

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2015/2322 DER KOMMISSION****vom 10. Dezember 2015****zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG <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 gemeinschaftliche 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. Auch einige Drittstaaten haben einschlägige Informationen mitgeteilt. Auf der Grundlage dieser Informationen sollte die gemeinschaftliche 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 gemeinschaftlichen Liste erfasst ist.
- (4) Die Kommission hat den betreffenden 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 <sup>(3)</sup> eingesetzt wurde (im Folgenden „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 <sup>(4)</sup> mit den zuständigen Behörden und den Luftfahrtunternehmen folgender Staaten übermittelt: Botsuana, Republik Guinea, Indien, Indonesien, Irak, Iran, Kasachstan, Libanon, Madagaskar, Mosambik, Nepal, Philippinen, Sambia, Sudan, Taiwan und Thailand. Die Kommission hat dem Flugsicherheitsausschuss zudem Informationen zur Flugsicherheit in Georgien, im Jemen, in Libyen, in São Tomé und Príncipe sowie in Tadschikistan 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 (USOAP) 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,

<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. 3922/1991 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).

<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).

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 Überwachungstätigkeiten 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. In diesem Zusammenhang wurden die Mitgliedstaaten aufgefordert, diesen Ersuchen auf bilateraler Basis in Abstimmung mit der Kommission und der EASA zu entsprechen. Die Kommission betonte diesbezüglich, wie wichtig die Bereitstellung von Informationen für die internationale Luftfahrtgemeinschaft, vor allem über die SCAN-Datenbank 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 oder von bereichsspezifischen Inspektionen und Audits der jeweiligen nationalen Luftfahrtbehörden haben mehrere Mitgliedstaaten bestimmte Durchsetzungsmaßnahmen getroffen und die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über diese Maßnahmen unterrichtet. Malta unterrichtete die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über bestimmte Maßnahmen, die es hinsichtlich einiger maltesischer Luftfahrtunternehmen ergriffen hat, und Estland berichtete über die Situation des Luftfahrtunternehmens AS Avies. Vor der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses legte Griechenland Informationen zu bestimmten Maßnahmen vor, die das Land gegenüber mehreren griechischen Luftfahrtunternehmen ergriffen hatte.
- (11) Für den Fall, dass andere relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelhaften Einhaltung der anwendbaren Sicherheitsnormen durch Luftfahrtunternehmen aus der Union Sicherheitsrisiken drohen, haben die Mitgliedstaaten ihre Handlungsbereitschaft bekräftigt.

#### **Luftfahrtunternehmen aus Botsuana**

- (12) Die Zivilluftfahrtbehörde Botsuanas (CAAB) hat mit Schreiben vom 27. August 2015 Informationen über die Fortschritte bei der Behebung der schweren Sicherheitsbedenken und anderer von der ICAO festgestellter Mängel übermittelt. Sie hat nachgewiesen, dass sie bei der Umsetzung internationaler Sicherheitsnormen weitere Fortschritte gemacht hat. Die CAAB steht mit dem ICAO-Regionalbüro in engem Kontakt, um weitere Unterstützung bei der Behebung der schweren Sicherheitsbedenken und anderer Mängel zu erhalten. Die CAAB hat die ICAO gebeten, vor Ende 2015 eine koordinierte Validierungsmission durchzuführen, um die Behebung der schweren Sicherheitsbedenken zu überprüfen.
- (13) Die Fortschritte bei der Umsetzung internationaler Sicherheitsnormen und die vorliegenden Sicherheitsinformationen sprechen nicht für eine Entscheidung zur Verhängung einer Betriebsuntersagung oder von Betriebsbeschränkungen für in Botsuana zugelassene Luftfahrtunternehmen. Die Kommission ist jedoch der Ansicht, dass die Lage weiterhin genau überwacht werden sollte.
- (14) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus Botsuana zu ändern.

<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).

### **Luftfahrtunternehmen aus der Republik Guinea**

- (15) Wie bei der im Januar 2013 in Brüssel abgehaltenen technischen Sitzung mit Vertretern der Kommission vereinbart, haben die zuständigen Behörden der Republik Guinea (Generaldirektion für Zivilluftfahrt, DNAC) der Kommission regelmäßig Informationen zur laufenden Umsetzung des im Dezember 2012 von der ICAO gebilligten Mängelbehebungsplans und zu den damit verbundenen Tätigkeiten übermittelt.
- (16) Im neuesten von der DNAC vorgelegten Fortschrittsbericht, der am 10. August 2015 bei der Kommission einging, werden die jüngsten Tätigkeiten und Entwicklungen bei der Umsetzung des Mängelbehebungsplans dargelegt, wobei der Schwerpunkt derzeit auf dem Stand des Zertifizierungsverfahrens für die Luftfahrtunternehmen und der Eintragung von Luftfahrzeugen liegt. Alle früheren Luftverkehrsbetreiberzeugnisse wurden Ende März 2013 ausgesetzt. Die vollständige ICAO-konforme (fünfstufige) Zertifizierung der Luftfahrtunternehmen *Eagle Air* und *PROBIZ Guinée* ist inzwischen abgeschlossen, und diese Luftfahrtunternehmen haben am 10. April 2015 (AOC-Nr. 1/DNAC/2015) bzw. 4. August 2015 (AOC-Nr. 2/DNAC/2015) ihre Luftverkehrsbetreiberzeugnisse erhalten. Für vier weitere Luftfahrtunternehmen, nämlich *Konair*, *Sahel Aviation Guinée*, *Fly Nimba Airlines* und *Ijet Aviation*, wurde das Zertifizierungsverfahren ebenfalls eingeleitet.
- (17) Auch bei der Registrierung von Flugzeugen wurden Fortschritte erzielt, und die DNAC meldete, dass fünf neue Luftfahrzeuge in das Luftfahrzeugregister aufgenommen wurden.
- (18) 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 Lage sollte jedoch weiterhin genau überwacht werden.
- (19) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus der Republik Guinea zu ändern.
- (20) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen Sicherheitsrisiken drohen, könnte die Kommission gezwungen sein, Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

### **Luftfahrtunternehmen aus Indien**

- (21) Am 20. Oktober 2015 fanden technische Konsultationen zwischen Vertretern der Kommission, der EASA und der Mitgliedstaaten sowie Vertretern der indischen Generaldirektion für Zivilluftfahrt (im Folgenden „indische DGCA“) und des Luftfahrtunternehmens *Air India* statt. Die indische DGCA legte Einzelheiten zu den laufenden Nachhaltigkeitsmaßnahmen vor, die sie im Bereich ihrer Sicherheitsaufsicht umgesetzt hat. Die technischen Konsultationen boten ferner die Gelegenheit, mit der indischen DGCA das Zusammenwirken zwischen indischen Luftfahrtunternehmen und dem SAFA-Programm zu erörtern.
- (22) Diese Konsultationen haben gezeigt, dass die indische DGCA zwar bestimmte Maßnahmen umgesetzt hat, um zu gewährleisten, dass die bisherigen Verbesserungen im Bereich der Flugsicherheit nachhaltig sind, dass aber in verschiedenen Bereichen noch weitere Maßnahmen erforderlich sind. Andererseits nutzt die indische DGCA die SAFA-Datenbank, um die Leistung indischer Luftfahrtunternehmen im Rahmen des SAFA-Programms zu überwachen. Dies wird unter anderem durch die Meldung der indischen DGCA deutlich, wonach sie sich im Juni 2015 mit Vertretern von *Air India* getroffen hat, um die angewendeten Verfahren zu erörtern, über die *Air India* seine Leistung im Rahmen des SAFA-Programms verwaltet.
- (23) *Air India* übermittelte einen Überblick über sein Sicherheitsmanagementsystem, eine Zusammenfassung der nach Flotten aufgeschlüsselten statistischen SAFA-Daten, Beispiele für seine Kommunikationsstrategie im Bereich des Sicherheitsmanagementprogramms und Einzelheiten zu dem im Hinblick auf eine kontinuierliche Verbesserung eingeführten SAFA-Verfahren.
- (24) Im Anschluss an die technischen Konsultationen hielt die Kommission mit Schreiben vom 29. Oktober 2015 gegenüber der indischen DGCA einige Punkte nochmals fest, u. a. dass die SAFA-Leistung indischer Luftfahrtunternehmen sorgfältiger überwacht werden sollte. Die Kommission gab *Air India* auch zu verstehen, dass Fortschritte beim SAFA-Prozessmanagement durch die Leistung im Rahmen des SAFA-Programms nachgewiesen

werden müssen. Sowohl die indische DGCA als auch *Air India* wurden auf die Zuständigkeit der EASA gemäß der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission <sup>(1)</sup> (Teil-TCO) aufmerksam gemacht, wonach sie Sicherheitsbewertungen von Drittlandsbetreibern durchführt, und darauf hingewiesen, dass die Leistung im Rahmen des SAFA-Programms einer der wichtigsten Aspekte bei diesen Bewertungen ist.

