

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2016/963 DER KOMMISSION****vom 16. Juni 2016****zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union 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 <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission <sup>(2)</sup> 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 Informationen übermittelt, die im Zusammenhang mit der Aktualisierung dieser Liste von Bedeutung sind. Einschlägige Informationen wurden auch von Drittstaaten und internationalen Organisationen mitgeteilt. Auf der Grundlage dieser Informationen sollte die Liste 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 Liste 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. 3922/91 des Rates <sup>(3)</sup> 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 der Kommission <sup>(4)</sup> mit den zuständigen Behörden und den Luftfahrtunternehmen folgender Staaten übermittelt: Angola, Botsuana, Georgien, Republik Guinea, Indien, Indonesien, Iran, Kasachstan, Madagaskar, Mosambik, Sambia, Sudan, Taiwan und Thailand. Die Kommission hat dem Flugsicherheitsausschuss zudem Informationen zur Flugsicherheit in Afghanistan, Irak, der Kirgisischen Republik, Libanon, Nepal, Pakistan, Simbabwe sowie der Ukraine 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

<sup>(1)</sup> ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4).

<sup>(4)</sup> 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).

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 Staaten zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu erlangen.

- (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 <sup>(1)</sup> durchgeführt wurden.
- (8) Darüber hinaus unterrichtete die EASA die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über die Vorhaben für technische Unterstützung, die in den Staaten durchgeführt wurden, die von Maßnahmen oder Überwachungsaktivitäten im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 betroffen sind. Sie 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 Normen 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 betonte diesbezüglich, wie wichtig die Bereitstellung von Informationen für die internationale Luftfahrtgemeinschaft, vor allem über die SCAN-Datenbank der ICAO (Safety Collaborative Assistance Network), über die Gewährung technischer Unterstützung durch die Union und ihre Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Verbesserung der Flugsicherheit weltweit ist.
- (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 der jeweiligen nationalen Luftfahrtbehörden haben mehrere Mitgliedstaaten bestimmte Durchsetzungsmaßnahmen ergriffen und die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über diese Maßnahmen unterrichtet. Norwegen unterrichtete die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über Maßnahmen, die es in Bezug auf das Luftfahrtunternehmen *Airwing A/S* 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 Angola**

- (12) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 erlaubt dem in Angola zugelassenen Luftfahrtunternehmen *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 drei Luftfahrzeugen des Musters Boeing 777-300, Eintragungskennzeichen D2-TEG, D2-TEH und D2-TEI.
- (13) Am 25. April 2016 beantragte *TAAG Angola Airlines* über die zuständige Behörde Angolas, dem *Instituto Nacional da Aviação Civil* (INAVIC), ein neues Luftfahrzeug des Musters Boeing 777-300, Eintragungskennzeichen D2-TEJ, und ein neues Luftfahrzeug des Musters Boeing 737-700, Eintragungskennzeichen D2-TBK, in den Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen.
- (14) Im Rahmen der Genehmigung von Drittlandsbetreibern (Third Country Operators, TCO) gemäß der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission <sup>(2)</sup> hat *TAAG Angola Airlines* seit November 2014 einen ständigen Dialog mit der EASA geführt und konkrete und genaue Daten über seine Luftfahrzeugflotte und seinen Flugbetrieb

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> 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 (ABl. L 133 vom 6.5.2014, S. 12).

bereitgestellt. Zum Abschluss dieses Verfahrens wurde vom 1. bis 3. Februar 2016 eine TCO-Prüfung vor Ort durchgeführt. Das Prüfungsteam machte eine begrenzte Anzahl von Beanstandungen der Kategorie 2 sowie eine Feststellung gemäß Teil-TCO. TAAG *Angola Airlines* hat der EASA einen Mängelbehebungsplan vorgelegt, der akzeptiert wurde, und die festgestellten Beanstandungen werden derzeit behoben.

- (15) Der ständige Dialog mit TAAG *Angola Airlines*, die detaillierten und präzisen Daten, die TAAG *Angola Airlines* zu seiner Flotte und seinem Betrieb bereitgestellt hat, sowie das positive Ergebnis der TCO-Prüfung vor Ort weisen insgesamt darauf hin, dass TAAG *Angola Airlines* in der Lage ist, seine Luftfahrzeuge Boeing 737-700, Boeing 777-200 und 777-300 nach internationalen Sicherheitsnormen zu betreiben. Die Kommission hält es deshalb für angemessen, neben der Genehmigung des von TAAG *Angola Airlines* gestellten Antrags auch das derzeitige Verbot teilweise zu lockern und TAAG *Angola Airlines* den Flugbetrieb in die Union mit seinen Luftfahrzeugen der Muster Boeing 737-700, Boeing 777-200 und Boeing 777-300 zu gestatten.
- (16) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 sollte daher die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme aller Luftfahrzeuge des Musters Boeing 737-700 sowie aller Luftfahrzeuge der Muster Boeing 777-200 und 777-300 von TAAG *Angola Airlines* in Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 geändert werden, um den Flugbetrieb mit diesen Luftfahrzeugen in die Union zu gestatten.
- (17) Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 müssen die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch TAAG *Angolan Airlines* im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen dieses Luftfahrtunternehmens überprüfen.

#### **Luftfahrtunternehmen aus Botsuana**

- (18) Mit Schreiben vom 23. Dezember 2015 hat die Zivilluftfahrtbehörde Botsuanas (CAAB) der Kommission Informationen über die Fortschritte bei der Behebung der schweren Sicherheitsbedenken und anderer von der ICAO festgestellter Mängel übermittelt. Nach den Ergebnissen der koordinierten Validierungsmission (ICVM) der ICAO hat sich die effektive Umsetzung internationaler Sicherheitsnormen um bis zu 71 % verbessert. Gestützt auf dieses Ergebnis bestätigte die ICAO am 31. Dezember 2015, dass beide SSC behoben worden sind. Die CAAB übermittelte zusätzliche Informationen über die Sicherheitsaufsicht über die in Botsuana zugelassenen Luftfahrtunternehmen.
- (19) Die verbesserte Umsetzung internationaler Sicherheitsnormen und die verfügbaren Sicherheitsinformationen sind Belege für eine erhebliche Weiterentwicklung der CAAB und weisen darauf hin, dass hinsichtlich der Sicherheit der in Botsuana zugelassenen Luftfahrtunternehmen keine Negativtrends mehr bestehen, die aus Sicht der Flugsicherheit Grund zur Besorgnis geben würden.
- (20) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird daher die Auffassung vertreten, dass derzeit kein Grund besteht, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus Botsuana zu ändern.

#### **Luftfahrtunternehmen aus Georgien**

- (21) Die ICAO überprüfte im April 2016 die Abhilfemaßnahmen, die die Zivilluftfahrtbehörde Georgiens (GCAA) zur Behebung des schweren Sicherheitsbedenkens (SSC) in Bezug auf das Zertifizierungsverfahren für die Ausstellung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen unternommen hatte. Das SSC war im Verlauf der koordinierten Validierungsmission der ICAO im Oktober 2013 festgestellt worden. Anhand der Überprüfung stellte die ICAO fest, dass das SSC durch die Abhilfemaßnahmen der GCAA erfolgreich ausgeräumt worden war.
- (22) Die verbesserte Umsetzung internationaler Sicherheitsnormen und die verfügbaren Sicherheitsinformationen sind Belege für die Entschlossenheit der GCAA zur Behebung von Sicherheitsmängeln und weisen darauf hin, dass hinsichtlich der Sicherheit der in Georgien zugelassenen Luftfahrtunternehmen keine Negativtrends mehr bestehen, die aus Sicht der Flugsicherheit Grund zur Besorgnis geben würden.
- (23) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird daher die Auffassung vertreten, dass derzeit kein Grund besteht, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus Georgien zu ändern.

