DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 368/2014 DER KOMMISSION

vom 10. April 2014

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission ([3]) 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 Angaben übermittelt, die im Zusammenhang mit der Aktualisierung der gemeinschaftlichen Liste von Belang sind. Einschlägige Informationen wurden auch von Drittstaaten 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 ([4]) eingesetzt wurde („der Flugsicherheitsausschuss"), mündlich vorzutragen.

(5) Der Flugsicherheitsausschuss hat von der Kommission aktuelle Informationen über die laufenden gemeinsamen Konsultationen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 und ihrer Durchführungsverordnung (EG) Nr. 473/2006 der Kommission ([5]) mit den zuständigen Behörden und den Luftfahrtunternehmen folgender Staaten erhalten: Georgien, Republik Guinea, Indien, Indonesien, Kasachstan, Libanon, Madagaskar, Islamische Republik Mauretanien, Mosambik, Nepal, Philippinen, Sudan, Königreich Swasiland, Jemen und Sambia. Der Flugsicherheitsausschuss erhielt von der Kommission ferner Informationen über Afghanistan, Iran und Kirgisistan. Außerdem erhielt der Flugsicherheitsausschuss von der Kommission Aktualisierungen zu technischen Konsultationen mit der Russischen Föderation sowie zur Überwachung von Libyen.

(6) Der Flugsicherheitsausschuss hat die EASA zu den Ergebnissen gehört, die auf der Analyse der Berichte der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) über die Audits im Rahmen ihres Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) basieren. Die Mitgliedstaaten wurden aufgefordert, Luftfahrtunternehmen aus den Staaten, bezüglich deren die ICAO schwere Sicherheitsbedenken (SSC) geltend gemacht oder die

([1]) ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.
([2]) ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 76.
([3]) 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).
([4]) 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).
([5]) 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).

EASA erhebliche Mängel hinsichtlich der Sicherheitsaufsicht festgestellt hat, vorrangigen Vorfeldinspektionen zu unterziehen. Zusätzlich zu den von der Kommission gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 durchgeführten Konsultationen werden die vorrangigen Vorfeldinspektionen es ermöglichen, weitere Informationen über das Sicherheitsniveau der in diesen Staaten zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu sammeln.

(7) Der Flugsicherheitsausschuss hat die EASA zu den Ergebnissen der Analysen von Vorfeldinspektionen gehört, die im Rahmen des Programms zur Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern (SAFA) in Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 ([1]) der Kommission durchgeführt wurden.

(8) Der Flugsicherheitsausschuss hat die EASA zu den Vorhaben für technische Unterstützung gehört, die in den von Maßnahmen oder der Überwachung im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 betroffenen Staaten durchgeführt wurden. Er wurde unterrichtet über die Pläne der EASA und die Ersuchen um weitere technische Unterstützung und Zusammenarbeit im Hinblick auf eine Verbesserung der administrativen und technischen Kapazitäten der Zivilluftfahrtbehörden, damit Mängel bei der Einhaltung der geltenden internationalen Normen abgestellt werden können. Die Mitgliedstaaten wurden ferner aufgefordert, diesen Ersuchen auf bilateraler Ebene 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, über die Gewährung technischer Unterstützung durch die Union und ihre Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Verbesserung der Flugsicherheit weltweit sind.

(9) Der Flugsicherheitsausschuss hat ferner die ICAO zu ihren laufenden Arbeiten im Zusammenhang mit der Überwachung der Sicherheitsleistung ihrer Mitgliedstaaten, auch im Rahmen des ICAO-Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP), gehört, wobei auch auf die in diesem Rahmen entwickelten Instrumente der Informationstechnologie verwiesen wurde. Unter Bezugnahme auf die Entschließung A38-5 der ICAO-Versammlung („Regional cooperation and assistance to resolve safety deficiencies, establishing priorities and setting measurable targets") forderte die ICAO den Flugsicherheitsausschuss auf, Doppelarbeit in Bezug auf die Tätigkeiten im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 und des USOAP der ICAO nach Möglichkeit zu vermeiden, und plädierte für eine fortgesetzter Zusammenarbeit, was im Endeffekt zur Überprüfung des Mandats des Flugsicherheitsausschusses führen könnte.

(10) Der Flugsicherheitsausschuss hat ferner Eurocontrol zum neuesten Stand der SAFA-Warnfunktion gehört. Neben den Statistiken zu Warnmeldungen betreffend Luftfahrtunternehmen, gegen die eine Betriebsuntersagung ergangen ist, konzentrierte sich Eurocontrol auf die Bedeutung eines ordnungsgemäß aufgegebenen Flugplans im Zusammenhang mit der SAFA-Warnfunktion. Erste Maßnahmen wurden ergriffen, um die Qualität der Flugplanaufgabe zu erhöhen. Mit dem Ziel, die Melde- und Warnfunktion kontinuierlich zu verbessern, werden in enger Zusammenarbeit mit der Kommission weitere Schritte vorbereitet.

Luftfahrtunternehmen aus der Union

(11) Aufgrund der von der EASA geprüften Ergebnisse von Vorfeldinspektionen, die an Luftfahrzeugen von Luftfahrtunternehmen der Union im Rahmen des SAFA-Programms durchgeführt wurden, oder von Normungsinspektionen der EASA sowie von bereichsspezifischen Inspektionen und Audits der jeweiligen nationalen Luftfahrtbehörden haben mehrere Mitgliedstaaten bestimmte Durchsetzungsmaßnahmen unternommen und die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über diese Maßnahmen unterrichtet. In Bezug auf das Luftfahrtunternehmen *Bingo Airways* teilte Polen mit, dass die tatsächliche Umsetzung des Plans zur Mängelbehebung durch das Luftfahrtunternehmen überprüft und die Zahl der Inspektionen erhöht wurde. In Bezug auf das Luftfahrtunternehmen *Sonnig* teilte die Schweiz mit, dass ein Widerrufsverfahren gegen *Sonnig* eingeleitet wurde, woraufhin das Luftfahrtunternehmen auf sein Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) und seine Betriebsgenehmigung verzichtet hat.

(12) 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 Georgien

(13) Aufgrund von Feststellungen im Rahmen ihrer umfassenden Systemprüfung (Comprehensive System Audit, CSA) in Georgien im Oktober 2013 notifizierte die ICAO allen Vertragsstaaten des Übereinkommens von Chicago ein schweres Sicherheitsbedenken (SSC) bezüglich des Flugbetriebs.

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

(14) Angesichts dieser Notifizierung nahm die Kommission formale Konsultationen mit den zuständigen Behörden Georgiens (GCAA) auf, um Näheres über die Maßnahmen zu erfahren, die die GCAA zur Behebung der beim ICAO-Audit festgestellten Sicherheitsmängel ergriffen hat.

(15) Zu diesem Zweck fand am 17. März 2014 eine Sitzung von GCAA, Kommission und EASA statt. Die GCAA erläuterte die Grundursache des SSC sowie die Einzelheiten des Plans zur Mängelbehebung (CAP), der der ICAO vorgelegt wurde. Die im Verlauf der Sitzung präsentierten Informationen zeigten die deutliche Bereitschaft der GCAA zur Umsetzung und Durchsetzung der einschlägigen Sicherheitsnormen gemäß den Anforderungen des Übereinkommens von Chicago. Die GCAA erklärte in der Sitzung, sämtliche Maßnahmen, die Teil des der ICAO vorgelegten Plans zur Mängelbehebung waren, seien abgeschlossen worden und man erwarte nun einen Kontrollbesuch der ICAO im Laufe des Jahres.

(16) Auf der Grundlage der Angaben der GCAA erachtete es die Kommission nicht als notwendig, die GCAA zur Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss zu bitten. Die Kommission berichtete dem Flugsicherheitsausschuss über die Umsetzung des von der GCAA entwickelten Plans zur Mängelbehebung.

(17) Gemäß den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien und angesichts der von der GCAA getroffenen Maßnahmen wird 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 Georgien zu ändern. Falls sich jedoch die Ergebnisse der genauen Überwachung der Umsetzung des Plans zur Mängelbehebung durch die GCAA, über die die Kommission auf der nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses Bericht erstatten wird, als unbefriedigend erweisen, wäre die Kommission gezwungen, gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 weitere Maßnahmen zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik Guinea

(18) Wie bei der Sitzung vom Januar 2013 in Brüssel vereinbart, haben die zuständigen Behörden der Republik Guinea (DNAC) regelmäßig Informationen zur laufenden Umsetzung des im Dezember 2012 von der ICAO genehmigten Plans zur Mängelbehebung (CAP) und der damit verbundenen Tätigkeiten bereitgestellt.

(19) Im neuesten Fortschrittsbericht, der am 27. Februar 2014 einging, werden die jüngsten Tätigkeiten und Entwicklungen bei der Umsetzung des CAP dargelegt. Das geänderte Zivilluftfahrtgesetz wurde vom Parlament am 5. November 2013 verabschiedet und trat am 28. November 2013 in Kraft. Eine Reihe von Entwürfen für Rechtsakte wurde zur Annahme an die Regierung übermittelt. Gegenstand einer gemeinsamen Mission von ICAO und Weltbank (2. bis 6. Dezember 2013) war die Bewertung der Umsetzung des CAP und die Ermittlung des noch verbleibenden Handlungsbedarfs in Bezug auf Sicherheit und Gefahrenabwehr. Die derzeit noch laufende Übersetzung der Verfahrenshandbücher für OPS, AIR und AGA ins Französische dürfte zur Erhöhung des Sicherheitsniveaus beitragen. Eine Reihe spezifischer Schulungsmaßnahmen für Inspektoren auf dem Gebiet der Behebung von Sicherheitsmängeln, der Genehmigung von Betriebsspezifikationen für Luftverkehrsbetreiberzeugnisse und der Flugsicherung wurden durchgeführt.

(20) Der Plan zur Mängelbehebung wurde aktualisiert, um den jüngsten Entwicklungen Rechnung zu tragen, und der ICAO mithilfe des CMA-Online-Instruments unterbreitet. Die Validierung dieser Maßnahmen durch die ICAO steht noch aus.

(21) Da alle früheren Luftverkehrsbetreiberzeugnisse Ende März 2013 ausgesetzt wurden, läuft derzeit noch die vollständig ICAO-konforme (fünfstufige) Zertifizierung eines nationalen Luftfahrtunternehmens (*PROBIZ Guinée*, das ein Luftfahrzeug des Musters BE90 betreibt) mit Unterstützung einer spezifischen CAFAC/BAGASOO-Mission; gleichzeitig werden die Inspektoren der DNAC während des gesamten Verfahrens in der Praxis geschult (on-the-job-training). Für den Abschluss des Zertifizierungsverfahrens ist noch die Genehmigung des Instandhaltungsprogramms durch die FAA (die Behörde des Staates, in dem das betreffende Luftfahrzeug eingetragen ist) erforderlich. *PROBIZ Guinée* fliegt nicht in die Union.

(22) Die DNAC hatte um eine koordinierte Validierungsmission (ICVM) zur Validierung der Fortschritte bei der Umsetzung des CAP ersucht und die ICAO plante diese für Mai 2014. Aufgrund kürzlicher Änderungen auf der Führungsebene des Verkehrsministeriums haben sich Verzögerungen ergeben und die ICVM ist nun vorläufig für die zweite Septemberhälfte 2014 geplant.

(23) Daher wird in Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien 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. Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen Sicherheitsrisiken drohen, wäre die Kommission gezwungen, Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus Indien

(24) Die Kommission unterbreitete dem Flugsicherheitsausschuss Einzelheiten über die jüngsten Entwicklungen in Bezug auf die Aufsicht über in Indien von den zuständigen Behörden zugelassene Luftfahrtunternehmen. Von unmittelbarer Relevanz ist die Tatsache, dass die US-Bundesluftfahrtbehörde (Federal Aviation Administration, FAA) im Anschluss an ihre Bewertung der internationalen Luftverkehrssicherheit (International Aviation Safety Assessment, IASA) vom September 2013 am 31. Januar 2014 mitteilte, dass Indien aufgrund der im IASA-Audit festgestellten Mängel von Niveau 1 auf Niveau 2 herabgestuft wird.

(25) Zuvor hatte die Kommission im November 2013 dem Flugsicherheitsausschuss Einzelheiten betreffend die Fähigkeit der zuständigen Behörden Indiens übermittelt, ihre Aufsichtspflichten im Einklang mit den internationalen Normen einschließlich des Übereinkommens von Chicago wahrzunehmen. Sie verwies insbesondere auf die koordinierte Validierungsmission der ICAO (ICVM) vom Dezember 2012 und die Folge-ICVM vom August 2013. Darüber hinaus verwies die Kommission auf ihren Schriftwechsel mit den indischen Behörden, in dem sie bereits auf die Sicherheitsbedenken hingewiesen hatte. Im Anschluss an die ICVM vom August 2013 hob die ICAO die beiden schweren Sicherheitsbedenken, über die dem Flugsicherheitsausschuss im November 2013 Bericht erstattet worden war, förmlich auf. Der veröffentlichte Schlussbericht der ICVM enthält Einzelheiten zu den Abhilfemaßnahmen, die die indische Generaldirektion für Zivilluftfahrt (DGCA) zur Behebung der noch ausstehenden Probleme ergriffen hat.

