Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/3137

16.12.2024

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2024/3137 DER KOMMISSION

vom 13. Dezember 2024

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission ([2]) wurde die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, erstellt.

(2) Einige Mitgliedstaaten und die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden „Agentur“) haben der Kommission gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 Informationen übermittelt, die für die Aktualisierung dieser Liste von Bedeutung sind. Einschlägige Informationen wurden auch von Drittländern und internationalen Organisationen mitgeteilt. Die Liste sollte auf der Grundlage der übermittelten Informationen aktualisiert werden.

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

(4) Die Kommission gab den betreffenden Luftfahrtunternehmen Gelegenheit, alle einschlägigen Unterlagen einzusehen, sich schriftlich dazu zu äußern und ihren Standpunkt der Kommission sowie dem EU-Flugsicherheitsausschuss mündlich vorzutragen.

(5) Im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 und der Delegierten Verordnung (EU) 2023/660 der Kommission ([3]) hat die Kommission dem EU-Flugsicherheitsausschuss Informationen über die laufenden Konsultationen mit den zuständigen Behörden und den Luftfahrtunternehmen folgender Staaten übermittelt: Armenien, Irak, Kirgisistan, Pakistan, Suriname und Tansania. Die Kommission legte dem EU-Flugsicherheitsausschuss zudem Informationen zur Flugsicherheit in Ägypten, Kenia, Kongo (Brazzaville), Libyen, Mali, Nepal und Sierra Leone vor.

([1]) ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj.

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

([3]) Delegierte Verordnung (EU) 2023/660 der Kommission vom 2. Dezember 2022 über detaillierte Vorschriften für die gemäß Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates erstellte Liste über die Luftfahrtunternehmen, die in der Union einer Betriebsuntersagung oder Betriebsbeschränkungen unterliegen, und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 der Kommission 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 83 vom 22.3.2023, S. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

(6) Die Agentur unterrichtete die Kommission und den EU-Flugsicherheitsausschuss über die technischen Bewertungen, die im Rahmen der erstmaligen Beurteilung und der kontinuierlichen Überwachung der gemäß der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission ([4]) erteilten Genehmigungen für Drittlandbetreiber („Third Country Operator", „TCO") durchgeführt wurden.

(7) Die Agentur unterrichtete die Kommission und den EU-Flugsicherheitsausschuss auch über die Ergebnisse der Analysen von Vorfeldinspektionen, die im Rahmen des Programms zur Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern („Safety Assessment of Foreign Aircraft programme", „SAFA") im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission ([5]) durchgeführt wurden.

(8) Die Agentur unterrichtete die Kommission und den EU-Flugsicherheitsausschuss zudem über die Vorhaben für technische Unterstützung, die in den von einer Betriebsuntersagung nach der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 betroffenen Drittländern durchgeführt wurden. Ferner machte die Agentur Angaben zu den geplanten bzw. beantragten weiteren Vorhaben für technische Unterstützung und Zusammenarbeit, die dem Ziel dienen, die administrativen und technischen Fähigkeiten der Zivilluftfahrtbehörden in den Drittländern zu verbessern, die Hilfe bei der Behebung von Mängeln im Hinblick auf die Einhaltung der geltenden internationalen Sicherheitsstandards der Zivilluftfahrt benötigen. Die Mitgliedstaaten wurden aufgefordert, solchen Ersuchen auf bilateraler Basis in Abstimmung mit der Kommission und der Agentur zu entsprechen. Die Kommission bekräftigte diesbezüglich, wie nützlich es ist, der internationalen Luftfahrtgemeinschaft – insbesondere über das Partnerschaftsinstrument für Hilfen zur Umsetzung der Flugsicherheit (Aviation Safety Implementation Assistance Partnership) der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) – Informationen über die technische Unterstützung bereitzustellen, die die Union und ihre Mitgliedstaaten Drittländern im Hinblick auf die Verbesserung der Flugsicherheit weltweit leisten.

(9) Eurocontrol übermittelte der Kommission und dem EU-Flugsicherheitsausschuss aktuelle Informationen zum Stand der SAFA- und TCO-Alarmfunktionen sowie aktuelle Statistiken über Warnmeldungen in Bezug auf Luftfahrtunternehmen mit Betriebsuntersagungen.

Luftfahrtunternehmen der Union

(10) Aufgrund der von der Agentur geprüften Ergebnisse von Vorfeldinspektionen, die an Luftfahrzeugen von Luftfahrtunternehmen der Union durchgeführt wurden, sowie von Normungsinspektionen der Agentur und von bereichsspezifischen Inspektionen und Audits nationaler Luftfahrtbehörden haben die Mitgliedstaaten und die Agentur als zuständige Behörden bestimmte Abhilfe- und Durchsetzungsmaßnahmen ergriffen und die Kommission und den EU-Flugsicherheitsausschuss über diese Maßnahmen unterrichtet.

(11) Die Mitgliedstaaten und die Agentur als zuständige Behörden bekräftigten ihre Handlungsbereitschaft für den Fall, dass relevante Sicherheitsinformationen darauf hindeuten, dass aufgrund einer mangelhaften Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsstandards durch Luftfahrtunternehmen aus der Union unmittelbare Sicherheitsrisiken bestehen.

Luftfahrtunternehmen aus Armenien

(12) Im Juni 2020 wurden in Armenien zugelassene Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage der Durchführungsverordnung (EU) 2020/736 der Kommission ([6]) in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen.

(13) Im ersten Quartal 2024 führte die ICAO im Rahmen des Programms zur universellen Überprüfung der Sicherheitsaufsicht („Universal Safety Oversight Audit Programme", „USOAP") einen Besuch beim Zivilluftfahrtausschuss Armeniens (im Folgenden „CAC") durch, bei dem ein schwerwiegender Sicherheitsmangel im Bereich der Zertifizierung von Luftfahrtunternehmen festgestellt wurde. Das Audit ergab, dass das Zertifizierungsverfahren armenischer Luftfahrtunternehmen auf veralteten Anforderungen beruhte und es an einem strukturierten und systematischen Ansatz für die Ausstellung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen („Air Operator Certificates", „AOC") mangelte.

