen Sicherheitsnormen konform ist.

(48) Als relevante Stichprobe wurden während der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort drei in Mosambik zugelassene Luftfahrtunternehmen aufgesucht, und zwar die beiden größten Luftfahrtunternehmen und ein Luftfahrtunternehmen, das Helikopter betreibt. Im Anschluss an die Besuche bei diesen drei Luftfahrtunternehmen wurde im Ergebnis festgestellt, dass sie Qualitäts- und Sicherheitsmanagementsysteme entwickelt haben, die Instandhaltung und die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit überwachen und den Betrieb gemäß den in Mosambik geltenden Vorschriften durchführen. Die internationalen Sicherheitsnormen werden von den Luftfahrtunternehmen umgesetzt und die Luftfahrtunternehmen besitzen die Fähigkeit und sind willens, Sicherheitsmängel zu beheben.

(49) Am 17. März 2017 fand eine technische Konsultation zwischen der Kommission, der EASA und dem IACM statt. Das IACM unterrichtete die Kommission über die seit der letzten Sicherheitsbewertung der Union vor Ort erzielten Fortschritte und es wurde vereinbart, dass das IACM weitere Informationen zu den Abhilfemaßnahmen vorlegen wird, die aufgrund der Feststellungen bei dieser Sicherheitsbewertung ergriffen wurden. Das IACM erläuterte, dass es aufgrund dieser Feststellungen Beanstandungen gegenüber den betreffenden Luftfahrtunternehmen geltend gemacht und die Betreiber aufgefordert hat, Abhilfemaßnahmen zu ergreifen.

(50) Am 21. April 2017 legte das IACM Informationen vor zu seinem Plan zur Mängelbehebung und dem Plan der drei Luftfahrtunternehmen, die Gegenstand der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort waren, und ging dabei auch auf die Behebung der von der IACM geltend gemachten Beanstandungen ein. Der Plan zur Mängelbehebung nimmt in angemessener Weise Bezug auf die bei der Sicherheitsbewertung gemachten Feststellungen und enthält realistische Zeitvorgaben. Die Belege sind im Hinblick auf die Behebung der Beanstandungen relevant.

(51) Das IACM und das größte in Mosambik zugelassene Luftfahrtunternehmen, *Linhas Aéreas de Moçambique*, erhielten die Gelegenheit, am 26. April 2017 gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 von der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss gehört zu werden.

(52) Bei der Anhörung brachte der Vertreter der Regierung von Mosambik das starke Engagement der Regierung für die Verbesserung der Verkehrssicherheit in Mosambik im Allgemeinen und insbesondere für die kontinuierliche Verbesserung der Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen zum Ausdruck.

(53) Bei der Anhörung legte das IACM Informationen zum Luftverkehrssektor in Mosambik und zu den Kapazitäten des IACM als autonomer Zivilluftfahrtbehörde vor. Diese Informationen enthielten Einzelheiten zu seiner Organisationsstruktur, den Finanzierungsmechanismen, der Zahl der Inspektoren für die Sicherheitsaufsicht, zur Ausarbeitung von Gesetzen und Vorschriften und zur künftigen Planung des IACM.

(54) Während der Anhörung legte *Linhas Aéreas de Moçambique* Informationen zu ihrer derzeitigen Flotte und ihren Zielen für die kommenden Jahre vor. Das Unternehmen erläuterte, dass es sich auf den Ausbau seiner Strecken auf dem Markt für Inlands- und Regionalflüge konzentriert. *Linhas Aéreas de Moçambique* legte ebenfalls Informationen zu ihrem Sicherheitsmanagementsystem vor.

(55) Auf der Grundlage aller verfügbaren Informationen, einschließlich der Ergebnisse der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort und der bei der Anhörung am 26. April 2017 vorgelegten Informationen, wird festgestellt, dass das IACM über einen längeren Zeitraum hinweg nachhaltige Verbesserungen erreicht hat. Ferner wird die Bereitschaft des IACM zur kontinuierlichen Zusammenarbeit mit der Kommission anerkannt. Es wird festgestellt, dass das IACM über die Fähigkeit verfügt, seinen Verantwortlichkeiten bezüglich der Aufsicht über in Mosambik zugelassene Luftfahrtunternehmen nachzukommen. Bei der Anhörung sicherte die Regierung Mosambiks ein umfassendes Engagement für einen fortlaufenden Sicherheitsdialog mit der Kommission zu, auch durch zusätzliche Sitzungen, falls und wann die Kommission dies als notwendig erachtet.

(56) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 stellt die Kommission daher fest, dass die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um alle in Mosambik zugelassenen Luftfahrtunternehmen aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen.