(26) Nachdem die FAA bekanntgegeben hatte, dass Indien bezüglich der Einhaltung der IASA-Standards herabgestuft wurde, trafen Kommissionsvertreter am 12. Februar 2014 mit dem Generaldirektor für Zivilluftfahrt zusammen und brachten ihre diesbezüglichen Bedenken zum Ausdruck. Die Kommission ersuchte die indischen Behörden, ihre in Zusammenhang mit der IASA-Herabstufung durch die FAA getroffenen Abhilfemaßnahmen genau zu erläutern. Darüber hinaus wurde auf der Sitzung erneut darauf hingewiesen, welche Maßnahmen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 möglicherweise getroffen werden müssen.

(27) Als Folgemaßnahme zu der Sitzung vom 12. Februar 2014 teilte der Generaldirektor für Zivilluftfahrt in einem Schreiben an die Kommission vom 17. Februar 2014 Einzelheiten zu den Maßnahmen mit, die die DGCA in Bezug auf die Herabstufung ergriffen hat. So wurden Maßnahmen betreffend die meisten Feststellungen ergriffen und ein Plan zur Mängelbehebung für die noch ausstehenden Bereiche ausgearbeitet.

(28) Mit Schreiben vom 6. März 2014 teilte die Kommission der indischen DGCA mit, dass sie gemäß den Bestimmungen des Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 der Kommission offizielle Konsultationen mit den Behörden einleiten werde, die für die Regulierungsaufsicht über die in Indien zugelassenen Luftfahrtunternehmen zuständig sind. In dem Schreiben wurde — neben dem Verweis auf die Notwendigkeit, die Gespräche fortzusetzen — um eine technische Sitzung ersucht, damit die Kommission und die Mitgliedstaaten die Situation weiter bewerten können. Am 18. März 2014 stimmte die DGCA einer solchen Sitzung zu.

(29) Angesichts der Bereitschaft der DGCA zur Zusammenarbeit mit der Kommission und der Bewertung der bisher eingegangenen Informationen wurde in Einklang mit den gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass derzeit keine Luftfahrtunternehmen aus Indien in die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen aufgenommen werden sollten. Die Lage wird jedoch weiterhin aufmerksam beobachtet, und sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass internationale Sicherheitsnormen nicht eingehalten werden, wäre die Kommission gezwungen, Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu treffen.

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

Luftfahrtunternehmen aus Indonesien

(31) Die Konsultationen mit den zuständigen indonesischen Behörden (DGCA) werden mit dem Ziel fortgesetzt, deren Fortschritte bei der Gewährleistung der Sicherheitsaufsicht über alle in Indonesien zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden internationalen Sicherheitsnormen zu überwachen.

(32) Die Kommission hat die DGCA in einem Schreiben vom 14. Januar 2014 um aktualisierte Informationen in Bezug auf ihrer Aufsicht unterstehende Luftfahrtunternehmen ersucht. Die DGCA teilte der Kommission mit Schreiben vom 10. Februar 2014 mit, dass seit der letzten Aktualisierung drei neue Luftfahrtunternehmen zugelassen wurden: am 25. Oktober 2013 wurde *Sky Aviation* das Luftverkehrsbetreiberzeugnis Nr. 121-028 erteilt, am 1. November 2013 *Aviastar Mandiri* das Luftverkehrsbetreiberzeugnis Nr. 121-043 und am 29. November 2013 *NAM Air* das Luftverkehrsbetreiberzeugnis Nr. 121-058. Da die DGCA jedoch den Nachweis schuldig blieb, dass die Sicherheitsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden internationalen Sicherheitsnormen gewährleistet ist, sollten in Einklang mit den gemeinsamen Kriterien diese Unternehmen in Anhang A aufgenommen werden.

(33) 2012 leitete die DGCA einen Schriftwechsel mit der Kommission ein mit dem Ziel, *PT. Citilink Indonesia* aus Anhang A zu streichen, wie es auch bei der Muttergesellschaft *Garuda Indonesia* der Fall war. Als Reaktion auf die Antwort der Kommission wurden zu dem Antrag Schreiben von *Garuda Indonesia* und im Jahr 2013 von *PT. Citilink Indonesia* nachgereicht. Nachdem *PT. Citilink Indonesia* der Kommission wesentliche Unterlagen betreffend die Zulassung des Luftfahrtunternehmens vorgelegt hatte, fand am 5. November 2013 eine technische Sitzung in Brüssel statt. An dieser Sitzung nahmen Vertreter der Kommission, der EASA und der Mitgliedstaaten teil. Am Ende dieser Sitzung wurde *PT. Citilink Indonesia* aufgefordert, weitere Belege für die Aufsichtstätigkeit der DGCA in Bezug auf *PT. Citilink Indonesia* vorzulegen. Diese Angaben wurden von *PT. Citilink Indonesia* am 20. Februar 2014 übermittelt.

(34) Mit Schreiben vom 10. Februar 2014 übermittelte die DGCA der Kommission Angaben in Zusammenhang mit ihrem Antrag auf Aufhebung der gegen *PT. Citilink Indonesia* ergangenen Betriebsuntersagung. Die DGCA legte Daten zu den Ressourcen und Kapazitäten von *PT. Citilink Indonesia*, Sicherheitsunterlagen sowie Belege für die Aufsichtstätigkeit der DGCA in Bezug auf das Luftfahrtunternehmen vor. Aufgrund dieser Unterlagen erklärte die DGCA, dass ihrer Ansicht nach *PT. Citilink Indonesia* einen sicheren und den internationalen Sicherheitsnormen entsprechenden Betrieb gewährleistet.

(35) Am 25. März 2014 hörte der Ausschuss die DGCA, die aktuelle Informationen zu Rechtsvorschriften und Aufsicht allgemein sowie zur Aufsicht über *PT.Citilink Indonesia* vorlegte. Nach dem Vortrag der DGCA gab *PT.Citilink Indonesia* Auskunft über die Flottenexpansionspläne und Themen wie die Einstellung von Piloten und das Sicherheitsmanagement.

(36) Der Flugsicherheitsausschuss befragte sowohl die DGCA als auch *PT.Citilink Indonesia* zum Sicherheitsmanagement, einschließlich der durch das Luftfahrtunternehmen ermittelten Risiken und Gefahren. Auf der Grundlage der Antworten äußerte der Flugsicherheitsausschuss Bedenken hinsichtlich der Art und Weise, in der die Behörden, *PT. Citilink Indonesia* und die übrigen zugelassenen Luftfahrtunternehmen mit den Risiken aufgrund der hohen Expansionsrate dieser Unternehmen umgehen. Der Flugsicherheitsausschuss äußerte ebenfalls Bedenken in Bezug auf die Fähigkeit von *PT. Citilink Indonesia*, Schlussfolgerungen aus den von ihrem Sicherheitsmanagementsystem erhobenen Daten zu ziehen und entsprechend zu handeln.

(37) In Anbetracht der übermittelten Informationen und der Bedenken hinsichtlich der Fähigkeiten der DGCA und von *PT.Citilink Indonesia* zur Beherrschung der mit dem Wachstum des Luftfahrtunternehmens verbundenen Risiken sowie der Bedenken hinsichtlich der Fähigkeit des Luftfahrtunternehmens in Bezug auf das Sicherheitsmanagement, fand der Flugsicherheitsausschuss gemäß den gemeinsamen Kriterien nicht genügend Anhaltspunkte dafür, dass *PT.Citilink Indonesia* die internationalen Sicherheitsstandards in vollem Umfang erfüllt und gelangte daher zu dem Schluss, dass dieses Unternehmen derzeit nicht aus Anhang A gestrichen werden kann.

(38) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss erkennen die Anstrengungen an, die die DGCA im Hinblick auf die Schaffung eines völlig mit den ICAO-Standards konformen Luftfahrtsystems unternimmt. Die erforderliche Transparenz seitens der DGCA sowie die Bereitschaft zur Weitergabe von Informationen wurden zur Kenntnis genommen.

(39) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss fordern die DGCA auf, den verbleibenden Herausforderungen im Bereich der Weiterentwicklung von Sicherheitsmanagementsystemen sowie einer geeigneten Strategie zur Minderung der Risiken aufgrund der raschen Expansion des Luftverkehrssektors in Indonesien besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Luftfahrtunternehmen aus Kasachstan

(40) Auf der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses vom November 2013 wurde vereinbart, dass die Kommissionsdienststellen zwecks Vorlage bei der nächsten Ausschusssitzung eine Überprüfung der derzeitigen Betriebsbeschränkungen von *Air Astana* vornehmen werden.

(41) Die Kommission traf, unterstützt von der EASA und den Mitgliedstaaten, am 20. Januar 2014 mit Beamten aus Kasachstan und Vertretern des Luftfahrtunternehmens *Air Astana* zusammen.

(42) Als Ergebnis dieser Sitzung wurde ein Sicherheitsinspektor der Luftfahrtbehörde von Kasachstan (der Kommission für die zivile Luftfahrt Kasachstans, CAC) eigens *Air Astana* zugewiesen. Sein Name und Lebenslauf wurden der Kommission notifiziert. Dieser Inspektor wird die Aufsicht der Behörde über den Betreiber leiten und häufigen Kontakt mit der Verwaltung des Betreibers sowie dessen operativem und technischem Personal pflegen, um die Arbeitsweise des Unternehmens und die Leistung der Beschäftigten in Bezug auf Betrieb, Instandhaltung und Schulung bewerten zu können. Vom Inspektor festgestellte Mängel werden dem Betreiber unverzüglich mitgeteilt. Der Inspektor hat der Kommission mindestens zweimal jährlich (zwei Monate vor jeder Sitzung des Flugsicherheitsausschusses sowie zusätzlich nach Aufforderung durch die Kommission) über seine Beobachtungen Bericht zu erstatten (entweder direkt oder über eine Kontaktstelle). Als Ergebnis dieser Sitzung wurde ferner innerhalb der CAC eine Kontaktstelle eingerichtet, um die Kommunikation in Sicherheitsfragen zwischen dieser Behörde und

der Kommission zu erleichtern. Außerdem erklärte sich die Geschäftsleitung von *Air Astana* bei dieser Sitzung bereit, die Kommission auch weiterhin über alle sicherheitsrelevanten Entwicklungen innerhalb des Unternehmens zu unterrichten, darunter (jedoch nicht beschränkt auf) die Erneuerung der Flotte und neue Strecken in die EU.

(43) Am 7. Februar 2014 trafen Vertreter von Kommission und EASA im Rahmen einer zweiten Sitzung mit Vertretern der CAC (insbesondere dem Sicherheitsinspektor und der Kontaktstelle) sowie mit Vertretern von *Air Astana* zusammen, um technische Fragen auf der Grundlage der Antworten der kasachischen Seite auf die Fragebögen der Kommission weiter zu erörtern. Bei dieser Gelegenheit wurde vereinbart, dass die CAC ihren Inspektionsplan für 2014, die internen Inspektionsverfahren und einen aktualisierten Sachstandsbericht über die in Kasachstan erteilten Luftverkehrsbetreiberzeugnisse vorlegen wird. Die CAC verpflichtete sich ferner, die Betriebsspezifikationen von *Air Astana* an die ICAO-Standards anzugleichen, insbesondere die Mindestwerte bei geringer Sichtweite. *Air Astana* wurde aufgefordert, eine umfassende Analyse der SAFA-Leistung des Betreibers vorzulegen. Alle angeforderten Unterlagen wurden der Kommission kurz nach der Sitzung übermittelt.

(44) Am 25. März 2014 hörte der Flugsicherheitsausschuss die CAC und *Air Astana*. Die CAC machte bei der Anhörung detaillierte Angaben zu den in Bezug auf Rechtsvorschriften für den Luftverkehr, Infrastruktur, Organisation der CAC und Schulung der Sicherheitsinspektoren erzielten Fortschritten. *Air Astana* unterrichtete den Flugsicherheitsausschuss über ihre Unternehmensstruktur, die Zusammensetzung der Flotte sowie kurzfristige Pläne zur Marktentwicklung und das Sicherheitsmanagement.