**Luftfahrtunternehmen aus der Republik Guinea**

- (24) Wie bei der im Januar 2013 in Brüssel abgehaltenen technischen Sitzung mit Vertretern der Kommission vereinbart, hat die zuständige Behörde der Republik Guinea, die *Direction nationale de l'aviation civile* (DNAC), der Kommission regelmäßig Informationen zur laufenden Umsetzung des im Dezember 2012 von der ICAO gebilligten Mängelbehebungsplans und den damit verbundenen Tätigkeiten übermittelt.
- (25) Im neuesten von der DNAC vorgelegten Fortschrittsbericht, der am 3. Mai 2016 bei der Kommission einging, werden die jüngsten Tätigkeiten und Entwicklungen bei der Umsetzung des Mängelbehebungsplans beschrieben, wobei die Schwerpunkte derzeit auf der Inspektorenausbildung in den Bereichen Flugbetrieb, Lufttüchtigkeit, Erteilung von Lizenzen für Luftfahrtpersonal und Flugplätze sowie auf der Fortsetzung des Zertifizierungsverfahrens für die Luftfahrtunternehmen und des Aufsichtsprogramms liegen. Die vollständige ICAO-konforme (fünfstufige) Zertifizierung des Luftfahrtunternehmens *Konair Guinée* ist inzwischen abgeschlossen, und das Luftfahrtunternehmen hat am 17. September 2015 sein Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC Nr. 03/DNAC/2015) erhalten. Die Zertifizierungsverfahren dreier weiterer Luftfahrtunternehmen, nämlich *Sahel Aviation Service Guinée*, *Fly Nimba Airlines* und *Ijet Aviation*, dauern noch an. Nach Angaben der DNAC wurde ein Aufsichtsprogramm ausgearbeitet und umgesetzt.
- (26) Eine koordinierte Validierungsmission der ICAO soll vom 23. bis 29. November 2016 stattfinden.
- (27) Die schrittweise Umsetzung des von der ICAO im Dezember 2012 gebilligten Mängelbehebungsplans und die vorliegenden Sicherheitsinformationen rechtfertigen es zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht, eine Betriebsuntersagung oder Betriebsbeschränkungen für in der Republik Guinea zugelassene Luftfahrtunternehmen zu beschließen. Die Kommission beabsichtigt allerdings, die Situation weiterhin genau zu überwachen und den Ergebnissen der koordinierten Validierungsmission der ICAO im November 2016 Rechnung zu tragen.
- (28) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird daher die Auffassung vertreten, dass derzeit kein Grund besteht, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus der Republik Guinea zu ändern.
- (29) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen unmittelbare Sicherheitsrisiken drohen, könnte die Kommission gezwungen sein, Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

**Luftfahrtunternehmen aus Indien**

- (30) Am 3. Mai 2016 fanden technische Konsultationen zwischen Vertretern der Kommission, der EASA und eines Mitgliedstaats sowie Vertretern der indischen Generaldirektion für Zivilluftfahrt (im Folgenden „indische DGCA“) und des in Indien zugelassenen Luftfahrtunternehmens *Air India* statt. Sie erfolgten aufgrund einer früheren Zusage der indischen DGCA, technische Konsultationen mit der Kommission zu führen und dabei die Zertifizierungs- und Aufsichtspflichten der indischen DGCA gegenüber den von ihr zertifizierten Luftfahrtunternehmen aus Indien zu erörtern.
- (31) Bei diesen Konsultationen legte die indische DGCA ihre Analyse bezüglich der Leistung der indischen Luftfahrtunternehmen, einschließlich *Air India*, im Rahmen des SAFA-Programms vor. Die indische DGCA teilte mit, dass sie eine spezielle Gruppe für Vorfeldinspektionen geschaffen habe, die sie bei der Durchführung von Maßnahmen des SAFA-Managements unterstützt. Die indische DGCA legte auch Daten für das erste Quartal 2016 bezüglich der von ihr selbst durchgeführten Vorfeldinspektionen vor. Darüber hinaus machte die indische DGCA genaue Angaben zu ihren Aufsichtstätigkeiten gegenüber bestimmten indischen Luftfahrtunternehmen. Die vorgelegten Daten enthielten auch einen Überblick über die 2015 durchgeführten Aufsichtstätigkeiten. Zudem lieferte die indische DGCA aktuelle Angaben zu den von ihr unternommenen Nachhaltigkeitsinitiativen. Dazu zählen u. a. die Einstellung und Ausbildung qualifizierter Mitarbeiter, die Entwicklung des Datenbank-Managements sowie Informationen zum Stand der Neuzertifizierung.
- (32) *Air India* machte detaillierte Angaben zu seinem Sicherheits- und Qualitätsmanagementsystem. Darüber hinaus legte *Air India* Daten zur Flugsicherheitsanalyse für 2015, zu seinem Konzept für die Verbreitung von Flugsicherheitsinformationen und zu seinem Programm für das SAFA-Management vor. Zusammen mit den SAFA-Daten lieferte *Air India* auch eine eigene ausführliche Analyse der SAFA-Aktivitäten, denen das Unternehmen unterzogen worden war. *Air India* gab in diesem Zusammenhang einen Überblick über seine internen Prozesse und Verfahren, einschließlich Einzelheiten zur Ursachenanalyse und den sich daraus ergebenden Abhilfemaßnahmen des Unternehmens. Darüber hinaus berichtete *Air India*, dass es in regelmäßigem Kontakt mit der indischen DGCA stehe, u. a. auch hinsichtlich seiner Maßnahmen für das SAFA-Management.

- (33) Mit Schreiben vom 24. Mai 2016 hielt die Kommission gegenüber der indischen DGCA einige Punkte nochmals fest, u. a. dass die SAFA-Leistung indischer Luftfahrtunternehmen weiterhin sorgfältig überwacht werden muss. Die Kommission teilte ferner *Air India* mit, dass sie die von dem Unternehmen durchgeführten Maßnahmen für das SAFA-Management zur Kenntnis genommen habe, dass diese Maßnahmen aber auch zu konsequenten und nachhaltigen Verbesserungen im Rahmen des SAFA-Programms führen müssten. Darüber hinaus wies die Kommission sowohl die indische DGCA als auch *Air India* erneut darauf hin, dass die EASA gemäß der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission für die Durchführung von Sicherheitsbewertungen von Drittlandsbetreibern zuständig ist und dass die Leistung im Rahmen des SAFA-Programms einer der wichtigsten Aspekte bei diesen Bewertungen ist.
- (34) Die Kommission nimmt die von der indischen DGCA und *Air India* übermittelten Informationen zur Kenntnis. Es wird festgestellt, dass auf der Grundlage aller verfügbaren Informationen, einschließlich der von der indischen DGCA und *Air India* bei der technischen Konsultation am 3. Mai 2016 mitgeteilten Einzelheiten sowie der ersten Ergebnisse des jüngsten EASA-Audits, dem *Air India* im Rahmen der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission unterzogen wurde, zum gegenwärtigen Zeitpunkt kein Grund besteht, eine Betriebsuntersagung oder Betriebsbeschränkungen für in Indien zugelassene Luftfahrtunternehmen zu beschließen. Allerdings bedarf es weiterer technischer Konsultationen, um sicherzustellen, dass sicherheitsrelevante Fragen laufend erörtert werden können.
- (35) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird daher die Auffassung vertreten, dass derzeit kein Grund besteht, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus Indien zu ändern.
- (36) Die Kommission beabsichtigt, gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 ihre offiziellen Konsultationen mit der indischen DGCA fortzusetzen.
- (37) 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**