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

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

Luftfahrtunternehmen aus Nigeria

(59) Am 25. November 2015 beantragte das in Nigeria zugelassene Luftfahrtunternehmen *Med-View Airline* bei der EASA eine Genehmigung für Drittlandsbetreiber (TCO). Die EASA hat den Antrag gemäß den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission bewertet und grundlegende Bedenken in Bezug darauf geltend gemacht, dass *Med-View Airline* die Einhaltung der geltenden Anforderungen nach Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 nicht nachgewiesen hat. Daher kam die EASA zu dem Ergebnis, dass eine weitere Bewertung nicht zur Erteilung einer TCO-Genehmigung an *Med-View Airline* führen würde, da das Unternehmen diese Anforderungen nicht erfüllt hat. Folglich lehnte die EASA den Antrag am 17. November 2016 aus Sicherheitsgründen ab.

(60) Am 24. Februar 2017 forderte die Kommission von der nigerianischen Zivilluftfahrtbehörde (im Folgenden „NCAA“) Informationen über die Maßnahmen an, die ergriffen wurden, nachdem die EASA den von *Med-View Airline* gestellten TCO-Antrag abgelehnt hatte. In ihrem Schreiben vom 22. März 2017 an die Kommission lieferte die NCAA nicht die notwendigen Informationen, denen hätte entnommen werden können, dass die seitens der NCAA ergriffenen Maßnahmen geeignet wären, die von der EASA bei der Bewertung des TCO-Antrags von *Med-View Airline* geltend gemachten Bedenken auszuräumen.

(61) Am 10. und am 24. April 2017 übermittelte *Med-View Airline* der Kommission Informationen über die Abhilfemaßnahmen, die ergriffen worden waren, um die von der EASA geltend gemachten Bedenken auszuräumen.

(62) Sowohl die NCAA als auch *Med-View Airline* erhielten Gelegenheit, am 25. April 2017 gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 von der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss gehört zu werden.

(63) Bei dieser Anhörung legte die NCAA nur begrenzte Informationen vor zu Aspekten wie dem Datum ihrer Gründung, den Ergebnissen der ICAO-Audits von 2006 und vom März 2016, ihrem Status gemäß dem internationalen Flugsicherheitsbewertungsprogramm der FAA, der Zahl der Flugbetriebsprüfer und Lufttüchtigkeitsprüfer und der Zahl der Inhaber eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses in Nigeria. Die Antworten der NCAA auf Fragen in Bezug auf ihre Fähigkeit zur Identifizierung und Überwachung von Sicherheitsmängeln ließen erkennen, dass sie nicht in angemessenem Umfang über diese Fähigkeit verfügt. Es wird festgestellt, dass die NCAA Maßnahmen ergreifen muss, um die Qualität der Sicherheitsaufsicht über die Luftfahrtunternehmen, für die sie verantwortlich ist, zu verbessern.

(64) Bei der Anhörung unterrichtete *Med-View Airline* zur näheren Erläuterung der zuvor übermittelten Informationen die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über die Abhilfemaßnahmen, die zur Behebung der ernsten Bedenken, die von der EASA im Rahmen ihrer TCO-Sicherheitsbewertung geltend gemacht worden waren, z. B. in Bezug auf den Flugbetrieb außerhalb des Geltungsbereichs des genehmigten Luftverkehrsbetreiberzeugnisses und die zugehörigen Betriebsvoraussetzungen, die Überwachung der Lufttüchtigkeit und Instandhaltung, die Umsetzung und Überwachung der Lufttüchtigkeitsanweisungen und das Sicherheits- und Qualitätsmanagementsystem, ergriffen wurden. *Med-View Airline* zeigte jedoch einen deutlichen Mangel an Bewusstsein und Verständnis der Schwere der von der EASA geltend gemachten Sicherheitsbedenken. Darüber hinaus zeigen die von *Med-View Airline* ergriffenen Maßnahmen, dass keine angemessene Ursachenanalyse erfolgte und kein geeigneter Plan zur Mängelbehebung vorliegt, um das erneute Auftreten derselben oder ähnlicher Verstöße, die diese Bedenken hervorgerufen hatten, zu vermeiden.

(65) Die derzeit vorliegenden Informationen, die auf der TCO-Sicherheitsbewertung der EASA beruhen, zeigen in Verbindung mit den von der NCAA und *Med-View Airline* vorgelegten Informationen, dass es Belege für schwerwiegende Sicherheitsmängel bei *Med-View Airline* gibt. Diese Informationen machen außerdem deutlich, dass *Med-View Airline* nicht in der Lage ist, diese Sicherheitsmängel zu beheben, was unter anderem durch den unangemessenen und unzureichenden Plan zur Mängelbehebung belegt wird, den das Unternehmen als Reaktion auf die bei der TCO-Sicherheitsbewertung erhobenen Beanstandungen vorgelegt hat.