- (25) Die Kommission nahm die von der indischen DGCA und *Air India* übermittelten Informationen zur Kenntnis. Es wurde festgestellt, dass derzeit Betriebsuntersagungen oder Betriebsbeschränkungen für in Indien zugelassene Luftfahrtunternehmen nicht erforderlich sind, dass es jedoch weiterer technischer Konsultationen bedarf, um sicherzustellen, dass sicherheitsrelevante Fragen laufend erörtert werden können.
- (26) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus Indien zu ändern.
- (27) Die Kommission beabsichtigt, gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 ihre offiziellen Konsultationen mit der indischen DGCA fortzusetzen.
- (28) 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**

- (29) Die Konsultationen mit den zuständigen Behörden Indonesiens, der indonesischen Generaldirektion für Zivilluftfahrt (im Folgenden „indonesische DGCA“), werden fortgesetzt, um die Fortschritte der indonesischen DGCA bei der Gewährleistung der Einhaltung der geltenden internationalen Sicherheitsnormen bei der Sicherheitsaufsicht über alle in Indonesien zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu überwachen. Nach dem ICAO-Audit vom Mai 2014 hat die indonesische DGCA ihren Mängelbehebungsplan fertiggestellt und führt derzeit die darin festgelegten Abhilfemaßnahmen durch. Auf Antrag der indonesischen DGCA fand am 29. Oktober eine technische Sitzung mit Vertretern der Kommission, der EASA und einiger Mitgliedstaaten sowie der indonesischen DGCA und der Luftfahrtunternehmen *Citilink*, *Lion Air* und *Batik Air* statt. Bei dieser Sitzung wurde deutlich, dass die erforderlichen Abhilfemaßnahmen zur Behebung der Feststellungen aus früheren Audits derzeit erarbeitet werden, sich aber noch immer in unterschiedlichen Stadien der Umsetzung befinden. Der größte festgestellte Mangel ist die Durchführung von Inspektionen von Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugen. Die entsprechenden Verfahren sind festgelegt, werden in der Praxis aber nicht immer eingehalten. Bei Inspektionen werden nach wie vor nur wenige Mängel festgestellt, und bei der Meldung von Mängeln an die inspizierten Unternehmen werden die geltenden Verfahren nicht immer eingehalten. Es fehlt an angemessenen Verfahren für die Weiterbehandlung von Mängeln, denn Mängel werden noch immer nicht ordnungsgemäß weiterverfolgt und Fristen nicht eingehalten bzw. nicht immer durchgesetzt. Die indonesische DGCA muss rund 59 Luftverkehrsbetreiberzeugnisse verwalten, und eine Reihe dieser Luftfahrtunternehmen verzeichnen ein sehr schnelles Wachstum. Es ist ganz entscheidend, dass die indonesische DGCA mit diesen Entwicklungen Schritt hält.
- (30) Das Luftfahrtunternehmen *Citilink* präsentierte die Unternehmensentwicklung und das Sicherheitsmanagement innerhalb des Unternehmens. *Citilink* wächst weiter mit jährlich etwa acht neuen Luftfahrzeugen, wobei sich die Systeme und Verfahren offenbar allmählich stabilisieren. Die Flugdatenanalyse wurde verbessert, und das Unternehmen ist sich betrieblicher Risiken bewusst. Das Sicherheitsmanagementsystem wurde eingerichtet, muss aber noch weiterentwickelt werden, auch was die niedrige Meldequote bei Zwischenfällen und anderen Vorkommnissen betrifft.
- (31) *Lion Air* und *Batik Air* präsentierten sich gemeinsam, da sie beide der *Lion-Air*-Gruppe angehören. Diese beiden Fluggesellschaften verzeichnen nach wie vor ein erhebliches Wachstum, und jede von ihnen soll 2016 und in den Folgejahren jeweils rund 10 neue Flugzeuge erhalten. Die größten Herausforderungen für diese Luftfahrtunternehmen sind die Einstellung und Ausbildung von ausreichend Personal in allen Bereichen. Beide Luftfahrtunternehmen legten Pläne für die Ausbildung von Flugbesatzungen und für die Einstellung und Ausbildung sonstigen Personals vor. Die Mindestqualifikationsanforderungen für die Neueinstellung von Piloten und die Anforderungen für die Beförderung zum verantwortlichen Luftfahrzeugführer sind bei *Lion Air* gemessen an den oftmals schwierigen Betriebsbedingungen verhältnismäßig gering. Infolgedessen und aufgrund des raschen Wachstums des Luftfahrtunternehmens beschäftigt *Lion Air* eine große Zahl relativ unerfahrener Piloten. Hier könnte ein Zusammenhang mit den zahlreichen nicht stabilisierten Anflügen und einem hohen Risiko für Zwischenfälle bei der Landung (harte Landungen, Abkommen von der Landebahn) bestehen. Beispielsweise kam am 6. November 2015 ein Flugzeug von *Batik Air* von der Start- und Landebahn ab. Als Reaktion auf diesen

<sup>(1)</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).

konkreten Zwischenfall haben die indonesische DGCA und das Luftfahrtunternehmen *Batik Air* Sofortmaßnahmen ergriffen, um den Vorfall ordnungsgemäß zu untersuchen und Abhilfemaßnahmen zu treffen. Darüber hinaus wurde das System der Flugdatenüberwachung verbessert, wodurch aussagekräftige Ergebnisse und eine erhöhte Sicherheit erzielt werden. Das Sicherheitsmanagementsystem scheint gut ausgebaut zu sein, und seit kurzem verbessert sich auch die Meldung von Zwischenfällen und anderen Vorkommnissen, auch wenn die tatsächliche Umsetzung und die Gefahrenerkennung noch weiterentwickelt werden müssen. Bei der Sitzung wurde deutlich, dass die Gefahrenpotenziale bei *Lion Air* und *Batik Air* im schnellen Wachstum und der relativen Unerfahrenheit der Flugbesatzungen liegen.

- (32) Die indonesische DGCA wurde zu einer Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss am 25. November 2015 geladen. Die indonesische DGCA wies erneut auf die Punkte hin, die während der technischen Sitzung vom 29. Oktober 2015 dargelegt worden waren. Hierzu zählten das kontinuierliche Aufsichtsprogramm und das System zur Mängelbewältigung. Präsentiert wurden die Ergebnisse der Aufsicht über die vier indonesischen Luftfahrtunternehmen, die derzeit von der allgemeinen Betriebsuntersagung für indonesische Luftfahrtunternehmen ausgenommen sind, sowie über die drei bei der Anhörung vertretenen Luftfahrtunternehmen. Die indonesische DGCA berichtete zudem über die Entwicklung des Systems zum Management der Sicherheitsrisiken. Die Kommission wurde von der indonesischen DGCA eingeladen, einen Kontrollbesuch vor Ort durchzuführen. Ein solcher Besuch bietet die Gelegenheit, die Fortschritte zu überprüfen und festzustellen, inwieweit die Behörde und die Luftfahrtunternehmen die internationalen Sicherheitsnormen tatsächlich umsetzen.
- (33) Die Präsentationen der Luftfahrtunternehmen *Citilink*, *Lion Air* und *Batik Air* über die Entwicklung und Durchführung des Sicherheitsmanagements entsprachen weitgehend dem, was bei der technischen Sitzung vom 29. Oktober dargelegt wurde.
- (34) In einem Schreiben vom 22. Oktober 2015 teilte die indonesische DGCA der Kommission mit, dass seit der letzten Aktualisierung zwei neue Luftfahrtunternehmen zugelassen wurden; so wurde *Alda Trans Papua* das Luftverkehrsbetreiberzeugnis Nr. 135-054 und *Weststar Aviation Indonesia* das Luftverkehrsbetreiberzeugnis Nr. 135-059 erteilt. Die indonesische DGCA blieb jedoch den Nachweis schuldig, dass die Sicherheitsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen im Einklang mit den internationalen Sicherheitsnormen gewährleistet wird. Mit demselben Schreiben teilte die indonesische DGCA der Kommission mit, dass die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der Luftfahrtunternehmen *Pacific Royale Airways* (AOC 121-045), *Air Maleo* (AOC 121-041, ausschließlich inländischer Frachtverkehr), *Manunggal Air Service* (AOC 121-020), *Nusantara Buana Air* (AOC 135-041), *Survai Udara Penas* (Persero, AOC 135-006) und *Asconusa Air Transport* (AOC 135-022) widerrufen worden waren.
- (35) Obwohl seit dem ICAO-Audit von Mai 2014 und sogar seit der technischen Sitzung im Oktober Fortschritte zu verzeichnen sind, ist die Überprüfung der Verbesserungen eine Grundvoraussetzung dafür, dass eine ausreichende Sicherheitsgewähr erlangt werden kann, um eine weitere Lockerung der Betriebsuntersagung für indonesische Luftfahrtunternehmen in Betracht zu ziehen. Daher muss die EU 2016 einen Bewertungsbesuch vor Ort durchführen, um die erforderlichen Informationen zu erhalten. Derzeit liegen jedoch nicht genügend Nachweise vor, um weitere Lockerungen der Betriebsuntersagung für Luftfahrtunternehmen aus Indonesien, auch für *Citilink*, *Lion Air* und *Batik Air*, zu beschließen.
- (36) 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 *Alda Trans Papua* und *Weststar Aviation* in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen. *Pacific Royale Airways*, *Manunggal Air Service*, *Nusantara Buana Air*, *Survai Udara Penas* und *Asconusa Air Transport* sollten aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 gestrichen werden.