- (38) Im April 2016 fand eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort in Indonesien statt, an der Experten der Kommission, der EASA und der Mitgliedstaaten beteiligt waren. Die Sicherheitsbewertung wurde in den Büros der indonesischen Generaldirektion für Zivilluftfahrt (im Folgenden „indonesische DGCA“) und bei mehreren in Indonesien zugelassenen Luftfahrtunternehmen durchgeführt: *Citilink*, *Lion Air*, *Batik Air*, *Indonesia Air Asia* und *Aviastar Mandiri* (zertifiziert nach CASR-135, Pendler- und Charterbetrieb).
- (39) Die Experten stellten fest, dass die Erstzertifizierung von Luftfahrtunternehmen nach dem erforderlichen fünfstufigen Verfahren durchgeführt wird und eine hinreichende Koordinierung mit anderen Dienststellen der indonesischen DGCA stattfindet. Die Zertifizierungsaudits werden dokumentiert, Beanstandungen festgestellt und von den Luftfahrtunternehmen Folgemaßnahmen verlangt, einschließlich Abhilfemaßnahmen und Ursachenanalyse.
- (40) Die Experten konnten feststellen, dass die Aufsichtstätigkeiten — Audits und Inspektionen — einer jährlichen Planung unterliegen und im Allgemeinen dem Plan entsprechend durchgeführt werden. Die Experten stellten fest, dass erst vor Kurzem eine erhebliche Zahl von Flugbetriebsinspektoren und Inspektoren für die Sicherheit in der Kabine eingestellt wurde, die noch in Inspektionsverfahren und spezifischen Vorschriften geschult werden müssen. Des Weiteren besteht noch weiterer Handlungsbedarf hinsichtlich einer Vereinheitlichung der Arbeitsweise der Inspektoren in den Bereichen Berichterstattung, Meldung von Feststellungen, Genehmigung von Abhilfemaßnahmen einschließlich Ursachenanalyse sowie Vereinbarung von Fristen für die Nachverfolgung von Feststellungen.
- (41) Die indonesische Zivilluftfahrtbehörde konnte nachweisen, dass Durchsetzungsmaßnahmen ergriffen wurden. Beispielsweise wurde *Aviastar Mandiri* (zertifiziert nach CASR-121 für Inlandsflüge, staatliche Flüge sowie Regional-/Zubringerflüge, AOC Nr. 121-043) wegen Verstoßes gegen die Vorschrift über die Mindestanzahl von Luftfahrzeugen in der Flotte das Luftverkehrsbetreiberzeugnis entzogen.
- (42) Aus den von *Citilink* während der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort vorgelegten Nachweisen geht hervor, dass *Citilink* in der Lage ist, die Einhaltung der nationalen und internationalen Sicherheitsnormen zu gewährleisten. *Citilink* hat gezeigt, dass es über ein gut entwickeltes Sicherheits- und Qualitätsmanagementsystem sowie über eine gut entwickelte Organisation zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verfügt und einen proaktiven Ansatz in Bezug auf die Sicherheit verfolgt.

- (43) Die *Lion Group* besteht aus sechs Luftfahrtunternehmen in drei verschiedenen Staaten und betreibt ein integriertes Konzept in Bezug auf Betrieb sowie Sicherheits- und Qualitätsmanagement. Innerhalb der *Lion Group* sind *Lion Air* und *Batik Air* zwei in Indonesien zugelassene Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen. *Lion Air* und *Batik Air* wiesen zur Zufriedenheit der Experten nach, dass beide Unternehmen über gut funktionierende Sicherheitssysteme sowie Qualitätssicherungs- und Qualitätsmanagementsysteme verfügen. Die Führungsebenen beider Luftfahrtunternehmen sowie das Management der *Lion Group* verfügen über ein gutes Verständnis dieser Systeme und nutzen diese zur Ermittlung von Risiken und zur Ergreifung geeigneter Maßnahmen, um die größten Risiken auf ein annehmbares Maß zu reduzieren. Die Experten stellten fest, dass die von *Lion Air* und *Batik Air* beschäftigten Flugbesatzungen und Mitarbeiter qualifiziert sind und die Unternehmen über Managementsysteme für die verschiedenen Aktivitäten verfügen. Die Führungsebene sowohl der einzelnen Luftfahrtunternehmen wie auch der Unternehmensgruppe erhält Informationen und Analysen bezüglich Sicherheit und Qualität und wird daraufhin entsprechend tätig. Darüber hinaus werden die Informationen und Abhilfemaßnahmen durch interne Veröffentlichungen in elektronischer und anderer Form bekanntgemacht.
- (44) Die indonesische DGCA und die Luftfahrtunternehmen *Citilink*, *Lion Air* und *Batik Air* wurden am 31. Mai 2016 von der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss gehört. Die indonesische DGCA legte ihre derzeitige Organisationsstruktur vor und machte Angaben zu den der Direktion für Lufttüchtigkeit und Flugbetrieb zugewiesenen Mitarbeitern sowie zu den für die Aufgaben der Sicherheitsaufsicht und die Ausbildung der Inspektoren verfügbaren Mitteln. Die indonesische DGCA legte Einzelheiten zu wichtigen Maßnahmen vor, die im vergangenen Jahr unternommen wurden, insbesondere die Aktualisierung der Sicherheitsvorschriften für die Zivilluftfahrt, eine Aktualisierung der Dienstweisungen für die Inspektoren, Verbesserungen des Sicherheitsinformationsmanagements sowie der Entwicklungsstart für das staatliche Sicherheitsprogramm. Die indonesische DGCA legte ferner eine Zusammenfassung der Abhilfemaßnahmen vor, die hinsichtlich der von den Experten bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort getroffenen Feststellungen ergriffen wurden.
- (45) *Citilink* legte seinen Plan zur Mängelbehebung vor, der auf der Grundlage der bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort gemachten Feststellungen erarbeitet wurde. Der Plan umfasst Maßnahmen zur Behebung und Vorbeugung von Mängeln und beruht auf einer gründlichen Ursachenanalyse zu jenen Feststellungen. Darüber hinaus wurden die wichtigsten Entwicklungen seit November 2015 herausgestellt, darunter die verbesserte Umsetzung des Programms zur Flugdatenanalyse, zusätzliche Ressourcen für Sicherheit und Qualität sowie die laufende Entwicklung der Software für elektronische Sicherheitsberichte (Safety eReporting).
- (46) In der Präsentation von *Lion Air* und *Batik Air* wurde die Strategie für die sechs Luftfahrtunternehmen in der *Lion Group* hervorgehoben. Basierend auf der Marktentwicklung ist die Strategie der Gruppe nun auf das Wachstum in Märkten außerhalb Indonesiens gerichtet. *Lion Air* und *Batik Air* legten ihren Plan zur Mängelbehebung vor, der auf der Grundlage der bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort gemachten Feststellungen erarbeitet wurde. Der Plan umfasst Abhilfemaßnahmen und beruht auf einer Ursachenanalyse zu diesen Feststellungen. *Batik Air* machte außerdem Angaben zu seiner Untersuchung bezüglich eines seiner Luftfahrzeuge, das von der Landebahn abkam, wobei auch die von *Batik Air* unmittelbar nach dem Unfall unternommenen Sicherheitsmaßnahmen einbezogen wurden.
- (47) In der Anhörung teilte die indonesische DGCA der Kommission mit, dass die ICAO während der letzten sechs Monate die von der indonesischen DGCA getroffenen Abhilfemaßnahmen einer externen Validierung unterzogen hätte. Das endgültige Ergebnis dieser Validierung stehe noch aus. Die indonesische DGCA teilte ferner mit, dass sie zur Verbesserung ihrer Sicherheitsaufsicht mit der Federal Aviation Administration zusammenarbeite. Die Federal Aviation Administration führte im Februar 2016 eine Prüfung der internationalen Luftverkehrssicherheit (*International Aviation Safety Assessment*) durch, die zu sieben Feststellungen führte; ein Folgebesuch fand im Mai 2016 statt. Nach Angaben der indonesischen DGCA wurden alle Beanstandungen behoben, wenngleich die indonesische DGCA von der Federal Aviation Administration aufgefordert wurde, monatlich Bericht über die Fortschritte bei der Inspektorenausbildung zu erstatten.
- (48) Auf der Grundlage aller verfügbaren Informationen, einschließlich der Ergebnisse der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort sowie der Ausführungen in der Anhörung, vertritt die Kommission die Auffassung, dass die indonesische DGCA seit 2014 Verbesserungen erzielt hat. Allerdings ist auch unstrittig, dass die indonesische DGCA unter anderem hinsichtlich ihrer Sicherheitsaufsicht sowie der Ausbildung und der Vereinheitlichung der Arbeitsweise ihrer Inspektoren noch weitere Fortschritte machen muss.
- (49) Die Kommission stellte fest, dass *Citilink*, *Lion Air* und *Batik Air* alle in der Lage sind, genaue Angaben in Bezug auf die sichere Ausübung ihrer jeweiligen Tätigkeiten zu machen. Nach Ansicht der Kommission konnte ausreichend belegt werden, dass diese Luftfahrtunternehmen die geltenden indonesischen Vorschriften und internationalen Sicherheitsnormen einhalten.
- (50) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird daher die Auffassung vertreten, dass die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um *Aviastar Mandiri* (AOC Nr. 121-043), *Citilink*, *Lion Air* und *Batik Air* aus dem Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen.