(45) Der Flugsicherheitsausschuss stellte fest, dass die derzeitige Sicherheitsleistung von *Air Astana* keine Bedenken hinsichtlich der Luftfahrzeugmuster, die in die Union fliegen dürfen, aufwirft. Das Luftfahrtunternehmen ist in der Lage, sich Veränderungen anzupassen und es gibt ein System, das sichere Flüge ermöglicht. Der Flugsicherheitsausschuss stellte allerdings fest, dass die kasachischen Luftfahrtbehörden bei der Umsetzung des staatlichen Sicherheitsaufsichtssystems, u. a. wegen des Mangels an qualifizierten Inspektoren, weiterhin vor großen Herausforderungen stehen und derzeit keine fortlaufende Aufsicht in den Bereichen Flugbetrieb und Lufttüchtigkeit gewährleisten können. Die kasachischen Behörden werden nachdrücklich aufgefordert, ihren Luftverkehrssektor weiter zu reformieren und die Einhaltung der internationalen Sicherheitsnormen anzustreben.

(46) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass die *Air Astana* im Jahr 2009 auferlegten Betriebsbeschränkungen aufgehoben werden können, während die sonstigen Beschränkungen gemäß Anhang B unverändert bleiben. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird festgestellt, dass alle übrigen in Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen weiterhin in Anhang A geführt werden.

(47) Die Kommission und die EASA werden die Sicherheitslage bei allen in Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen, einschließlich *Air Astana*, weiterhin aufmerksam beobachten. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten werden die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei Luftfahrzeugen von *Air Astana* gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus dem Libanon

(48) Die Konsultationen mit den zuständigen Behörden des Libanon (LCAA) wurden mit dem Ziel fortgesetzt, zu bestätigen, dass der Libanon an der Behebung der von der ICAO bei ihrer ICVM in Libanon vom 5. bis 11. Dezember 2012 festgestellten Mängel arbeitet. Die LCAA hat einen Plan zur Mängelbehebung ausgearbeitet und führt die entsprechenden Maßnahmen derzeit durch, insbesondere in Bezug auf das schwere Sicherheitsbedenken (SSC).

(49) Im November 2013 gingen bei der Kommission und der EASA erste Unterlagen der LCAA ein. Sie umfassten den Schriftwechsel zwischen LCAA und ICAO im Zusammenhang mit dem betreffenden SSC, die Liste der 2013 im Zusammenhang mit dem SSC durchgeführten Audits und Inspektionen, den Bewertungsplan der LCAA für die Aufsicht über die Luftfahrtunternehmen für 2014 und den LCAA-Fahrplan im Rahmen des staatlichen Sicherheitsprogramms des Libanon (SSP). Kommission und EASA haben die eingegangenen Unterlagen analysiert und die LCAA um zusätzliche Informationen ersucht, um den Schriftwechsel zwischen LCAA und ICAO im Zusammenhang mit dem SSC, die Kapazität der LCAA zur Wahrnehmung ihrer Aufsichtspflichten und weitere Einzelheiten des LCAA-Fahrplans im Rahmen des SSP eingehender prüfen zu können.

(50) In Bezug auf die Korrespondenz zwischen der LCAA und der ICAO über die Ausräumung des SSC stellten Kommission und EASA fest, dass die ICAO und die EASA die LCAA nachdrücklich aufgefordert haben, unverzüglich Maßnahmen betreffend das SSC zu ergreifen und dass die Validierung des von der LCAA vorgeschlagenen Plans zur Mängelbehebung durch die ICAO nicht zügig voranging.

(51) Was die zusätzlichen Unterlagen betrifft, die angefordert wurden, um die Fähigkeit der LCAA zur Wahrnehmung ihrer Aufsichtspflichten bewerten zu können, so wurden die eingegangenen Unterlagen zu den Luftfahrtunternehmen *TMA*, *Open Sky*, *Wings of Lebanon*, *Executive Aircraft Services*, *MED Airways*, *Corporate Jet* und *IBEX Air Charter* analysiert. Die Feststellungen der LCAA in Bezug auf diese Luftfahrtunternehmen beziehen sich im Wesentlichen auf Probleme mit den Unterlagen und der Dokumentationspflicht. Andere spezifische technische Bereiche, beispielsweise die Pilotenausbildung, scheinen jedoch von der LCAA nicht vollständig bewertet worden zu sein.

(52) Was den LCAA-Fahrplan für das SSP anbelangt, so hat die LCAA im Rahmen des Projekts „Sicherheit in der Luftfahrt für die Mittelmeerländer“ (MASC — Mediterranean Aviation Safety Cell) einen Plan zur Annahme eines Regulierungsfahrplans in den kommenden sechs Monaten vorgelegt, der auch die Einführung eines staatlichen Sicherheitsprogramms umfasst. Kommission und EASA unterstrichen ihre Bereitschaft, die Annahme und Umsetzung des Fahrplans aufmerksam zu überwachen und den Flugsicherheitsausschuss entsprechend zu unterrichten.

(53) Weitere Konsultationen zwischen der Kommission, den Mitgliedstaaten, der EASA und der LCAA fanden statt, unter anderem eine technische Sitzung am 27. Februar 2014 in Brüssel, bei der die LCAA zusätzliche Informationen vorlegte. Die LCAA konnte Verbesserungen bei der Aufsicht über ihre Luftfahrtunternehmen vorweisen und entwickelt sich nach und nach zu einer unabhängigeren und nachhaltigeren Organisation. Die ersten Schritte zur Umsetzung des SSP wurden eingeleitet. Die LCAA hat offenbar die technische Unterstützung, die sie von der Union wie auch von den Mitgliedstaaten erhalten hat, gut genutzt und sucht nach Wegen, die bislang getroffenen Abhilfemaßnahmen zu überprüfen.

(54) Basierend auf der in den Erwägungsgründen 48 bis 53 beschriebenen Lage werden die Konsultationen mit den libanesischen Behörden gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 fortgesetzt.

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

Luftfahrtunternehmen aus Libyen

(56) Die Konsultationen mit den zuständigen Behörden Libyens (LYCAA) werden fortgesetzt, um zu bestätigen, dass Libyen bei der Reform seines Zivilluftfahrtbereichs Fortschritte macht und insbesondere gewährleistet, dass die Sicherheitsaufsicht über alle in Libyen zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß den internationalen Sicherheitsnormen erfolgt.

(57) Im Rahmen des EUROMED-Programms besuchte ein Beraterteam Libyen vom 2. bis 7. Februar 2014 mit dem Ziel, der Kommission über die Sachlage innerhalb der LYCAA sowie die Luftfahrtunternehmen *Afriqiyah Airways* und *Libyan Airlines* Bericht zu erstatten. Die wichtigsten Anmerkungen lauteten: die LYCAA verfügt offenbar über ausreichend Mitarbeiter und angemessene Räumlichkeiten, die Arbeitsverfahren sind jedoch ineffizient; sowohl das Primär- als auch das Sekundärrecht zur Luftverkehrssicherheit war unzureichend und es gab keine Sicherheitsvorschriften; das Sicherheitsmanagement wurde auf der Ebene der zuständigen Behörde nicht umgesetzt; die LYCAA ist für die Verbesserung ihrer Fähigkeit, kurzfristig annehmbare Ergebnisse zu erzielen, offenbar von der Unterstützung externer Berater abhängig, wobei es angesichts begrenzter Auswirkungen auf den Kapazitätsaufbau keinen Hinweis auf eine nachhaltige Entwicklung gibt; unklar war, ob alle Luftfahrtunternehmen der Zertifizierung und Aufsicht unterliegen; *Libyan Airlines* wurde im Dezember 2013 neu zertifiziert; nach Einschätzung der Berater liegen Belege für ein angemessenes Sicherheitsmanagement durch die Organisation vor.

(58) Am 4. März 2014 fand eine Sitzung von Vertretern der Kommission, der EASA, der Mitgliedstaaten, einem Vertreter der LYCAA und einem Team des Luftfahrtunternehmens *Afriqiyah Airways* statt, bei der *Afriqiyah Airways* weitere Fortschritte in Bezug auf die Sicherheitsempfehlungen vermeldete, die im Unfallbericht zu dem tödlichen Unfall vom 12. Mai 2010 ausgesprochen worden waren. Mehrere Initiativen wurden ergriffen, von denen sich einige jedoch noch in der Anfangsphase befinden. Das Luftfahrtunternehmen erklärte, es habe einen Vertrag mit einem irischen Inhaber eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses geschlossen, um zwei seiner Flugzeuge des Musters Airbus A320 im Wege einer Vereinbarung zur Vermietung ohne Besatzung (dry lease) im irischen Register eintragen zu lassen und sie dann über eine Vereinbarung zur Anmietung mit Besatzung (wet lease) unter teilweisem Einsatz der Besatzung von *Afriqiyah Airways* zurückzumieten, die wiederum dafür Sorge tragen werde, die Validierung der Genehmigungen zu erlangen, die für Flüge im Geltungsbereich des EU-Rechts erforderlich sind.

(59) Am 13. März 2014 fand eine Sitzung von Vertretern der Kommission, der EASA, der Mitgliedstaaten, der LYCAA und von *Libyan Airlines* statt. Auf dieser Sitzung legte die LYCAA aktualisierte Angaben betreffend ihre Fähigkeit zur Wahrnehmung ihrer Aufsichtspflichten sowie zu ihren Tätigkeiten im Rahmen der Neuzertifizierung von Luftfahrtunternehmen vor. Darüber hinaus erläuterte die LYCAA ihre Fortschritte in Bezug auf das Sicherheitsmanagement. Auf dieser Grundlage plädierte die LYCAA am Ende der Sitzung erneut für eine Aufhebung der Beschränkungen, da ihrer Ansicht nach alle vereinbarten Voraussetzungen nunmehr erfüllt sind. *Libyan Airlines* gab keine Darstellung ab, wurde aber zum Sicherheitsmanagement befragt. Die Antworten deuten nach Ansicht der Kommission darauf hin, dass dieser Bereich weiterentwickelt werden muss.

(60) In einem Schreiben an die Kommission vom 20. März 2014 fasste die LYCAA erneut die Maßnahmen zusammen, die sie zum Aufbau einer den internationalen Sicherheitsnormen entsprechenden Behörde sowie im Hinblick darauf ergriffen hat, die Aufhebung der Beschränkungen zu ermöglichen, die sie in Abstimmung mit der Kommission und dem Flugsicherheitsausschuss libyschen Luftfahrtunternehmen derzeit auferlegt.

(61) In demselben Schreiben vom 20. März 2014 bestätigte die LYCAA jedoch, dass sie in Bezug auf die derzeitigen Betriebsbeschränkungen nicht selbst tätig werden wird und dass „sämtliche Maßnahmen mit dem Flugsicherheitsausschuss abgestimmt werden".

(62) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss nehmen die von der LYCAA erzielten Fortschritte mit Befriedigung zur Kenntnis und erklärten, die weitere Entwicklung müsse auf dem von der derzeitigen Leitung der LYCAA gelegten Fundament aufbauen.

(63) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss stellten fest, dass die LYCAA die derzeit geltenden Beschränkungen, die sie auf Ersuchen der Kommission und des Flugsicherheitsausschusses allen libyschen Luftfahrtunternehmen auferlegt, die in die Union fliegen, weiter aufrechterhält.

(64) Daher wird 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 Libyen zu ändern. Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss erklärten, bevor die LYCAA in Betracht ziehe, ihren Luftfahrtunternehmen die Genehmigung für Flüge in die Union zu erteilen, müsse zur Zufriedenheit der Kommission und des Flugsicherheitsausschusses nachgewiesen werden, dass das Neuzertifizierungsverfahren effektiv abgeschlossen wurde und eine tragfähige fortlaufende Aufsicht gemäß ICAO-Standards stattfindet. Um diesen Nachweis zu erlangen und unter der Voraussetzung, dass angemessene Sicherheitsvorkehrungen bestehen, hat der Flugsicherheitssauschuss die Kommission aufgefordert, so bald wie möglich, vorzugsweise vor der nächsten Ausschusssitzung, eine Sicherheitsbewertung vor Ort in Libyen mit einem Team von Sachverständigen der EASA und der EU-Mitgliedstaaten durchzuführen.

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

Luftfahrtunternehmen aus Madagaskar

(66) Das Luftfahrtunternehmen *Air Madagascar* unterliegt Betriebsbeschränkungen und wird aufgrund der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2011 der Kommission ([1]) in Anhang B geführt. Seither haben Konsultationen mit den zuständigen Behörden von Madagascar (ACM) und mit *Air Madagascar* stattgefunden, um aktuelle Informationen über die Fortschritte bei der Durchführung von Abhilfemaßnahmen zu erhalten.