#### **Luftfahrtunternehmen aus dem Iran**

- (37) Das Luftfahrtunternehmen *Iran Air*, das von der Zivilluftfahrt-Organisation der Islamischen Republik Iran (CAOIRI) zugelassen wurde, wurde am 30. März 2010 in Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen. Nach einem Bewertungsbesuch vor Ort wurden die Betriebsbeschränkungen für die Flotte von *Iran Air* am 5. Juli 2010 weiter präzisiert.
- (38) *Iran Air* legte der Kommission zusammen mit einschlägigen Unterlagen Informationen über die derzeitige Flotte vor. Das Luftfahrtunternehmen beantragte, alle Luftfahrzeuge des Modells A320 von den Betriebsbeschränkungen auszunehmen, damit *Iran Air* auch sein neueres Luftfahrzeug des Modells A320 in der Union betreiben kann. Den von *Iran Air* vorgelegten Informationen zufolge liegt das Durchschnittsalter der A320-Flotte von *Iran Air* A 320 unter dem Durchschnittsalter der Luftfahrzeuge, die in der EU tätig sein dürfen. *Iran Air* gibt zudem an, dass die Luftfahrzeuge zuverlässig betrieben werden können. Da es jedoch nicht möglich war, die vorgelegten Nachweise zu überprüfen, können auf der Grundlage der der Kommission derzeit vorliegenden Informationen keine neuen Luftfahrzeuge in die Liste der Luftfahrzeuge aufgenommen werden, die *Iran Air* in der Union betreiben darf.

- (39) Gemäß dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis von *Iran Air* verfügt das Luftfahrtunternehmen inzwischen über weniger Luftfahrzeuge der Muster, die in der Union betrieben werden dürfen. Die Liste der ausgenommenen Luftfahrzeuge in Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (40) 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, angepasst werden sollte, um die derzeitige Luftfahrzeugflotte von *Iran Air* in Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 widerzuspiegeln.

#### **Luftfahrtunternehmen aus dem Irak**

- (41) Die EASA wandte sich zwischen dem 13. Juni 2014 und dem 16. März 2015 vier Mal an die irakische Zivilluftfahrtbehörde (ICAA), um auf Sicherheitsbedenken bezüglich der Leistung von *Iraqi Airways* im Rahmen des SAFA-Programms hinzuweisen. So deuten die SAFA-Daten darauf hin, dass *Iraqi Airways* keine ausreichende Ursachenanalyse vornimmt.
- (42) *Iraqi Airways* hat am 20. August 2014 bei der EASA eine Genehmigung für Drittlandsbetreiber (TCO) beantragt. Die EASA hat den TCO-Antrag von *Iraqi Airways* gemäß den Anforderungen für eine Teil-TCO bewertet.
- (43) Bei der im Hinblick auf die TCO-Genehmigung vorgenommenen Bewertung der Sicherheit bei *Iraqi Airways* meldete die EASA grundlegende Bedenken an, da es *Iraqi Airways* an der Fähigkeit mangelt, auf festgestellte Sicherheitsbedenken angemessen zu reagieren und sicherheitsrelevante Unterlagen fristgerecht vorzulegen. Daher kam die EASA zu dem Ergebnis, dass eine weitere Bewertung nicht zur Erteilung einer Genehmigung an *Iraqi Airways* führen würde und dass das Unternehmen somit die geltenden Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission nicht erfüllt. Folglich lehnte die EASA am 16. Juli 2015 den TCO-Antrag von *Iraqi Airways* aufgrund der beschriebenen eindeutigen Sicherheitsbedenken ab.
- (44) Am 28. September 2015 richtete die Kommission ein Schreiben an die ICAA. Mit dem Schreiben wurden gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 offizielle Konsultationen mit den Behörden aufgenommen, die die Regulierungsaufsicht über die im Irak zugelassenen Luftfahrtunternehmen ausüben. In diesem Schreiben erläuterte die Kommission, dass die Aufnahme dieser offiziellen Konsultationen aufgrund der Sicherheitsleistung von *Iraqi Airways* im Rahmen des SAFA-Programms sowie der Ablehnung des TCO-Antrags von *Iraqi Airways* durch die EASA erfolgte.
- (45) Am 27. Oktober 2015 schrieb die Kommission an die ICAA und an *Iraqi Airways*, um beide darüber zu informieren, dass der Fall von *Iraqi Airways* auf die Tagesordnung der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses vom 24. bis 26. November 2015 gesetzt worden war und dass sowohl der ICAA als auch *Iraqi Airways* gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 die Möglichkeit gegeben wurde, vom Flugsicherheitsausschuss angehört zu werden.
- (46) Am 3. November 2015 fand eine Videokonferenz mit Vertretern der Kommission, der EASA und der Mitgliedstaaten sowie Vertretern der ICAA und von *Iraqi Airways* statt. Bei dieser Videokonferenz gab die ICAA einen Überblick über ihre Aufgaben, der auch die Grundsätze für die Ausübung der Sicherheitsaufsicht umfasste. Darüber hinaus informierte die ICAA darüber, wie sie die Aufsicht über *Iraqi Airways* ausübt und wie sie den Follow-up der Informationen im Zusammenhang mit dem SAFA-Programm durchführt. Bei der Präsentation während der Videokonferenz gab *Iraqi Airways* lediglich einen sehr allgemeinen Überblick über sein Sicherheits- und Qualitätsmanagementsystem sowie andere sicherheitsrelevante Verfahren.
- (47) Die ICAA und *Iraqi Airways* wurden am 25. November 2015 vom Flugsicherheitsausschuss angehört. Unter anderem berichtete die ICAA, dass sie die Aufsicht über sieben Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen ausübt, zu denen auch *Iraqi Airways* gehört. Die ICAA legte auch einen Überblick über geplante Maßnahmen zur Stärkung ihrer Kapazitäten vor. Die EASA informierte über die Sicherheitsbedenken, auf deren Grundlage sie den TCO-Antrag abgelehnt hatte.
- (48) *Iraqi Airways* präsentierte mehrere Elemente, darunter auch Informationen zur SAFA-Analyse und Weiterverfolgung. Darin fanden sich jedoch keine hinreichenden Nachweise für die detaillierte Funktionsweise des Sicherheits- und Qualitätsmanagementsystems von *Iraqi Airways*. Die von *Iraqi Airways* vorgelegten Informationen reichten nicht aus, um die Sicherheitsbedenken vollständig auszuräumen, auf denen die Ablehnung der TCO-Genehmigung für *Iraqi Airways* durch die EASA beruhte.
- (49) 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 *Iraqi Airways* in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen.

- (50) Da dies eine unmittelbare Folge der Ablehnung der TCO-Genehmigung durch die EASA ist, beabsichtigt die Kommission, diese Aufnahme in Anhang A zu überprüfen, wenn die EASA die Kommission davon in Kenntnis setzt, dass ihrer Auffassung nach die Bedingungen erfüllt sind, *Iraqi Airways* eine Teil-TCO zu gewähren.