- (51) Die Mitgliedstaaten müssen die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in Indonesien zugelassenen Luftfahrzeugen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.
- (52) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund einer 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 dem Iran**

- (53) Das Luftfahrtunternehmen *Iran Air*, das von der Zivilluftfahrt-Organisation der Islamischen Republik Iran (CAO-IRI) zugelassen wurde, wurde im März 2010 in Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen. Nach einer Sicherheitsbewertung der Union vor Ort wurden die Betriebsbeschränkungen für die Flotte von *Iran Air* im Juli 2010 weiter konkretisiert.
- (54) Im Mai 2016 fand eine erneute Sicherheitsbewertung der Union vor Ort in Iran statt, an der Experten der Kommission, der EASA und der Mitgliedstaaten beteiligt waren. Die Sicherheitsbewertung fand in den Büros der Zivilluftfahrt-Organisation der Islamischen Republik Iran (CAO-IRI) sowie in den Büros und Einrichtungen von *Iran Air* statt.
- (55) Die Experten stellten fest, dass die CAO-IRI eine gut strukturierte Zivilluftfahrtbehörde ist, die sich als Regulierungsstelle mit allen Aspekten der Zivilluftfahrt befasst. Die Experten stellten auch fest, dass in Iran ein umfassendes Regulierungssystem besteht, das häufig aktualisiert wird. Aufgrund der Beobachtungen während der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort gelangten die Experten zu dem Schluss, dass es der CAO-IRI nicht an Fähigkeit und Bereitschaft zur Behebung von Sicherheitsmängeln fehlt.
- (56) Die Experten stellten fest, dass *Iran Air* seit der vorangegangenen Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im Juli 2010 den damals gemachten Feststellungen Rechnung getragen hat. Das Management zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der Airbus-A320-Flotte wurde verbessert und entspricht nun demselben Standard wie bei der Airbus-A300- und -A310-Flotte. Die Experten stellten fest, dass sich das Sicherheitsmanagementsystem von *Iran Air* im Laufe der Jahre verbessert hat, wenngleich noch weitere Verbesserungen möglich sind, hauptsächlich in Bezug auf die wirksame Anwendung der beschriebenen Verfahren und eine stärkere Integration des Sicherheits- und Qualitätsmanagements auf Unternehmensebene. Im Bereich der Lufttüchtigkeit machten die Experten eine Reihe von Anmerkungen, die *Iran Air* dabei helfen können, die Sicherheit und Qualität seines Betriebs weiter zu verbessern.
- (57) Am 1. Juni 2016 wurden die CAO-IRI und *Iran Air* von der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss gehört. Die CAO-IRI machte Angaben zu den Luftverkehrstätigkeiten in Iran sowie zur Organisationsstruktur der CAO-IRI und gab einen Überblick über die in Iran geltenden Flugsicherheitsvorschriften. Darüber hinaus legte die CAO-IRI Einzelheiten zu ihrem ICAO-Prüfbericht und die ergriffenen Abhilfemaßnahmen vor. Diese Maßnahmen beinhalten auch Änderungen der Rechtsvorschriften, um sicherzustellen, dass die CAO-IRI über hinreichende Ressourcen und Unabhängigkeit zur Ausübung ihrer Sicherheitsaufsichtsfunktionen verfügt. Insgesamt bestätigten sich durch diese Äußerungen die positiven Entwicklungen, die bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort allgemein festgestellt worden waren.
- (58) *Iran Air* gab einen umfassenden Überblick über das Unternehmen, einschließlich seiner gegenwärtigen Flotte und der verfügbaren Ressourcen und Einrichtungen, und betonte, dass es nach seiner Ansicht die Fähigkeit besitze, seine Flotte zu erneuern und zu erweitern. Darüber hinaus berichtete *Iran Air* über die Abhilfemaßnahmen, die es auf der Grundlage der Feststellungen bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im Juli 2010 ergriffen hatte, einschließlich Verbesserungen bei der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der Airbus-A320-Flotte und Verbesserungen seines Sicherheits- und Qualitätsmanagements. *Iran Air* legte den Plan zur Mängelbehebung vor, der auf der Grundlage der bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im Mai 2016 gemachten Feststellungen erarbeitet wurde. Die wichtigsten Elemente dieses Plans sind die Verbesserung des Programms zur Flugdatenanalyse sowie der Einsatz einer besseren Software zur Unterstützung des Sicherheitsmanagements.
- (59) Ein wichtiger Teil der Präsentation war den Plänen von *Iran Air* zur Erneuerung und Erweiterung seiner Flotte gewidmet. *Iran Air* beabsichtigt, Luftfahrzeuge eines bereits vorhandenen Modells sowie ein neues Luftfahrzeugmuster in seine Flotte aufzunehmen. Den Angaben zufolge wurde ein umfassendes Änderungsmanagement mit einem speziellen Projektteam eingerichtet, um etwaige Sicherheitsrisiken bei der Einführung eines neuen Luftfahrzeugmodells auf proaktive Weise feststellen, steuern und mindern zu können. Für alle externen und internen Veränderungen an den Abläufen, die mit der Einführung eines neuen Flugzeugmodells einhergehen und sich negativ auf die Sicherheit auswirken können, werden die dokumentierten Standardverfahren verwendet.

- (60) In Bezug auf die bestehenden Luftfahrzeuge der Muster Fokker F100 und Boeing B747 in der Flotte von *Iran Air* wurden allerdings keine relevanten Informationen über Verbesserungen bei der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit mitgeteilt.
- (61) Auf der Grundlage aller verfügbaren Informationen, einschließlich der Ergebnisse der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im Mai 2016 sowie der Ausführungen in der Anhörung, vertritt die Kommission die Auffassung, dass *Iran Air* nachhaltige Verbesserungen bei der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der Airbus-A320-Flotte erzielt und seine Fähigkeit unter Beweis gestellt hat, neue Luftfahrzeuge in seine Flotte aufzunehmen.
- (62) Ebenfalls wird anerkannt, dass es der CAO-IRI und *Iran Air* nicht an der Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit der Kommission mangelt. Generell wird die Auffassung vertreten, dass die CAO-IRI über ausreichende Fähigkeiten verfügt, um ihre Verantwortung in Bezug auf die Aufsicht über die in Iran zugelassenen Luftfahrtunternehmen wahrzunehmen. In Bezug auf *Iran Air* konnte nach Ansicht der Kommission ausreichend belegt werden, dass das Unternehmen die geltenden internationalen Sicherheitsnormen und Empfehlungen einhält. Gleichwohl muss das Management der Fokker-F100- und der Boeing-B747-Flotte noch weiter verbessert werden. Auf dieser Grundlage ist die Kommission der Auffassung, dass die derzeitigen Betriebsbeschränkungen für *Iran Air* aufgehoben werden können, mit Ausnahme der geltenden Beschränkungen für Luftfahrzeuge der Muster Fokker F100 und Boeing B747 in der Flotte von *Iran Air*, die aufrechterhalten werden müssen.
- (63) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird daher die Auffassung vertreten, dass die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um die für *Iran Air* geltenden Betriebsbeschränkungen auf alle Luftfahrzeuge der Muster Fokker F100 und Boeing B747 gemäß Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu beschränken.
- (64) Die Mitgliedstaaten müssen die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in Iran zugelassenen Luftfahrzeugen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.
- (65) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund einer 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 Kasachstan**

- (66) Seit Juli 2009 gilt — mit einer Ausnahme — für alle in Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen eine vollständige Betriebsuntersagung, die in erster Linie darauf zurückzuführen ist, dass die für die Sicherheitsaufsicht über die in Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen zuständige Behörde (Zivilluftfahrt-Ausschuss, CAC) nicht in der Lage ist, die geltenden internationalen Sicherheitsnormen anzuwenden und durchzusetzen. Das in Kasachstan zugelassene Luftfahrtunternehmen *Air Astana* wurde im Dezember 2015 aus Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 gestrichen und darf Flüge in die Union durchführen.
- (67) Im April 2016 fand eine koordinierte Validierungsmission der ICAO in Kasachstan statt. Der CAC teilte der Kommission als vorläufiges Ergebnis mit, dass sich die wirksame Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen von 64 % auf 74 % verbessert habe. Auf der Grundlage der vorläufigen Ergebnisse ihrer koordinierten Validierungsmission kam die ICAO am 20. April 2016 zu dem Schluss, dass das SSC vom CAC erfolgreich behoben wurde. Der Abschlussbericht über die koordinierte Validierungsmission der ICAO wird im Juli 2016 zur Verfügung stehen.
- (68) Auf der Grundlage der Informationen, die der Kommission derzeit zur Verfügung stehen, wird festgestellt, dass das Vorhaben, die Rechtsvorschriften im Bereich der Zivilluftfahrt in Kasachstan zu reformieren, weiter vorangeschritten ist. Detaillierte Informationen über die Ergebnisse der koordinierten Validierungsmission der ICAO vom April 2016 sind allerdings noch nicht verfügbar. Vor einem Beschluss über eine Änderung der Beschränkungen für in Kasachstan zugelassene Luftfahrtunternehmen ist es erforderlich, die Verbesserungen des Aufsichtssystems des CAC für die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor Ort einer Bewertung zu unterziehen.
- (69) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Kasachstan zu ändern.