(67) Nach wiederholten Anträgen der ACM und des Luftfahrtunternehmens *Air Madagascar* auf Neubewertung der gemäß der Verordnung (EU) Nr. 390/2011 verhängten Betriebsbeschränkungen hat die Kommission mit Unterstützung der EASA und von Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten vom 10. bis 13. Februar 2014 eine Sicherheitsbewertung in Madagaskar durchgeführt. Dabei wurde überprüft, ob die Maßnahmen von ACM und *Air Madagascar* zur Behebung der in der vorstehend genannten Verordnung dargelegten Sicherheitsbedenken zufrieden stellend umgesetzt wurden.

(68) Im Rahmen der Sicherheitsbewertung konnte die ACM gegenüber dem Prüfungsteam die Wirksamkeit des Plans zur Mängelbehebung und Vorbeugung, den sie entwickelt und umgesetzt hat, um der mangelnden Ausübung einer angemessenen Sicherheitsüberwachung des Betriebs von *Air Madagascar* abzuhelfen, nicht nachweisen. Das Team stellte fest, dass im Rahmen des Programms zur Überwachung der Tätigkeit von *Air Madagascar* für das Jahr 2013 in den Bereichen „Betrieb und Lizenzerteilung" insgesamt nur 60 % und im Bereich „Lufttüchtigkeit" weniger als 25 % der planmäßigen Inspektionen durchgeführt worden waren. Die Analyse der von ACM durchgeführten Inspektionen ergab ferner, dass Mängelfeststellungen einzig auf der Grundlage der Existenz von Plänen zur Mängelbehebung und nicht auf der Grundlage einer Überprüfung der durchgeführten Maßnahmen als behoben betrachtet wurden.

(69) Der Mangel an geeigneten Ressourcen wurde von der ACM als wichtigste Grundursache für die nicht ordnungsgemäße Umsetzung eines angemessenen Aufsichtsprogramms genannt. Dieser Punkt war bereits auf der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses vom November 2012 erörtert worden. Zum damaligen Zeitpunkt unterrichtete die ACM, wie in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1146/2012 der Kommission ([2]) dargelegt, den Flugsicherheitsausschuss über den Abschluss eines Zweijahresvertrags über technische Unterstützung zur Verbesserung ihrer Sicherheitsaufsicht. Das Team stellte im Rahmen der Sicherheitsbewertung fest, dass dieser Vertrag sechs Monate nach seinem Inkrafttreten ausgesetzt wurde.

([1]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2011 der Kommission vom 19. April 2011 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 104 vom 20.4.2011, S. 10).

([2]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1146/2012 der Kommission vom 3. Dezember 2012 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist(ABl. L 333 vom 5.12.2012, S. 7).

(70) Bei seinem Besuch des Luftfahrtunternehmens bewertete das Team auch die Umsetzung des Plans zur Mängelbehebung und Vorbeugung, den *Air Madagascar* als Reaktion auf die durch die Verordnung (EU) Nr. 390/2011 verhängten Betriebsbeschränkungen entwickelt hat. Das Luftfahrtunternehmen legte dem Team Nachweise für seine Verbesserungen der Managementsysteme in den Bereichen Lufttüchtigkeit, Dokumentation und Qualitätskontrolle vor. Wie das Luftfahrtunternehmen aufgrund einer Ursachenanalyse der Ergebnisse des SAFA-Programms festgestellt hatte, waren diese Managementsysteme am stärksten mit Mängeln behaftet.

(71) Die Bewertung durch das Team ergab keine wesentlichen Feststellungen in Bezug auf die Bereiche „Betrieb und Lizenzerteilung", der Bereich „Lufttüchtigkeit" gab dagegen zu einigen Bedenken Anlass, so dass die durch das Luftfahrtunternehmen eingeführten Verfahren noch weiter verbessert werden müssen. Außerdem machten die Zahl und die Art der Empfehlungen, die das Team gegenüber *Air Madagascar* abgeben musste, deutlich, wie stark das Luftfahrtunternehmen für die kontinuierliche Verbesserung der Sicherheitssysteme von den Ergebnissen der Aufsichtstätigkeiten Dritter abhängig ist.

(72) Zur Behebung der im Rahmen der EU-Sicherheitsbewertung getroffenen Feststellungen haben die ACM und *Air Madagascar* zwei verschiedene Pläne zur Mängelbehebung und Vorbeugung entwickelt.

(73) Nach dem Antrag von ACM und *Air Madagascar* auf Neubewertung der durch die Verordnung (EU) Nr. 390/2011 verhängten Betriebsbeschränkungen wurden ACM und *Air Madagascar* am 26. März 2014 vom Flugsicherheitsausschuss gehört. Bei dieser Gelegenheit legten die ACM und *Air Madagascar* die Einzelheiten des Plans zur Mängelbehebung vor, der angesichts der Feststellungen bei der Sicherheitsbewertung vor Ort erarbeitet worden war. Die ACM erklärte außerdem, der Flugbetrieb aller in Madagaskar zugelassenen Luftfahrtunternehmen — mit Ausnahme von *Air Madagascar* — sei auf Inlandsflüge beschränkt. Darüber hinaus gilt die einzige Ausnahme von dieser Regel für Evakuierungsflüge aus medizinischen Gründen. Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss betonten, dass die Kommission über jede diesbezügliche Änderung unterrichtet werden sollte.

(74) Wenngleich der Flugsicherheitsausschuss die von ACM und *Air Madagascar* bei der Umsetzung internationaler Sicherheitsnormen erzielten Verbesserungen anerkannte, musste er auf der Grundlage des Berichts über die EU-Sicherheitsbewertung und der von der ACM und *Air Madagascar* während der Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss vorgelegten Informationen zu dem Schluss gelangen, dass weitere Verbesserungen erforderlich sind, insbesondere hinsichtlich der Aufsichtstätigkeiten der ACM. Daher wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 festgestellt, dass *Air Madagascar* weiterhin in Anhang B geführt werden sollte.

(75) Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 werden die Mitgliedstaaten die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen bei Luftfahrzeugen des Luftfahrtunternehmens *Air Madagascar* überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus der Islamischen Republik Mauretanien

(76) Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 haben die Mitgliedstaaten die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen von Vorfeldinspektionen bei Luftfahrzeugen mit mauretanischer Zulassung überprüft. Die jüngste SAFA-Analyse der EASA zeigt, dass elf Inspektionen von drei Luftfahrzeugen des Luftfahrtunternehmens *Mauritania Airlines International* (*MAI*) durchgeführt wurden. Obwohl die Analyse der bei den SAFA-Inspektionen festgestellten Lücken auf eine leichte Verbesserung hindeutet, empfahl die EASA den teilnehmenden Mitgliedstaaten, diesen Betreiber weiterhin schwerpunktmäßig zu inspizieren. Die jüngsten Inspektionen verdeutlichen eine unregelmäßige Entwicklung in Bezug auf eine Reihe von Feststellungen, auch solchen der Kategorie 3 (SAFA-Feststellung, die von großer Sicherheitsrelevanz sein kann).

(77) Die Kommission und die EASA hatten in Bezug auf die Folgemaßnahmen angesichts von Sicherheitsmängeln die nationalen Behörden Mauretaniens (ANAC) und *MAI* um zusätzliche Informationen, insbesondere regelmäßige Sicherheitsberichte, ersucht. *MAI* hat schließlich vorläufige Informationen über die Durchführung und Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems übermittelt.

(78) Der Flugsicherheitsausschuss stellte fest, dass ANAC und *MAI* die Lage weiter verbessern müssen, vor allem in Bezug auf die Übermittlung sicherheitsrelevanter Informationen an die Kommission. Die Kommission erklärte ferner, dass sie Mauretanien daran erinnern werde, wie wichtig die Verpflichtungen, die das Land im Rahmen seines Plans zur Mängelbehebung im Hinblick auf die Notwendigkeit einer Ursachenanalyse eingegangen ist, und die Übermittlung der von ANAC und *MAI* vorzulegenden regelmäßigen Berichte sind.

(79) In Einklang mit den 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 der Islamischen Republik Mauretanien zu ändern. Sollten die Ergebnisse künftiger SAFA-Vorfeldinspektionen oder andere relevante Sicherheitsinformationen auf eine Verschlechterung der Sicherheitsstandards bis unter ein akzeptables Niveau hindeuten, so wäre die Kommission gezwungen, Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 in Betracht zu ziehen.

Luftfahrtunternehmen aus Mosambik

(80) Die zuständigen Behörden Mosambiks (IACM) haben Bericht über die laufende Umsetzung des vorgelegten und von der ICAO genehmigten Plans zur Mängelbehebung erstattet. Aus dem jüngsten Fortschrittsbericht, den Kommission und EASA bei einer Telekonferenz am 26. Februar 2014 erhielten und zu dem am 13. März 2014 eine Reihe weiterer Unterlagen nachgereicht wurde, geht hervor, dass die IACM den Rechtsrahmen weiter aktualisiert hat, wobei die Anforderungen in Bezug auf die verbindliche und die freiwillige Meldung von Ereignissen sowie die Untersuchung von Unfällen und Störungen, das Abfangen von Luftfahrzeugen und die Schaffung eines staatlichen Sicherheitsprogramms verschärft wurden. Die Trennung der Regulierungsbehörde von den Dienstleistern ist im Gange, derzeit werden die Tätigkeiten zur Bereitstellung von Luftfahrtinformationen von der IACM auf den bestehenden Flugsicherungsdienst (ANSP) Aeroportos de Moçambique übertragen. Die Einstellung und Schulung von Personal wird im Hinblick auf den weiteren Ausbau der Aufsichtskapazitäten, vor allem in den Bereichen „Betrieb und Lizenzerteilung", Flugsicherung und Flugplätze, Lufttüchtigkeit, Rechtsetzung und Rechtsdurchsetzung, Luftverkehrsabkommen, Flugverkehrsmanagement sowie Kommunikations-, Flugsicherungs- und Überwachungssysteme fortgesetzt. Die Verlängerung der Lizenzen des gesamten Flugsicherungspersonals ist noch im Gange und soll bis Juni 2014 abgeschlossen werden. Das Zulassungsverfahren für den Flughafen Maputo wird 2014 beginnen, es folgen die Zulassungsverfahren für drei weitere Flughäfen mit internationalem Verkehr. Die Zertifizierung von ANSP wird im September 2014 eingeleitet und auf der Grundlage von aktualisierten Vorschriften erfolgen, die bis Ende März 2014 vorliegen sollen.

(81) Die IACM hat sich weiterhin mit den offenen USOAP-Feststellungen in Bezug auf die betreffenden Fragen nach USOAP-Protokoll befasst und die meisten der zur Stützung der Antworten geforderten Vorschriften und Verfahren wurden erstellt und mit Hilfe des CMA-Online-Instruments der ICAO hochgeladen. Die Validierung dieser Maßnahmen durch die ICAO steht noch aus.

(82) Das Budget der IACM für 2014 wurde um fast 20 % erhöht, was die anhaltende politische Unterstützung und das Engagement für die Stärkung ihrer Kapazitäten und Effektivität zeigt.

(83) Ein Luftfahrzeug des Luftfahrtunternehmens *Linhas Aéreas de Moçambique* (*LAM*) stürzte am 29. November 2013 ab. Eine Embraer ERJ-190 des Betreibers stürzte auf dem Flug von Maputo nach Luanda in Namibia ab, wobei alle Personen an Bord (28 Fluggäste — darunter 6 EU-Bürger — und 6 Besatzungsmitglieder) ums Leben kamen. Die Unfalluntersuchungskommission von Namibia veröffentlichte am 9. Januar 2014 den vorläufigen Unfalluntersuchungsbericht und ihre vorläufigen Schlussfolgerungen deuten darauf hin, dass der Kapitän den Absturz vorsätzlich herbeigeführt hat. Der endgültige Untersuchungsbericht wird voraussichtlich Ende 2014 vorliegen.

(84) Wie die IACM ferner mitteilte, hat das Luftfahrtunternehmen *LAM* die Umsetzung der fortgeschrittenen Stufen, insbesondere Stufe III seines Sicherheitsmanagementsystems (SMS), vorangetrieben. Als erste Reaktion auf den Absturz hat *LAM* die Betriebsverfahren verstärkt, um sicherzustellen, dass sich jederzeit und in allen Flugphasen zwei Flugbesatzungsmitglieder im Cockpit befinden.

(85) Die IACM hat um eine koordinierte Validierungsmission (ICVM) der ICAO zur Validierung der Fortschritte bei der Umsetzung des CAP ersucht, die derzeit für Herbst 2014 geplant ist.