([4]) Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission vom 29. April 2014 zur Festlegung von technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 133 vom 6.5.2014, S. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

([5]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([6]) Durchführungsverordnung (EU) 2020/736 der Kommission vom 2. Juni 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist oder deren Betrieb in der Union Beschränkungen unterliegt (ABl. L 172 vom 3.6.2020, S. 7).

(14) Darüber hinaus ergab das Audit nennenswerte Herausforderungen in Bezug auf die Fähigkeit Armeniens, eine wirksame Aufsicht über die Flugsicherheit zu gewährleisten, und einen deutlichen Rückgang beim Ergebnis für die wirksame Umsetzung sowie kritische Schwachstellen in Bereichen wie der Behebung von Sicherheitsproblemen und Überwachungspflichten.

(15) Im Hinblick auf die schwerwiegenden Sicherheitsmängel im Bereich der Zertifizierung von Luftfahrtunternehmen wurde im April 2024 eine spezielle Unterstützungsinitiative eingeleitet, um dieses Problem rasch zu beheben. Das Problem konnte bis August 2024 behoben werden, wenngleich zusätzliche Anstrengungen zur Behebung anderer Probleme der Sicherheitsaufsicht erforderlich sind, die während des USOAP-Audits festgestellt wurden und für die der CAC einen Abhilfemaßnahmenplan ausgearbeitet hat.

(16) Am 13. November 2024 fand im Rahmen der kontinuierlichen Überwachungstätigkeiten der Kommission eine technische Sitzung statt, an der die Kommission, die Agentur, die Mitgliedstaaten und der CAC teilnahmen. In der Sitzung wurden die jüngsten Entwicklungen und Fortschritte bei der Stärkung des Sicherheitsaufsichtssystems des CAC geprüft, einschließlich der Aktualisierungen von regulatorischen und betrieblichen Verbesserungen.

(17) Es sei darauf hingewiesen, dass Armenien bei der Aktualisierung seiner Vorschriften und Aufsichtsfähigkeiten im Bereich der Flugsicherheit als Reaktion auf die Bemerkungen zur Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im Jahr 2020 Fortschritte erzielt hat. Zu diesen Fortschritten gehören die Einstellung und Ausbildung von Personal, die Überarbeitung der Vorschriften und der damit verbundenen Durchführungsverfahren, die Durchführung von Aufsichtstätigkeiten und die Ergreifung von Durchsetzungsmaßnahmen, wie z. B. ein Startverbot für unsichere Luftfahrzeuge und die Stärkung der Einhaltung der Vorschriften durch Luftfahrtunternehmen.

(18) Trotz dieser Bemühungen kamen die Teilnehmer der technischen Sitzung vom 13. November 2024 zu dem Schluss, dass nach wie vor keine hinreichenden Nachweise vorliegen, um eine Lockerung der Betriebsbeschränkungen für in Armenien zugelassene Luftfahrtunternehmen, deren Betrieb auf der Grundlage der Durchführungsverordnung (EU) 2020/736 Beschränkungen unterliegt, zu rechtfertigen. Die vom CAC vorgelegten Nachweise für die von ihm ergriffenen Maßnahmen müssen weiteren Bewertungen unterzogen werden, um die geeigneten nächsten Schritte zu bestimmen, einschließlich der Möglichkeit einer neuen Sicherheitsbewertung der Union vor Ort in Armenien im Jahr 2025.

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

(20) Die Mitgliedstaaten sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durch die in Armenien zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Rahmen der Priorisierung von Vorfeldinspektionen dieser Luftfahrtunternehmen überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus Irak

(21) Im Dezember 2015 und im November 2023 wurden die Luftfahrtunternehmen *Iraqi Airways* und *Fly Bagdad* auf der Grundlage der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2322 der Kommission ([7]) bzw. der Durchführungsverordnung (EU) 2023/2691 der Kommission ([8]) in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen.

(22) Am 22. Oktober 2024 fand im Rahmen der kontinuierlichen Überwachungstätigkeiten der Kommission hinsichtlich der allgemeinen Sicherheitslage in Irak, einschließlich der Kapazitäten und Fähigkeiten der Zivilluftfahrtbehörde Iraks (im Folgenden „ICAA“) im Bereich der Sicherheitsaufsicht, eine technische Sitzung statt, an der die Kommission, die Agentur, die Mitgliedstaaten und die ICAA teilnahmen. Auf der Sitzung legte die ICAA aktuelle Informationen über ihre Bemühungen zur Verbesserung ihres Rechts- und Verwaltungsrahmens sowie ihrer Aufsichtsleistung vor.

([7]) Durchführungsverordnung (EU) 2015/2322 der Kommission vom 10. Dezember 2015 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 328 vom 12.12.2015, S. 67, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj).

([8]) Durchführungsverordnung (EU) 2023/2691 der Kommission vom 29. November 2023 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist oder deren Betrieb in der Union Beschränkungen unterliegt (ABl. L, 2023/2691, 30.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj).

(23) Während der Sitzung merkte die ICAA an, dass sie im Juli 2024 ein Beratungsteam eingesetzt hatte, um ihre regulatorische Entwicklung zu unterstützen und ihre Aufsichtskapazitäten zu stärken. Es gab Fortschritte bei der Umsetzung der Empfehlungen aus den Vorhaben für technische Unterstützung, die von der Agentur in den Jahren 2017 und 2023 durchgeführt wurden, insbesondere bei der Angleichung der Verfahren für den Flugbetrieb und die Personallizenzierung an die Verordnungen (EU) Nr. 965/2012 und Nr. 1178/2011 der Kommission ([9]).

(24) Die ICAA unterrichtete die Kommission über die Änderungen des irakischen Zivilluftfahrtgesetzes, die derzeit kurz vor der Genehmigung stehen. Darüber hinaus hat die ICAA Fortschritte bei der Schließung von Ressourcenlücken erzielt, indem vier Flugbetriebsinspektoren und ein Inspektor für die Sicherheit in der Kabine eingestellt wurden, wobei weitere Bemühungen zur Einstellung zweier zusätzlicher Lufttüchtigkeitsinspektoren laufen. Darüber hinaus hat sie mit der Entwicklung des irakischen staatlichen Sicherheitsprogramms begonnen und aktualisiert die Rechtsetzungsverfahren und die Ausbildung von Inspektoren in Bereichen wie Gefahrgut und Ermüdungsrisikomanagement. Die Umsetzung dieser Aktualisierungen ist jedoch nach wie vor unvollständig.