#### **Luftfahrtunternehmen aus Kasachstan**

- (51) 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. Eine teilweise Ausnahme gilt für das Luftfahrtunternehmen *Air Astana*. *Air Astana* wurde in Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen und darf einen Teil seiner Flotte in der Union betreiben, wobei nur der zum damaligen Zeitpunkt bestehende Umfang des Flugbetriebs zugelassen war.
- (52) Aufgrund verbesserter SAFA-Ergebnisse wurde es *Air Astana* 2014 gestattet, den Umfang des Flugbetriebs in der Union zu erhöhen, allerdings nur mit dem Luftfahrzeugmuster, mit dem das Unternehmen seit 2009 in der Union tätig sein darf.
- (53) *Air Astana* wurde im April 2015 von der CAC und im Mai 2015 im Rahmen des „Operational Safety Audit“ (IOSA) des Internationalen Luftverkehrsverbands (IATA) neu zertifiziert. Das Luftfahrtunternehmen übermittelt der Kommission regelmäßig aktualisierte Informationen über seinen Flugbetrieb sowie seine Schulungs- und Instandhaltungstätigkeiten. Bei dem von der EASA im Oktober 2015 im Rahmen der Teil-TCO durchgeführten Audit von *Air Astana* wurden keine Hinweise auf Verstöße gegen internationale Normen festgestellt. Demnach ist *Air Astana* personell gut aufgestellt und wird von einem kompetenten internationalen Managementteam gemeinsam mit örtlichem Personal wirksam verwaltet. Das Unternehmen hat eine ausgeprägte und glaubwürdige Sicherheitskultur entwickelt. Daher empfahl das EASA-Auditteam, der *Air Astana* eine TCO-Genehmigung ohne festgestellte Mängel auszustellen.
- (54) Um aktuelle Informationen über die Sicherheitsaufsicht in Kasachstan zu erhalten, wurde der CAC zu einer Anhörung bei der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses vom 24. November 2015 geladen. Der CAC gab an, dass mehrere Maßnahmen in die Wege geleitet worden waren, um die im Rahmen der koordinierten Validierungsmission 2014 von der ICAO festgestellten Mängel, einschließlich der schweren Sicherheitsbedenken im Bereich des Flugbetriebs, abzustellen. Zu diesen Maßnahmen zählt auch die Einführung eines Ausbildungsprogramms für Flugsicherheitsinspektoren und die Verbesserung der Verfahren zur Zertifizierung von Luftfahrtunternehmen und der Erteilung von Sondergenehmigungen. Hinsichtlich der schweren Sicherheitsbedenken teilte der CAC mit, dass frühestens Ende 2015 mit einer Lösung zu rechnen sei. Darüber hinaus unterzeichneten die zuständigen kasachischen Behörden im November 2015 eine Vereinbarung mit einem Anbieter von Beratungsdienstleistungen, um die wirksame Umsetzung der einschlägigen Sicherheitsnormen in Kasachstan zu verbessern. Der CAC teilte ferner mit, dass 2015 insgesamt zwölf Betreiber unter seiner Aufsicht neu zertifiziert und fünf Luftverkehrsbetreiberzeugnisse widerrufen worden waren. Dies sind zwar positive Entwicklungen, doch besteht nach wie vor erhebliche Unklarheit darüber, inwieweit die Zertifizierungs- und Genehmigungsverfahren für Luftfahrtunternehmen eingehalten werden und wie wirksam die Regulierungsmaßnahmen zur Behebung der schweren Sicherheitsbedenken sind.
- (55) *Air Astana* wurde ebenfalls zu einer Anhörung auf der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses vom 24. November 2015 geladen. *Air Astana* legte Nachweise dafür vor, dass es ein robustes und wirksames Verfahren für das Sicherheitsmanagement eingeführt hat, um Sicherheitsrisiken zu begegnen, Ursachenanalysen zu betreiben und die Sicherheitskultur innerhalb des Unternehmens zu fördern. Das Luftfahrtunternehmen hat nachgewiesen, dass es in der Lage ist, Änderungen bei Reichweite und Umfang seiner Tätigkeiten sicher und effizient vorzunehmen. Darüber hinaus hat *Air Astana* dafür gesorgt, dass die Aufsicht über seine Flotte im Einklang mit den geltenden internationalen Sicherheitsnormen wahrgenommen wird.
- (56) Das in Kasachstan zugelassene Luftfahrtunternehmen *SCAT JSC* beantragte eine Anhörung auf der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses vom 24. November 2015. Das Luftfahrtunternehmen hat die IOSA-Zertifizierung erfolgreich abgeschlossen. Nach Angaben von *SCAT JSC* sind mehrere seiner Luftfahrzeuge der Muster Boeing B-737 und B-757 in Litauen registriert. Die Kommission nimmt zwar die von *SCAT JSC* erzielten Fortschritte zur Kenntnis, doch hat das Luftfahrtunternehmen nicht nachgewiesen, dass es seinen Flugbetrieb sowie die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und die Instandhaltung seiner Luftfahrzeuge unter Einhaltung der geltenden Sicherheitsnormen durchführt.
- (57) Auf der Grundlage der Informationen, die der Kommission zur Verfügung stehen, einschließlich der bei der Anhörung vom 24. November 2015 vorgelegten Informationen, wird festgestellt, dass das Vorhaben, die Rechtsvorschriften im Bereich der Zivilluftfahrt in Kasachstan zu reformieren, allmählich vorankommt. Um substantziellere Fortschritte unter Beweis zu stellen, müssen jedoch die fortbestehenden schweren Sicherheitsbedenken im Bereich des Flugbetriebs ausgeräumt werden, bevor eine deutliche Lockerung der Beschränkungen in Erwägung gezogen werden kann, die derzeit für die Luftfahrtunternehmen unter der Aufsicht des CAC mit Ausnahme von *Air Astana* gelten.

- (58) Auf der Grundlage der der Kommission vorliegenden Informationen, der positiven Ergebnisse der TCO-Prüfung von *Air Astana* und der Erläuterungen während der Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss ist davon auszugehen, dass die Bedingungen für die Aufrechterhaltung einer teilweisen Betriebsuntersagung für *Air Astana* nicht mehr gegeben sind.
- (59) Den Fall von *SCAT JSC* beabsichtigt die Kommission eingehender zu prüfen, um sicherzustellen, dass eine mögliche künftige Lockerung der Betriebsuntersagung für *SCAT JSC* keine Sicherheitsrisiken für den Flugbetrieb in der Union darstellt.
- (60) 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 Astana* aus Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen.
- (61) Die Mitgliedstaaten müssen die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei Luftfahrzeugen von *Air Astana* gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.