(86) Die IACM teilte ferner mit, dass sie auch die Neuzertifizierung von Luftfahrtunternehmen im Einklang mit den ICAO-Standards und -Empfehlungen (SARP) fortgesetzt hat und bislang 13 Luftfahrtunternehmen (*LAM-Linhas Aéreas de Moçambique S.A., MEX-Moçambique Expresso SARL, ETA-Empresa de Transportes Aéreos Lda, CPY-Crop-sprayers, CFM-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda, KAY-Kaya Airlines Lda, SAM-Solenta Aviation Mozambique SA, HCP-Helicópteros Capital Lda, SAF-Safari Air Lda, CRA-CR Aviation Lda, COA-Coastal Aviation, TTA-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* und *OHI-Omni Helicópteros International Lda*) gemäß der von der IACM vorgelegten Liste neu zertifiziert wurden. Da die IACM jedoch den Nachweis schuldig blieb, dass die Sicherheitsaufsicht über diese 13 Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden internationalen Sicherheitsnormen gewährleistet ist, wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass sie alle in Anhang A aufgenommen werden sollten.

(87) Wegen unzureichender Fortschritte bei ihrer Neuzertifizierung hat die IACM die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse von drei Luftfahrtunternehmen (*Emilio Air Charter Lda, Aero-Serviços SARL* und *Unique Air Charter Lda*) ausgesetzt und ihre jeweiligen Flotten stillgelegt. Da eine Aussetzung jedoch nicht endgültig ist und die IACM den Nachweis schuldig blieb, dass die Sicherheitsaufsicht über diese drei Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden internationalen Sicherheitsnormen gewährleistet ist, wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass sie alle in Anhang A aufgenommen werden sollten.

(88) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss begrüßten die von der IACM dargelegten wesentlichen Fortschritte bei der Behebung der von der ICAO festgestellten Mängel und ermutigte sie, ihre Anstrengungen zur Schaffung eines mit den internationalen Normen vollständig in Einklang stehenden Luftverkehrssystems fortzusetzen. Ferner anerkannten und begrüßten die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss die von LAM

mitgeteilten nachhaltigen Verbesserungen im Zuge ihrer fortgesetzten Anstrengungen im Hinblick auf die Annahme und Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen. In Anerkennung der bereits erzielten wesentlichen Fortschritte und der zu erwartenden weiteren Fortschritte wird davon ausgegangen, dass eine EU-Sicherheitsbewertung im vierten Quartal 2014 stattfinden könnte.

Luftfahrtunternehmen aus Nepal

(89) Nach der Annahme der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1264/2013 der Kommission [1] wurden alle in Nepal zertifizierten Luftfahrtunternehmen in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission aufgenommen.

(90) Die Kommission führte mit Unterstützung durch Sachverständige der EASA und der Mitgliedstaaten vom 3. bis 8. Februar 2014 eine Sicherheitsbewertung in Nepal durch, um die Fähigkeiten der zuständigen Behörden Nepals (CAAN) und einer Reihe nepalesischer Luftfahrtunternehmen zu bewerten und so zu ermitteln, ob Lockerungen der Betriebsuntersagung möglich wären. Die Bewertungen betrafen die Luftfahrtunternehmen *Nepal Airlines Corporation, Buddha Air, Shree Airlines, Tara Air, Yeti Airlines* und *Sita Air.*

(91) Die Kommission legte den Bericht der Sicherheitsbewertung dem Flugsicherheitsausschuss vor. Die wichtigsten Schlussfolgerungen in Bezug auf die Bewertung der Luftfahrtunternehmen lauteten, dass *Buddha Air, Shree Airlines, Tara Air* und *Yeti Airlines* ein gutes Verständnis der einzelnen Aspekte des Sicherheitsmanagements zeigten und Belege für die Einhaltung der nationalen Sicherheitsvorschriften vorweisen konnten, während *Sita Air* die Fähigkeit zur Durchführung eines sicheren Betriebs oder zur vollständige Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs nicht nachweisen konnte. Darüber hinaus hatte der Betreiber nicht alle Sicherheitsempfehlungen, die nach einem tödlichen Unfall im Jahr 2012 abgegeben wurden, in vollem Umfang umgesetzt, da er im Rahmen seiner Ausbildung keinen Simulator einsetzt.

(92) Bezüglich *Nepal Airlines Corporation* stellte der Flugsicherheitsausschuss fest, dass zwar der grundlegende Rahmen für das Sicherheitsmanagement geschaffen wurde, der Betreiber jedoch noch wirksamere Methoden zur Förderung der Sicherheit einführen, die Berichterstattung verbessern, bessere Analysen durchführen und sich selbst ehrgeizige sicherheitsbezogene Leistungsziele stecken muss, um das in Rahmen seiner Sicherheitspolitik zugesagte „akzeptable Sicherheitsniveau" zu erreichen und zu quantifizieren. Der Flugsicherheitssauschuss nahm ferner die ambitionierten Expansionspläne der Nepal Airlines Corporation zur Kenntnis, zu denen auch die Aufnahme von drei neuen Luftfahrzeugmustern in die Flotte binnen eines Jahres zählt, und erklärte, solche Pläne müssten ordnungsgemäß verwaltet werden, um die Sicherheitsrisiken einzudämmen.

(93) Darüber hinaus ereignete sich 16. Februar 2014 ein Unfall eines Flugzeugs der *Nepal Airlines Corporation*, bei dem alle 18 Personen an Bord, darunter ein Unionsbürger, ums Leben kamen. Die Kommission bat die CAAN in einem Schreiben vom 3. März 2014 um Informationen über den Unfall sowie über die Maßnahmen, die die CAAN zur Vermeidung ähnlicher Unfälle in der Zukunft ergriffen hat. Die CAAN antwortete mit Schreiben vom 18. März 2014 und legte dar, welche Maßnahmen sie ergriffen hat. Die Angaben wurden jedoch nicht als ausreichend angesehen, da sie die Kommission nicht in die Lage versetzen, zu beurteilen, ob die von der CAAN getroffenen Maßnahmen im Verhältnis zur Schwere des Unfalls angemessen waren.

(94) In Bezug auf die CAAN ergab die Prüfung schwerwiegende Mängel, vor allem in den Bereichen Lizenzierung und Schulung des Personals, Zertifizierung von Luftfahrtunternehmen und Aufsicht im Bereich des Flugbetriebs.

(95) Im Bereich der Erteilung von Pilotenlizenzen und der Ausbildung wurde festgestellt, dass die zuständigen Behörden die ICAO-Anforderungen nach Anhang 1 nicht einhielten, insbesondere in Bezug auf die Zulassung von Ausbildungseinrichtungen, theoretische Kenntnisse, die Validierung ausländischer Lizenzen und Flugsimulationsübungsgeräte. Es konnte daher nicht sichergestellt werden, dass die Piloten für ihre Aufgaben gemäß den geltenden ICAO-Standards ausreichend qualifiziert sind.

(96) Aufgrund dieser Mängel konnte nicht sichergestellt werden, dass die bewerteten Luftfahrtunternehmen, die sich auf die Zertifizierung und Lizenzierung durch die CAAN stützen, die einschlägigen ICAO-Standards erfüllen.

(97) Die ICAO führte im Juli 2013 eine ICVM durch, aus der sich ein SSC in Zusammenhang mit dem Luftfahrzeugbetrieb ergab. Die Maßnahmen im ursprünglichen Plan zur Mängelbehebung, den die CAAN der ICAO zur Behebung der in Bezug auf das SSC genannten Mängel unterbreitet hatte, wurden nicht fristgerecht abgeschlossen, so dass das SSC aufrechterhalten wurde. Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss stellten ferner fest, dass der ICAO zufolge nach wie vor erhebliche Defizite bei der Umsetzung bestehen, was sich auf die Kapazitäten Nepals in den Bereichen des Primärrechts für den Luftfahrtbereich und die Vorschriften für die Zivilluftfahrt, die Organisation der Zivilluftfahrt sowie die Erteilung von Lizenzen für Luftfahrtpersonal und die Ausbildung auswirkt.

[1] Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1264/2013 der Kommission vom 3. Dezember 2013 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 326 vom 6.12.2013, S. 7).

(98) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss erkannten allerdings an, dass die CAAN seit dem ICAO-Audit von 2009 und der ICVM der ICAO im Jahr 2013 einige Fortschritte erzielt hat, indem das Luftfahrtgesetz geändert und neue, überarbeitete Anforderungen, Handbücher und Verfahren eingeführt wurden. Viele dieser Änderungen waren jedoch noch unvollständig und müssen noch auf nachhaltige Weise durchgeführt werden.

(99) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss erkennen die Schwierigkeiten der CAAN bei ihren Bemühungen um nachhaltige Fortschritte an und rufen die Union und die Mitgliedstaaten auf, technische Hilfe bereitzustellen. Die Kommission erklärte sich erneut bereit, die Möglichkeiten für eine Ausweitung des bereits bestehenden Programms für technische Zusammenarbeit von CAAN und EASA auszuloten.

(100) In Anbetracht des Berichts über die EU-Sicherheitsbewertung vor Ort, des fortbestehenden schweren Sicherheitsbedenkens der ICAO und der Tatsache, dass sich seit der letzten Aktualisierung ein weiterer tödlicher Unfall ereignet hat, sind die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss zu dem Schluss gelangt, dass die zuständigen Behörden Nepals nicht in ausreichendem Maße in der Lage sind, die einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen auf einem Niveau um- und durchzusetzen, das die Lockerung der Betriebsuntersagung für ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen gestatten würde.

(101) Auf der Grundlage der 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 Nepal zu ändern.

Luftfahrtunternehmen aus den Philippinen

(102) Die Kommission lud Vertreter der Zivilluftfahrtbehörde der Philippinen (CAAP) und des Luftfahrtunternehmens *Cebu Pacific Air* zu einer technischen Sitzung am 28. Januar 2014 ein, bei der die Sicherheitsmaßnahmen und andere relevante Faktoren in Bezug auf den Unfall, bei dem am 2. Juni 2013 am Davao International Airport ein Luftfahrzeug von der Start-/Landebahn abkam, eingehender erörtert wurden.

(103) An dieser Sitzung nahmen Vertreter der Kommission, Sachverständige von EASA und den Mitgliedstaaten sowie hochrangige Vertreter der CAAP und von *Cebu Pacific Air* teil.

(104) Die CAAP legte Einzelheiten zur Regulierungsaufsicht von *Cebu Pacific Air* dar. Dazu zählte die Tatsache, dass das Aufsichts- und Regulierungsgremium (Oversight and Regulatory Board) der CAAP dem Hauptgeschäftsführer von *Cebu Pacific Air* mit Schreiben vom 20. Juni 2013 Einzelheiten zu den nach dem Unfall von der CAAP geforderten Abhilfemaßnahmen mitteilte. Zu den Maßnahmen zählte, dass die verantwortlichen Geschäftsführer und Station Manager von *Cebu Pacific Air* eine Neubewertung mit Schwerpunkt auf Betrieb, Sicherheitsmanagementsystem und Unternehmenskultur durchzuführen hatten. Die CAAP teilte ferner mit, dass sie eine Stichprobenkontrolle der Kapazitäten der Flugbesatzung bei ungewöhnlichen Situationen im Flugsimulator durchführen werde. Unter organisatorischen Gesichtspunkten wurde das Luftfahrtunternehmen dazu angeregt, die Abfertigungszeit ihrer Luftfahrzeuge von 30 auf 45 Minuten zu erhöhen.

(105) *Cebu Pacific Air* beantwortete das Schreiben vom 20. Juni 2013 am 4. Oktober 2013 und legte eine Zusammenfassung der bereits ergriffenen Maßnahmen vor. Zu diesen Maßnahmen gehörten auch eine neue Organisationsstruktur des Luftfahrtunternehmens, die Schulung des gesamten Personals zum Sicherheitsmanagementsystem, die Einrichtung von Aktionsgruppen für die Sicherheit (Safety Action Groups, SAG) in Bezug auf die Betriebsführung in allen Dienststellen und die Durchführung einer Stichprobenbewertung des Simulators im Ausbildungszentrum des Luftfahrtunternehmen vom 3. bis 19. Juli 2013. Diese lieferte spezifische Angaben zu den Veränderungen der Ausbildung einschließlich der am Streckeneinsatz orientierten Flugausbildung (Line Orientated Flight Training, LOFT) sowie zu der Tatsache, dass die Besatzungen eine verstärkte Simulatorausbildung durchlaufen, wobei zwischen LOFT und Befähigungsüberprüfungen abgewechselt wird. Das Luftfahrtunternehmen ging ferner auf die organisatorische Empfehlung zur Abfertigungszeit der Luftfahrzeuge ein und teilte mit, diese werde ab dem Winterflugplan 2013 auf 45 Minuten verlängert.

(106) Darüber hinaus wandte sich die CAAP am 2. August 2013 bezüglich der Sicherheitsuntersuchung von Luftfahrzeugen der Muster Airbus A319/A320 schriftlich an alle Luftfahrtunternehmen und verwies auf die Notwendigkeit proaktiver Maßnahmen, wozu auch Einzelheiten der von den Luftfahrtunternehmen durchzuführenden Ausbildung für den Nichtpräzisionsanflug und das Durchstarten zählen. *Cebu Pacific Air* teilte in ihrer Antwort vom 4. Oktober 2013 die diesbezüglichen Änderungen mit.