(66) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 stellt die Kommission daher fest, dass die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um das Luftfahrtunternehmen *Med-View Airline* in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen.

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

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

Luftfahrtunternehmen aus Pakistan

(69) Mit Schreiben vom 23. Januar 2017 forderte die Kommission von der pakistanischen Zivilluftfahrtbehörde (im Folgenden „PCAA") Informationen zu den Folgemaßnahmen an, die sie im Zusammenhang mit dem Unfall des ATR-Luftfahrzeugs des in Pakistan zugelassenen Luftfahrtunternehmens *Pakistan International Airlines* vom 7. Dezember 2016 ergriffen hat. In diesem Schreiben wies die Kommission zugleich darauf hin, dass die EASA am 13. Januar 2016 den von dem ebenfalls in Pakistan zugelassenen Luftfrachtunternehmen *AHS International (Pvt) Ltd* gestellten TCO-Antrag aus Sicherheitsgründen abgelehnt hat. Außerdem teilte die Kommission in diesem Schreiben mit, dass sie offizielle Konsultationen mit der PCAA gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 eröffnet.

(70) Am 18. April 2017 fand eine technische Konsultation zwischen Vertretern der Kommission, der EASA, eines Mitgliedstaats und der PCAA statt. Bei dieser Sitzung legte die PCAA Informationen vor, unter anderem einen Überblick über ihre Zertifizierungs- und Aufsichtspflichten und eine Zusammenfassung von Inspektionsdaten für den Zeitraum 2011 bis 2016. Erörtert wurden vor allem die Zuständigkeiten der PCAA in Bezug auf die Sicherheitsaufsicht über *Pakistan International Airlines Corporation Ltd*.

(71) Bei dieser Sitzung teilte die Kommission der PCAA einige Einzelheiten zu den Zertifizierungs- und Überwachungspflichten der PCAA mit. Selbst unter Berücksichtigung der transparenten Art und Weise, in der die PCAA der Kommission sicherheitsrelevante Informationen übermittelt hat, muss die PCAA, wie die Kommission betonte, das notwendige Augenmerk auf die ständige Verbesserung ihrer Sicherheitssysteme legen. Wie die Kommission der PCAA zudem mitteilte, wird davon ausgegangen, dass der PCAA die Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission und die damit verbundenen Folgen für die in Pakistan zugelassenen Luftfahrtunternehmen in vollem Umfang bekannt sind.

(72) Auf der Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen, einschließlich der Informationen, die die PCAA bei der technischen Konsultation vom 18. April 2017 vorgelegt hat, wird festgestellt, dass es der PCAA derzeit nicht an der Fähigkeit oder Bereitschaft mangelt, Sicherheitsmängel abzustellen.

(73) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien besteht daher nach Ansicht der Kommission derzeit kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus Pakistan zu ändern.

(74) Die Mitgliedstaaten müssen die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in Pakistan zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 überprüfen.

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

Luftfahrtunternehmen aus Russland

(76) Die Kommission, die EASA und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten haben auch in den vergangenen sechs Monaten das Sicherheitsniveau der in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmen, die in der Union tätig sind, genau überwacht, unter anderem im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen einiger russischer Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

(77) Am 17. März 2017 trafen Vertreter der Kommission, der EASA und eines Mitgliedstaats mit Vertretern der russischen Föderalen Luftfahrtagentur (im Folgenden „FATA") zusammen. Die Sitzung diente dazu, anhand von Berichten über Vorfeldinspektionen zwischen dem 11. März 2016 und dem 10. März 2017 die Sicherheitsleistung in Russland zugelassener Luftfahrtunternehmen zu überprüfen und zu ermitteln, in welchen Fällen die FATA ihre Aufsichtstätigkeit verstärken muss.

(78) Bei dieser Sitzung unterzog die Kommission die Ergebnisse der SAFA-Vorfeldinspektionen von sechs in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmen einer Prüfung. Obgleich keine Sicherheitsbedenken geltend gemacht wurden, teilte die FATA der Kommission mit, dass aufgrund der begrenzten Zahl von Inspektionen, die bei einigen Luftfahrtunternehmen durchgeführt wurden, im nächsten Quartal zusätzliche Inspektionen bei zwei dieser Luftfahrtunternehmen stattfinden werden.

(79) Auf der Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen, einschließlich der Informationen, die die FATA bei der technischen Konsultation vom 17. März 2017 vorgelegt hat, wird festgestellt, dass es der FATA derzeit nicht an der Fähigkeit oder Bereitschaft mangelt, Sicherheitsmängel abzustellen. Daher zog die Kommission den Schluss, dass eine Anhörung der russischen Luftfahrtbehörden oder in Russland zugelassener Luftfahrtunternehmen vor der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss nicht notwendig ist.