(25) Diese Bemühungen werden zwar anerkannt, die ICAA steht aber nach wie vor Herausforderungen wie kritischen Engpässen an qualifiziertem Personal für Hubschrauber- und Lufttüchtigkeitsinspektionen gegenüber. Um hier Abhilfe zu schaffen, hat die ICAA ein fünfjähriges Ausbildungsprogramm für 14 neu eingestellte Luftfahrtingenieursanwärter eingeleitet, mit dem diese eine Qualifikation als Lufttüchtigkeitsinspektoren erlangen sollen und die Abhängigkeit von internationalen Sachverständigen verringert wird.

(26) Die Kommission forderte die ICAA auf, einen Termin für die verschobene Sicherheitsbewertung der Union vor Ort zu bestätigen, die ursprünglich für das erste Quartal 2024 vorgesehen war, auf Ersuchen der ICAA allerdings auf das vierte Quartal 2024 verlegt wurde. Als Reaktion darauf hat die ICAA vorgeschlagen, je nach den in der Zwischenzeit erzielten Fortschritten den Termin auf das zweite oder dritte Quartal 2025 zu verschieben, wobei der September 2025 als bevorzugter Termin gilt.

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

(28) Die Mitgliedstaaten sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durch die in Irak zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Rahmen der Priorisierung von Vorfeldinspektionen dieser Luftfahrtunternehmen überprüfen.

(29) Soweit erforderlich, sollte die Kommission im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 weitere Maßnahmen ergreifen, wenn relevante Sicherheitsinformationen unmittelbare Sicherheitsrisiken infolge der mangelnden Einhaltung einschlägiger internationaler Sicherheitsstandards erkennen lassen.

Luftfahrtunternehmen aus Kirgisistan

(30) Im Oktober 2006 wurden in Kirgisistan zugelassene Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1543/2006 der Kommission ([10]) in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen.

(31) Am 16. Juli 2024 hielt die Kommission im Rahmen ihrer kontinuierlichen Überwachungstätigkeiten eine technische Sitzung mit Vertretern der Zivilluftfahrtbehörde der Kirgisischen Republik (im Folgenden „SCAA“), die dem Ministerkabinett der Kirgisischen Republik untersteht, ab.

(32) Auf dieser Sitzung berichtete die SCAA über den aktuellen Stand ihrer Bemühungen zur Behebung der Sicherheitsmängel, die zur Aufnahme von in Kirgisistan zugelassenen Luftfahrtunternehmen in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 geführt hatten, sowie über andere Maßnahmen zur Verbesserung der Kapazitäten und Fähigkeiten der SCAA im Bereich der Sicherheitsaufsicht.

([9]) Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 311 vom 25.11.2011, S. 1, ELI: http:// http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([10]) Verordnung (EG) Nr. 1543/2006 der Kommission vom 12. Oktober 2006 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 910/2006, genannten gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 283 vom 14.10.2006, S. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(33) Bei dieser Gelegenheit teilte die Kommission der SCAA die Ergebnisse der Bewertung mit, die auf der Grundlage der von der SCAA Anfang 2024 vorgelegten Informationen und Unterlagen durchgeführt wurde. Die Bewertung erstreckte sich auf Bereiche wie Ausbildungsprogramme, Aufsichtsprozesse, das System zur Meldung von Ereignissen, Lizenzvergabe und die operative Wirksamkeit.

(34) Die Bewertung der Kommission deckte mehrere Mängel in den Personalausbildungsprogrammen der SCAA auf. Das Ausbildungsprogramm für Inspektoren enthielt zwar die erforderlichen aufgabenspezifischen Elemente, es fehlte jedoch an klaren Angaben zur Umsetzung und Zeitplanung, insbesondere in Bezug auf die erforderliche Ausbildung am Arbeitsplatz für neu Auszubildende.

(35) Die Kommission stellte fest, dass die Inspektorenanzahl nicht ausreichte, um eine wirksame Aufsicht über den Luftfahrtsektor Kirgisistans zu gewährleisten. Der Mangel an administrativem Unterstützungspersonal bedeutet eine zusätzliche Belastung für die Inspektoren, die zusätzlich(e) Verwaltungsaufgaben wahrnehmen müssen, wodurch sie sich nur eingeschränkt auf die Zertifizierung und Überwachung konzentrieren können. In Bezug auf Finanzierung und Ressourcen verwies die SCAA auf geplante Erhöhungen der Gehälter und Ressourcen, machte jedoch keine spezifischen Angaben zur Bereitstellung der Haushaltsmittel.

(36) Bei der Bewertung wurden auch Mängel im System der SCAA zur Meldung von Ereignissen aufgezeigt und vor allem auf das Fehlen einer umfassenden Datenbank zur Erfassung von Störungen und Unfällen hingewiesen. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass das System unklar und unwirksam ist sowie keinen systematischen Ansatz für die Erhebung und Analyse von Daten über Störungen und Unfälle enthält.

(37) Die Kommission stellte einige Schwachstellen in den Aufsichtstätigkeiten der SCAA fest. Die Aufsicht über mehrere Luftfahrtunternehmen und Instandhaltungsorganisationen war entweder unvollständig oder wurde erst gar nicht durchgeführt. Die vorgelegten Aufsichtsunterlagen waren vage und es fehlten die für eine wirksame Bewertung erforderlichen verfahrenstechnischen Angaben. Darüber hinaus wurde weder ein Compliance-System noch eine interne Auditabteilung eingerichtet, obwohl behauptet worden war, sich auf die Zertifizierung nach ISO 9001vorzubereiten. Dies führte zu weiteren Bedenken hinsichtlich der Fähigkeit der SCAA, die konsequente Einhaltung internationaler Sicherheitsstandards zu gewährleisten.