(107) Zudem leitete das Amt für Ermittlungen bei Luftfahrzeugunfällen (Aircraft Accident Investigation and Inquiry Board, AAIIB) der Philippinen eine Untersuchung des Unfalls vom 2. Juni 2013 ein, bei dem ein Luftfahrzeug von *Cebu Pacific Air* in Davao von der Landebahn abkam. Am 13. Dezember 2013 unterrichtete der Leiter der Untersuchung den Sicherheitsdirektor von *Cebu Pacific Air* über die laufende Untersuchung und fügte die Teile des „Entwurfs des Abschlussberichts" sowie Einzelheiten der an die CAAP und *Cebu Pacific Air* gerichteten Schlussfolgerungen und Empfehlungen bei.

(108) Die CAAP hat ein verstärktes Überwachungsprogramm für *Cebu Pacific Air* eingeführt. Das vorgeschriebene jährliche Mindestinspektionsprogramm wurde von 34 planmäßigen Aufsichtsinspektionen im Jahr 2013 auf insgesamt 62 Inspektionen erhöht.

(109) In Bezug auf den Unfall vom 2. Juni 2013 legte *Cebu Pacific Air* eine Zusammenfassung der ergriffenen Maßnahmen vor. Diese Maßnahmen umfassten auch Reaktionen im Laufe der Untersuchung durch die CAAP sowie Einzelheiten der Betriebskontrolle und -überwachung. Weitere Maßnahmen betrafen Einzelheiten der Flugdatenanalyse (FDA) und das Programm des Luftfahrtunternehmens zur Minderung des Risikos eines Abkommens von der Start- bzw. Landebahn. Das Programm besteht aus kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen, wobei die Einzelheiten des Airbus-Unterstützungsprogramms einen wesentlichen Bestandteil bilden. Bezüglich dieses Unterstützungsprogramms wurde eine erweiterte Betriebsbewertung durchgeführt, die eine Flugdatenanalyse sowie Flug- und Simulatorbeobachtungen umfasste.

(110) *Cebu Pacific Air* und die CAAP teilten ferner Einzelheiten zu einem laufenden Programm zur Verbesserung des Flächennavigationskonzepts (RNAV) und den bereits vorgenommenen Änderungen in Bezug auf Infrastrukturen und Technik mit. Es wird davon ausgegangen, dass der mittelfristige Plan als eine Komponente des Gesamtpakets zur Risikominderung einen Großteil der bestehenden bodengestützten Nichtpräzisionsanflughilfen ersetzen soll.

(111) Die CAAP nannte einige Einzelheiten zur Indienststellung des Airbus A330 bei *Cebu Pacific Air* und erklärte, dass das Luftfahrtunternehmen im Rahmen der damit verbundenen Änderung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses die Auflage erhielt, 100 Stunden Streckenerprobungsflüge in Asien in der nicht gewerbsmäßigen Beförderung durchzuführen, bevor es den gewerblichen Betrieb aufnehmen darf. Die CAAP erteilte *Cebu Pacific Air* keine Genehmigung für den Langstreckenbetrieb mit zweimotorigen Flugzeugen (ETOPS), bevor nicht eine weitere Bewertung erfolgt ist und Betriebserfahrung gesammelt wurde.

(112) Auf der technischen Sitzung vom 28. Januar 2014 wurden im Rahmen einer eingehenden Befragung Informationen zu den jüngsten *Cebu Pacific Air* betreffenden Störungen erteilt. Bei zwei erörterten Störungen handelte es sich um ein Abkommen von der Landebahn, und zwar eines ATR-Luftfahrzeugs am 2. Juni 2013 in Davao und eines Airbus A319 am 13. Juni 2013 in Manila. In beiden Fällen gelangte das Luftfahrzeug nach dem Abkommen von der Landebahn wieder auf diese zurück. Die CAAP legte ferner eine Zusammenfassung von Unfällen und Störungen in Zusammenhang mit allen auf den Philippinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Zeitraum 2010-2013 vor.

(113) *Cebu Pacific Air* legte ferner seine aktuellen Angaben zur Flotte sowie die Pläne zur Flotten- und Streckenexpansion vor.

(114) Bei der Sitzung vom 28. Januar 2014 aktualisierten sowohl die CAAP als auch *Cebu Pacific Air* ihre Antworten zu den Feststellungen anlässlich des EU-Kontrollbesuchs vor Ort vom 3. bis 7. Juni 2013.

(115) Am 26. März 2014 wurden die CAAP und *Cebu Pacific Air* vom Flugsicherheitsausschuss gehört. Die CAAP erläuterte Einzelheiten der Aufsichts- und Sensibilisierungsschulung zum Sicherheitsmanagementsystem (SMS), die ihre Inspektoren erhalten. Darüber hinaus berichtete die CAAP dem Ausschuss, dass Informationstechnologie (IT) für ihre Aufsichts- und Überwachungssysteme beschafft worden sei. Die CAAP gab ferner einen Überblick über den aktuellen Stand des staatlichen philippinischen Sicherheitsprogramms (State Safety Programm, SSP). Hinsichtlich ihrer Aufsicht über *Cebu Pacific Air* betonte die CAAP dass als Follow-up zur technischen Sitzung vom 28. Januar 2014 ein verstärktes Überwachungsprogramm eingeführt wurde.

(116) Bei der Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss vom 26. März 2014 teilte *Cebu Pacific Air* Einzelheiten über die derzeitige Unternehmensstruktur mit und berichtete, dass das Unternehmen seit Januar 2014 50 Luftfahrzeuge, darunter drei Airbus A330, betreibt. Das Luftfahrunternehmen legte einen Auszug aus seinem Aufzeichnungen zur Gefahrenerkennung und Risikoabschätzung sowie Einzelheiten zu den getroffenen Maßnahmen zur Risikominderung und den Sicherheitszielen für 2014 vor. Wie *Cebu Pacific Air* dem Flugsicherheitsausschuss mitteilte, lag die FDA-Ausleserate des Luftfahrunternehmens bei 94 %. Das Luftfahrtunternehmen gab ferner einen Überblick über sein Sicherheitsbewertungs- und Managementsystem sowie seine detaillierte Analyse der Daten betreffend Durchstarten und instabile Anflüge. Das Luftfahrtunternehmen machte auch Angaben zum Informationsfluss bei *Cebu Pacific Air*, einschließlich der Tatsache, dass ein vertrauliches Berichtssystem existiert. Darüber hinaus legte *Cebu Pacific Air* Angaben zu seinem derzeitigen Besatzungsmanagementprogramm (Crew Resource Management, CRM) vor. *Cebu Pacific Air* erläuterte gegenüber dem Flugsicherheitsausschuss Einzelheiten der Anforderungen des Luftfahrtunternehmens in Bezug auf die Berufserfahrung des verantwortlichen Piloten sowohl für Lang- als auch für Kurzstreckenflüge der Airbus-Flotten.

(117) Der Flugsicherheitsausschuss nahm zur Kenntnis, dass *Philippine Airlines* den Flugbetrieb in die Union am 4. November 2013 wieder aufgenommen hat, nachdem das Luftfahrtunternehmen im Juli 2013 aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 gestrichen worden war. Seit der Wiederaufnahme der Flüge in die Union lassen die Berichte über Vorfeldinspektionen im Rahmen des Programms zur Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern (SAFA) keine negativen Tendenzen erkennen, die Anlass zu Bedenken gäben.

(118) Nach Würdigung der Nachweise in Bezug auf die von der CAAP über *Cebu Pacific Air* ausgeübte Aufsicht und die Fähigkeit von *Cebu Pacific Air* zur Einhaltung der einschlägigen Flugsicherheitsvorschriften sowie der Erklärungen der Behörde und des Luftfahrtunternehmens bei der Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss wurde gemäß den gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass *Cebu Pacific Air* von der für alle auf den Philippinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen geltenden Betriebsuntersagung ausgenommen und aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission gestrichen werden sollte.

(119) Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 haben die Mitgliedstaaten zugestimmt, die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsstandards durch *Philippine Airlines* und *Cebu Pacific Air* im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen zu überprüfen. Sollten die Ergebnisse dieser Prüfungen oder andere relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass internationale Sicherheitsnormen nicht eingehalten werden, wäre die Kommission gezwungen, Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu treffen.

Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation

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

(121) Um zu bestätigen, dass im Hinblick auf die Ergebnisse der SAFA-Inspektionen angemessene Maßnahmen ergriffen werden, traf die Kommission mit Unterstützung der EASA und der Mitgliedstaaten am 10. März 2014 mit Vertretern der russischen Föderalen Luftverkehrsagentur (Federal Air Transport Agency, FATA) zusammen. Auch Vertreter des Luftfahrtunternehmens *Kogalymavia* nahmen an der Sitzung teil, um über die Abhilfemaßnahmen Bericht zu erstatten, die dieses Luftfahrtunternehmen seit den Konsultationen vom November 2013 getroffen hat, um die Flugsicherheit zu verbessern.

(122) Bei der Sitzung wies die FATA darauf hin, dass die jüngsten Ergebnisse von SAFA-Vorfeldinspektionen russischer Luftfahrtunternehmen, die in die Union fliegen, keinen Anlass zu Bedenken gaben; im Falle schwerwiegender oder wiederholter Feststellungen interveniere sie durch außerplanmäßige Inspektionen und kontrolliere streng die Behebung festgestellter Mängel. Die FATA teilte ferner mit, dass im Anschluss an eine umfassende Prüfung des Regionalamts von Tatarstan und sämtlicher seiner Aufsicht unterstehender Luftfahrtunternehmen die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse von *Tulpar Airlines* und *Tatarstan Airlines* wegen schwerwiegender Mängel ihres Sicherheitsmanagements widerrufen wurden. Mit Bezug auf *Kogalymavia* teilte die FATA mit, dass das Luftfahrtunternehmen aufgrund seiner hohen SAFA-Quote im Jahr 2013 in den vergangenen vier Monaten mehreren außerplanmäßigen Inspektionen unterzogen wurde. Der FATA zufolge hat das Luftfahrtunternehmen bislang alle früher festgestellten Mängel behoben und ist in der Lage, Inlands- und internationale Flüge gemäß seinem Luftverkehrsbetreiberzeugnis durchzuführen.

(123) Auf der Sitzung gab *Kogalymavia* einen Überblick über die laufenden Abhilfemaßnahmen. Wie das Luftfahrtunternehmen mitteilte, hat sich seine SAFA-Leistung verbessert (die Quote sank auf 3,49) und wichtige strukturelle und technische Änderungen wurden vorgenommen, beispielsweise wurde ein großangelegter Plan zur Erneuerung der Kabinenausstattung lanciert; die Unteraufträge für alle Tätigkeiten im Rahmen der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit wurden an eine von der EASA genehmigte Organisation vergeben; seine Ersatzteillieferkette wurde umorganisiert; ein Instandhaltungsüberwachungszentrum (Maintenance Control Centre, MCC) wurde eingerichtet und der Großteil des Personals der Instandhaltungsabteilung wurde ausgetauscht und ein neuer Leitender Ingenieur eingesetzt, der über angemessene Erfahrung verfügt.

(124) Auf der Grundlage der im Rahmen dieser Konsultationen eingegangenen Informationen wurde der Schluss gezogen, dass eine Anhörung der russischen Luftfahrtbehörden oder der in der Russischen Föderation zugelassenen Luftfahrtunternehmen vor dem Flugsicherheitsausschuss nicht notwendig sei. Die FATA wurde gebeten, mehrere Luftfahrtunternehmen mit einer hohen SAFA-Quote verstärkt zu überwachen und die Kommission hiervon in Kenntnis zu setzen. Mit Bezug auf *Kogalymavia* erklärte die Kommission, dass trotz der zur Kenntnis genommenen Verbesserungen die Nachhaltigkeit der von dem Betreiber getroffenen Maßnahmen ebenso wie die Effizienz seines Sicherheitsmanagements weiterhin zu validieren sind.

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

(126) Die Sicherheitsleistung der in der Russischen Föderation zugelassenen Luftfahrtunternehmen, die in die Union fliegen, wird weiterhin genau überwacht. Sollten die Ergebnisse von Vorfeldinspektionen oder andere relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass internationale Sicherheitsnormen nicht eingehalten werden, wäre die Kommission gezwungen, Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu treffen.