**Luftfahrtunternehmen aus Madagaskar**

- (70) Das in Madagaskar zugelassene Luftfahrtunternehmen *Air Madagascar* unterliegt Betriebsbeschränkungen und wird in Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 geführt. Seither haben Konsultationen mit den zuständigen Behörden Madagaskars (*Aviation civile de Madagascar, ACM*) und mit *Air Madagascar* stattgefunden, um aktuelle Informationen über die Fortschritte bei der Durchführung von Abhilfemaßnahmen zu erhalten.
- (71) Am 2. Oktober 2015 fanden technische Konsultationen zwischen Experten der Kommission, der EASA sowie hochrangigen Vertretern der ACM und von *Air Madagascar* statt. In dieser Sitzung legten die ACM und *Air Madagascar* Informationen zu den Fortschritten vor, die sie bei ihren jeweiligen Aktionsplänen zur Behebung und Vorbeugung der in den Erwägungsgründen 66 bis 74 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2011 der Kommission <sup>(1)</sup> genannten Sicherheitsmängel erzielt haben. In der Auffassung, dass diese Sicherheitsmängel wirksam behoben wurden, beantragten die ACM wie auch *Air Madagascar* eine Neubewertung der gegenüber *Air Madagascar* verhängten Betriebsbeschränkungen.
- (72) Dieser Antrag wurde im November 2015 erörtert. Auch unter Anerkennung der von der ACM und *Air Madagascar* erzielten Fortschritte kam die Kommission zu dem Schluss, dass eine Überprüfung der tatsächlichen Umsetzung internationaler Sicherheitsnormen vor Ort weiterhin notwendig ist, bevor eine Lockerung der derzeitigen teilweisen Betriebsuntersagung für *Air Madagascar* in Betracht kommt.
- (73) Im März 2016 führten EASA-Experten in Begleitung eines beobachtenden Sachverständigen aus einem Mitgliedstaat im Zusammenhang mit der von *Air Madagascar* bei der EASA beantragten Genehmigung für Drittlandsbetreiber gemäß der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission ein Audit bei *Air Madagascar* durch.
- (74) Im Rahmen dieses Audits stellten die EASA-Experten und der beobachtende Sachverständige der ACM ebenfalls einen Besuch ab. Bei dem Besuch legte die ACM dem Expertenteam Nachweise über die Effektivität ihres Aktionsplans zur Mängelbehebung und Vorbeugung vor, der nach Verhängung der Betriebsbeschränkungen gegen *Air Madagascar* entwickelt und durchgeführt worden war. Sie legte ferner Nachweise vor, dass sie über die Kapazitäten zur Erfüllung ihrer sich aus den ICAO-Richtlinien ergebenden Zertifizierungs- und Aufsichtspflichten verfügt. Die ACM wies nach, dass sie seit der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im Februar 2014 die Neuzertifizierung von neun Luftfahrtunternehmen erfolgreich abgeschlossen hat, einem Luftfahrtunternehmen die Erneuerung seines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses verweigert hat und mit der Zulassung eines neuen Luftfahrtunternehmens befasst ist. Bei den vom Expertenteam überprüften Zertifizierungsunterlagen wurde festgestellt, dass diese entsprechend dem ICAO-Zertifizierungsverfahren gut organisiert und strukturiert waren. Das Aufsichtsprogramm wurde anhand von vier Betreibern überprüft und das Expertenteam stellte fest, dass die ACM von einem traditionellen, auf die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften gerichteten Aufsichtsprogramm zu einer risikobasierten Aufsichtsplanung übergegangen ist. Das Expertenteam stellte ferner fest, dass 90 % der im Zeitraum 2014/2015 geplanten Tätigkeiten in den Bereichen Flugbetrieb, Erteilung von Lizenzen und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit tatsächlich durchgeführt wurden.
- (75) Bei dem bei *Air Madagascar* durchgeführten Audit konnte die Effektivität des von dem Luftfahrtunternehmen entwickelten und umgesetzten Aktionsplans zur Mängelbehebung und Vorbeugung nachgewiesen werden. Insbesondere wies *Air Madagascar* nach, dass das Management seiner Airbus-A340-Flotte mit dem seiner übrigen Flotten übereinstimmt und dass die Airbus-A340-Flotte auch in vollem Umfang in seine Systeme des Qualitäts- und Sicherheitsmanagements integriert ist. Stichprobenartige Betriebsprüfungen bei *Air Madagascar* ergaben keine Hinweise auf sicherheitskritische Verstöße gegen internationale Sicherheitsnormen.
- (76) Die in Bezug auf die gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 durchgeführte Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im März 2016 hat ergeben, dass die ACM und *Air Madagascar* zur Behebung verbleibender Sicherheitsmängel bereit und in der Lage sind. Darüber hinaus wurde nachgewiesen, dass die ACM über ausreichende Fähigkeiten verfügt, um die einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen, einschließlich der von der ACM erlassenen Flugsicherheitsvorschriften, anzuwenden und gegebenenfalls durchzusetzen.
- (77) Auf der Grundlage aller derzeit vorliegenden Informationen und der Ergebnisse des im März 2016 durchgeführten Audits ist die Kommission der Auffassung, dass die ACM und *Air Madagascar* über einen längeren Zeitraum nachhaltige Verbesserungen erzielt haben. Ebenfalls wird anerkannt, dass es der ACM und *Air*

<sup>(1)</sup> Verordnung (EU) Nr. 390/2011 der Kommission vom 19. April 2011 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 104 vom 20.4.2011, S. 10).

*Madagascar* nicht an der Bereitschaft zur kontinuierlichen Zusammenarbeit mit der Kommission mangelt. Es wird die Auffassung vertreten, dass die ACM in der Lage ist, ihre Verantwortung in Bezug auf die Aufsicht über die in Madagaskar zugelassenen Luftfahrtunternehmen wahrzunehmen, und dass ausreichend belegt werden konnte, dass *Air Madagascar* die geltenden internationalen Sicherheitsnormen und Empfehlungen einhält.

- (78) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird daher festgestellt, dass die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um das in Madagaskar zugelassene Luftfahrtunternehmen *Air Madagascar* aus Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen.
- (79) Die Mitgliedstaaten müssen die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch *Air Madagascar* im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen. Sollten die Ergebnisse dieser Inspektionen oder relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund einer 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 Mosambik