#### **Luftfahrtunternehmen aus dem Libanon**

- (62) Die Konsultationen mit der zuständigen Behörde des Libanon, der libanesischen Zivilluftfahrtbehörde (im Folgenden „libanesisches CAA“), werden fortgesetzt, um bestätigen zu können, dass der Libanon den Mängelbehebungsplan umsetzt, der als Reaktion auf die Mängel und die schweren Sicherheitsbedenken auf der Grundlage der koordinierten Validierungsmission der ICAO vom Dezember 2012 erstellt wurde.
- (63) Am 4. November 2015 nahmen Vertreter der libanesischen CAA und der Luftfahrtunternehmen *Middle East Airlines* sowie *Wings of Lebanon* an einer technischen Sitzung in Brüssel mit Vertretern der Kommission und der EASA teil, um über den Stand der Fortschritte zu informieren, die die libanesischen CAA erzielt hat, insbesondere bei der Ausräumung der schweren Sicherheitsbedenken, bei der Einrichtung eines Verwaltungsrats der Zivilluftfahrtbehörde und bei der Aufgabentrennung zwischen Sicherheitsaufsicht und Dienstleistungserbringung, die derzeit beide bei der libanesischen CAA angesiedelt sind.
- (64) Die libanesischen CAA hatte der ICAO zusätzliche Informationen zu den schweren Sicherheitsbedenken vorgelegt und diese Informationen auf der technischen Sitzung präsentiert. Die libanesischen CAA hat die ICAO vor kurzem eingeladen, die Abhilfemaßnahmen zu überprüfen, doch diese Prüfung hat noch nicht stattgefunden. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Direktion für Flugsicherheit, die für die Zertifizierung von und die Aufsicht über Luftfahrtunternehmen zuständig ist, innerhalb der libanesischen CAA eine vergleichsweise unabhängige Position innehat, was jedoch bei der technischen Sitzung nicht mit eindeutigen Beweisen untermauert wurde.
- (65) Das Luftfahrtunternehmen *Middle East Airlines* präsentierte seine Betriebsführung und sein Sicherheitsmanagement und scheint die Verfahren in den sicherheitsrelevanten Bereichen Flugbetrieb, Ausbildung der Besatzungen, Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sowie Qualitäts- und Sicherheitsmanagement unter Kontrolle zu haben. Die EASA informierte darüber, dass ein Treffen mit *Middle East Airlines*, das kürzlich im Rahmen des von dem Luftfahrtunternehmen gestellten Antrags auf TCO-Genehmigung stattgefunden hat, positive Ergebnisse gebracht hatte. Das Luftfahrtunternehmen lässt regelmäßig Audits durch Dritte durchführen, um der mangelnden Sicherheitsaufsicht seiner eigenen Behörde entgegenzuwirken und die Umsetzung internationaler Sicherheitsnormen weiter zu verbessern.
- (66) Das Luftfahrtunternehmen *Wings of Lebanon* stellte seinen Betrieb mit einem einzigen Luftfahrzeug und die vorhandenen Verfahren zur Gewährleistung der Sicherheit vor. Vor kurzem wurden die wichtigsten Posten bei diesem Luftfahrtunternehmen neu besetzt, was zu einer Verbesserung der Betriebsverfahren innerhalb des Luftfahrtunternehmens führte und die Entwicklung eines Sicherheitsmanagementsystems beförderte.
- (67) Die schrittweisen Verbesserungen der Sicherheitsaufsicht in Verbindung mit den von *Middle East Airlines* ergriffenen Abhilfemaßnahmen und die verfügbaren Sicherheitsinformationen rechtfertigen es zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht, eine Betriebsuntersagung oder Betriebsbeschränkungen für im Libanon zugelassene Luftfahrtunternehmen zu beschließen. Um die Lage weiterhin genau zu überwachen, werden die Konsultationen mit den libanesischen Behörden gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 jedoch fortgesetzt.
- (68) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus dem Libanon zu ändern.

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

#### **Luftfahrtunternehmen aus Madagaskar**

- (70) Die Kommission hat die Konsultationen mit der Zivilluftfahrtbehörde von Madagaskar, Aviation civile de Madagascar (ACM), fortgesetzt. Auf Antrag der ACM fand am 2. Oktober 2015 in Brüssel ein Treffen zwischen Vertretern der Kommission, der EASA und eines Mitgliedstaats einerseits und Vertretern der ACM und des Luftfahrtunternehmens *Air Madagascar* andererseits statt.
- (71) Auf dieser Sitzung legten die ACM und *Air Madagascar* Informationen zu den von den beiden Organisationen erzielten Fortschritten bei ihren jeweiligen Aktionsplänen zur Behebung und Vorbeugung der in den Erwägungsgründen 66 bis 74 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2011 erwähnten Sicherheitsmängel vor. Sowohl die ACM als auch *Air Madagascar* sind der Auffassung, dass diese Sicherheitsmängel wirksam behoben wurden. Die ACM beantragte eine Neubewertung der gegenüber *Air Madagascar* verhängten Betriebsbeschränkungen.
- (72) Die Kommission nahm die von der ACM gemeldeten Fortschritte bei der Behebung der von der ICAO festgestellten Mängel zur Kenntnis ebenso wie die von der ACM und dem Luftfahrtunternehmen *Air Madagascar* vorgelegten Informationen zu den jeweiligen Aktionsplänen zur Behebung und Vorbeugung von Mängeln. Auch unter Anerkennung der von der ACM und dem Luftfahrtunternehmen *Air Madagascar* erzielten Fortschritte und selbst unter Einbeziehung der zu erwartenden künftigen Fortschritte sind die Bedingungen für eine Lockerung der derzeitigen teilweisen Betriebsuntersagung für *Air Madagascar* nicht gegeben. Es bedarf nach wie vor einer Überprüfung der tatsächlichen Umsetzung internationaler Sicherheitsnormen. Die ACM muss ihre Erfahrungen mit den neu eingeführten Verfahren festigen. Hierzu kann für das erste Quartal 2016 ein Bewertungsbesuch der Union vor Ort in Madagaskar in Erwägung gezogen werden. Zudem gibt es derzeit nicht genügend Belege, die für eine Lockerung der Betriebsbeschränkungen für Luftfahrtunternehmen aus Madagaskar sprechen.
- (73) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Madagaskar zu ändern.

#### **Luftfahrtunternehmen aus Mosambik**

- (74) Aufgrund der von der Union im April 2015 vorgenommenen Sicherheitsbewertung gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass — obgleich die zuständige Zivilluftfahrtbehörde in Mosambik, das Instituto de Aviação Civil de Moçambique (IACM), erhebliche Fortschritte bei der Umsetzung internationaler Sicherheitsnormen nachgewiesen hat — weiterhin erhebliche Mängel hinsichtlich der Sicherheitsaufsicht in Mosambik bestehen. Daher wurde beschlossen, dass die Kommission mit Hilfe der EASA technische Unterstützung für das IACM leistet, um die verbleibenden Mängel abzustellen und den Prozess des internen Kapazitätsaufbaus mit Blick auf die erforderliche Nachhaltigkeit abzuschließen.
- (75) Am 12. Oktober wurde ein Langzeitprojekt zur technischen Unterstützung eingeleitet, das bis Anfang Juni 2016 laufen wird. In der ersten Phase des Projekts wurden erste Ergebnisse erzielt. Im Zuge einer gründlichen Überprüfung des Rechtsrahmens und der geltenden Luftverkehrsvorschriften wurden Abhilfemaßnahmen und Verbesserungen für eine spätere Annahme ermittelt. Es wird erwogen, die Grundsätze und die Struktur einiger Unionsvorschriften über die Zivilluftfahrt an die Besonderheiten des mosambikanischen Luftverkehrssystems anzupassen. Gezielte Anstrengungen werden unternommen, um alle im Rahmen des USOAP der ICAO festgestellten Mängel zu beheben und so den Grad der wirksamen Umsetzung deutlich zu verbessern. Es gab Kontakte mit allen bestehenden Luftfahrtunternehmen, und deren Zertifizierungsstatus wurde überprüft. Eine Reihe von Protokollen für die Zusammenarbeit werden in Betracht gezogen, um einige der wichtigsten Schwachstellen des IACM zu beheben. Es wurde damit begonnen, alle internen Verfahren und Prozesse des IACM zu ermitteln, die einer tiefgreifenden Überarbeitung bedürfen.
- (76) Vom 14. September 2015 bis zum 13. November 2015 wurde ein Kurzzeitprojekt zur technischen Unterstützung durchgeführt. Es umfasste innerbetriebliche Ausbildung und Einweisung im Bereich der Zertifizierung von Flugplätzen und der Überwachung, insbesondere im Hinblick auf den neuen internationalen Flughafen in Nacala und den bestehenden internationalen Flughafen in Beira.
- (77) Die Fähigkeit des IACM, die Aufsicht über die Zivilluftfahrt in Mosambik nach internationalen Sicherheitsnormen wahrzunehmen, ist derzeit allerdings noch nicht in ausreichendem Maß gewährleistet. Es gibt somit keine hinreichenden Belege, die eine Lockerung der für alle in Mosambik zugelassenen Luftfahrtunternehmen geltenden Betriebsuntersagung rechtfertigen würden.

- (78) Gemäß einer am 5. November 2015 vom IACM vorgelegten Liste wurden in Mosambik drei neue Luftfahrtunternehmen zugelassen, und zwar *Ambassador Lda* (AOC MOZ-21), *Everett Aviation Lda* (AOC MOZ-18) und *Inaer Aviation Mozambique Lda* (AOC MOZ-19). 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 *Aero-Serviços Sarl* (AOC MOZ-08), *Emílio Air Charter Lda* (AOC MOZ-05) und *Unique Air Charter Lda* (AOC MOZ-13), die während des Neuzertifizierungsverfahrens ausgesetzt worden waren, nun widerrufen wurden, da diese Unternehmen das Verfahren nicht erfolgreich abgeschlossen haben.
- (79) 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 Betriebsuntersuchung ergangen ist, geändert werden sollte, um die Luftfahrtunternehmen *Ambassador Lda*, *Everett Aviation Lda* und *Inaer Aviation Mozambique Lda*. in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen und die Luftfahrtunternehmen *Aero-Serviços Sarl*, *Emílio Air Charter Lda* und *Unique Air Charter Lda* aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen.

