

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2016/2214 DER KOMMISSION**vom 8. Dezember 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 ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission ⁽²⁾ wurde die in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 genannte Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, erstellt.
- (2) Gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 haben einige Mitgliedstaaten und die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) der Kommission Informationen übermittelt, die im Zusammenhang mit der Aktualisierung dieser Liste von Bedeutung sind. Einschlägige Informationen wurden auch von Drittstaaten und internationalen Organisationen mitgeteilt. Die Liste sollte auf der Grundlage dieser Informationen aktualisiert werden.
- (3) Die Kommission hat alle betroffenen Luftfahrtunternehmen entweder unmittelbar oder über die für die Regulierungsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden informiert und 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. 3922/1991 des Rates ⁽³⁾ eingesetzt wurde („Flugsicherheitsausschuss“), mündlich vorzutragen.
- (5) Die Kommission hat dem Flugsicherheitsausschuss aktuelle Informationen über die laufenden gemeinsamen Konsultationen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 und der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 der Kommission ⁽⁴⁾ mit den zuständigen Behörden und den Luftfahrtunternehmen folgender Staaten übermittelt: Afghanistan, Benin, Indien, Indonesien, Iran, Kasachstan, Kirgisische Republik, Libyen, Mosambik und Thailand. Die Kommission hat dem Flugsicherheitsausschuss zudem Informationen zur Flugsicherheit in Kamerun, der Demokratischen Republik Kongo, der Dominikanischen Republik, Irak, Libanon, Nepal, den Philippinen und Sudan vorgelegt und den Ausschuss über die technischen Konsultationen mit der Russischen Föderation unterrichtet.
- (6) Die EASA legte der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss die Ergebnisse der Analyse von Berichten der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) über die Audits im Rahmen ihres Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht vor. In diesem Zusammenhang wurden die Mitgliedstaaten aufgefordert, Luftfahrtunternehmen aus den Staaten, denen gegenüber die ICAO schwere Sicherheitsbedenken geltend gemacht oder bei denen die EASA erhebliche Mängel hinsichtlich der Sicherheitsaufsicht festgestellt hat, vorrangigen Vorfeldinspektionen zu unterziehen. Zusätzlich zu den von der Kommission gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 durchgeführten Konsultationen werden die vorrangigen Vorfeldinspektionen es ermöglichen, weitere Informationen über das Sicherheitsniveau der in diesen Staaten zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu erlangen.

⁽¹⁾ ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.

⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission vom 22. März 2006 zur Erstellung der in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates genannten gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 14).

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

⁽⁴⁾ Verordnung (EG) Nr. 473/2006 der Kommission vom 22. März 2006 zur 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).

- (7) Die EASA informierte die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss auch über die Ergebnisse der Analysen von Vorfeldinspektionen, die im Rahmen des Programms zur Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern (SAFA) im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission ⁽¹⁾ durchgeführt wurden.
- (8) Darüber hinaus unterrichtete die EASA die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über die Vorhaben für technische Unterstützung, die in den 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 Standards der Zivilluftfahrt Abhilfe zu schaffen. Die Mitgliedstaaten wurden aufgefordert, solchen Ersuchen auf bilateraler Basis in Abstimmung mit der Kommission und der EASA zu entsprechen. Die Kommission 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 nationaler Luftfahrtbehörden haben mehrere Mitgliedstaaten bestimmte Durchsetzungsmaßnahmen ergriffen und die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über diese Maßnahmen unterrichtet. Griechenland unterrichtete die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über Maßnahmen, die es in Bezug auf das Luftfahrtunternehmen *Olympus Airways* 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 Afghanistan

- (12) Mit Schreiben vom 10. Januar 2016 unterrichtete die Zivilluftfahrtbehörde der Islamischen Republik Afghanistan (im Folgenden „ACAA“) die Kommission über die Fortschritte bei der Umsetzung des afghanischen Luftfahrtrechts, die afghanischen Vorschriften für die Zivilluftfahrt, die Organisation der ACAA, einschließlich Mitarbeiterausstattung und Schulung der Inspektoren, das Verfahren zur Zulassung von Luftfahrtunternehmen, die Ergebnisse der Tätigkeiten zur Sicherheitsaufsicht über in Afghanistan zugelassene Luftfahrtunternehmen in den Jahren 2014 und 2015 sowie über die gemeldeten Sicherheitsereignisse und informierte über die Untersuchung von Flugunfällen der letzten Zeit.
- (13) Diese Informationen zeigen, dass ein grundlegendes System der Sicherheitsaufsicht in Afghanistan eingerichtet wurde, aber die tatsächliche Umsetzung aller internationalen Flugsicherheitsnormen für die Zivilluftfahrt weiter vorangetrieben werden muss. Die von der ACAA über die Tätigkeiten der Sicherheitsaufsicht vorgelegten Informationen sind oberflächlich. Die ACAA legte dar, dass sie bei Audits und Inspektionen Beanstandungen und Beobachtungen erhebt, doch wurden keine Belege hinsichtlich der Behebung der Beanstandungen, einschließlich einer Ursachenanalyse und ordnungsgemäßer Folgemaßnahmen durch die Luftfahrtunternehmen, vorgelegt.
- (14) Die ACAA teilte mit, dass das Luftfahrtunternehmen *Pamir Airlines* nicht mehr Inhaber eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) ist, und dass die Luftfahrtunternehmen *Afghan JET International Airlines* (AOC 008) und *East Horizon Airlines* (AOC 1013) von der ACAA zugelassen wurden. Die ACAA legte jedoch keine Belege dafür vor, dass die Sicherheitsaufsicht über diese beiden Luftfahrtunternehmen im Einklang mit internationalen Sicherheitsnormen erfolgt.
- (15) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um das Luftfahrtunternehmen *Pamir Airlines* aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen und die Luftfahrtunternehmen *Afghan JET International Airlines* und *East Horizon Airlines* in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen.