(80) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien besteht daher nach Ansicht der Kommission derzeit kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus Russland zu ändern.

(81) Die Mitgliedstaaten müssen die wirksame Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.

(82) Sollten diese Inspektionen auf ein unmittelbar drohendes Sicherheitsrisiko infolge einer mangelnden Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen hindeuten, könnte die Kommission gezwungen sein, gegen Luftfahrtunternehmen aus Russland Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus St. Vincent und die Grenadinen

(83) Am 16. April 2015 hat das in St. Vincent und die Grenadinen zugelassene Luftfahrtunternehmen *Mustique Airways* bei der EASA eine TCO-Genehmigung beantragt. Die EASA hat den Antrag gemäß den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 bewertet und grundlegende Bedenken in Bezug darauf geltend gemacht, dass *Mustique Airways* die Einhaltung der geltenden Anforderungen nach Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 nicht nachgewiesen hat. Daher kam die EASA zu dem Ergebnis, dass eine weitere Bewertung nicht zur Erteilung einer TCO-Genehmigung an *Mustique Airways* führen würde, da das Unternehmen diese Anforderungen nicht erfüllt hat. Folglich lehnte die EASA den Antrag am 4. Oktober 2016 aus Sicherheitsgründen ab.

(84) Am 30. Januar 2017 forderte die Kommission von der zuständigen Behörde von St. Vincent und die Grenadinen, der ostkaribischen Zivilluftfahrtbehörde (im Folgenden „ECCAA“) Informationen über die Maßnahmen an, die ergriffen wurden, nachdem die EASA den von *Mustique Airways* gestellten TCO-Antrag abgelehnt hatte. Am 24. Februar 2017 unterrichtete die ECCAA die Kommission darüber, dass *Mustique Airways* am 2. Februar 2017 erneut eine TCO-Genehmigung bei der EASA beantragt hat, da nach Angaben von *Mustique Airways* die Sicherheitsbedenken, die zur Ablehnung durch die EASA geführt hatten, in zufriedenstellender Weise ausgeräumt worden seien.

(85) Da weder *Mustique Airways* noch die ECCAA nachgewiesen haben, dass die sich aus der TCO-Sicherheitsbewertung der EASA von Mustique Airways ergebenden Sicherheitsbedenken tatsächlich ausgeräumt worden waren, erhielten sowohl die ECCAA als auch Mustique Airways am 26. April 2017 Gelegenheit, gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 von der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss gehört zu werden.

(86) Die Behörde kam der Einladung nicht nach und nahm an der Anhörung nicht teil. Auch legte die ECCAA keine Informationen über die aufgrund der Beanstandungen im Rahmen der TCO in Bezug auf *Mustique Airways* getroffenen Maßnahmen oder zu ihrer Aufsichtstätigkeit vor.

(87) Am 24. April 2017 erörterte die EASA bei einer technischen Sitzung mit *Mustique Airways* den erneut gestellten Antrag. In Anbetracht der kurzen Zeitspanne zwischen dieser Sitzung und der Anhörung konnte die EASA keine umfassende Bewertung des neuen Antrags durchführen. Allerdings war die EASA in der Lage, gegenüber der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss zu bestätigen, dass die Hauptursachen, die zu den schwerwiegenden und wiederholten Sicherheitsmängeln geführt haben, die die EASA bei der ersten TCO-Bewertung festgestellt hatte, fortbestehen.

(88) Bei der Anhörung vom 26. April 2017 legte *Mustique Airways* Informationen zu Geschäftstätigkeit und Einrichtungen des Unternehmens vor und ging nur in begrenztem Umfang auf sicherheitsrelevante Aspekte ein. Aus den von *Mustique Airways* vorgelegten Informationen zu den Fortschritten bei der Weiterentwicklung ihrer Sicherheits- und Qualitätsmanagementsysteme geht hervor, dass diese unzureichend entwickelt sind. Die Bereitschaft von *Mustique Airways* zu einem wirksameren Dialog mit der EASA über den erneuten Antrag von *Mustique Airways* auf Erteilung einer TCO-Genehmigung ist zwar begrüßenswert, doch wurde festgestellt, dass die wesentlichen Sicherheitselemente, beispielsweise ein grundlegendes Sicherheitsmanagementsystem, nicht gegeben sind. *Mustique Airways* zeigte darüber hinaus deutlich, dass es ihr an Bewusstsein und Verständnis der Schwere der von der EASA erhobenen Beanstandungen mangelt. Schließlich wurde klar, dass die Sicherheitskultur des Luftfahrtunternehmens eher reaktiv als proaktiv ist.