(38) Am 24. Oktober 2024 fand auf Ersuchen der SCAA eine zweite Sitzung in Brüssel statt, in der die SCAA die vor ihr liegenden Herausforderungen einräumte. Als Reaktion auf diese Herausforderungen legte die SCAA einen strategischen Transformationsplan vor, mit dem die kirgisischen Luftfahrtstandards an die internationalen Sicherheitsstandards angeglichen werden sollen. Unter ihrer derzeitigen Leitung hat die SCAA einige organisatorische Verbesserungen in Angriff genommen, wie z. B. die Umstrukturierung ihres internen Rahmens, die Einführung eines neuen Finanzmodells und den Abschluss einer Schwachstellenanalyse im Einklang mit den internationalen Sicherheitsstandards. Diese Bemühungen spiegeln die Entschlossenheit der SCAA wider, Mängel bei der Sicherheitsaufsicht zu beheben und ihre Zusammenarbeit mit der Kommission zu stärken.

(39) In Anerkennung der Bedeutung anhaltender und messbarer Fortschritte bei der Verbesserung der Fähigkeiten der SCAA im Bereich der Sicherheitsaufsicht betont die Kommission, dass die SCAA weiterhin eindeutige Nachweise für wesentliche Verbesserungen vorlegen muss, bevor eine künftige Sicherheitsbewertung der Union vor Ort in Kirgisistan in Erwägung gezogen wird. Um diese Bemühungen zu unterstützen, wird die Kommission über die Agentur im Jahr 2025 ein spezielles Projekt zur technischen Unterstützung durchführen. Im Mittelpunkt dieser Initiative stehen die Bewertung des Fahrplans der SCAA, die Durchführung gezielter Ausbildungen und die Verbesserung der internen Aufsichtsverfahren mit dem übergeordneten Ziel der Einhaltung der internationalen Sicherheitsstandards und der Streichung Kirgisistans von der EU-Flugsicherheitsliste.

(40) Derzeit liegen jedoch keine hinreichenden Nachweise dafür vor, dass die SCAA alle Sicherheitsmängel wirksam behoben hat, die zu der nach der Verordnung (EG) Nr. 1543/2006 der Kommission verhängten Betriebsuntersagung geführt haben.

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

(42) Die Mitgliedstaaten sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durch die in Kirgisistan zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Rahmen der Priorisierung von Vorfeldinspektionen dieser Luftfahrtunternehmen überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus Pakistan

(43) Im März 2007 wurde das Luftfahrtunternehmen *Pakistan International Airlines* (im Folgenden *„PIA“*) auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 235/2007 der Kommission ([11]) in Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen und im November 2007 auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1400/2007 der Kommission ([12]) aus jenem Anhang gestrichen.

(44) Als Folgemaßnahme zu den Beratungen des EU-Flugsicherheitsausschusses vom Mai 2024 hielten Sachverständige der Kommission, der Agentur und der Mitgliedstaaten am 18. und 19. September 2024 eine technische Sitzung ab. Am ersten Tag wurde der von der pakistanischen Zivilluftfahrtbehörde (im Folgenden „PCAA“) vorgelegte und anschließend von der Kommission und der Agentur überprüfte Abhilfemaßnahmenplan bewertet. Die PCAA legte wie gefordert eine Klarstellung und beweiskräftige Unterlagen vor. Am zweiten Tag wurde eine Reihe von Stichproben in den Bereichen Flugbetrieb, Personallizenzierung, Lufttüchtigkeit, Qualitätsmanagementsystem und Sicherheitsmanagementsystem durchgeführt. Bei diesen Stichproben handelte es sich um ungeplante Fernkontrollen mit dem Ziel, nach dem Besuch der Union im November 2023 mehr Informationen über die Fähigkeit der Behörde zur Durchführung einer wirksamen Aufsicht zu erhalten.

(45) Im Jahr 2020 wurden die TCO-Genehmigungen für *PIA* und *Vision Air* von der Agentur ausgesetzt. Die Aussetzung gilt so lange, bis der Agentur überprüfbare Nachweise dafür vorliegen, dass die PCAA zu einer wirksamen Aufsicht ihrer Luftfahrtunternehmen in der Lage ist, dass Aufsichtsmängel behoben wurden und dass die Luftfahrtunternehmen alle Beanstandungen ordnungsgemäß behoben haben. Die nun eingeholten Informationen werden die Agentur bei der Prüfung der Entscheidung über eine mögliche Aufhebung der Aussetzung von TCO-Genehmigungen für *PIA* und *Vision Air* sowie die Erteilung einer TCO-Genehmigung für *Airblue Limited* unterstützen.

(46) Die Teilnehmer der technischen Sitzung kamen zu dem Schluss, dass alle Elemente des Abhilfemaßnahmenplans angegangen wurden und keine schwerwiegenden Mängel festgestellt werden konnten. Es bedarf noch einiger Arbeit, aber alle unternommenen Schritte scheinen solide und kohärent zu sein.

(47) In den Schlussfolgerungen der technischen Sitzung wurde festgehalten, dass die PCAA derzeit von einem reaktiven zu einem proaktiven Sicherheitsaufsichtskonzept übergeht. Diesbezüglich hat die PCAA den Mangel an Inspektionspersonal im Bereich der Flugstandards behoben, was zum Zeitpunkt der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort ein kritisches Problem war. Um eine ähnliche Situation in Zukunft zu vermeiden, wurde eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, darunter eine bessere Rationalisierung der Tätigkeiten, aufgabengerechte Stellenprofile, der Einsatz von Instrumenten zur Abwägung von Ressourcen mit dem sich wandelnden Bedarf, die Sicherstellung ausreichender Haushaltsmittel für Einstellungen und Ausbildungen, eine Strategie zur Personalbindung und Maßnahmen zur Vermeidung von Interessenkonflikten zwischen Inspektoren und den ihrer Aufsicht unterstehenden Organisationen.