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

Luftfahrtunternehmen aus Benin

- (16) Mit Schreiben vom 20. Juli 2016 teilte die Agence Nationale de l'Aviation Civile Benins (im Folgenden „ANAC Benin“) der Kommission mit, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis der Luftfahrtunternehmen *Aero Benin*, *Benin Golf Air*, *Cotair*, *Royal Air Limited*, *Trans Air Benin*, *Alafia JET*, *Benin Littoral Airways* und *Africa Airways* widerrufen wurde.
- (17) Mit Schreiben vom 18. November 2016 unterrichtete die ANAC Benin die Kommission, dass ein neues Luftfahrtunternehmen, nämlich *Air Taxi Benin* (AOC Nr. BEN 004 ATB-5), seit der letzten der Kommission übermittelten Aktualisierung zugelassen wurde. Die ANAC Benin legte jedoch keine Belege dafür vor, dass die Sicherheitsaufsicht über dieses Luftfahrtunternehmen im Einklang mit internationalen Sicherheitsnormen erfolgt.
- (18) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um *Air Taxi Benin* in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen und *Aero Benin*, *Benin Golf Air*, *Cotair*, *Royal Air Limited*, *Trans Air Benin*, *Alafia JET*, *Benin Littoral Airways* und *Africa Airways* aus diesem Anhang zu streichen.

Luftfahrtunternehmen aus Indien

- (19) Am 8. November 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 Vereinbarung mit der indischen DGCA gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006, regelmäßige technische Konsultationen mit der Kommission zu führen, um die Zulassungs- und Überwachungspflichten der indischen DGCA gegenüber den von ihr zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu erörtern.
- (20) Bei diesen Konsultationen legte die indische DGCA Informationen, unter anderem von ihrer Dienststelle für Vorfeldinspektionen durchgeführte Analysen, zu den Ergebnissen indischer Luftfahrtunternehmen im Rahmen des SAFA-Programms, darunter *Air India*, vor. Die indische DGCA teilte insbesondere Einzelheiten zu ihren Interaktionen mit *Air India* und anderen in Indien zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Rahmen ihrer Zulassungs- und Überwachungspflichten mit. In diesem Zusammenhang gab die DGCA einen Überblick über die Überwachungstätigkeiten, unter anderem mit zusammengefassten Daten für 2015 und 2016. Die indische DGCA legte ferner aktualisierte Informationen über ihr Programm zur Entwicklung des Datenbankmanagements vor.
- (21) *Air India* legte aktualisierte Informationen zu seinem SAFA-Managementprogramm vor, einschließlich spezifischer Angaben, wie das Unternehmen Informationen zu Trends bei wiederholten SAFA-Inspektionen verwaltet. Im Hinblick auf sein Sicherheits- und Qualitätsmanagementsystem berichtete *Air India* über seine interne Besprechungs- und Organisationsstruktur, die Weise der Verbreitung von Flugsicherheitsinformationen und seine Zusammenarbeit mit internen und externen Beteiligten.
- (22) Bei diesen Konsultationen nahm die Kommission gegenüber der indischen DGCA erneut Bezug auf einige Elemente der Zertifizierungs- und Überwachungspflichten der indischen DGCA. Auch unter Berücksichtigung der transparenten Art und Weise, in der die indische DGCA der Kommission sicherheitsrelevante Informationen übermittelt hat, besteht insbesondere nach wie vor die Notwendigkeit eines proaktiven Ansatzes der indischen DGCA zur Weiterentwicklung ihrer internen Verfahren der Zertifizierung und Überwachung, einschließlich bei der Nachverfolgung und Überwachung von Sicherheitsaufsichtstätigkeiten und der Weiterverfolgung von Beanstandungen.
- (23) Was *Air India* angeht, nahm die Kommission zur Kenntnis, in welchem Detailgrad und auf welcher transparenten Weise *Air India* Informationen vorlegen konnte, wiederholte jedoch, dass nachhaltige Verbesserungen im Rahmen des SAFA-Programms eine Priorität bleiben müssen.
- (24) Die Kommission nimmt die von der indischen DGCA und *Air India* übermittelten Informationen zur Kenntnis. Es wird festgestellt, dass auf der Grundlage aller derzeit verfügbaren Informationen, einschließlich der von der indischen DGCA und *Air India* bei der technischen Konsultation am 8. November 2016 mitgeteilten detaillierten Informationen sowie der Erteilung von Drittlandsbetreiber-Genehmigungen (TCO-Genehmigungen) gemäß der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission⁽¹⁾ an mehrere in Indien zugelassene Luftfahrtunternehmen, unter anderem *Air India*, durch die EASA, zum gegenwärtigen Zeitpunkt kein Grund besteht, eine Betriebsuntersagung oder Betriebsbeschränkungen für in Indien zugelassene Luftfahrtunternehmen zu beschließen.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission vom 29. April 2014 zur Festlegung von technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 133 vom 6.5.2014, S. 12).