Luftfahrtunternehmen aus Sudan

(127) Die Kommission unterrichtete den Flugsicherheitsausschuss über ihre Teilnahme an der Luftfahrtveranstaltung der sudanesischen Zivilluftfahrtbehörde (SCAA) am 5. und 6. Dezember 2013 in Khartum. Die Kommission konnte sich bei dieser Gelegenheit davon überzeugen, dass die SCAA umstrukturiert wurde und politische Unterstützung für weitere Investitionen in die Sicherheit genießt. Diese Unterstützung wurde öffentlich durch den zuständigen sudanesischen Minister für Zivilluftfahrt vor örtlichen Luftfahrtvertretern und Vertretern der ICAO erklärt.

(128) Die sudanesischen Behörden haben deutliche Fortschritte auf dem Weg zu wirklicher Glaubwürdigkeit erzielt, insbesondere dank gestiegener Haushaltsmittel, die es der SCAA ermöglichten, Fachkräfte einzustellen und ihre Mitarbeiter angemessen zu schulen.

(129) Diese Verbesserungen müssen nun in den Luftfahrtunternehmen greifen, die ein sudanesisches Luftverkehrsbetreiberzeugnis besitzen. Zwei dieser Unternehmen, *Sudan Airways* und *Nova Airways*, haben ihre Standards verbessert und ließen ihre Verfahren überprüfen.

(130) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss begrüßten diese laufenden Anstrengungen. Eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort könnte in Betracht gezogen werden, sobald die SCAA der Meinung ist, dass ihre Luftfahrtunternehmen solide Verfahren entwickelt haben, die den internationalen Normen genügen.

(131) Daher wird 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 Sudan zu ändern.

Luftfahrtunternehmen aus dem Königreich Swasiland

(132) Nach dem USOAP-Audit von 2007 haben die Zivilluftfahrtbehörden von Swasiland (SWACAA) bei der ICAO einen neuen Ländercode und beantragt und alle bestehenden Eintragungen aus ihrem Register gestrichen. Die SWACAA widerrief alle zuvor erteilten Luftverkehrsbetreiberzeugnisse und in der Folge gibt es derzeit keine gültigen Luftverkehrsbetreiberzeugnisse in Swasiland.

(133) Seit dem Amtsantritt des neuen Generaldirektors im Dezember 2009 hat die SWACAA ihre Bereitschaft deutlich gemacht, die beim ICAO-USOAP 2007 festgestellten Mängel zu beheben. Die SWACAA hat einen neuen ICAO-Ländercode (3DC) für die Eintragung von Luftfahrzeugen erhalten.

(134) Eine umfassende Reform der gesamten Aufsicht wurde eingeleitet und wesentliche Entwicklungen sind bereits zu verzeichnen: die Neufassung des Rechtsrahmens ist abgeschlossen, die Trennung von Regulierungsbehörde und Flughafendienstleister ist im Gange und verschiedene Partnerschaften mit den Nachbarländern sind unterzeichnet und in Kraft.

(135) Am 21. Januar 2014 lud die Kommission die SWACAA zu einer technischen Sitzung am 27. Januar 2014 in Brüssel ein. Die SWACAA nahm die Einladung zunächst an, sagte jedoch später wieder ab, da sie mehr Vorbereitungszeit benötigte.

(136) Die EASA führte vom 10. bis 14. März 2014 einen technischen Hilfseinsatz durch. Der Einsatz konzentrierte sich darauf, die SWACAA bei ihrem laufenden Kapazitätsaufbau zu unterstützen und zusätzliche Orientierungshilfe im Hinblick auf die bestmögliche Durchführung der noch ausstehenden Maßnahmen im Anschluss an das USOAP-Audit der ICAO bereitzustellen. Bei dem technischen Hilfseinsatz der EASA handelt es sich zwar nicht um ein Audit, doch wurde bei dieser Gelegenheit eine beträchtliche Zahl wichtiger Verbesserungen festgestellt.

(137) Die SWACAA wurde am 26. März 2014 vor dem Flugsicherheitsausschuss gehört. Die SWACAA machte deutlich, dass sie derzeit den im Mai 2013 mit der ICAO vereinbarten überarbeiteten Plan zur Mängelbehebung umsetzt. Im Rahmen dieses Plans zur Mängelbehebung und dank starker politischer Unterstützungsbereitschaft sowie einer verstärkten Finanzierung wurden beträchtliche Anstrengungen im Hinblick auf die Einstellung und Schulung von geeignetem Personal unternommen. Die SWACAA profitierte auch von der Unterstützung im Rahmen eines Projekts des Büros für technische Zusammenarbeit der ICAO (TCB), das Ausbildung, rechtliche und organisatorische

Unterstützung bietet und die Stärkung der Aufsichtsfunktion fördert. Die an diesem Projekt beteiligten Sachverständigen der ICAO schätzen derzeit die mangelnde effektive Umsetzung (Lack of Effective Implementation, LEI) auf 40 %, wobei bis zum Ende des Projekts (Ende Juni 2014) ein Ziel von 35 % angestrebt wird. Um zudem die Nachhaltigkeit über die Laufzeit des Projekts hinaus zu gewährleisten, wird Swasiland ab Juli 2014 die Organisation für Sicherheit in der Luftfahrt (SASO) der SADC (Entwicklungsgemeinschaft des südlichen Afrika) beherbergen. Die SWACAA gab ferner an, dass sie kein Flugzeug mit dem alten ICAO-Ländercode (3D) für die Luftfahrzeugregistrierung als ihrer Aufsicht unterstehend anerkennt.

(138) Die SWACAA hat die meisten offenen Fragen nach USOAP-Protokoll (PQ) beantwortet und Nachweise mittels des CMA-Online-Instruments der ICAO vorgelegt. Die Validierung dieser Maßnahmen durch die ICAO steht noch aus, so dass die offizielle Leistung noch immer die gleiche ist wie im Jahr 2007, obwohl seither erhebliche Verbesserungen erzielt wurden.

(139) Die SWACAA hat für November 2014 eine ICVM beantragt, um eine Validierung der zahlreichen bereits durchgeführten Abhilfemaßnahmen durch die ICAO zu erlangen.

(140) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss begrüßten das Engagement der SWACAA in Bezug auf die Umsetzung des überarbeiteten Plans zur Mängelbehebung und die bereits eingeleiteten wichtigen Schritte und ermutigte sie, ihre Anstrengungen im Hinblick auf den Aufbau eines voll und ganz mit den ICAO-Standards in Einklang stehenden Luftverkehrssystems fortzusetzen.

(141) In Anbetracht der bereits erreichten wesentlichen Stärkung der Aufsichtsfunktion in Verbindung mit den fehlenden Luftverkehrsbetreiberzeugnissen und der nur langsam steigenden Nachfrage nach neuen Luftverkehrsbetreiberzeugnissen wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass das Königreich Swasiland aus der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, gestrichen werden sollte.

(142) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss werden die Fähigkeit der SWACAA zur vollständigen Wahrnehmung ihrer Aufsichtsfunktion weiterhin genau beobachten. Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss fordern die SWACAA auf, der Kommission jedes neu erteilte oder geänderte Luftverkehrsbetreiberzeugnis zu melden. Sollten relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund der mangelnden Einhaltung internationaler Sicherheitsstandards Sicherheitsrisiken drohen, wäre die Kommission gezwungen, Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ergreifen.

Luftfahrtunternehmen aus Jemen

(143) Der amtliche Untersuchungsbericht zum Unfall des Luftfahrtunternehmens *Yemen Airways* (*Yemenia*), der sich am 29. Juni 2009 in Moroni auf den Komoren ereignete, wurde am 25. Juni 2013 veröffentlicht. Der Bericht enthielt drei wichtige Empfehlungen: erstens sollen die komorischen Behörden dauerhafte geeignete Notfallmaßnahmen für Suche und Rettung nach einem Flugunfall auf See in der Nähe der komorischen Flugplätze einführen, zweitens sollen die jemenitischen Behörden sicherstellen, dass alle Besatzungen auf Flügen nach Moroni ordnungsgemäß für die Durchführung des Sichtlandeanflugs mit vorgeschriebenen Flugwegverfahren (MVI) geschult werden und drittens sollen die jemenitischen Behörden die Ausbildung der Piloten von *Yemenia* überarbeiten, vor allem im Hinblick auf ihre Reaktionsfähigkeit in Notfällen.

(144) Am 7. November 2013 richtete die Behörde für Zivilluftfahrt- und Meteorologiebehörde (CAMA) des Jemen ein Schreiben an die Kommission, in dem sie einige Einzelheiten zu den Sicherheitsmaßnahmen darlegte, die sie aufgrund des Unfalls getroffen hat. Der Flugsicherheitsausschuss wurde über diese Maßnahmen und die damit verbundenen Entwicklungen bei seiner Sitzung im November 2013 unterrichtet.

(145) Die Kommission hielt am 9. Januar 2014 in Brüssel eine technische Sitzung ab. An dieser Sitzung nahmen Vertreter der Kommission, Sachverständige von EASA und den Mitgliedstaaten sowie Vertreter der CAMA und von *Yemenia* teil.

(146) Am 17. Dezember 2013 hatte die Kommission der CAMA im Vorfeld der technischen Sitzung spezifische Fragen übermittelt, die nicht nur den Unfallbericht, sondern auch die umfassenderen Zuständigkeiten der CAMA im Bereich der Sicherheitsaufsicht über die im Jemen zugelassenen Luftfahrtunternehmen betrafen. Außerdem sandte die Kommission der CAMA eine Reihe von Fragen, die an *Yemenia* weitergeleitet wurden. Beide Fragenkomplexe sollten der Kommission dabei helfen, die Qualität der Reaktionen sowohl von der CAMA als auch von *Yemenia* auf die Empfehlungen im Unfallbericht zu bewerten.

(147) Zu den einzelnen an die jemenitischen Behörden gerichteten Empfehlungen erklärte die CAMA, ihre Maßnahmen umfassten die Intensivierung der Sicherheitsaufsicht über *Yemenia* (u. a. mehr Kabinen- und Cockpitinspektionen) und sie habe *Yemenia* aufgefordert, Kontrollen der Qualifikationen sämtlicher Besatzungsmitglieder durchzuführen, die Flughäfen der Kategorie „C“ anfliegen. Zu den zusätzlichen Maßnahmen zählt, dass die CAMA *Yemenia* angewiesen hat, die Schulung zum Abfangen bei Überziehen und Luftwirbeln häufiger durchzuführen.

(148) Zu den spezifischen Empfehlungen an *Yemenia* erklärte das Luftfahrtunternehmen, es habe in der Verwaltung und in Bezug auf die Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen Änderungen vorgenommen sowie die Strategien und Verfahren überprüft und entsprechend geändert. Auch auf Verbesserungen in Bezug auf Audits, Schulung und Umsetzung wurde verwiesen. Darüber hinaus bekräftigte *Yemenia*, dass ihre Besatzungen im Rahmen wiederholter Simulatorübungen gemäß dem Airbus-Lehrplan in den Notfallverfahren geschult werden.

(149) Dem Flugsicherheitsausschuss wurden weitere Einzelheiten zu den technischen Gesprächen, die während der Sitzung geführt wurden, sowie eine Zusammenfassung der Unterlagen, die von der CAMA und *Yemenia* übermittelt worden waren, vorgelegt.

(150) Gemäß den 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 Jemen zu ändern. Die Sicherheitsleistung aller im Jemen zugelassenen Luftfahrtunternehmen, einschließlich *Yemenia* wird weiterhin aufmerksam überwacht. Sollte es Hinweise darauf geben, dass internationale Sicherheitsnormen nicht eingehalten werden, wäre die Kommission gezwungen, Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu treffen.

(151) Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 werden die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch im Jemen zugelassene Luftfahrtunternehmen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus Sambia

(152) Die Kommission unterrichtete den Flugsicherheitsausschuss über den jüngsten Schriftwechsel mit den Behörden Sambias, darunter ein Schreiben des Verkehrsministeriums vom 10. Dezember 2013. Darin wurde der Eingang eines früheren Schreibens der Kommission vom 1. Oktober 2013 bestätigt, das Orientierungshilfen in Bezug auf Bereiche enthielt, auf die sich die Behörden im Hinblick auf weitere Fortschritte und Verbesserungen konzentrieren sollten.

(153) In dem Schreiben der sambischen Behörden vom 10. Dezember 2013 wurde mitgeteilt, dass der Verwaltungsrat der Zivilluftfahrtbehörde ernannt worden sei und bis spätestens 31. Januar 2014 ein Generaldirektor für Zivilluftfahrt eingestellt werden solle.

(154) In ihrer Antwort vom 21. Januar 2014 bestätigte die Kommission, dass sie weiterhin konstruktiv mit den Behörden Sambias zusammenarbeiten möchte. In dieser Antwort hat die Kommission auch vorgeschlagen, nach der Ernennung des neuen Generaldirektors für Zivilluftfahrt eine technische Sitzung anzuberaumen, um Informationen über die bisherigen Fortschritte zu erlangen, damit der Flugsicherheitsausschuss in vollem Umfang unterrichtet werden kann.