- (80) Die zuständige Zivilluftfahrtbehörde Mosambiks, das *Instituto de Aviação Civil de Moçambique* (IACM), hat im Rahmen des Vorhabens für technische Unterstützung, das im Anschluss an die Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im April 2015 eingerichtet wurde, auf verschiedenen Gebieten weitere Hilfe erhalten. Die Rechtsvorschriften zur Errichtung des mit erweiterten Befugnissen und größerer Unabhängigkeit ausgestatteten IACM wurden am 30. März 2016 vom Parlament einstimmig angenommen und müssen vom Staatsoberhaupt noch erlassen werden. Eine Reihe rechtlicher und spezifischer technischer Vorschriften wurde eingehend überprüft und befindet sich derzeit in unterschiedlichen Stadien der Ausarbeitung oder Annahme. Die Schulung der technischen Mitarbeiter in den Bereichen Lufttüchtigkeit, Flugbetrieb, Erteilung von Lizenzen für Luftfahrtpersonal, Flugplätze, Flugverkehrsmanagement, Fluginformationsmanagement und Luftsicherheit wurde fortgesetzt. Eine neue Einstellungsrunde für Fachpersonal wurde in den Bereichen Flugbetrieb, Lufttüchtigkeit und Luftsicherheit durchgeführt. Im Rahmen eines mit Portugal vereinbarten Protokolls für die Zusammenarbeit wurden medizinische Sachverständige ausgebildet. Die Arbeiten mit dem Ziel, alle noch offenen Feststellungen des ICAO-Audits zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) systematisch zu beheben und endgültig abzuschließen, werden fortgesetzt, um den Grad der wirksamen Umsetzung deutlich zu verbessern. Die regelmäßigen Kontakte mit allen aktiven Betreibern wurden fortgesetzt, und es wurden verschiedene Gesprächsrunden zur Verbesserung ihrer Arbeitsabläufe veranstaltet. Alle internen Verfahren und Prozesse des IACM, die einer tief greifenden Überarbeitung bedürfen, wurden zuvor ermittelt und die Arbeiten zur Herbeiführung deutlicher Verbesserungen schreiten voran.
- (81) Ein Luftfahrzeug des in Mosambik zugelassenen Luftfahrtunternehmens *Linhas Aéreas de Moçambique* (LAM) stürzte am 29. November 2013 in Namibia ab. Die Direktion für Flugunfalluntersuchung des Ministeriums für Bauwesen und Verkehr der Republik Namibia hat den abschließenden Unfallbericht am 30. März 2016 offiziell veröffentlicht. Er kommt zu dem Schluss, dass der Absturz vom Kapitän vorsätzlich herbeigeführt wurde. Der Bericht enthält fünf an die ICAO gerichtete Empfehlungen sowie eine Empfehlung an das IACM, wonach vorgeschrieben werden sollte, dass sich in allen Flugphasen zwei Flugbesatzungsmitglieder im Cockpit befinden müssen. Das IACM hat die Empfehlung durch die im Mai 2016 veröffentlichte Sicherheitsrichtlinie DOS-02/16 umgesetzt.
- (82) Die Fähigkeit des IACM, die Aufsicht über die Zivilluftfahrt in Mosambik wahrzunehmen, entspricht derzeit allerdings noch nicht in vollem Maße den internationalen Sicherheitsnormen. Es gibt somit keine hinreichenden Belege, die eine Lockerung der für alle in Mosambik zugelassenen Luftfahrtunternehmen geltenden Betriebsuntersagung rechtfertigen würden.
- (83) Auch wenn die Verbesserungen nicht ausreichen, um eine Lockerung der geltenden Betriebsuntersagung zu rechtfertigen, ist die Situation gleichwohl ausreichend vielversprechend, um eine zusätzliche Sicherheitsbewertung der Union vor Ort in den kommenden Monaten gerechtfertigt erscheinen lassen.
- (84) Einer am 13. Mai 2016 vom IACM vorgelegten Liste zufolge wurden in Mosambik zwei neue Luftfahrtunternehmen zugelassen, und zwar *CHC Helicópteros Lda* (AOC MOZ-22) und *Inter Airways Lda* (AOC MOZ-24). Das IACM konnte jedoch nicht nachweisen, dass die Sicherheitsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen im Einklang mit den internationalen Sicherheitsnormen gewährleistet wird. Mit derselben Liste teilte das IACM der Kommission mit, dass die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der Luftfahrtunternehmen *Kaya Airlines Lda* (AOC MOZ-09) und *Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* (AOC MOZ-16) entzogen worden sind.
- (85) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird daher die Auffassung vertreten, dass die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um die Luftfahrtunternehmen *CHC Helicópteros Lda* und *Inter Airways Lda* in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen und die Luftfahrtunternehmen *Kaya Airlines Lda* und *Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* aus diesem Anhang zu streichen.

**Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation**

- (86) Die Kommission, die EASA und die Mitgliedstaaten haben auch in jüngster Zeit die Sicherheitsleistung der in der Russischen Föderation 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.
- (87) Am 4. März 2016 traf die Kommission, unterstützt durch die EASA, mit Vertretern der russischen Föderalen Luftverkehrsagentur (Russian Federal Air Transport Agency, FATA) zusammen. Das Treffen diente dazu, anhand von Berichten über SAFA-Vorfeldinspektionen zwischen dem 21. Februar 2015 und dem 20. Februar 2016 die Sicherheitsleistung der russischen Luftfahrtunternehmen zu überprüfen und zu ermitteln, welchen Fällen besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden sollte.
- (88) Bei dem Treffen unterzog die Kommission die SAFA-Ergebnisse von vier Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation einer eingehenderen Prüfung. Die FATA unterrichtete die Kommission über den Entzug des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses eines dieser vier Luftfahrtunternehmen im Dezember 2015 sowie über die Maßnahmen, die von zwei anderen dieser vier Luftfahrtunternehmen ergriffen wurden.
- (89) Darüber hinaus sagte die FATA während des Treffens zu, ihre Arbeit mit dem vierten Luftfahrtunternehmen im Hinblick auf eine Verbesserung seiner SAFA-Ergebnisse zu intensivieren. Da dieses Luftfahrtunternehmen bei der EASA auch eine Genehmigung für Drittlandsbetreiber gemäß der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission beantragt hatte, nahm die Kommission das Treffen zum Anlass, den Zusammenhang zwischen der Verordnung (EG) Nr. 2011/2005 und der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission zu verdeutlichen. Nach weiteren Gesprächen mit der FATA und diesem vierten Luftfahrtunternehmen hat die FATA die Genehmigung zur Durchführung von Flügen in die EU aus dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis dieses Unternehmens gestrichen. Das Luftfahrtunternehmen zog daraufhin seinen Antrag bei der EASA zurück.
- (90) Auf der Grundlage der vorliegenden Informationen wurde der Schluss gezogen, dass eine Anhörung der russischen Luftfahrtbehörden oder der in der Russischen Föderation zugelassenen Luftfahrtunternehmen vor der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss nicht notwendig ist. Es wurde jedoch vereinbart, dass die regelmäßigen Treffen von Sicherheitsexperten der Kommission und der russischen Behörden auch weiterhin stattfinden sollen, und zwar mindestens einmal vor jeder Sitzung des Flugsicherheitsausschusses.
- (91) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation zu ändern.
- (92) 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.
- (93) Sollten diese Inspektionen auf ein unmittelbar drohendes Sicherheitsrisiko infolge einer mangelnden Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen hindeuten, könnte die Kommission gezwungen sein, gegen Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

**Luftfahrtunternehmen aus Sudan**

- (94) Die sudanesishe Zivilluftfahrtbehörde (SCAA) unterhält in jüngerer Zeit regelmäßige Kontakte mit der Kommission, insbesondere im Hinblick auf die Bewertung im Sudan zugelassener Luftfahrtunternehmen. Einer aktualisierten Liste von Luftfahrtunternehmen aus dem Sudan, die von der SCAA mit Schreiben vom 22. Dezember 2015 vorgelegt wurde, ist zu entnehmen, dass keine neuen Luftfahrtunternehmen zugelassen wurden und folgenden sechs Luftfahrtunternehmen das Luftverkehrsbetreiberzeugnis entzogen wurde: *Almajal Aviation Service*, *Bentiu Air Transport*, *Dove Airlines*, *Fourty Eight Aviation*, *Marsland Company* und *Mid Airlines*. In demselben Schreiben teilte die SCAA der Kommission mit, dass Sudan sein Handbuch über das staatliche Sicherheitsprogramm sowie Teil 19 der nationalen Zivilluftfahrtvorschriften (Sicherheitsmanagement) erstellt habe, der Normen und rechtliche Anforderungen für die Einrichtung und die Führung eines Sicherheitsmanagementsystems durch geeignete Dienstleister enthält.
- (95) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird daher die Auffassung vertreten, dass die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um *Almajal Aviation Service*, *Bentiu Air Transport*, *Dove Airlines*, *Fourty Eight Aviation*, *Marsland Company* und *Mid Airlines* aus dem Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen.