- (25) 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.
- (26) Die Kommission beabsichtigt, ihre offiziellen Konsultationen gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 mit der indischen DGCA fortzusetzen, insbesondere um die sowohl von der indischen DGCA als auch von in Indien zugelassenen Luftfahrtunternehmen, einschließlich *Air India*, umgesetzten Sicherheitsmaßnahmen, fortlaufend zu erörtern.
- (27) 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.
- (28) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen unmittelbare Sicherheitsrisiken drohen, könnte die Kommission gezwungen sein, weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus Indonesien

- (29) Die Konsultationen mit der Zivilluftfahrtbehörde Indonesiens („indonesische DGCA“) werden fortgesetzt, um den Fortschritt der indonesischen DGCA dabei zu verfolgen, das Aufsichtssystem für die Flugsicherheit in Indonesien in Einklang mit internationalen Sicherheitsnormen zu bringen. In diesem Zusammenhang übermittelte die indonesische DGCA der Kommission mit Schreiben vom 15. November 2016 zusätzliche Informationen.
- (30) Dieses Schreiben enthielt unter anderem Informationen über den Beschluss der US-amerikanischen Federal Aviation Administration („FAA“) vom 15. August 2016, Indonesien in die Kategorie 1 der internationalen Flugsicherheitsbewertung der FAA hochzustufen. Die indonesische DGCA erwartet für 2017 eine koordinierte Validierungsmission der ICAO zur Überprüfung des Fortschritts. Die von der Kommission vorgenommene Bewertung der von der indonesischen DGCA vorlegten Informationen ergibt, dass die wirksame Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen sich noch auf einem niedrigen Niveau befindet und die indonesische DGCA weiterhin an der Umsetzung von Korrekturmaßnahmen arbeiten muss.
- (31) Mit diesem Schreiben unterrichtete die indonesische DGCA die Kommission ferner, dass vier neue Luftfahrtunternehmen seit der letzten Aktualisierung zugelassen wurden: das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) Nr. 135-037 wurde *Tri M.G. Intra Asia Airlines* am 11. November 2015, das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) Nr. 135-054 wurde *AMA* am 29. Dezember 2015, das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) Nr. 135-057 wurde *Indo Star Aviation* am 29. Juni 2016 und das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) Nr. 135-058 wurde *Spirit Aviation Sentosa* am 7. März 2016 erteilt. Die indonesische DGCA legte jedoch keine Belege dafür vor, dass die Sicherheitsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen im Einklang mit internationalen Sicherheitsnormen erfolgt.
- (32) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um die Luftfahrtunternehmen *Tri M.G. Intra Asia Airlines*, *AMA*, *Indo Star Aviation* und *Spirit Aviation Sentosa* in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen.
- (33) Die Mitgliedstaaten müssen die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in Indonesien zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus dem Iran

- (34) Die EASA schrieb der Zivilluftfahrtbehörde der Islamischen Republik Iran (im Folgenden „CAO-IRI“) zu fünf verschiedenen Anlässen zwischen dem 8. Oktober 2014 und dem 16. Dezember 2015 bezüglich Sicherheitsbedenken im Zusammenhang mit den Ergebnissen von Vorfeldinspektionen des Luftfahrtunternehmens *Iran Aseman Airlines* im Rahmen des SAFA-Programms. Die SAFA-Daten belegen eine hohe Zahl wiederholter Beanstandungen, die das Sicherheitsniveau von *Iran Aseman Airlines* beeinträchtigen.
- (35) Am 15. Oktober 2014 beantragte *Iran Aseman Airlines* bei der EASA eine Drittlandsbetreiber-Genehmigung (TCO-Genehmigung). Die EASA prüfte diesen Antrag entsprechend den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission.

- (36) Bei der Durchführung ihrer für die TCO-Genehmigung erforderlichen Sicherheitsbewertung von *Iran Aseman Airlines* äußerte die EASA grundlegende Bedenken bezüglich der Tatsache, dass *Iran Aseman Airlines* die Einhaltung geltender Anforderungen nicht belegt hat. Daher kam die EASA zu dem Ergebnis, dass eine weitere Bewertung nicht zur Erteilung einer TCO-Genehmigung an *Iran Aseman Airlines* führen würde und dass das Unternehmen somit die geltenden Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission nicht erfüllt hat. Folglich lehnte die EASA am 3. August 2016 den TCO-Antrag aus Sicherheitsgründen ab.
- (37) Am 8. November 2016 forderte die Kommission Informationen von der CAO-IRI über die Maßnahmen an, die infolge der Ablehnung des von *Iran Aseman Airlines* gestellten TCO-Antrags ergriffen wurden. Da die Sicherheitsbedenken nicht ausgeräumt worden waren, erhielten die CAO-IRI und *Iran Aseman Airlines* Gelegenheit, am 22. November 2016 gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 von der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss gehört zu werden.
- (38) Anlässlich dessen legte die CAO-IRI der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss Informationen vor über ihre Organisation, die Umsetzung neuer Vorschriften, die Tätigkeiten zur Sicherheitsaufsicht und die Durchsetzungsmaßnahmen hinsichtlich Beanstandungen, die bei iranischen Luftfahrtunternehmen allgemein und *Iran Aseman Airlines* im Besonderen erhoben wurden. Sie informierte auch über von ihr durchgeführte Tätigkeiten zur Sicherheitsförderung.
- (39) *Iran Aseman Airlines* legte der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss Informationen vor zu Korrekturmaßnahmen, die seit der TCO-Sicherheitsbewertung eingeleitet worden waren, einschließlich Informationen über Korrekturmaßnahmen im Bereich Schulung und Qualifikation der Flugbesatzung, Flug- und Dienstzeitbeschränkungen, Überwachung der Lufttüchtigkeit und Instandhaltung, das Sicherheits- und Qualitätsmanagementsystem, Schulung des Personals und Behebung von SAFA-Beanstandungen. Die vorgelegten Informationen umfassten jedoch keine ausreichend detaillierten Belege für Verbesserungen in diesen Bereichen, insbesondere hinsichtlich des Lufttüchtigkeitsmanagements von *Iran Aseman Airlines* und des Funktionierens seines Sicherheits- und Qualitätsmanagementsystems.
- (40) Die derzeit verfügbaren Informationen, die auf den Beanstandungen bei SAFA-Inspektionen und auf der TCO-Sicherheitsbewertung beruhen, zeigen in Verbindung mit den von *Iran Aseman Airlines* vorgelegten Informationen, dass es verifizierte Belege für schwerwiegende Sicherheitsmängel aufseiten von *Iran Aseman Airlines* gibt und dass *Iran Aseman Airlines* nicht in der Lage ist, diese Sicherheitsmängel zu beheben, was unter anderem durch den unangemessenen und unzureichenden Korrekturmaßnahmenplan belegt wird, den es als Reaktion auf die Beanstandungen, die bei der TCO-Sicherheitsbewertung erhoben wurden, vorlegte.
- (41) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um das Luftfahrtunternehmen *Iran Aseman Airlines* in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen.
- (42) Die Mitgliedstaaten müssen die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei im Iran zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.
- (43) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen unmittelbare Sicherheitsrisiken drohen, könnte die Kommission gezwungen sein, weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus Kasachstan