(155) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss nahmen die stetigen Fortschritte der Zivilluftfahrtbehörde Sambias zur Kenntnis und riefen die sambischen Behörden dazu auf, ihre Arbeit fortzusetzen, damit zum geeigneten Zeitpunkt und nach der erforderlichen Überprüfung die derzeitigen Betriebsbeschränkungen erneut überdacht werden können.

(156) In Einklang mit den 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.

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

(158) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 ist daher entsprechend zu ändern.

(159) 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. April 2014

Für die Kommission,
Im Namen des Präsidenten,
Joaquín ALMUNIA
Vizepräsident

ANHANG A

LISTE DER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DEREN GESAMTER BETRIEB IN DER EU UNTERSAGT IST [1]

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republik Ghana
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Afghanistan, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Islamische Republik Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamische Republik Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamische Republik Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Unbekannt	PIR	Islamische Republik Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamische Republik Afghanistan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Angolas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen *TAAG Angola Airlines* in Anhang B, einschließlich			**Republik Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republik Angola
AIR GICANGO	009	Unbekannt	Republik Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republik Angola
AIR NAVE	017	Unbekannt	Republik Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republik Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Unbekannt	Republik Angola
DIEXIM	007	Unbekannt	Republik Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Unbekannt	Republik Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republik Angola
HELIANG	010	Unbekannt	Republik Angola

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Unbekannt	Republik Angola
MAVEWA	016	Unbekannt	Republik Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republik Angola
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Benins, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Republik Benin**
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republik Benin
AFRICA AIRWAYS	Unbekannt	AFF	Republik Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Unbekannt	Republik Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS	BGL	Republik Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	LTL	Republik Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	COB	Republik Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republik Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republik Benin
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Kongo, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Republik Kongo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republik Kongo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Unbekannt	Republik Kongo
EMERAUDE	RAC06-008	Unbekannt	Republik Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republik Kongo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republik Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Unbekannt	Republik Kongo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Unbekannt	Republik Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republik Kongo

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Demokratischen Republik Kongo (DR Kongo), die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)**
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	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)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	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 Luftverkehrsbetreibers
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	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)
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerialunterschrift (Verordnung Nr. 78/205)	LCG	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	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 Luftverkehrsbetreibers
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Dschibutis, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Dschibuti**
DAALLO AIRLINES	Unbekannt	DAO	Dschibuti
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Äquatorialguineas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Äquatorialguinea**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Äquatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Unbekannt	Äquatorialguinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Unbekannt	Äquatorialguinea
TANGO AIRWAYS	Unbekannt	Unbekannt	Äquatorialguinea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Eritreas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Eritrea**

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Gabuns, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen *Gabon Airlines*, *Afrijet* und *SN2AG* in Anhang B, einschließlich			**Republik Gabun**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republik Gabun
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republik Gabun
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republik Gabun
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republik Gabun
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republik Gabun
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republik Gabun
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republik Gabun
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Indonesiens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen *Garuda Indonesia*, *Airfast Indonesia*, *Mandala Airlines*, *Ekspres Transportasi Antarbenua* und *Indonesia Air Asia*, einschließlich			**Republik Indonesien**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Unbekannt	Republik Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Unbekannt	Republik Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Unbekannt	Republik Indonesien
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Republik Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	Unbekannt	Republik Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republik Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	121-043	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 Luftverkehrsbetreibers
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Republik Indonesien
BATIK AIR	121-050	BTK	Republik Indonesien
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Republik Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Unbekannt	Republik Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republik Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republik Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republik Indonesien
EASTINDO	135-038	ESD	Republik Indonesien
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Unbekannt	Republik Indonesien
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Unbekannt	Republik Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republik Indonesien
HEAVY LIFT	135-042	Unbekannt	Republik Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republik Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Unbekannt	Republik Indonesien
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Unbekannt	Republik Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republik Indonesien
KAL STAR	121-037	KLS	Republik Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republik Indonesien
KOMALA INDONESIA	135-051	Unbekannt	Republik Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republik Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republik Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Republik Indonesien

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
MARTABUANA ABADION	135-049	Unbekannt	Republik Indonesien
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Unbekannt	Republik Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republik Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Unbekannt	Republik Indonesien
NAM AIR	121-058	Unbekannt	Republik Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Unbekannt	Republik Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Republik Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Unbekannt	Republik Indonesien
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Republik Indonesien
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Unbekannt	Republik Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republik Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Unbekannt	Republik Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Unbekannt	Republik Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republik Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Unbekannt	Republik Indonesien
SKY AVIATION	121-028	Unbekannt	Republik Indonesien
SKY AVIATION	135-044	Unbekannt	Republik Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republik Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republik Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Republik Indonesien
SURYA AIR	135-046	Unbekannt	Republik Indonesien
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republik Indonesien

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republik Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republik Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Unbekannt	Republik Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republik Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republik Indonesien
UNINDO	135-040	Unbekannt	Republik Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republik Indonesien
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kasachstans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen *Air Astana*, einschließlich			**Republik Kasachstan**
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Republik Kasachstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Republik Kasachstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republik Kasachstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Republik Kasachstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republik Kasachstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republik Kasachstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republik Kasachstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Republik Kasachstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republik Kasachstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Republik Kasachstan
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Republik Kasachstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	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 Luftverkehrsbetreibers
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Republik Kasachstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Republik Kasachstan
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Republik Kasachstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republik Kasachstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Republik Kasachstan
LUK AERO (ehemals *EASTERN EXPRESS*)	AK-0464-12	LIS	Republik Kasachstan
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Republik Kasachstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	Republik Kasachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republik Kasachstan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden der Kirgisischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Kirgisische Republik**
AIR BISHKEK (ehemals *EASTOK AVIA*)	15	EAA	Kirgisische Republik
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisische Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisische Republik
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgisische Republik
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgisische Republik
HELI SKY	Unbekannt	HAC	Kirgisische Republik
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgisische Republik
KYRGYZ AIRLINES	Unbekannt	KGZ	Kirgisische Republik
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisische Republik
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgisische Republik
S GROUP AVIATION	6	Unbekannt	Kirgisische Republik
S GROUP INTERNATIONAL	Unbekannt	IND	Kirgisische Republik
SKY BISHKEK	Unbekannt	BIS	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 Luftverkehrsbetreibers
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisische Republik
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgisische Republik
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Kirgisische Republik
SUPREME AVIATION	40	SGK	Kirgisische Republik
TEZ JET	46	TEZ	Kirgisische Republik
VALOR AIR	07	VAC	Kirgisische Republik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Liberias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden			**Liberia**
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Mosambik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Republik Mosambik**
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Unbekannt	Republik Mosambik
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Unbekannt	Republik Mosambik
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Unbekannt	Republik Mosambik
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Unbekannt	Republik Mosambik
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Unbekannt	Republik Mosambik
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Unbekannt	Republik Mosambik
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Unbekannt	Republik Mosambik
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Unbekannt	Republik Mosambik
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republik Mosambik
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Republik Mosambik

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Republik Mosambik
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Unbekannt	Republik Mosambik
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Unbekannt	Republik Mosambik
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Unbekannt	Republik Mosambik
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Republik Mosambik
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Unbekannt	Republik Mosambik
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Nepals, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Republik Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035-01	Unbekannt	Republik Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Unbekannt	Republik Nepal
BUDDHA AIR	014/96	BHA	Republik Nepal
BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERATIONS)	058/2010	Unbekannt	Republik Nepal
FISHTAIL AIR	017/01	Unbekannt	Republik Nepal
GOMA AIR	064/2010	Unbekannt	Republik Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	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
SHREE AIRLINES	030/02	SHA	Republik Nepal
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	Unbekannt	Republik Nepal
SIMRIK AIR	034/00	Unbekannt	Republik Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republik Nepal

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
SITA AIR	033/2000	Unbekannt	Republik Nepal
TARA AIR	053/2009	Unbekannt	Republik Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republik Nepal
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Philippinen, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen *Philippine Airlines* und *Cebu Pacific Air*, einschließlich			**Republik der Philippinen**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Unbekannt	Republik der Philippinen
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Republik der Philippinen
AIR JUAN AVIATION	2013053	Unbekannt	Republik der Philippinen
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republik der Philippinen
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Unbekannt	Republik der Philippinen
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Unbekannt	Republik der Philippinen
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Republik der Philippinen
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Unbekannt	Republik der Philippinen
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Unbekannt	Republik der Philippinen
CM AERO SERVICES	20110401	Unbekannt	Republik der Philippinen
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Unbekannt	Republik der Philippinen
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Unbekannt	Republik der Philippinen
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Unbekannt	Republik der Philippinen
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	Republik der Philippinen
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republik der Philippinen
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Republik der Philippinen
LION AIR	2009019	Unbekannt	Republik der Philippinen

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Unbekannt	Republik der Philippinen
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	Republik der Philippinen
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Unbekannt	Republik der Philippinen
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Unbekannt	Republik der Philippinen
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Unbekannt	Republik der Philippinen
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Unbekannt	Republik der Philippinen
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Unbekannt	Republik der Philippinen
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	SRQ	Republik der Philippinen
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	Republik der Philippinen
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Unbekannt	Republik der Philippinen
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Unbekannt	Republik der Philippinen
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Unbekannt	Republik der Philippinen
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Republik der Philippinen
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden São Tomés und Príncipes, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**São Tomé und Príncipe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé und Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé und Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé und Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Unbekannt	São Tomé und Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé und Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	IOE	São Tomé und Príncipe

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé und Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé und Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	TRG	São Tomé und Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	São Tomé und Príncipe
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sierra Leones, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	Unbekannt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Unbekannt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Unbekannt	Unbekannt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Unbekannt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Unbekannt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Unbekannt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Unbekannt	Unbekannt	Sierra Leone
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden des Sudan, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Republik Sudan**
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republik Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republik Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republik Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	Republik Sudan
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Republik Sudan
DOVE AIRLINES	052	DOV	Republik Sudan
ELIDINER AVIATION	008	DND	Republik Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Republik Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Unbekannt	Republik Sudan
HELEJETIC AIR	057	HJT	Republik Sudan
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	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 Luftverkehrsbetreibers
KUSH AVIATION	060	KUH	Republik Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republik Sudan
MID AIRLINES	025	NYL	Republik Sudan
NOVA AIRLINES	046	NOV	Republik Sudan
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	Republik Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republik Sudan
TARCO AIRLINES	056	TRQ	Republik Sudan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sambias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Sambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Sambia

ANHANG B

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreibererzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreibererzeugnisses	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer	Eintragungsstaat
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republik Angola	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 5 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-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republik Angola
AIR ASTANA [1]	AK-0443-11	KZR	Kasachstan	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: Luftfahrzeug des Musters Boeing B767, Luftfahrzeug des Musters Boeing B757, Luftfahrzeug des Musters A319/320/321	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: Luftfahrzeug innerhalb der Boeing B767-Flotte, wie auf dem AOC angegeben; innerhalb der Boeing B757-Flotte, wie auf dem AOC angegeben; innerhalb der Airbus A319/320/321-Flotte, wie auf dem AOC angegeben	Aruba (Königreich der Niederlande)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komoren	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: LET 410 UVP	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: D6-CAM (851336)	Komoren
AFRIJET [2]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republik Gabun	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters Falcon 50, 2 Luftfahrzeugen des Musters Falcon 900	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republik Gabun
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Republik Gabun	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters Boeing B767-200	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LHP	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
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republik Ghana	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters DC8-63F	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 9G-TOP und 9G-RAC	Republik Ghana

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer	Eintragungsstaat
IRAN AIR ([4])	FS100	IRA	Islamische Republik Iran	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 14 Luftfahrzeugen des Musters Airbus A300, 8 Luftfahrzeugen des Musters Airbus A310, 1 Luftfahrzeug des Musters Boeing B737	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA	Islamische Republik Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Demokratische Volksrepublik Korea	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters TU-204.	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: P-632, P-633.	Demokratische Volksrepublik Korea
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 3 Luftfahrzeugen des Musters Boeing B737-300, 2 Luftfahrzeugen des Musters ATR 72-500, 1 Luftfahrzeug des Musters ATR 42-500, 1 Luftfahrzeug des Musters ATR 42-320 und 3 Luftfahrzeugen des Musters DHC 6-300	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republik Madagaskar

([1]) Air Astana ist es für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Union ausschließlich gestattet, die oben aufgeführten Luftfahrzeugmuster zu nutzen, sofern sie in Aruba zugelassen sind und alle Änderungen bei den AOC der Kommission und Eurocontrol rechtzeitig mitgeteilt werden.

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

([3]) Gabon Airlines ist es ausschließlich gestattet, die aufgeführten Luftfahrzeuge für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Union zu nutzen.

([4]) 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.