**Luftfahrtunternehmen aus Taiwan**

- (96) Die Kommission hat die Konsultationen mit den zuständigen Behörden Taiwans, der Civil Aeronautics Administration (im Folgenden „CAA Taiwan“), fortgesetzt. Am 23. Mai 2016 fand ein Treffen zwischen der Kommission, der EASA sowie Experten der CAA Taiwan und des in Taiwan zugelassenen Luftfahrtunternehmens *TransAsia Airways (TNA)* statt.
- (97) Bei dem Treffen berichtete die CAA Taiwan über die Fortschritte bei der Umsetzung der nach den Unfällen und Zwischenfällen bei TNA ergriffenen Maßnahmen sowie über die Ergebnisse des in Bezug auf TNA durchgeführten Aufsichtsprogramms. CAA Taiwan gab außerdem an, dass alle Empfehlungen externer Organisationen, die nach entsprechenden Bewertungsbesuchen vor Ort 2015 ausgesprochen worden waren, akzeptiert und umgesetzt worden seien.
- (98) Darüber hinaus teilte die CAA Taiwan der Kommission mit, dass sie TNA erst dann eine Erhöhung der Zahl seiner Flüge genehmigen werde, nachdem die CAA Taiwan die Wirksamkeit der von TNA durchgeführten Abhilfemaßnahmen validiert hat. Schließlich stimmten die CAA Taiwan und TNA weiteren technischen Konsultationen zu, damit die Kommission die Umsetzung der jeweiligen Aktionspläne zur Behebung und Vorbeugung von Mängeln überwachen kann und sicherheitsrelevante Angelegenheiten bei Bedarf besprochen werden können.
- (99) Auf der Grundlage der der Kommission zur Verfügung stehenden Informationen wurde es nicht als erforderlich angesehen, dass die CAA Taiwan und TNA vor dem Flugsicherheitsausschuss erscheinen und dass eine Betriebsuntersagung gegen Luftfahrtunternehmen aus Taiwan ausgesprochen wird.
- (100) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Taiwan zu ändern.

**Luftfahrtunternehmen aus Thailand**

- (101) Am 2. Mai 2016 fand im Rahmen der aktiven Konsultationen mit der thailändischen Zivilluftfahrtbehörde (CAAT) eine technische Sitzung statt, um die Kommission über die seit November 2015 erzielten Fortschritte zu unterrichten. Die CAAT unterrichtete über den Stand der wichtigsten Durchsetzungsmaßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit, u. a. den Widerruf eines AOC, die Anordnung eines Startverbots für Luftfahrzeuge aufgrund von Sicherheitsproblemen, die Löschung von Luftfahrzeugen aus dem Register wegen mangelnder finanzieller Leistungsfähigkeit der betreffenden Luftfahrtunternehmen und die Kontrolle der Flug- und Dienstzeiten. Darüber hinaus informierte die CAAT über die Fortschritte bei der Neuzertifizierung zur Erteilung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen mit der Unterstützung einer externen Organisation, die Nachhaltigkeit und den Kapazitätsaufbau innerhalb der CAAT sowie über die derzeitige Organisationsstruktur der CAAT.
- (102) Die CAAT brachte mehrfach zum Ausdruck, dass sie Maßnahmen für eine dauerhafte Mängelbehebung für wichtiger halte als „schnelle Lösungen“. Die CAAT erklärte, dass für diesen Ansatz zwar ein hinreichendes politisches Engagement bestehe, andererseits aber auch Zeit benötigt werde. Im Rahmen des bestehenden Vertrags mit einer externen Organisation wird demnächst mit der Neuzertifizierung der Luftfahrtunternehmen begonnen mit dem Ziel, die im internationalen Verkehr tätigen Luftfahrtunternehmen in den nächsten neun Monaten neu zuzulassen. Dies wird auch die Grundlage für die Behebung des schweren Sicherheitsbedenkens der ICAO bilden.
- (103) Im Hinblick auf das langfristige Projekt zum Kapazitätsaufbau, das die CAAT mit Unterstützung der EASA im Rahmen der 2015 unterzeichneten Vereinbarung durchführen möchte, bat die CAAT darum, in sieben wichtigen strategischen CAAT-Abteilungen EASA-Experten zur Verfügung zu stellen, die den CAAT-Managern bei der Umsetzung internationaler Sicherheitsnormen als Betreuer zur Seite stehen.
- (104) Die thailändische Regierung und die CAAT setzen sich klar für eine Verbesserung der Sicherheitsaufsicht in Thailand ein und haben Nachweise vorgelegt, dass im vergangenen Jahr deutliche Fortschritte erzielt wurden. Zudem sprechen die verfügbaren Informationen über die Sicherheit der in Thailand zugelassenen Luftfahrtunternehmen nicht für eine Entscheidung zur Verhängung einer Betriebsuntersagung oder von Betriebsbeschränkungen. 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.
- (105) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Thailand zu ändern.

- (106) 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.
- (107) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund einer 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 Sambia**

- (108) Im April 2016 fand eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort in Sambia statt. An dieser Sicherheitsbewertung nahmen Sachverständige der Kommission, der EASA und der Mitgliedstaaten teil. Die Sicherheitsbewertung der Union vor Ort fand in den Büros der sambischen Zivilluftfahrtbehörde (ZCAA) und stichprobenartig bei den in Sambia zugelassenen Luftfahrtunternehmen *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* und *Royal Air Charters* statt.
- (109) Die die ZCAA betreffenden Hauptschlussfolgerungen dieser Sicherheitsbewertung der Union vor Ort lassen sich wie folgt zusammenfassen: Die ZCAA ist insgesamt bereit und fähig, Sicherheitsmängel zu beheben, und verfügt über ausreichende Fähigkeiten, um die einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen sowie die eigenen Vorschriften für die Zivilluftfahrt in Sambia anzuwenden und gegebenenfalls durchzusetzen. Die ZCAA war in der Lage nachzuweisen, dass ihr Personal insgesamt über die nötige Erfahrung und Qualifikation verfügt, um die Aufsichtspflichten ordnungsgemäß wahrzunehmen. Auf der anderen Seite wiesen die Experten darauf hin, dass es sinnvoll wäre, wenn die ZCAA auf den bisher erzielten Fortschritten in Bezug auf die Vereinheitlichung ihrer Aufsichtstätigkeiten, einschließlich der fortlaufenden Schulung ihrer Inspektoren, weiter aufbauen würde. Die ZCAA sollte auch besonderes Augenmerk auf die Verbesserung ihrer Prozesse und Verfahren hinsichtlich des Zugangs und der Kontrolle von Dokumenten legen.
- (110) In Bezug auf *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* führte die Sicherheitsbewertung der Union vor Ort vor allem zu dem Schluss, dass es dem Luftfahrtunternehmen nicht an der Bereitschaft und im Allgemeinen auch nicht an der Fähigkeit zur Behebung von Sicherheitsmängeln mangelt. Außerdem fanden die Experten ausreichende Belege dafür, dass *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* im Allgemeinen in der Lage ist, die einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen sowie die Vorschriften für die Zivilluftfahrt in Sambia einzuhalten.
- (111) In Bezug auf *Royal Air Charters* führte die Sicherheitsbewertung der Union vor Ort vor allem zu dem Schluss, dass es dem Luftfahrtunternehmen nicht an der Bereitschaft und an der Fähigkeit zur Behebung von Sicherheitsmängeln mangelt. Außerdem fanden die Experten ausreichende Belege dafür, dass *Royal Air Charters* in der Lage ist, die einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen sowie die Vorschriften für die Zivilluftfahrt in Sambia einzuhalten.
- (112) Die ZCAA wurde am 1. Juni 2016 von der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss gehört. Bei dieser Gelegenheit wurde auch *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* gehört.
- (113) Die ZCAA legte ihre derzeitige Organisationsstruktur vor und machte Angaben zur Ausbildung und Qualifikation ihrer Inspektoren. Sie erklärte ihre Entschlossenheit, die Arbeitsweise ihrer Inspektoren weiter zu vereinheitlichen. Bezüglich ihrer Zertifizierungs- und Aufsichtstätigkeiten berichtete die ZCAA, dass sie derzeit nur die Aufsicht über zehn Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen ausübe. Die ZCAA gab Auskunft über die Zulassung dieser Unternehmen und fasste die wichtigsten Elemente der über sie ausgeübten Aufsicht zusammen. Die ZCAA bekräftigte ferner ihre Zusage, ihre Politik der kontinuierlichen Verbesserung, einschließlich ihrer grundlegenden Arbeit an der Normung der Sicherheitsaufsicht, weiterzuverfolgen.
- (114) Darüber hinaus legte die ZCAA eine Zusammenfassung ihrer Abhilfemaßnahmen vor, die hinsichtlich der Feststellungen bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im April 2016 ergriffen wurden.
- (115) *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* teilte Einzelheiten zu seiner Organisationsstruktur, seinen Entwicklungsplänen und Aspekten seines Qualitäts- und Sicherheitsmanagements mit, darunter auch Einzelheiten des Verfahrens sowie der Bearbeitung und Bewertung von Sicherheitsberichten. Darüber hinaus berichtete das Unternehmen über seine Abhilfemaßnahmen im Zusammenhang mit den bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im April 2016 gemachten Feststellungen.