- (44) Seit Juli 2009 gilt für alle in Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen — mit einer Ausnahme (nämlich *Air Astana*) — 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, im Folgenden „CAC“) nicht in der Lage ist, die geltenden internationalen Sicherheitsnormen anzuwenden und durchzusetzen. *Air Astana* wurde im Dezember 2015 aus dem Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 gestrichen und darf derzeit Flüge in die Union durchführen.
- (45) Im April 2016 fand eine koordinierte Validierungsmission der ICAO in Kasachstan statt. Aufgrund dieser Validierungsmission konnte die ICAO feststellen, dass sich die wirksame Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen auf 74 % verbessert hat. Am 20. April 2016 hob die ICAO ihre noch ausstehenden schweren Sicherheitsbedenken bezüglich der Zulassung von Luftfahrtunternehmen auf.
- (46) Vom 19. bis 23. September 2016 wurde ein Besuch zur EU-Sicherheitsbewertung in Kasachstan durchgeführt. Daran nahmen Experten der Kommission, der EASA und von Mitgliedstaaten teil. Während des Besuchs konnte

die CAC nachweisen, dass in den letzten Jahren zahlreiche Fortschritte gemacht wurden. Die CAC konzentrierte sich auf die Umsetzung der ICAO-Richtlinien und Empfehlungen. Die CAC verfolgt einen traditionellen Ansatz in Bezug auf die Flugsicherheit und hat vor Kurzem mit der Umsetzung zeitgemäßer Managementtechniken für die Flugsicherheit begonnen, einschließlich eines staatlichen Sicherheitsprogramms (State Safety Programme). Sie hat auch Anstrengungen bei der Einstellung und Ausbildung von Inspektoren für die Aufsicht über die Luftfahrtbranche in Kasachstan unternommen. Das Führungsteam der CAC hat ein hohes Maß an Erfahrung und die Mitarbeiter verfügen insgesamt über gute Kenntnisse. Das System der Sicherheitsaufsicht der CAC beruht auf der Prüfung der Einhaltung der in Kasachstan geltenden Vorschriften, macht aber von einem recht starren Checklisten-Ansatz Gebrauch.