(48) In den Schlussfolgerungen der technischen Sitzung wurde anerkannt, dass die PCAA erhebliche Fortschritte bei der Behebung der schwerwiegendsten Sicherheitsmängel erzielt hat. Bei Aspekten wie der Ermittlung der Beanstandungen sowie deren korrekter Kategorisierung und Management besteht noch Verbesserungsbedarf. Verbesserungen werden auch bei Vorfeldinspektionen erwartet, da die Ausbildung von Vorfeldinspektoren erst kürzlich abgeschlossen wurde. Was die Ausbildung von Inspektoren betrifft, so ist das derzeitige Team von Inspektoren für Flugstandards vollständig ausgebildet, benötigt aber noch Erfahrung. All diese Elemente müssen mittel- und langfristig weiterverfolgt werden. Die PCAA hat zugesagt, die Kommission regelmäßig über die diesbezüglich erzielten Fortschritte zu unterrichten.

(49) Die letzten Inspektionen der Luftverkehrsbetreiberzeugnisse von *Airblue Limited* und *PIA* wurden noch einmal überprüft. Es wurden keine gröberen Mängel festgestellt.

(50) Im Bereich des Qualitätsmanagementsystems sind Verbesserungen erforderlich. Obwohl die Kontrolle der Unterlagen nach wie vor nicht optimal ist, wurden bedeutende Fortschritte festgestellt. Dazu gehört die in allen Bereichen gleichermaßen konsequente Feststellung von Beanstandungen und deren Management sowie die Einführung einer einheitlichen Software für das Management von Beanstandungen in allen Bereichen.

([11]) Verordnung (EG) Nr. 235/2007 der Kommission vom 5. März 2007 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 66 vom 6.3.2007, S. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/235/oj).

([12]) Verordnung (EG) Nr. 1400/2007 der Kommission vom 28. November 2007 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 311 vom 29.11.2007, S. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1400/oj).

(51) Die Entwicklung eines staatlichen Sicherheitsprogramms befindet sich in einem frühen Stadium. Die PCAA hat sich zu einer schnellstmöglichen Umsetzung verpflichtet, allen voran für die Meldung von Ereignissen und die Risikoklassifizierung.

(52) Insgesamt wurden keine wesentlichen Sicherheitsprobleme festgestellt. Nach Abschluss der technischen Sitzung kann festgehalten werden, dass die PCAA erhebliche Fortschritte erzielt hat, was durch die bei dieser technischen Sitzung eingeholten Informationen belegt wird.

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

(54) Die Mitgliedstaaten sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durch die in Pakistan zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Rahmen der Priorisierung von Vorfeldinspektionen dieser Luftfahrtunternehmen überprüfen.

(55) Soweit erforderlich, sollte die Kommission im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 weitere Maßnahmen ergreifen, wenn relevante Sicherheitsinformationen unmittelbare Sicherheitsrisiken infolge der mangelnden Einhaltung einschlägiger internationaler Sicherheitsstandards erkennen lassen.

Luftfahrtunternehmen aus Suriname

(56) Nach einer erstmaligen Aufnahme in die Liste im Juni 2006 und einer anschließenden Streichung im November 2007 wurde *Blue Wing Airlines* im Juli 2010 nach der Verordnung (EU) Nr. 590/2010 der Kommission ([13]) erneut in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen, da es überprüfbare Nachweise für schwerwiegende Mängel im Zusammenhang mit diesem Luftfahrtunternehmen gibt, die bei von den Mitgliedstaaten vorgenommenen Vorfeldinspektionen festgestellt wurden, und weil es zu zwei tödlichen Unfällen kam.

(57) Am 26. Juni 2023 organisierten die Kommission und die Agentur eine technische Sitzung per Videokonferenz mit der Behörde für die Sicherheit der Zivilluftfahrt von Suriname (im Folgenden „CASAS“). Diese Sitzung fand auf der Grundlage einer Reihe von Gesprächen mit der CASAS und *Blue Wing Airlines* in der Zeit von November 2018 bis Mai 2022 statt und diente der Wiederaufnahme förmlicher Konsultationen mit der CASAS nach einer ersten Kontaktaufnahme im Mai 2019. In diesem Zusammenhang ersuchte die Kommission am 11. September 2023 die CASAS um umfassende Informationen und Unterlagen zur Bewertung der Kapazitäten und Fähigkeiten der CASAS im Bereich der Sicherheitsaufsicht für die acht in Suriname zugelassenen Luftfahrtunternehmen, von denen eines (*Surinam Airways*) seit Juli 2016 über eine TCO-Genehmigung verfügt.

(58) Die Ergebnisse der Bewertung der von der CASAS vorgelegten Informationen und Unterlagen zeigten schwerwiegende Sicherheitsmängel auf, die durch den unvollständigen Status grundlegender Aufsichtsprogramme, Zweifel an der Ausbildung und Qualifikation des Inspektionspersonals, wiederholte schwerwiegende Beanstandungen und ein mangelhaftes Management der Beanstandungen belegt wurden.

(59) Am 23. Oktober 2024 fand eine technische Sitzung zwischen Sachverständigen der Kommission, der Agentur, der Mitgliedstaaten und der CASAS statt. Bei dieser Gelegenheit wurden die bei der Bewertung der eingegangenen Informationen und Unterlagen festgestellten Mängel sowohl in Bezug auf deren Art als auch deren Anzahl bestätigt.

(60) Insbesondere bestehen nach wie vor Bedenken hinsichtlich der Fähigkeit der CASAS, eine wirksame Aufsicht über die von ihr überwachten Luftfahrtunternehmen zu gewährleisten. Dies zeigt sich an der Situation der Direktionen Flugbetrieb und Personallizenzierung, die offenbar stark unterbesetzt sind, sowie an den Aufsichtsprogrammen, die nicht wie geplant durchgeführt werden. Auch die Ausbildung und Qualifikation der Inspektoren gibt Anlass zur Sorge. Die Genehmigung und Verlängerung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen ist ein besorgniserregender Aspekt, da viele der erforderlichen Verfahren nicht existieren und die dargelegten Verfahren sehr rudimentär und nicht zweckmäßig sind. Dies deutet darauf hin, dass die Aufsichtstätigkeiten der CASAS überwiegend auf Ad-hoc-Basis durchgeführt werden. Es wurde auch festgestellt, dass dieselben schwerwiegenden Beanstandungen in Auditberichten verschiedener Jahre wiederholt vorkamen. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass die meisten behördlichen Verfahren nicht den neuesten Aktualisierungen der internationalen Sicherheitsstandards entsprechen.