### Luftfahrtunternehmen aus Nepal

- (80) Die Kommission hat die Konsultationen mit der zuständigen Zivilluftfahrtbehörde Nepals (CAAN) fortgesetzt, damit dort ausreichende Kapazitäten zur Umsetzung und Durchsetzung der einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen geschaffen werden.
- (81) Die Kommission und die EASA besuchten die CAAN vom 5. bis 9. Oktober 2015. Mit dem Vor-Ort-Besuch beabsichtigte die EASA, technische Unterstützung in Form einer Bewertung der Fortschritte zu leisten, die die CAAN hinsichtlich der beim ICAO-Audit festgestellten Mängel erzielt hat, und den Zeitplan dahingehend zu ändern, dass Empfehlungen für die Behebung der noch offenen Punkte aufgenommen werden. Die Kommission beteiligte sich an diesem Vor-Ort-Besuch zur Überprüfung der Fortschritte der CAAN bezüglich der Mängel, die im Dezember 2013 zu der Betriebsuntersuchung für nepalesische Luftfahrtunternehmen geführt hatten.
- (82) Bei dem Besuch vor Ort wurde deutlich, dass die CAAN die internationalen Sicherheitsnormen inzwischen besser umsetzt. Der ICAO zufolge werden die Mängel, einschließlich derjenigen, die zu den schweren Sicherheitsbedenken der ICAO geführt haben, durch den von der CAAN aufgestellten Mängelbehebungsplan umfassend behoben. Allerdings konnte bei dem Besuch vor Ort nicht überprüft werden, inwieweit die Maßnahmen tatsächlich umgesetzt werden. Die schweren Sicherheitsbedenken bezüglich des Flugbetriebs werden aufrechterhalten. Die CAAN erwartet im Dezember 2015 einen Besuch des Sicherheitsteams des ICAO-Regionalbüros, bei dem eine erste Bewertung der Umsetzung der Abhilfemaßnahmen im Hinblick auf eine mögliche koordinierte Validierungsmission im ersten Quartal 2016 vorgenommen werden soll. Bei dieser koordinierten Validierungsmission soll die tatsächliche Umsetzung der Abhilfemaßnahmen geprüft werden. Die CAAN führt ein Programm mit regelmäßigen Audits aller Luftfahrtunternehmen und anderer Dienstleister unter ihrer Aufsicht durch. Allerdings muss das Inspektionsprogramm weiter ausgebaut werden.
- (83) Bei einem Treffen mit dem nepalesischen Minister für Tourismus, Kultur und Zivilluftfahrt wurde betont, dass es zur Verbesserung des Aufsichtssystems in Nepal erforderlich ist, die CAAN umfassend dazu zu befähigen, ihre sicherheitsrelevanten Aufgaben unabhängig von der politischen Ebene wahrzunehmen, und sie ausreichend mit qualifiziertem Personal auszustatten. Der Minister teilte mit, dass derzeit an weiteren Änderungen des nepalesischen Zivilluftfahrtgesetzes gearbeitet wird, um die institutionellen Fragen zu klären und die Unabhängigkeit der Sicherheitsaufsicht von den Dienstleistern zu gewährleisten, und dass die CAAN bei der Behebung aller Mängel uneingeschränkte Unterstützung erhält.
- (84) Am 7. und 8. Oktober 2015 besuchten die Kommission und die EASA die in Nepal zugelassenen Luftfahrtunternehmen *Buddha Air*, *Yeti Airlines*, *Tara Air* und *Nepal Airlines Corporation*, um eine Überprüfung der Entwicklung seit dem vorhergehenden Besuch im Februar 2014 vorzunehmen. Alle vier Luftfahrtunternehmen wurden gemäß dem fünfstufigen Verfahren erneut zertifiziert, und die CAAN übt eine kontinuierliche Aufsicht aus. Die Sicherheitsmanagementsysteme und die Sicherheitskultur innerhalb dieser Luftfahrtunternehmen sind unterschiedlich ausgereift, und obwohl einige von ihnen deutlich weiter sind als andere, erfüllt derzeit keines der Luftfahrtunternehmen die geltenden internationalen Sicherheitsnormen.
- (85) Die CAAN teilte zudem mit, dass zwei neue Luftfahrtunternehmen zugelassen wurden. *Saurya Airlines* erhielt am 13. November 2014 das Luftverkehrsbetreiberzeugnis mit der Nummer 083/2014, und am 9. März 2015 wurde *Himalaya Airlines* das Luftverkehrsbetreiberzeugnis mit der Nummer 084/2015 erteilt. Die CAAN konnte jedoch nicht nachweisen, dass die Sicherheitsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen im Einklang mit den internationalen Sicherheitsnormen gewährleistet wird.

- (86) 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 *Saurya Airlines* und *Himalaya Airlines* in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen.

#### **Luftfahrtunternehmen aus den Philippinen**

- (87) Die Kommission, die EASA und die Mitgliedstaaten haben die Sicherheitsleistung der in den Philippinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen, die in der Union tätig sind, genau überwacht, unter anderem im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei philippinischen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.
- (88) Vor der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses übermittelte die Zivilluftfahrtbehörde der Philippinen (CAAP) der Kommission bestimmte technische Informationen zur Sicherheitsaufsicht über in den Philippinen zugelassene Luftfahrtunternehmen. Aus den vorgelegten Informationen geht hervor, dass es in den Philippinen derzeit 38 aktive Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen gibt. Das Managementteam der CAAP, das bislang zu den Verbesserungen in der Zivilluftfahrt der Philippinen beigetragen hat, wird auch weiterhin bestehen und sein Programm zur kontinuierlichen Verbesserung umsetzen. Darüber hinaus zeigen die von der CAAP vorgelegten Informationen und die Analyse der verfügbaren Informationen über Unfälle und Zwischenfälle keinen besorgniserregenden Trend bei in den Philippinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen.
- (89) *Philippine Airlines*, *Air Philippines' Corporation* und *Cebu Pacific Air* wurden alle in jüngerer Vergangenheit SAFA-Vorfeldinspektionen unterzogen. Die Berichte zeigen, dass im Zusammenhang mit den SAFA-Vorfeldinspektionen keine negativen Trends zu verzeichnen sind.
- (90) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus den Philippinen zu ändern.
- (91) Die Mitgliedstaaten müssen die tatsächliche Einhaltung der internationalen Sicherheitsnormen durch die Luftfahrtunternehmen aus den Philippinen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.

#### **Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation**

- (92) Die Kommission, die EASA und die Mitgliedstaaten haben die Sicherheitsleistung der in der Russischen Föderation zugelassenen Luftfahrtunternehmen, die in der Union tätig sind, weiterhin genau überwacht, unter anderem im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen einiger russischer Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.
- (93) Am 23. Oktober 2015 fand ein Treffen zwischen Vertretern der Kommission, unterstützt von der EASA und einem Mitgliedstaat, und Vertretern der russischen Föderalen Luftverkehrsagentur (FATA) statt. Zweck dieser Sitzung war es, anhand von Berichten über SAFA-Vorfeldinspektionen zwischen dem 20. September 2014 und dem 19. Oktober 2015 die Sicherheitsleistung der russischen Luftfahrtunternehmen zu überprüfen und zu ermitteln, welchen Fällen besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden sollte.
- (94) Auf der Sitzung wies die Kommission darauf hin, dass einige Betreiber mit einer SAFA-Quote von 2 oder höher keine angemessene Ursachenanalyse vornehmen. Die FATA erklärte, dass bei SAFA-Prüfungen festgestellte Mängel regelmäßig analysiert werden und fortlaufend überwacht wird, ob die Abhilfemaßnahmen der Betreiber wirksam sind. Die FATA sagte zu, die Fälle von Nichteinhaltung, die noch nicht ordnungsgemäß erledigt worden seien, weiterzuverfolgen und die Kommission über den neuesten Stand in diesen Fällen zu unterrichten. Darüber hinaus legte die FATA aktuelle Informationen zu den jüngsten Fällen vor, in denen die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse von Luftfahrtunternehmen unter ihrer Aufsicht ausgesetzt oder widerrufen wurden.
- (95) 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 dem Flugsicherheitsausschuss nicht notwendig ist. Es wurde jedoch vereinbart, dass auch weiterhin regelmäßige Treffen von Sicherheitsexperten der Kommission und der russischen Behörden stattfinden sollen, und zwar mindestens einmal vor jeder Sitzung des Flugsicherheitsausschusses.