- (47) Nachweislich entspricht die Umsetzung der Aufgaben der CAC insgesamt den ICAO-Richtlinien, verfügt die CAC über einen Audit- und Überwachungsplan zur Durchführung der Sicherheitsaufsicht über die in Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen, setzt sie diesen Audit- und Überwachungsplan um und führt Vorfeldinspektionen durch.
- (48) Als relevante Stichprobe von in Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen wurden während des Besuchs zur EU-Sicherheitsbewertung zwei Luftfahrtunternehmen besucht. Diese Stichprobe umfasste die beiden größten Luftfahrtunternehmen, die zum Zeitpunkt des Besuchs noch in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgeführt waren. Mit dem Besuch sollte überprüft werden, in welchem Umfang sie die internationalen Sicherheitsnormen erfüllen. Außerdem sollte bei dem Besuch im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien der Wille und die Fähigkeit jedes dieser Luftfahrtunternehmen bewertet werden, Sicherheitsmängel zu beheben. Als Hauptergebnis dieser Besuche bei den Luftfahrtunternehmen wurde festgestellt, dass es weder an dem Willen noch an der Fähigkeit zur Behebung von Sicherheitsmängeln fehlte.
- (49) Am 23. November 2016 stellte die CAC der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss die Maßnahmen vor, die zur Verbesserung der Flugsicherheit in Kasachstan ergriffen wurden. Die Maßnahmen betreffen hauptsächlich die Änderung seiner Rechtsvorschriften und begleitenden Regelungen für die Zivilluftfahrt, Verbesserungen hinsichtlich der Struktur und des Personals der CAC, die Erhöhung der Zahl der Inspektoren, die Aktualisierung des Systems für das Management der Qualifikation und Schulung der Inspektoren, einschließlich zusätzlicher Erst- und Auffrischungsschulungen und Schulungen am Arbeitsplatz für die Inspektoren. Außerdem erläuterte die CAC, dass sie zusätzliche Verfahren und Checklisten ausgearbeitet, das Sicherheitsaufsichtsprogramm entworfen, Sicherheitsaufsichtstätigkeiten durchgeführt und einen Mechanismus zur Behebung von Sicherheitsbedenken eingeführt hat. Die Verbesserungen des Sicherheitsaufsichtssystems wurden durch die Durchsetzungsmaßnahmen belegt, die die CAC 2015 und 2016 ergriffen hat.
- (50) Die CAC stellte eine Zusammenfassung ihres Korrekturmaßnahmenplans bezüglich der bei dem Besuch zur EU-Sicherheitsbewertung gemachten Beobachtungen vor. Die vorgestellten Korrekturmaßnahmen umfassten unter anderem die Aktualisierung mehrerer Verfahren und Checklisten zur Verbesserung der Sicherheitsaufsichtstätigkeiten, die Einführung einer elektronischen Datenbank zur Unterstützung ihres Überwachungsprozesses, die Einführung eines Systems freiwilliger Meldungen von Vorkommnissen, den Entwurf eines neuen Schulungsprogramms für 2017 sowie zusätzliche Schulungsmaßnahmen, um mehr Inspektoren für die Vorfeldinspektion gefährlicher Güter zu qualifizieren.
- (51) Am 23. November 2016 gab als relevante Stichprobe das Luftfahrtunternehmen *Aircompany SCAT* der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss eine Präsentation über ihre Entwicklung, einschließlich zu Geschichte, Streckennetz, Flotte und Perspektiven und Zukunftsplänen dieses Luftfahrtunternehmens. *Aircompany SCAT* legte auch Informationen über seinen Instandhaltungsbetrieb und seine Ausbildungsorganisation vor. Das Unternehmen gab spezifische Detailinformationen zum Sicherheitsmanagementsystem und zu den Inspektionen und Audits, denen es unterzogen wurde. *Aircompany SCAT* belegte, dass es im Rahmen des Operational Safety Audit Program (IOSA) der International Air Transport Association (IATA) registriert ist und dass der Instandhaltungsbetrieb über eine EASA-Genehmigung als Instandhaltungsbetrieb verfügt.
- (52) Auf der Grundlage aller verfügbaren Informationen, einschließlich der Ergebnisse des Besuchs zur EU-Sicherheitsbewertung und der bei der Anhörung am 23. November 2016 vorgelegten Informationen, wird festgestellt, dass die CAC nachhaltige Verbesserungen über einen kontinuierlichen Zeitraum hinweg erreicht hat. Es wird ebenfalls anerkannt, dass die CAC nachweislich zu einem fortlaufenden Engagement gegenüber der Kommission gewillt ist und sie transparent in ihrer Anerkennung der Tatsache ist, dass sie ihre Anstrengungen zur Weiterentwicklung ihrer Überwachungsverpflichtungen und zur Behebung von Sicherheitsbedenken fortsetzen muss. Es wird festgestellt, dass die CAC über die Fähigkeit verfügt, ihren Verantwortlichkeiten bezüglich der Aufsicht über in Kasachstan zugelassene Luftfahrtunternehmen nachzukommen. Bei der Anhörung sicherte die CAC ein umfassendes Engagement für einen fortlaufenden Sicherheitsdialog mit der Kommission zu, auch durch zusätzliche Sitzungen, falls und wann die Kommission dies als notwendig erachtet.
- (53) Hinsichtlich *Aircompany SCAT*, dem in Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen, das als relevante Stichprobe zu der Anhörung eingeladen war, werden die von dem Unternehmen am 23. November 2016 vorgelegten Informationen als zufriedenstellend erachtet. Insbesondere erläuterte es spezifische Details des von ihm eingerichteten Sicherheitsmanagementsystems.

- (54) Auf der Grundlage des Besuchs zur EU-Sicherheitsbewertung, der einen Besuch der CAC und zweier Luftfahrtunternehmen einschloss, der Präsentation der CAC und des Luftfahrtunternehmens *Aircompany* SCAT liegen ausreichende Nachweise für die Einhaltung der anwendbaren internationalen Richtlinien und Empfehlungen zur Flugsicherheit von Seiten der CAC und der in Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen vor.
- (55) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die EU-Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um alle in der Republik Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen aus dem Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen.
- (56) Die Mitgliedstaaten müssen die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch die in Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.
- (57) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen unmittelbare Sicherheitsrisiken drohen, könnte die Kommission gezwungen sein, weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus der Kirgisischen Republik

- (58) Ein Audit des kirgisischen Zivilluftfahrtssystems fand im Rahmen des ICAO-Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (Universal Safety Oversight Audit Programme) vom 25. Januar bis 5. Februar 2016 statt. Auf der Grundlage der Ergebnisse des Audits stellte die ICAO ein schweres Sicherheitsbedenken (SSC) in den Bereichen Lizenzierung und Schulung von Luftfahrtpersonal bezüglich der Erteilung von Pilotenlizenzen und Berechtigungen in der Kirgisischen Republik fest. Die ICAO gab am 30. Juni 2016 bekannt, dass die Kirgisische Republik Korrekturmaßnahmen umgesetzt hat und das schwere Sicherheitsbedenken bezüglich der Erteilung von Lizenzen für Luftfahrtpersonal einer Lösung zugeführt worden ist. Das schwere Sicherheitsbedenken bezüglich des Zulassungsverfahrens für die Ausstellung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen, das von der ICAO am 16. Juli 2015 erhoben wurde, ist jedoch weiter ungelöst.
- (59) Am 8. Juli 2016 fanden Konsultationen zwischen der Kommission und Vertretern der Zivilluftfahrtbehörde der Kirgisischen Republik statt. Bei diesen Konsultationen erklärten diese Vertreter, dass die Kirgisische Republik mit der Kommission in Austausch treten und aktuelle technische Informationen über ihre Fortschritte in Bezug auf ihre internationalen Verpflichtungen im Bereich der Flugsicherheit vorlegen wolle.
- (60) Auf der Grundlage der begrenzten von der Zivilluftfahrtbehörde der Kirgisischen Republik vorgelegten Informationen ergibt sich, dass auch wenn das Engagement der Kirgisischen Republik zum Austausch mit der Kommission zu loben ist, es derzeit nicht genügend Fortschritte in Bezug auf Verbesserungen bei der Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen bezüglich der Zulassungs- und Überwachungsverpflichtungen der Zivilluftfahrtbehörde der Kirgisischen Republik gibt.
- (61) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus der Kirgisischen Republik zu ändern.