([13]) Verordnung (EU) Nr. 590/2010 der Kommission vom 5. Juli 2010 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 170 vom 6.7.2010, S. 9).

(61) Da die CASAS offensichtlich keine Fortschritte bei der Gewährleistung eines angemessenen Niveaus der Kapazitäten und Fähigkeiten im Bereich der Sicherheitsaufsicht erzielt hat, teilte die Kommission dem EU-Flugsicherheitsausschuss mit, dass sie beabsichtigt, im ersten Quartal 2025 eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort in Suriname zu organisieren.

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

(63) Die Mitgliedstaaten sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durch die in Suriname zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Rahmen der Priorisierung von Vorfeldinspektionen dieser Luftfahrtunternehmen überprüfen.

(64) Soweit erforderlich, sollte die Kommission im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 weitere Maßnahmen ergreifen, wenn relevante Sicherheitsinformationen unmittelbare Sicherheitsrisiken infolge der mangelnden Einhaltung einschlägiger internationaler Sicherheitsstandards erkennen lassen.

Luftfahrtunternehmen aus Tansania

(65) In Tansania zugelassene Luftfahrtunternehmen wurden noch nie in Anhang A oder Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 geführt.

(66) *Air Tanzania Company Limited* (im Folgenden *„Air Tanzania“*) beantragte am 23. August 2023 eine TCO-Genehmigung. Die Agentur bewertete den TCO-Antrag von *Air Tanzania* gemäß den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 452/2014.

(67) Im Anschluss an ihre Bewertung äußerte die Agentur Bedenken, da *Air Tanzania* nicht in der Lage war, auf die festgestellten Sicherheitsmängel zu reagieren. Insbesondere stellte sie fest, dass *Air Tanzania* die Kontrolle über das eigene Flugausbildungsprogramm nicht aufrechterhalten konnte, vor allem was die Gewährleistung der Einbeziehung aller Arten von Notfällen und außergewöhnlichen Verfahren wie Fehlfunktionen von Triebwerk, Luftfahrzeugzelle oder Bordanlagen, Brände und andere kritischer Szenarien in die wiederkehrende Ausbildung von Flugbesatzungen betrifft. Angesichts der erheblichen Zahl schwerwiegender Mängel, die bei der Bewertung festgestellt wurden, entschied die Agentur, dass diese Situation auf eine systemische Schwäche des Luftfahrtunternehmens hindeutet, die die Sicherheit gefährdet und eine ernste Gefahr für den Flugbetrieb darstellt. Außerdem hat dies dazu geführt, dass *Air Tanzania* die Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards nicht nachweisen konnte.

(68) Die Unfähigkeit von *Air Tanzania* zur Behebung solcher Sicherheitsmängel wurde auch durch die Vorlage eines inakzeptablen Abhilfemaßnahmenplans zur Behebung der festgestellten Probleme belegt. Infolgedessen konnte *Air Tanzania* die Einhaltung der geltenden internationalen Sicherheitsstandards nicht nachweisen. Die Agentur kam zu dem Schluss, dass *Air Tanzania* die geltenden Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 nicht erfüllt und eine weitere Bewertung nicht zur Erteilung einer Genehmigung führen würde. Folglich lehnte die Agentur am 12. April 2024 den TCO-Antrag von *Air Tanzania* mit der Begründung ab, dass die Sicherheitsanforderungen nicht erfüllt wurden.

(69) Am 2. Mai 2024 ersuchte die Kommission im Rahmen der Verordnung (EU) Nr. 2111/2005 und der Delegierten Verordnung (EU) 2023/660 die Zivilluftfahrtbehörde Tansanias (im Folgenden „TCAA“) um umfassende Informationen und Unterlagen. Dieses Ersuchen wurde gestellt, um die Kapazitäten und Fähigkeiten der TCAA im Bereich der Sicherheitsaufsicht über die in Tansania zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu bewerten.

(70) Die angeforderten Informationen betrafen zentrale Aspekte der Organisationsstruktur der TCAA, Qualifikationen des Personals, Ausbildungsprogramme und Aufsichtsverfahren, einschließlich des Managements von Sicherheitsmängeln, Abhilfemaßnahmen und Systeme zur Meldung von Ereignissen. Darüber hinaus diente die Anfrage der Einholung von Informationen zu Unfällen und Störungen, zu den Zertifizierungs- und Lizenzierungsverfahren für Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen und Piloten sowie zur Aufsicht über Organisationen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und zur Luftfahrzeuginstandhaltung.

(71) Die angeforderten Informationen und Unterlagen wurden von der TCAA am 7. Juni 2024 vorgelegt und zeigten erhebliche Mängel bei der Personalzuweisung und der Wirksamkeit der Aufsicht auf, insbesondere herrschte mangelnde Klarheit darüber, wie die Inspektoren auf die Schlüsselfunktionen verteilt sind, was Bedenken hinsichtlich der Angemessenheit der Ressourcen zur wirksamen Überwachung der Lufttüchtigkeit, des Flugbetriebs und der Personallizenzierung aufwirft.

(72) Darüber hinaus wurden die Ausbildungs- und Qualifikationsprozesse für Inspektoren als unzureichend erachtet, da es an klaren Leitlinien für spezielle Ausbildungen, strukturierten Leistungsbewertungen und wiederkehrenden Ausbildungen mangelte. Diese Mängel können die Fähigkeit des Personals der TCAA zur Ausübung einer wirksamen Sicherheitsaufsicht beeinträchtigen. Darüber hinaus waren die Aufsichtsverfahren der TCAA in einigen kritischen Bereichen, wie z. B den Aufsichtshandbüchern für einen Schlüsselbereich wie die Personallizenzierung, entweder unvollständig oder gar nicht vorhanden.