(89) Die derzeit verfügbaren Informationen, einschließlich der Informationen, die von der EASA im Rahmen des abgelehnten TCO-Antrags von *Mustique Airways* und im Rahmen des laufenden Neuantrags vorgelegt wurden, sowie alle vom Luftfahrtunternehmen *Mustique Airways* bereitgestellten Informationen zeigen, dass nachweislich schwerwiegende Sicherheitsmängel bei *Mustique Airways* bestehen. *Mustique Airways* ist derzeit nicht in ausreichendem Maße in der Lage, ihre Sicherheitsmängel zu beheben. Tatsächlich befinden sich ihre laufenden Maßnahmen überwiegend in der Entwicklungsphase und der Plan zur Mängelbehebung, den *Mustique Airways* aufgrund der Beanstandungen bei der TCO-Sicherheitsbewertung vorgelegt hat, ist vor allem in Bezug auf die notwendige Analyse der zugrunde liegenden Ursachen nicht ausreichend tragfähig.

(90) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien sollte daher nach Ansicht der Kommission die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden, um das Luftfahrtunternehmen *Mustique Airways* in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen.

(91) Die Mitgliedstaaten müssen die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in St. Vincent und die Grenadinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.

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

Luftfahrtunternehmen aus Thailand

(93) Am 17. März 2017 fand eine technische Konsultation zwischen der Kommission, der EASA und der Zivilluftfahrtbehörde Thailands (im Folgenden „CAAT“) statt. In dieser Sitzung unterrichtete die CAAT die Kommission über die seit September 2016 erzielten Fortschritte, vor allem in Bezug auf das Luftverkehrssystem in Thailand, den Fahrplan der CAAT für die Einhaltung der Vorschriften und den aktuellen Stand der Durchführung des Plans zur Mängelbehebung.

(94) Die Fortschritte betreffen vor allem Thailands neues Zivilluftfahrtgesetz, das voraussichtlich im letzten Quartal 2017 in Kraft treten wird, die Änderung der Vorschriften der CAAT, ihre aktualisierte Organisationsstruktur, ihre nachhaltigen Finanzierungsmechanismen sowie die verbesserte Personalsituation und die verbesserten Schulungsprogramme für die Inspektoren. Die Inspektionsverfahren, -handbücher und -instrumente der CAAT einschließlich ihres IT-Systems wurden verbessert und ihr System der Sicherheitsaufsicht wurde aktualisiert, um eine vollständige und kontinuierliche Aufsicht über in Thailand zugelassene Luftfahrtunternehmen zu gewährleisten. Die CAAT hat ferner eine Abteilung zur Qualitätssicherung eingerichtet, die mit der Überwachung der Einhaltung internationaler und nationaler Flugsicherheitsnormen durch die CAAT betraut ist.

(95) Außerdem legte die CAAT Informationen zur Ausarbeitung ihres staatlichen Sicherheitsprogramms (State Safety Programme) und zur Lage in Bezug auf die Beanstandungen, die beim ICAO-Audit vom Januar 2015 geltend gemacht wurden (einschließlich des auf diesen Beanstandungen beruhenden schweren Sicherheitsbedenkens bezüglich der Zulassung von Luftverkehrsbetreibern) vor. Die CAAT machte ferner Angaben zu den Fortschritten, die in Bezug auf ihren Nachhaltigkeitsplan und die internationale Zusammenarbeit der CAAT erreicht wurden.

(96) Ein wichtiger Bestandteil des Plans zur Mängelbehebung der CAAT ist die Neuzulassung der Luftfahrtunternehmen in Thailand nach dem strukturierten fünfstufigen Ansatz der ICAO für die Zulassung der Luftfahrtunternehmen. Im Februar 2017 wurde das erste dieser Luftfahrtunternehmen, das international operiert, neu zugelassen und die CAAT geht davon aus, dass bis Ende Juni 2017 zwölf weitere im internationalen Luftverkehr tätige Luftfahrtunternehmen neu zugelassen werden. Im Verlauf des Neuzulassungsverfahrens hat die CAAT Durchsetzungsmaßnahmen in Bezug auf bestimmte Antragsteller für eine Neuzulassung ergriffen.

(97) Die thailändische Regierung und die CAAT setzen sich eindeutig für eine Verbesserung des Systems der Sicherheitsaufsicht in Thailand ein. Die CAAT hat Nachweise vorgelegt, dass in den letzten sechs Monaten entsprechende Fortschritte erzielt wurden. Die derzeit verfügbaren Sicherheitsinformationen über die in Thailand zugelassenen Luftfahrtunternehmen sprechen nicht dafür, eine Betriebsuntersagung oder Betriebsbeschränkungen zu verhängen. Um die Lage weiterhin genau zu überwachen, werden die Konsultationen mit den thailändischen Behörden gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 fortgesetzt.

(98) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 besteht daher nach Ansicht der Kommission derzeit kein Grund, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Thailand zu ändern.