Luftfahrtunternehmen aus Libyen

- (62) Am 27. Juli 2016 fanden technische Konsultationen zwischen der Kommission und der libyschen Zivilluftfahrtbehörde (im Folgenden „LYCAA“) statt, die insbesondere die derzeitige Betriebsuntersagung für alle Luftfahrtunternehmen aus Libyen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 betrafen.
- (63) Im Rahmen dieser Konsultationen legte die LYCAA Detailinformationen zu ihren Entwicklungsplänen hinsichtlich ihrer Zulassungs- und Überwachungsverpflichtungen in Bezug auf libysche Luftfahrtunternehmen vor. Die LYCAA teilte mit, dass sie unter Berücksichtigung der Beschränkungen eines heiklen betrieblichen Umfelds entschlossen ist, ihre internationalen Verpflichtungen in Bezug auf die Flugsicherheit zu erfüllen.
- (64) Die Kommission begrüßt die Bemühungen der Leitung der LYCAA und die Tatsache, dass die LYCAA zum Austausch mit der Kommission gewillt ist, um der Kommission aktualisierte Informationen über den Stand der Erfüllung ihrer Zulassungs- und Überwachungsverpflichtungen zu übermitteln.

- (65) Die Kommission stellt jedoch fest, dass das heikle betriebliche Umfeld in Libyen und die sich für die LYCAA daraus ergebenden Konsequenzen hinsichtlich der Fähigkeit zur Wahrnehmung ihrer Verpflichtungen bei der Sicherheitsaufsicht weiterhin Anlass zu Sorge geben, da dies verhindert, dass die Risiken für die Flugsicherheit, die zu der Entscheidung führten, alle in Libyen zugelassenen Luftfahrtunternehmen auf die EU-Flugsicherheitsliste zu setzen, eingedämmt werden können. Es wird auf der Grundlage aller vorliegenden Informationen festgestellt, dass Libyen seine internationalen Verpflichtungen in Bezug auf die Flugsicherheit zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht erfüllen kann.
- (66) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Libyen zu ändern.

Luftfahrtunternehmen aus Mosambik

- (67) Die Kommission und die EASA haben den zuständigen Behörden Mosambiks im vergangenen Zeitraum weiterhin technische Unterstützung geleistet. Am 10. November 2016 informierte das Instituto de Aviação Civil de Moçambique (im Folgenden „IACM“) als Zivilluftfahrtbehörde Mosambiks die Kommission, dass es in jüngerer Zeit eine größere Zahl von Maßnahmen durchgeführt hat, um seine Vorschriften, Infrastrukturen und Organisation zu verbessern, ebenso wie seine Aufsichtsfähigkeiten in den Bereichen Flugbetrieb und Flugplätze. Darüber hinaus bestätigte das IACM, dass Personal eingestellt wurde und Auffrischungsschulungen in allen technischen Bereichen durchgeführt wurden.
- (68) 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.
- (69) 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 zu lassen.
- (70) Laut der von der IACM am 16. November 2016 vorgelegten Liste wurden zwei neue Luftfahrtunternehmen in Mosambik zugelassen, nämlich *Archipelago Charters Lda* (AOC MOZ-25), das gewerblichen Flugbetrieb mit Hubschraubern durchführt, und *Solenta Aviation Mozambique SA* (AOC MOZ-23), das gewerblichen Flugbetrieb mit Flugzeugen durchführt. Das IACM teilte der Kommission ferner mit, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens SAM — *Solenta Aviation Mozambique SA* (AOC MOZ-10), das Geschäftsflugbetrieb mit Flugzeugen durchführte, widerrufen wurde.
- (71) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um die Luftfahrtunternehmen *Archipelago Charters Lda* und *Solenta Aviation Mozambique SA* in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen und das Luftfahrtunternehmen SAM — *Solenta Aviation Mozambique SA* aus diesem Anhang zu streichen.

Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation

- (72) Die Kommission, die EASA und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten haben auch in jüngster Zeit das Sicherheitsniveau 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.
- (73) Am 28. Oktober 2016 traf die Kommission, unterstützt durch die EASA, mit Vertretern der russischen Föderalen Luftfahrtagentur (Federal Air Transport Agency, im Folgenden „FATA“) zusammen. Das Treffen diente dazu, anhand von Berichten über SAFA-Vorfeldinspektionen zwischen dem 18. Oktober 2015 und dem 17. Oktober 2016 die Sicherheitsleistung russischer Luftfahrtunternehmen zu überprüfen und zu ermitteln, welchen Fällen besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte.
- (74) Bei dem Treffen unterzog die Kommission die SAFA-Ergebnisse von sechs in der Russischen Föderation zugelassenen Luftfahrtunternehmen einer eingehenderen Prüfung. Die FATA informierte die Kommission, dass sie Durchsetzungsmaßnahmen gegenüber einem dieser Luftfahrtunternehmen ergriffen hat, indem sie diesem die Durchführung von Flügen in die Union untersagt hat.