- (96) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, durch die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation zu ändern.
- (97) 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.
- (98) 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 treffen.

#### **Luftfahrtunternehmen aus dem Sudan**

- (99) Die sudanesishe Zivilluftfahrtbehörde (SCAA) unterhält regelmäßige Kontakte mit der Kommission, insbesondere im Hinblick auf die Bewertung im Sudan zugelassener Luftfahrtunternehmen. Die Aufsichtstätigkeiten der SCAA haben sich gegenüber einigen Luftfahrtunternehmen verbessert. Obwohl die SCAA ihre Bereitschaft bestätigt hatte, im Oktober 2015 einen Bewertungsbesuch vor Ort zuzulassen, beantragte sie dann eine Verschiebung des Besuchs auf 2016, um der SCAA und den Luftfahrtunternehmen mehr Zeit zu geben, die internationalen Sicherheitsnormen umzusetzen.
- (100) Um festzustellen, ob die internationalen Sicherheitsnormen von der SCAA und den im Sudan zugelassenen Luftfahrtunternehmen eingehalten werden, muss die Union die Sicherheit bei einem Besuch bewerten.
- (101) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus dem Sudan zu ändern.

#### **Luftfahrtunternehmen aus Taiwan**

- (102) Angesichts der zwei tödlichen Unfälle, die das Luftfahrtunternehmen *TransAsia Airways (TNA)* in den zurückliegenden 18 Monaten zu verzeichnen hatte, nahm die Kommission gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 der Kommission formale Konsultationen mit der Zivilluftfahrtbehörde Taiwans (CAA) auf. Die CAA und das Luftfahrtunternehmen TNA wurden in diesem Zusammenhang zu einer technischen Sitzung mit Vertretern der Kommission und der EASA am 19. Oktober 2015 in Brüssel eingeladen, um das von der CAA eingerichtete Sicherheitsaufsichtssystem und die Sicherheitsleistung von TNA zu erörtern.
- (103) Auf dieser Sitzung teilte die CAA mit, dass ihre Sicherheitsaufsicht auf den Normen und Empfehlungen der ICAO beruht, und erklärte unter Verweis auf die acht wesentlichen Elemente der ICAO, wie sie ihrer Verantwortung im Bereich der Sicherheitsaufsicht nachkommt. Die CAA legte detailliert dar, welche Maßnahmen nach den Zwischenfällen und Unfällen beim Luftfahrtunternehmen TNA in den vergangenen beiden Jahren ergriffen wurden. Im Einklang mit den taiwanesischen Rechtsvorschriften froh die CAA für einen Zeitraum von einem Jahr ab dem Zeitpunkt des zweiten Unfalls den Umfang des Flugbetriebs des Luftfahrtunternehmens TNA ein. Schließlich betonte die CAA auch, dass sie sich zur Umsetzung des ICAO-Anhangs 19 verpflichtet fühle, und kündigte an, bis 2017 bei allen in Taiwan zugelassenen Luftfahrtunternehmen eine Bewertung des Sicherheitsmanagementsystems durchzuführen.
- (104) Auf derselben Sitzung teilte das Luftfahrtunternehmen TNA der Kommission mit, dass es nach den tödlichen Unfällen in den Jahren 2014 und 2015 einen Aktionsplan zur Verbesserung der Flugsicherheit erarbeitet hat, der folgende Bereiche umfasst: Verbesserung der Unternehmenskultur, Weiterentwicklung der Unternehmensabläufe, Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems, Ausbildung und Bewertung. Das Unternehmen berichtete, dass die Organisation des Luftfahrtunternehmens im Jahr 2015 wesentlich umgestaltet wurde, u. a. durch Personalveränderungen auf der obersten Leitungsebene des Luftfahrtunternehmens, Einrichtung einer Abteilung zur Qualitätssicherung, Einsetzung eines Flugsicherheitsausschusses zur Entwicklung von Strategien und Maßnahmen zur Förderung der Flugsicherheit und durch die Erneuerung der Flotte, so dass das Durchschnittsalter der Flotte im Jahr 2016 bei vier Jahren liegen wird. Darüber hinaus wurden spezielle Maßnahmen ergriffen, um die Ausbildung der Flugbesatzungen zu verbessern. Zusätzlich zu den Aufsichtstätigkeiten der CAA führten ATR und die Flight Safety Foundation mit Unterstützung von Airbus und Bureau Veritas 2015 Bewertungsbesuche durch. Beide Bewertungsbesuche vor Ort zogen eine Reihe von Empfehlungen nach sich, die durch einen Mängelbehebungsplan umgesetzt werden sollen, den das Luftfahrtunternehmen TNA in der Folge erarbeitet hat.

- (105) Am Ende der Sitzung erklärte die CAA, dass alle Aspekte des Luftverkehrs in Taiwan mit den internationalen Normen der ICAO im Einklang stehen, und sie verpflichtete sich, die Sicherheitsleistung des Luftfahrtunternehmens TNA weiterhin genau zu überwachen und die Aktionspläne zur Behebung und Vorbeugung von Mängeln umzusetzen.
- (106) Auf der Grundlage der der Kommission zur Verfügung stehenden Informationen wurde es nicht als erforderlich angesehen, dass die CAA und das Luftfahrtunternehmen TNA vor dem Flugsicherheitsausschuss erscheinen und dass eine Betriebsuntersagung gegen Luftfahrtunternehmen aus Taiwan ausgesprochen wird. Dennoch stimmten die CAA und das Luftfahrtunternehmen TNA weiteren technischen Konsultationen zu, damit die Kommission die Umsetzung der jeweiligen Aktionspläne zur Behebung und Vorbeugung von Mängeln überwachen kann und sicherheitsrelevante Angelegenheiten fortlaufend besprochen werden können.
- (107) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Taiwan zu ändern.
- (108) Die Mitgliedstaaten müssen die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei in Taiwan zugelassenen Luftfahrzeugen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin überprüfen.

#### **Luftfahrtunternehmen aus Thailand**

- (109) Mit Schreiben vom 14. Oktober 2015 übermittelte die thailändische Zivilluftfahrtbehörde (im Folgenden „thailändische CAA“) der Kommission Informationen über die Fortschritte bei der Umsetzung der Maßnahmen zur Behebung der schweren Sicherheitsbedenken der ICAO und anderer von der ICAO und der US-Bundesluftfahrtbehörde (Federal Aviation Administration, FAA) festgestellter Mängel. Hierbei wurde festgestellt, dass es der thailändischen Regierung gelungen ist, die ehemalige Abteilung für Zivilluftfahrt innerhalb weniger Monate zu einer eigenständigen thailändischen Zivilluftfahrtbehörde umzubauen. Die thailändische CAA hat neue technische Fachkräfte und zusätzliches Inspektionspersonal eingestellt und ist dabei, ihr Arbeitskräftepotenzial weiter zu verstärken.
- (110) Vom 9. bis 12. November 2015 führte die EASA einen Besuch in Thailand und auch bei der thailändischen CAA durch, um angesichts der TCO-Anträge von zwei thailändischen Luftfahrtunternehmen die von der ICAO festgestellten Verstöße zu überprüfen. Die Beobachtungen der EASA entsprechen den Feststellungen der ICAO. Die EASA fand eine relativ schwache und überlastete thailändische CAA vor, konnte aber auch ermutigende Entwicklungen feststellen. Für weitere positive Entwicklungen sind politische Unterstützung und ausreichend Zeit erforderlich, um die Abhilfemaßnahmen nachhaltig umsetzen zu können.
- (111) Auf Ersuchen der thailändischen Regierung fand am 23. November 2015 eine technische Sitzung mit Vertretern der Kommission und der EASA, hochrangigen Beamten der thailändischen Regierung, Beamten der thailändischen CAA und Vertretern des Luftfahrtunternehmens *Thai Airways International* statt. Die Teilnehmer der Sitzung waren der Ansicht, dass die vorgelegten Informationen zu den Verbesserungen im Bereich der thailändischen Zivilluftfahrt auch für den Flugsicherheitsausschuss relevant waren.
- (112) Deshalb wurde die thailändische Delegation zu einer Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss am 25. November geladen. Die thailändische CAA präsentierte die organisatorischen Verbesserungen und die kurz-, mittel- und langfristigen Aktionspläne, mit denen die von der ICAO festgestellten Mängel behoben und die schweren Sicherheitsbedenken ausgeräumt werden sollen. Was die zeitliche Umsetzung betrifft, hält die thailändische CAA die Einrichtung eines leistungsfähigen Flugsicherheitssystems für wichtiger als die Vorgabe von Fristen, die realistischerweise kaum einzuhalten wären. Die thailändische CAA beabsichtigt, europäische Flugsicherheitsvorschriften umzusetzen, und ist dabei, Verträge mit der EASA und anderen europäischen Partnern zu schließen, um Unterstützung bei der Umsetzung zu erhalten. *Thai Airways* legte dar, wie sich das Luftfahrtunternehmen entwickelt hat und wie die internationalen Sicherheitsnormen und das Sicherheitsmanagement im Betrieb umgesetzt werden.
- (113) Wenngleich die Ergebnisse des ICAO-Audits vom Februar 2015 gezeigt haben, dass die wirksame Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen noch nicht ausreichend gewährleistet ist, setzen sich die Regierung und die CAA Thailands klar für eine Verbesserung der Sicherheitsaufsicht in Thailand ein und haben Nachweise vorgelegt, dass innerhalb kurzer Zeit bereits deutliche Fortschritte erzielt wurden. Zudem sprechen die verfügbaren