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

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

Luftfahrtunternehmen aus der Ukraine

(101) Am 29. August 2014 hat das in der Ukraine zugelassene Luftfahrtunternehmen *International Joint-Stock Aviation Company „URGA“* bei der EASA eine TCO-Genehmigung beantragt. Die EASA hat den Antrag gemäß den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 bewertet und grundlegende Bedenken in Bezug darauf geltend gemacht, dass *International Joint-Stock Aviation Company „URGA“* die Einhaltung der geltenden Anforderungen nach Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 nicht nachgewiesen hat. Daher kam die EASA zu dem Ergebnis, dass eine weitere Bewertung nicht zur Erteilung einer TCO-Genehmigung an *International Joint-Stock Aviation Company „URGA“* führen würde, da das Unternehmen diese Anforderungen nicht erfüllt hat. Folglich lehnte die EASA den Antrag am 15. September 2016 aus Sicherheitsgründen ab.

(102) Am 15. Februar 2016 hat das in der Ukraine zugelassene Luftfahrtunternehmen *Air Company „Black Sea Airlines“ LLC* bei der EASA eine TCO-Genehmigung beantragt. Die EASA hat den Antrag gemäß den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 bewertet und grundlegende Bedenken in Bezug darauf geltend gemacht, dass *Air Company „Black Sea Airlines“ LLC* die Einhaltung der geltenden Anforderungen nach Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 nicht nachgewiesen hat. Daher kam die EASA zu dem Ergebnis, dass eine weitere Bewertung nicht zur Erteilung einer TCO-Genehmigung an *Air Company „Black Sea Airlines“ LLC* führen würde, da das Unternehmen diese Anforderungen nicht erfüllt hat. Folglich lehnte die EASA den Antrag am 13. Oktober 2016 aus Sicherheitsgründen ab.

(103) Am 6. März 2017 forderte die Kommission von der staatlichen Luftfahrtverwaltung der Ukraine (im Folgenden „SAAU“) Informationen über die Maßnahmen an, die ergriffen wurden, nachdem die EASA die TCO-Anträge von *Joint-Stock International Aviation Company „URGA“* und *Air Company „Black Sea Airlines“ LLC* abgelehnt hatte. Mit diesem Schreiben wurden offizielle Konsultationen mit der SAAU gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 eröffnet. Da die sich aus der TCO-Sicherheitsbewertung der EASA ergebenden Sicherheitsbedenken nicht ausgeräumt worden waren, erhielten die SAAU, *Joint-Stock International Aviation Company „URGA“* und *Air Company „Black Sea Airlines“ LLC* die Gelegenheit, am 25. April 2017 gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 von der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss gehört zu werden.

(104) Am 3. April 2017 widerrief die SAAU das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von *Air Company „Black Sea Airlines“ LLC*. Durch diesen Beschluss wird die am 6. März 2017 eröffnete öffentliche Anhörung betreffend das Luftfahrtunternehmen beendet.

(105) Die SAAU und *International Joint-Stock Aviation Company „URGA“* wurden am 25. April 2017 von der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss gehört. Die SAAU teilte unter anderem mit, dass die Aufsicht über Luftfahrtunternehmen in der Ukraine an die SAFA-Ergebnisse sowie an alle aus dem TCO-Genehmigungsverfahren stammenden Informationen angepasst wird. Die SAAU legte ferner Informationen vor betreffend die Annahme möglicher kurzfristiger Maßnahmen wie Aussetzung, Beschränkung oder Widerruf des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses von Luftfahrtunternehmen, deren Antrag auf TCO-Genehmigung von der EASA abgelehnt wurde. Darüber hinaus informierte die SAAU über langfristige Maßnahmen zur Verbesserung ihrer internen Verfahren in Bezug auf ihre Zertifizierungs- und Aufsichtstätigkeiten in Bezug auf in der Ukraine zugelassene Luftfahrtunternehmen.

(106) Bei dieser Anhörung machte die *International Joint-Stock Aviation Company „URGA“* ergänzend zu den zuvor bereitgestellten Informationen Angaben zu den Abhilfemaßnahmen, die zur Behebung der ernsten Bedenken, die von der EASA im Rahmen der TCO-Sicherheitsbewertung geltend gemacht worden waren, ergriffen wurden, beispielsweise die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und die Durchführung von Instandhaltungstätigkeiten. Außerdem berichtete das Luftfahrtunternehmen über ein zusätzliches Audit, das im März 2017 von einer privaten Organisation durchgeführt wurde, um den aktuellen Stand der Einhaltung der internationalen Sicherheitsnormen durch das Unternehmen festzustellen. Das Audit bestätigte die zuvor von der EASA festgestellten systemischen Mängel im bestehenden Dokumentationssystem des Luftfahrtunternehmens.