- (75) Auf der Grundlage der vorliegenden Informationen wurde der Schluss gezogen, dass eine Anhörung der russischen Luftfahrtbehörden oder in der Russischen Föderation zugelassener Luftfahrtunternehmen vor der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss nicht notwendig ist.
- (76) 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.
- (77) 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.
- (78) 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 Thailand

- (79) Am 13. September 2016 fand ein technisches Treffen zwischen der Kommission, der EASA und der Zivilluftfahrtbehörde Thailands (im Folgenden „CAAT“) statt. Bei diesem Treffen legte die CAAT der Kommission aktuelle Informationen über die Durchführung des Korrekturmaßnahmenplans vor, der zur Behebung der Beanstandungen und des schweren Sicherheitsbedenkens (SSC), die von der ICAO nach dem ICAO-Audit vom Januar 2015 erhoben wurden, ausgearbeitet worden war. Insbesondere informierte die CAAT über Fortschritte seit Mai 2016 in Bezug auf das System ihrer Finanzierung, die Entwicklung der Organisation, einschließlich der Zahl der verfügbaren Inspektoren, die neu ernannten Führungskräfte, die Einführung eines Systems für das Informationsmanagement, die Verbesserung der primären Rechtsvorschriften für die Luftfahrt, die Aktualisierung von Betriebsvorschriften und internen Handbüchern, die Schulung von Inspektoren und einen Neubeginn der Sicherheitsaufsichtstätigkeiten in Thailand.
- (80) Die CAAT arbeitet derzeit an der Neuzulassung der in Thailand zugelassenen Luftfahrtunternehmen und macht dabei von dem strukturierten fünfstufigen Ansatz Gebrauch. Dieses Projekt wurde am 12. September 2016 begonnen und soll für die 25 international tätigen Luftfahrtunternehmen laut Planung im September 2017 abgeschlossen werden. Laut der CAAT ist eine ausreichende Zahl von Inspektoren sowie Unterstützung durch Anbieter technischer Hilfsleistungen für die Durchführung des Projekts verfügbar. Von Bedeutung hierbei ist, dass die CAAT weiterhin keine Anträge auf Erteilung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen von neuen Luftfahrtunternehmen entgegennimmt und bestehende Luftfahrtunternehmen bei der Ausweitung ihrer Tätigkeiten beschränkt sind. Dies trägt zur Bewältigung der Arbeitslasten des Zulassungsprojekts bei und gewährleistet, dass keine neuen Sicherheitsrisiken eingeführt werden.
- (81) Anhand der bei dem Treffen vorgelegten Informationen wurde deutlich, dass, obwohl die CAAT dies als vorrangig bezeichnet hatte, die laufende Aufsicht und Überwachung der Luftverkehrstätigkeiten in Rückstand geraten ist. Die Inspektionstätigkeiten betreffen in erster Linie die Lufttüchtigkeit, nicht den Flugbetrieb. Laut der CAAT wird sich die routinemäßige Aufsicht und Überwachung von Luftfahrttätigkeiten schrittweise verbessern, wenn neue Inspektoren eingestellt und geschult sind und das automatisierte Überwachungssystem in vollem Umfang eingeführt ist.
- (82) Am 14. November 2016 legte die CAAT zusätzliche Informationen über den Stand der Korrekturmaßnahmen sowie Informationen über die jüngsten Aufsichts- und Überwachungstätigkeiten vor. Aus diesen Informationen geht hervor, dass betriebliche Inspektionen durch die CAAT vorgenommen und Beanstandungen erhoben werden und die betreffenden Luftfahrtunternehmen über ein Verfahren verfügen, auf solche Beanstandungen zu reagieren und Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, die wiederum von der CAAT akzeptiert werden.
- (83) Die thailändische Regierung und die CAAT engagieren sich eindeutig für eine Verbesserung des Systems der Sicherheitsaufsicht in Thailand und die CAAT hat Nachweise vorgelegt, dass in den letzten sechs Monaten entsprechende 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.

- (84) 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.
- (85) Die Mitgliedstaaten müssen die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in Thailand zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.
- (86) 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.
- (87) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (88) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Flugsicherheitsausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. Anhang A erhält die Fassung des Anhangs I der vorliegenden Verordnung;
2. Anhang B erhält die Fassung des Anhangs II der vorliegenden Verordnung.

Artikel 2

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

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

Brüssel, den 8. Dezember 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) UNTERSAGT IST ⁽¹⁾

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
(1)	(2)	(3)	(4)
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Islamische Republik Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Afghanistans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Islamische Republik Afghanistan
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	AOC 008	AJA	Islamische Republik Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamische Republik Afghanistan
EAST Horizon AIRLINES	AOC 1013	EHN	Islamische Republik Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamische Republik Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamische Republik Afghanistan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Angolas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen TAAG Angola Airlines in Anhang B, einschließlich			Republik Angola
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republik Angola
AIR GICANGO	009	Unbekannt	Republik Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republik Angola
AIR NAVE	017	Unbekannt	Republik Angola

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

(1)	(2)	(3)	(4)
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republik Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Unbekannt	Republik Angola
DIEXIM	007	Unbekannt	Republik Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Unbekannt	Republik Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republik Angola
HELIANG	010	Unbekannt	Republik Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Unbekannt	Republik Angola
MAVEWA	016	Unbekannt	Republik Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republik Angola
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Benins, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Benin
AIR TAXI BENIN	BEN 004 ATB-5	Unbekannt	Republik Benin
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Kongo, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Kongo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republik Kongo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Unbekannt	Republik Kongo
EMERAUDE	RAC06-008	Unbekannt	Republik Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republik Kongo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republik Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Unbekannt	Republik Kongo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Unbekannt	Republik Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republik Kongo