Informationen über die Sicherheit von Luftfahrtunternehmen aus Thailand 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.

- (114) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Thailand zu ändern.
- (115) 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.
- (116) Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen Sicherheitsrisiken drohen, könnte die Kommission gezwungen sein, weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

#### **Luftfahrtunternehmen aus Sambia**

- (117) Am 4. September 2015 hat die sambische Zivilluftfahrtbehörde (ZCAA) der Kommission aktuelle Informationen zu den Arbeiten im Zusammenhang mit dem Sicherheitsaktionsplan Sambias vorgelegt. Daraus geht hervor, dass deutliche Fortschritte erzielt worden sind. Einige Maßnahmen sind jedoch erst in der letzten Umsetzungsphase und wurden noch nicht vollständig abgeschlossen. Im gegenseitigen Einvernehmen zwischen der Kommission und der ZCAA wurde beschlossen, den Bewertungsbesuch der EU auf Anfang 2016 zu verschieben.
- (118) Es wird erwartet, dass die ZCAA weiter an der Umsetzung der internationalen Sicherheitsnormen arbeitet. Die Kommission beabsichtigt, sich weiter auf den für Anfang 2016 geplanten Bewertungsbesuch vor Ort vorzubereiten, um die Umsetzung dieser Normen in Sambia zu überprüfen.
- (119) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass derzeit kein Grund besteht, die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Sambia zu ändern.
- (120) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (121) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Flugsicherheitsausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

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

- (1) Anhang A wird durch den Wortlaut des Anhangs A dieser Verordnung ersetzt.
- (2) Anhang B wird durch den Wortlaut des Anhangs B dieser Verordnung ersetzt.

#### *Artikel 2*

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

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

Brüssel, den 10. Dezember 2015

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

---

## ANHANG A

LISTE DER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DENEN IN DER EUROPÄISCHEN UNION DER BETRIEB (MIT AUSNAHMEN) <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 Luftfahrzeugbetreibers
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
FLY540	AO 004-01 FLYA	Unbekannt	Republik Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	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 Luftfahrzeugbetreibers
HELIANG	010	Unbekannt	Republik Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Unbekannt	Republik Angola
MAVEWA	016	Unbekannt	Republik Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republik Angola
<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
EMERAUDE	RAC06-008	Unbekannt	Republik Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC06-003	EKA	Republik Kongo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republik Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC06-014	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 Luftfahrzeugbetreibers
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Unbekannt	Republik Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC06-001	TSG	Republik Kongo
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Demokratischen Republik Kongo (DR Kongo), die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)</b>
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ 2012	BUL	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/ 2015	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ 2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	KGO	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/ 2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
<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
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 Republik Gabun, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Afrijet und SN2AG in Anhang B, einschließlich</b>			<b>Republik Gabun</b>
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republik Gabun
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republik Gabun

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republik Gabun
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republik Gabun
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republik Gabun
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Unbekannt	Republik Gabun
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Indonesiens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua und Indonesia Air Asia, einschließlich</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
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republik Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Unbekannt	Republik Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Republik Indonesien
BATIK AIR	121-050	BTK	Republik Indonesien
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Republik Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Unbekannt	Republik Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republik Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republik Indonesien

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
<i>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
<i>LION MENTARI AIRLINES</i>	121-010	LNI	Republik Indonesien
<i>MARTABUANA ABADION</i>	135-049	Unbekannt	Republik Indonesien

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	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
<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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Republik Kasachstan
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Republik Kasachstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republik Kasachstan
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Republik Kasachstan
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Republik Kasachstan
SCAT	KZ-01/004	VSV	Republik Kasachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Republik Kasachstan
<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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Liberias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden</b>			<b>Liberia</b>
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Libyens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Libyen</b>
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
BURQA 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
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
INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA	MOZ-19	Unbekannt	Republik Mosambik
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republik Mosambik

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Republik Mosambik
MAKOND, LDA	MOZ-20	Unbekannt	Republik Mosambik
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Republik Mosambik
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Unbekannt	Republik Mosambik
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Unbekannt	Republik Mosambik
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Unbekannt	Republik Mosambik
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Republik Mosambik
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Nepals, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Republik Nepal</b>
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Unbekannt	Republik Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Unbekannt	Republik Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republik Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Unbekannt	Republik Nepal
GOMA AIR	064/2010	Unbekannt	Republik Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Unbekannt	Republik Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Unbekannt	Republik Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Unbekannt	Republik Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Unbekannt	Republik Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Unbekannt	Republik Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republik Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Unbekannt	Republik Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republik Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Unbekannt	Republik Nepal

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republik Nepal
SITA AIR	033/2000	Unbekannt	Republik Nepal
TARA AIR	053/2009	Unbekannt	Republik Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republik Nepal
<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
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden des Sudan, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Republik Sudan</b>
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Republik Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Republik Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Republik Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Republik Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republik Sudan
DOVE AIRLINES	52	DOV	Republik Sudan
ELIDINER AVIATION	8	DND	Republik Sudan

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

## 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 Luftfahrzeugbetreibers	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungsstaat
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republik Angola	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 6 Luftfahrzeugen des Musters Boeing B777 und 4 Luftfahrzeugen des Musters Boeing B737-700.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Republik Angola
AIR 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	Republik Gabun	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters Falcon 50, 2 Luftfahrzeugen des Musters Falcon 900.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ, TR-AFR.	Republik Gabun
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republik Gabun	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters Challenger CL-601, 1 Luftfahrzeug des Musters HS-125-800.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-AAG, ZS-AFG.	Republik Gabun; Republik Südafrika
IRAN AIR <sup>(2)</sup>	FS100	IRA	Islamische Republik Iran	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 10 Luftfahrzeugen des Musters Airbus A300 und 2 Luftfahrzeugen des Musters Airbus A310.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBS, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL.	Islamische Republik Iran
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> Den in Anhang B aufgeführten Luftfahrtunternehmen kann es gestattet werden, Verkehrsrechte durch den Einsatz betriebsbereit gecharterter Luftfahrzeuge (Wet-Lease) eines Luftfahrtunternehmens auszuüben, das keinem Betriebsverbot unterliegt, sofern die einschlägigen Sicherheitsnormen eingehalten werden.

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbescheinigung (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbescheinigung (AOC)	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrzeugbetreibers	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungsstaat
AIR MADAGASCAR	5R- M01/2009	MDG	Madagaskar	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: Luftfahrzeugen des Musters Boeing B737, Luftfahrzeugen des Musters ATR 72/42 und 3 Luftfahrzeugen des Musters DHC 6-300.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: Luftfahrzeugen innerhalb der Boeing-B737-Flotte, wie auf dem AOC angegeben, Luftfahrzeugen innerhalb der ATR-72/42-Flotte, wie auf dem AOC angegeben, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Republik Madagaskar

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

(<sup>2</sup>) Iran Air ist es gestattet, Flüge in die Union unter Einsatz der angegebenen Luftfahrzeuge und unter den in Erwägungsgrund 69 der Verordnung (EU) Nr. 590/2010 (ABl. L 170 vom 6.7.2010, S. 15) genannten Bedingungen durchzuführen.