(107) Im Verlauf der Anhörung erklärte die *International Joint-Stock Aviation Company „URGA“* außerdem, sie habe am 19. April 2017 erneut eine TCO-Genehmigung beantragt. Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss nahmen dies zur Kenntnis und begrüßten die Bestätigung seitens des Luftfahrtunternehmens und der EASA, dass diesem neuen TCO-Antrag die erforderliche Aufmerksamkeit im Rahmen der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 gewidmet wird.

(108) Aus den derzeit vorliegenden Informationen, die auf der TCO-Sicherheitsbewertung der EASA von *International Joint-Stock Aviation Company „URGA“* beruhen, sowie den Angaben von SAAU und *International Joint-Stock Aviation Company „URGA“* geht hervor, dass die Durchführung der Abhilfemaßnahmen zur Behebung der von der EASA festgestellten Sicherheitsmängel noch nicht abgeschlossen ist. Außerdem geht aus den Informationen hervor, dass das Luftfahrtunternehmen derzeit nicht in der Lage ist, Verstöße bei allen seinen Verfahren und Tätigkeiten selbst zu ermitteln.

(109) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 stellt die Kommission daher fest, dass die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um das Luftfahrtunternehmen *International Joint-Stock Aviation Company „URGA“* in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen.

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

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

Luftfahrtunternehmen aus Simbabwe

(112) Am 12. April 2016 hat das in Simbabwe zugelassene Luftfahrtunternehmen *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* bei der EASA eine TCO-Genehmigung beantragt. Die EASA hat den Antrag gemäß den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 bewertet und grundlegende Bedenken in Bezug darauf geltend gemacht, dass *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* die Einhaltung der geltenden Anforderungen nach Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 nicht nachgewiesen hat. Daher kam die EASA zu dem Ergebnis, dass eine weitere Bewertung nicht zur Erteilung einer TCO-Genehmigung an *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* führen würde, da das Unternehmen diese Anforderungen nicht erfüllt hat. Folglich lehnte die EASA den Antrag am 7. November 2016 aus Sicherheitsgründen ab.

(113) Am 3. März 2017 forderte die Kommission Informationen von der Zivilluftfahrtbehörde Simbabwes (im Folgenden „CAAZ“) über die Maßnahmen, die ergriffen wurden, nachdem die EASA den TCO-Antrag von *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* abgelehnt hatte. Mit diesem Schreiben wurden offizielle Konsultationen mit der CAAZ gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 eröffnet. Da die sich aus der TCO-Sicherheitsbewertung der EASA von *Air Zimbabwe Pvt Ltd* ergebenden Sicherheitsbedenken nicht ausgeräumt worden waren, erhielten die CAAZ und *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* die Gelegenheit, am 26. April 2017 gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 von der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss gehört zu werden.

(114) Im Verlauf dieser Anhörung machte die CAAZ u. a. Angaben zu den Aufsichtspflichten in Bezug auf *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. Die CAAZ legte eine Zusammenfassung der Maßnahmen vor, die sie ergriffen hat, nachdem die EASA den TCO-Antrag von *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* aus Sicherheitsgründen abgelehnt hatte. Die EASA legte Informationen zu den schwerwiegenden Sicherheitsbedenken vor, die die Grundlage für ihre Ablehnung des TCO-Antrags bildeten.

(115) Im Verlauf dieser Anhörung legte *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* Informationen zu den Abhilfemaßnahmen vor, die nach der Ablehnung des TCO-Antrags dieses Luftfahrtunternehmens durch die EASA eingeleitet wurden und noch im Gange sind. Die von *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* vorgelegten Informationen, unter anderem zu den begrenzten Fortschritten bei der Entwicklung ihrer Sicherheits- und Qualitätsmanagementsysteme, reichten jedoch nicht aus, um die geltend gemachten Bedenken auszuräumen.

(116) Die derzeit verfügbaren Informationen, unter anderem zur TCO-Sicherheitsbewertung der EASA von *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, zeigen in Verbindung mit den von der CAAZ und von *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* vorgelegten Informationen eindeutig, dass aufseiten von *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* schwerwiegende Sicherheitsmängel vorliegen. Es wird festgestellt, dass *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* derzeit nicht in der Lage ist, diese Sicherheitsmängel zu beheben. Tatsächlich befinden sich die laufenden Sicherheitsmaßnahmen von *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* überwiegend lediglich in der Entwicklungsphase und der Plan zur Mängelbehebung, den *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* aufgrund der Beanstandungen bei der TCO-Sicherheitsbewertung vorgelegt hat, ist vor allem in Bezug auf die notwendige Analyse der zugrunde liegenden Ursachen nicht tragfähig.

(117) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 stellt die Kommission daher fest, dass die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um das Luftfahrtunternehmen *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen.