(73) Die Aufzeichnungen über die Zertifizierungs- und Aufsichtstätigkeiten der TCAA zeigten einige Mängel auf, darunter die uneinheitliche Verwendung von Formularen für Sondergenehmigungen, eine unzureichende Überwachung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der Luftfahrtunternehmen, unzureichende Folgemaßnahmen bei Sicherheitsbeanstandungen, nicht zielführende Abhilfemaßnahmen über längere Zeiträume und wiederkehrende Sicherheitsprobleme, bei denen die Ursachen nicht behoben wurden.

(74) Am 10. Oktober 2024 hielt die Kommission im Rahmen ihrer kontinuierlichen Überwachungstätigkeiten eine technische Sitzung mit der Agentur und Vertretern der TCAA ab. Bei dieser Gelegenheit erläuterte die TCAA ihre Rolle als Regulierungsbehörde für den Zivilluftfahrtsektor Tansanias, die im Rahmen des Zivilluftfahrtgesetzes Tansanias und der ICAO-Anhänge mit dem erklärten Ziel tätig ist, die Sicherheit im Einklang mit den internationalen Sicherheitsstandards zu gewährleisten. Dennoch bestehen nach wie vor erhebliche Herausforderungen bei der wirksamen Umsetzung dieser Vorschriften, die eine vollständige Angleichung an die internationalen Sicherheitsstandards verhindern.

(75) Darüber hinaus stellte die TCAA ihre laufenden Initiativen zur Stärkung ihres Sicherheitsaufsichtssystems vor. Dazu gehören die Entwicklung leistungsbasierter Überwachungspläne, die Einführung eines umfassenden Ausbildungssystems für Inspektoren und die Überarbeitung der Vorschriften für die Zivilluftfahrt, um sie an die sich weiterentwickelnden ICAO-Richtlinien anzugleichen. Diese Bemühungen werden durch Pläne für den Kapazitätsaufbau im Luftfahrtsektor und eine verstärkte Zusammenarbeit mit Interessenträgern aus der Industrie unterstützt, um die wirksame Umsetzung regulatorischer Anforderungen zu erleichtern. Obwohl diese Maßnahmen positiv bewertet werden, machen anhaltende Mängel wie Schwachstellen bei der Ausbildung der Inspektoren, unbehandelte Beanstandungen nach Audits und unzureichende Verfahrensunterlagen deutlich, dass weitere Maßnahmen zur Stärkung der Aufsichtsmechanismen erforderlich sind.

(76) Mit Schreiben vom 18. Oktober 2024 teilte die Kommission *Air Tanzania* und der TCAA mit, dass der Fall von *Air Tanzania* auf die Tagesordnung der Sitzung des EU-Flugsicherheitsausschusses vom 19. bis 21. November 2024 gesetzt worden sei und dass sowohl *Air Tanzania* als auch die TCAA Gelegenheit erhalten würden, nach der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 vor dem EU-Flugsicherheitsausschuss angehört zu werden.

(77) *Air Tanzania* und die TCAA wurden am 20. November 2024 vom EU-Flugsicherheitsausschuss angehört. *Air Tanzania* legte während der Anhörung seine Bemühungen dar, den Beanstandungen aus dem TCO-Genehmigungsverfahren nachzukommen, einschließlich einer Analyse der Schwachstellen im Sicherheitsmanagement, Überarbeitungen des Sicherheitsmanagementhandbuchs sowie Aktualisierungen der Betriebshandbücher und der Mindestausrüstungsliste. Darüber hinaus entwickelte das Luftfahrtunternehmen einen Ausbildungsplan für Wiederholungsschulungen im Turnus von 36 Monaten, der sich mit der Vermeidung und Beendigung von ungewünschten Flugzuständen, dem Winterbetrieb und dem Umgang mit Gefahrgut befasst. Darüber hinaus wurden Qualifikationsverfahren für die Strecken- und Flugplatznachverfolgung von zeitfesten und lebensdauerbegrenzten Komponenten eingeführt, um die Betriebs- und Lufttüchtigkeitsverfahren zu verbessern.

(78) Die Mitglieder des EU-Flugsicherheitsausschusses äußerten Bedenken hinsichtlich des Ansatzes von *Air Tanzania* für das Management der Beanstandungen und insbesondere der Ursachenanalysen. Es wurde festgestellt, dass viele der vom Luftfahrtunternehmen angeführten Ursachen lediglich die Beanstandungen wiederholten, ohne dass eine umfassende Analyse zur Ermittlung der zugrunde liegenden systemischen oder verfahrenstechnischen Mängel durchgeführt wurde. Ein Beispiel hierfür war die Ermittlung von 16 Beanstandungen der Stufe 2 durch *Air Tanzania* als Ursache für die Beanstandung der Stufe 1 im Zusammenhang mit der mangelnden Einhaltung der geltenden Anforderungen von Anhang 1 (Teil-TCO) der Verordnung (EU) Nr. 452/2014. Dies belegt eindeutig, dass *Air Tanzania* die grundlegenden Ursachen für die Unfähigkeit des Luftfahrtunternehmens, diese Anforderungen zu erfüllen, nicht behoben hat. Dieses Fehlen einer eingehenderen Prüfung schwächt die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen, da sie eher auf die Behandlung der Symptome als auf die Behebung der zugrunde liegenden systemischen Schwächen ausgerichtet sind.

(79) Die von *Air Tanzania* vorgelegten Informationen reichten nicht aus, die Sicherheitsmängel, die zur Ablehnung der TCO-Genehmigung durch die Agentur geführt hatten, auszuräumen. Der von *Air Tanzania* vorgelegte Abhilfemaßnahmenplan, insbesondere die Ursachenanalyse, enthielt keinen Anhaltspunkt dafür, dass das Luftfahrtunternehmen in der Lage wäre, geeignete Maßnahmen umzusetzen, um die Einhaltung internationaler Sicherheitsstandards zu gewährleisten.

(80) Während der Anhörung stellte die TCAA ihren Rechtsrahmen vor und betonte ihre Entschlossenheit, die Sicherheitsaufsicht im Einklang mit den internationalen Sicherheitsstandards zu gewährleisten. Die TCAA berichtete über ihre Sofortmaßnahmen nach der Ablehnung der TCO-Genehmigung für *Air Tanzania* durch die Agentur, darunter auch über das Sonderaudit, bei dem kritische verbesserungsbedürftige Bereiche, wie z. B. ein unwirksames Sicherheitsmanagementsystem, Personalmangel und organisatorische Ineffizienzen ermittelt wurden.