- (116) Die Kommission stellte fest, dass *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* in der Anhörung zufrieden stellende Angaben machte und in der Lage war, Einzelheiten in Bezug auf die sichere Ausübung seiner Tätigkeiten mitzuteilen.
- (117) Auf der Grundlage aller verfügbaren Informationen, einschließlich der Ergebnisse der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort sowie der Ausführungen in der Anhörung, vertritt die Kommission die Auffassung, dass ausreichend belegt werden konnte, dass die in Sambia zugelassenen Luftfahrtunternehmen die geltenden internationalen Sicherheitsnormen und Empfehlungen einhalten.
- (118) Auf der Grundlage aller derzeit verfügbaren Informationen, einschließlich der Ergebnisse der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort sowie der Ausführungen in der Anhörung, vertritt die Kommission die Auffassung, dass die ZCAA nachhaltige Verbesserungen erzielt hat. Die Kommission erkennt ferner an, dass es der ZCAA nicht an Bereitschaft zur kontinuierlichen Zusammenarbeit mit der Kommission mangelt und dass die ZCAA eindeutig anerkennt, dass sie ihre Sicherheitsaufsichts- und Überwachungsverfahren weiterentwickeln muss. Es wird festgestellt, dass die ZCAA die Fähigkeit besitzt, ihre Verantwortung in Bezug auf die Aufsicht über die in Sambia zugelassenen Luftfahrtunternehmen wahrzunehmen. In der Anhörung sagte die ZCAA zu, den Sicherheitsdialog mit der Kommission fortzusetzen, auch mit zusätzlichen Zusammenkünften, falls die Kommission dies für nötig hält.
- (119) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird daher festgestellt, dass die Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um alle in Sambia zugelassenen Luftfahrtunternehmen aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen.
- (120) Die Mitgliedstaaten müssen die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in Sambia zugelassenen Luftfahrzeugen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.
- (121) 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.
- (122) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 ist daher entsprechend zu ändern.
- (123) 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 I dieser Verordnung ersetzt.
- (2) Anhang B wird durch den Wortlaut des Anhangs II 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 16. Juni 2016

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

---

## ANHANG I

## „ANHANG A

LISTE DER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DENEN IN DER EUROPÄISCHEN UNION DER BETRIEB (MIT AUSNAHMEN) <sup>(1)</sup> 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
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Afghanistans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Islamische Republik Afghanistan</b>
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
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Angolas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen TAAG Angola Airlines in Anhang B, einschließlich</b>			<b>Republik Angola</b>
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	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republik Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Unbekannt	Republik Angola
DIEXIM	007	Unbekannt	Republik Angola

<sup>(1)</sup> 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
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
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Benins, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Republik Benin</b>
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republik Benin
AFRICA AIRWAYS	Unbekannt	AFF	Republik Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTATP-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/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	LTL	Republik Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTATP-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/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republik Benin
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Kongo, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Republik Kongo</b>
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republik Kongo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Unbekannt	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
EMERAUDE	RAC06-008	Unbekannt	Republik Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC06-003	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
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Demokratischen Republik Kongo, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Demokratische Republik Kongo</b>
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
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

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
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
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Dschibutis, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Dschibuti</b>
DAALLO AIRLINES	Unbekannt	DAO	Dschibuti
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Äquatorialguineas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Äquatorialguinea</b>
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

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
TANGO AIRWAYS	Unbekannt	Unbekannt	Äquatorialguinea
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Eritreas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Eritrea</b>
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
<b>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</b>			<b>Gabunische Republik</b>
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
<b>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</b>			<b>Republik Indonesien</b>
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 DIRGANTATA	135-012	Unbekannt	Republik Indonesien
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	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
<i>ASI PUDJIASTUTI</i>	135-028	SQS	Republik Indonesien
<i>AVIASTAR MANDIRI</i>	135-029	VIT	Republik Indonesien
<i>DABI AIR NUSANTARA</i>	135-030	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>DERAYA AIR TAXI</i>	135-013	DRY	Republik Indonesien
<i>DERAZONA AIR SERVICE</i>	135-010	DRZ	Republik Indonesien
<i>DIRGANTARA AIR SERVICE</i>	135-014	DIR	Republik Indonesien
<i>EASTINDO</i>	135-038	ESD	Republik Indonesien
<i>ELANG LINTAS INDONESIA</i>	135-052	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>ELANG NUSANTARA AIR</i>	135-053	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>ENGGANG AIR SERVICE</i>	135-045	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>ERSA EASTERN AVIATION</i>	135-047	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>GATARI AIR SERVICE</i>	135-018	GHS	Republik Indonesien
<i>HEAVY LIFT</i>	135-042	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>INDONESIA AIR ASIA EXTRA</i>	121-054	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>INDONESIA AIR TRANSPORT</i>	121-034	IDA	Republik Indonesien
<i>INTAN ANGKASA AIR SERVICE</i>	135-019	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>JAYAWIJAYA DIRGANTARA</i>	121-044	JWD	Republik Indonesien
<i>JOHNLIN AIR TRANSPORT</i>	135-043	JLB	Republik Indonesien
<i>KAL STAR</i>	121-037	KLS	Republik Indonesien
<i>KARTIKA AIRLINES</i>	121-003	KAE	Republik Indonesien
<i>KOMALA INDONESIA</i>	135-051	Unbekannt	Republik Indonesien
<i>KURA-KURA AVIATION</i>	135-016	KUR	Republik Indonesien

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
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
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
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

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
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kasachstans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Air Astana, einschließlich</b>			<b>Republik Kasachstan</b>
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
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

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
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
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden der Kirgisischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Kirgisische Republik</b>
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
VALOR AIR	07	VAC	Kirgisische Republik
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Liberias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden</b>			<b>Liberia</b>



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
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Libyens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Libyen</b>
AFRIQYAH 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
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Mosambik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Republik Mosambik</b>
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	Unbekannt	Republik Mosambik
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Unbekannt	Republik Mosambik
CHC HELICÓPTEROS LDA	MOZ-22	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
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Unbekannt	Republik Mosambik
EVERETT AVIATION LDA	MOZ-18	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 Luftverkehrsbetreibers
INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA	MOZ-19	Unbekannt	Republik Mosambik
INTER AIRWAYS LDA	MOZ-24	Unbekannt	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
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Nepals, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Demokratische Bundesrepublik Nepal</b>
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Demokratische Bundesrepublik Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
GOMA AIR	064/2010	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik 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
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Demokratische Bundesrepublik Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Demokratische Bundesrepublik Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Demokratische Bundesrepublik Nepal
SITA AIR	033/2000	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
TARA AIR	053/2009	Unbekannt	Demokratische Bundesrepublik Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Demokratische Bundesrepublik Nepal
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden São Tomés und Príncipes, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>São Tomé und Príncipe</b>
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé und Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé und Príncipe
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sierra Leones, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Sierra Leone</b>
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

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
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden des Sudan, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Republik Sudan</b>
<i>ALFA AIRLINES SD</i>	54	AAJ	Republik Sudan
<i>BADR AIRLINES</i>	35	BDR	Republik Sudan
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	Republik Sudan
<i>ELDINDER AVIATION</i>	8	DND	Republik Sudan
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	17	Unbekannt	Republik Sudan
<i>HELEJETIC AIR</i>	57	HJT	Republik Sudan
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	Republik Sudan
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	Republik Sudan
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	Republik Sudan
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	Republik Sudan
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	Republik Sudan
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	Republik Sudan“

## ANHANG II

## „ANHANG B

LISTE DER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DEREN BETRIEB IN DER EUROPÄISCHEN UNION BESCHRÄNKUNGEN UNTERLIEGT <sup>(1)</sup>

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 und Luftfahrzeugen des Musters Boeing B777-300.	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, und Luftfahrzeugen innerhalb der Boeing-B777-300-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 <sup>(1)</sup>	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
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

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

<sup>(1)</sup> 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.