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

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

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

(121) 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 erhält die Fassung des Anhangs I der vorliegenden Verordnung;

(2) Anhang B erhält die Fassung des Anhangs II der vorliegenden Verordnung.

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 15. Mai 2017

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 Luftverkehrsbetreibers
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Islamische Republik Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/A/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
MUSTIQUE AIRWAYS	2A/12/003K	MAW	St. Vincent und die Grenadinen
INTERNATIONAL JOINT-STOCK AVIATION COMPANY „URGA“	UK 012	URG	Ukraine
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Simbabwe
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Afghanistans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Islamische Republik Afghanistan**
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	AOC 008	AJA	Islamische Republik Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamische Republik Afghanistan
EAST HORIZON AIRLINES	AOC 1013	EHN	Islamische Republik Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	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

[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 Luftverkehrsbetreibers
AIR NAVE	017	Unbekannt	Republik Angola
AIR26	AO 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
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 der Republik Kongo, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Republik Kongo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republik Kongo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Unbekannt	Republik Kongo
EMERAUDE	RAC06-008	Unbekannt	Republik Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republik Kongo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republik Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Unbekannt	Republik Kongo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Unbekannt	Republik Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republik Kongo
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Demokratischen Republik Kongo (DRC), die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Demokratische Republik Kongo**
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO- Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Demokratische Republik Kongo
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Demokratische Republik Kongo
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO- Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
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
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 Gabunischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen *Afrijet* und *SN2AG* in Anhang B, einschließlich			**Gabunische Republik**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Gabunische Republik
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gabunische Republik
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabunische Republik
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gabunische Republik
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gabunische Republik
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Unbekannt	Gabunische 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 Luftverkehrsbetreibers
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Indonesiens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air und Batik Air, einschließlich			**Republik Indonesien**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Unbekannt	Republik Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Unbekannt	Republik Indonesien
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Unbekannt	Republik Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTARA	135-012	Unbekannt	Republik Indonesien
AMA	135-054	Unbekannt	Republik Indonesien
ANGKASA SUPER SERVICE	135-050	LBZ	Republik Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republik Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	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
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
HEVILIFT AVIATION	135-042	Unbekannt	Republik Indonesien
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Unbekannt	Republik Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republik Indonesien
INDO STAR AVIATION	135-057	Unbekannt	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

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 Luftverkehrsbetreibers
KAL STAR AVIATION	121-037	KLS	Republik Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republik Indonesien
KOMALA INDONESIA	135-051	Unbekannt	Republik Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republik Indonesien
MARTA BUANA ABADI	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
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
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135-058	Unbekannt	Republik Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republik Indonesien
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
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135-037	Unbekannt	Republik Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	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 Luftverkehrsbetreibers
UNINDO	135-040	Unbekannt	Republik Indonesien
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Unbekannt	Republik Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republik Indonesien
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden der Kirgisischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Kirgisische Republik**
AIR BISHKEK (formerly 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
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

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 Luftverkehrsbetreibers
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 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
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	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
SAURYA AIRLINES	083/2014	Unbekannt	Republik Nepal
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

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 Luftverkehrsbetreibers
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden São Tomés und Príncipes, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Sao Tomé und Principe**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé und Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé und Principe
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 SD	54	AAJ	Republik Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Republik Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republik Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Republik Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Unbekannt	Republik Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republik Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republik Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Republik Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Republik Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Republik Sudan
SUN AIR	51	SNR	Republik Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Republik Sudan

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 Luftverkehrsbetreibers	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: Luftfahrzeugen des Musters Boeing B737-700, Luftfahrzeugen des Musters Boeing B777-200, Luftfahrzeugen des Musters Boeing B777-300 und Luftfahrzeugen des Musters Boeing B777-300ER.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: Luftfahrzeugen innerhalb der Boeing-B737-700-Flotte, wie im AOC angegeben, Luftfahrzeugen innerhalb der Boeing-B777-200-Flotte, wie im AOC angegeben, Luftfahrzeugen innerhalb der Boeing-B777-300-Flotte, wie im AOC angegeben und Luftfahrzeugen innerhalb der Boeing-B777-300ER-Flotte, wie im AOC angegeben.	Republik Angola
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 [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters Falcon 50, 2 Luftfahrzeugen des Musters Falcon 900.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Gabunische Republik
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters Challenger CL-601, 1 Luftfahrzeug des Musters HS-125-800.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-AAG, ZS-AFG.	Gabunische Republik; Republik Südafrika
IRAN AIR	FS100	IRA	Islamische Republik Iran	Alle Luftfahrzeuge des Musters Fokker F100 und des Musters Boeing B747	Luftfahrzeuge des Musters Fokker F100 wie im AOC angegeben, Luftfahrzeuge des Musters Boeing B747 wie im AOC angegeben	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 Luftverkehrsbetreibers	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

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