(1)	(2)	(3)	(4)
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Demokratischen Republik Kongo, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Demokratische Republik Kongo
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ 2012	BUL	Demokratische Republik Kongo
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/ 2015	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ 2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	KGO	Demokratische Republik Kongo
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/ 2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo

(1)	(2)	(3)	(4)
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
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Dschibutis, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Dschibuti
DAALLO AIRLINES	Unbekannt	DAO	Dschibuti
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Äquatorialguineas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Äquatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Äquatorialguinea
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Unbekannt	Äquatorialguinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Unbekannt	Äquatorialguinea
TANGO AIRWAYS	Unbekannt	Unbekannt	Äquatorialguinea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Eritreas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Gabunischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Afrijet und SN2AG in Anhang B, einschließlich			Gabunische Republik
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Gabunische Republik

(1)	(2)	(3)	(4)
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
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Indonesiens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenoa, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air und Batik Air, einschließlich			Republik Indonesien
AIR BORN INDONESIA	135-055	Unbekannt	Republik Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Unbekannt	Republik Indonesien
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Unbekannt	Republik Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTARA	135-012	Unbekannt	Republik Indonesien
AMA	135-054	Unbekannt	Republik Indonesien
ANGKASA SUPER SERVICE	135-050	LBZ	Republik Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republik Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Republik Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Unbekannt	Republik Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republik Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republik Indonesien
EASTINDO	135-038	ESD	Republik Indonesien
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Unbekannt	Republik Indonesien
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Unbekannt	Republik Indonesien
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Unbekannt	Republik Indonesien

(1)	(2)	(3)	(4)
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Unbekannt	Republik Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republik Indonesien
HEVILIFT AVIATION	135-042	Unbekannt	Republik Indonesien
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Unbekannt	Republik Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republik Indonesien
INDO STAR AVIATION	135-057	Unbekannt	Republik Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Unbekannt	Republik Indonesien
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Republik Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republik Indonesien
KAL STAR AVIATION	121-037	KLS	Republik Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republik Indonesien
KOMALA INDONESIA	135-051	Unbekannt	Republik Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republik Indonesien
MARTA BUANA ABADI	135-049	Unbekannt	Republik Indonesien
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Unbekannt	Republik Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Unbekannt	Republik Indonesien
MY INDO AIRLINES	121-042	Unbekannt	Republik Indonesien
NAM AIR	121-058	Unbekannt	Republik Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Unbekannt	Republik Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Republik Indonesien
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Unbekannt	Republik Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republik Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Unbekannt	Republik Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Unbekannt	Republik Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republik Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Unbekannt	Republik Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republik Indonesien

(1)	(2)	(3)	(4)
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135-058	Unbekannt	Republik Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republik Indonesien
SURYA AIR	135-046	Unbekannt	Republik Indonesien
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republik Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republik Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republik Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Republik Indonesien
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republik Indonesien
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135-037	Unbekannt	Republik Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republik Indonesien
UNINDO	135-040	Unbekannt	Republik Indonesien
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Unbekannt	Republik Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republik Indonesien
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden der Kirgisischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Kirgisische Republik
AIR BISHKEK (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

(1)	(2)	(3)	(4)
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisische Republik
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgisische Republik
TEZ JET	46	TEZ	Kirgisische Republik
VALOR AIR	07	VAC	Kirgisische Republik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Liberias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden			Liberia
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Libyens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Libyen
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
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Mosambik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Mosambik
ARCHIPELAGO CHARTERS LDA	MOZ-25	Unbekannt	Republik Mosambik
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	Unbekannt	Republik Mosambik
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	TTA	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

(1)	(2)	(3)	(4)
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
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
SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE SA	MOZ-23	Unbekannt	Republik Mosambik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Nepals, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Demokratische Bundesrepublik Nepal
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

(1)	(2)	(3)	(4)
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
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden São Tomés und Príncipes, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			São Tomé und Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé und Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé und Príncipe
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sierra Leones, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Unbekannt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Unbekannt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Unbekannt	Unbekannt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Unbekannt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Unbekannt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Unbekannt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Unbekannt	Unbekannt	Sierra Leone
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden des Sudan, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Sudan
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Republik Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Republik Sudan

(1)	(2)	(3)	(4)
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republik Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Republik Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Unbekannt	Republik Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republik Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republik Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Republik Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Republik Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Republik Sudan
SUN AIR	51	SNR	Republik Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Republik Sudan“

ANHANG II

„ANHANG B

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetriebserzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetriebserzeugnisses (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	Eintragsungsstaat
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republik Angola	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: Luftfahrzeugen des Musters Boeing B737-700, Luftfahrzeugen des Musters Boeing B777-200, Luftfahrzeugen des Musters Boeing B777-300 und Luftfahrzeugen des Musters Boeing B777-300ER	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: Luftfahrzeugen innerhalb der Boeing-B737-700-Flotte, wie im AOC angegeben, Luftfahrzeugen innerhalb der Boeing-B777-200-Flotte, wie im AOC angegeben, Luftfahrzeugen innerhalb der Boeing-B777-300-Flotte, wie im AOC angegeben, und Luftfahrzeugen innerhalb der Boeing-B777-300ER-Flotte, wie im AOC angegeben	Republik Angola
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komoren	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: LET 410 UVP	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: D6-CAM (851336)	Komoren
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republik Gabun	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters Falcon 50, 2 Luftfahrzeugen des Musters Falcon 900	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ, TR-AF	Republik Gabun
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republik Gabun	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters Challenger CL-601, 1 Luftfahrzeug des Musters HS-125-800	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-AAG, ZS-AFG	Republik Gabun; Republik Südafrika

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

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
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

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