(81) Darüber hinaus teilte die TCAA dem EU-Flugsicherheitsausschuss mit, dass als Reaktion auf die Beanstandungen der Agentur ein spezielles Team von Inspektoren eingerichtet wurde, um den von *Air Tanzania* entwickelten und überarbeiteten Abhilfemaßnahmenplan zu bewerten und zu überprüfen. Nach Angaben der TCAA konnten mit diesen Bemühungen elf von neunzehn Beanstandungen behoben werden, während sich die verbleibenden Beanstandungen in verschiedenen Phasen der Umsetzung befinden. Die von der TCAA während der Anhörung beschriebenen spezifischen Maßnahmen, wie die Genehmigung überarbeiteter Ausbildungsprogramme, Änderungen der Betriebshandbücher und die Überprüfung kritischer Aktualisierungen wie die Weiterbildung zum Kommandanten, die Aufzeichnungen über die fortlaufende Flugerfahrung der Besatzung und die Einhaltung der Lufttüchtigkeitsanweisungen, wurden nicht durch Nachweise belegt. Darüber hinaus stellte sich bei der Anhörung heraus, dass die TCAA sich auch nicht vollständig an die Grundsätze der Ursachenanalyse gehalten hat, was Zweifel an der Angemessenheit und Wirksamkeit der von ihr vorgenommenen Bewertung des Abhilfemaßnahmenplans von *Air Tanzania* aufkommen lässt.

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

(83) Angesichts der bei den Gesprächen mit der TCAA festgestellten offensichtlichen Mängel wird die Kommission mit Unterstützung der Agentur und der Mitgliedstaaten eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort in Tansania durchführen.

(84) Die Mitgliedstaaten sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durch die in Tansania zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Rahmen der Priorisierung von Vorfeldinspektionen dieser Luftfahrtunternehmen überprüfen.

(85) Soweit erforderlich, könnte die Kommission im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 weitere Maßnahmen ergreifen, wenn relevante Sicherheitsinformationen unmittelbare Sicherheitsrisiken infolge der mangelnden Einhaltung einschlägiger internationaler Sicherheitsstandards erkennen lassen.

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

(87) In den Artikeln 5 und 6 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird angesichts der Sicherheitsauswirkungen die Notwendigkeit einer raschen und gegebenenfalls dringlichen Beschlussfassung anerkannt. Zum Schutz sensibler Informationen und der Fluggäste ist es daher unabdingbar, dass die Beschlüsse im Rahmen der Aktualisierung der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung oder -beschränkung ergangen ist, sofort nach ihrer Annahme in Kraft treten.

(88) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des EU-Flugsicherheitsausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. Anhang A erhält die Fassung des Anhangs I der vorliegenden Verordnung.

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

Artikel 2

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

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

Brüssel, den 13. Dezember 2024

Für die Kommission,
im Namen der Präsidentin,
Apostolos TZITZIKOSTAS
Mitglied der Kommission

ANHANG I

„ANHANG A

LISTE DER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DENEN IN DER EUROPÄISCHEN UNION DER BETRIEB (MIT AUSNAHMEN) UNTERSAGT IST [1]

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
AIR TANZANIA	TCAA/AOC/001	ATC	Tansania
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Simbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IR-C	Iran
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irak
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Afghanistans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afghanistan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Angolas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen *TAAG Angola Airlines* und *Heli Malongo*, einschließlich			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Unbekannt	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Unbekannt	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Unbekannt	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Unbekannt	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Armeniens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Armenien**
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Armenien

[1] Den in diesem Anhang 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 Sicherheitsstandards 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 (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenien
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenien
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenien
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Armenien
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Armenien
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenien
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenien
SKYBALL	AM AOC 073	k. A.	Armenien
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kongos (Brazzaville), die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Kongo (Brazzaville)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Kongo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Kongo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Kongo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Unbekannt	Kongo (Brazzaville)
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht der Demokratischen Republik Kongo (DRK) zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Demokratische Republik Kongo (DRK)**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Demokratische Republik Kongo (DRK)

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 (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Demokratische Republik Kongo (DRK)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
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
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Eritreas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kirgisistans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Kirgisistan**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirgisistan

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 (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
AEROSTAN	08	BSC	Kirgisistan
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kirgisistan
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kirgisistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kirgisistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgisistan
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Unbekannt	Kirgisistan
HELI SKY	47	HAC	Kirgisistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgisistan
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kirgisistan
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kirgisistan
SKY JET	60	SJL	Kirgisistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisistan
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kirgisistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirgisistan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Liberias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden			**Liberia**
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Libyens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Libyen**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
AL MAHA AVIATION	030/18	Unbekannt	Libyen
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libyen
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libyen
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libyen
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libyen
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libyen
PETRO AIR	025/08	PEO	Libyen

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Nepals, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Unbekannt	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Unbekannt	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Unbekannt	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Unbekannt	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Unbekannt	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Unbekannt	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Unbekannt	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Unbekannt	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Unbekannt	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Unbekannt	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Unbekannt	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Unbekannt	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Unbekannt	Nepal
TARA AIR	053/2009	Unbekannt	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
Die folgenden Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Russlands, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden.			**Russland**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Russland
AVIACOMPANY „AVIASTAR-TU“ CO. LTD	458	TUP	Russland
IZHAVIA	479	IZA	Russland
JSC „AIR COMPANY YAKUTIA“	464	SYL	Russland
JSC „RUSJET“	498	RSJ	Russland
JSC „UVT AERO“	567	UVT	Russland

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 (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
JSC „SIBERIA AIRLINES“	31	SBI	Russland
JSC „SMARTAVIA AIRLINES“	466	AUL	Russland
JSC „IRAERO AIRLINES“	480	IAE	Russland
JSC „URAL AIRLINES“	18	SVR	Russland
JSC „ALROSA AIR COMPANY“	230	DRU	Russland
JSC „NORDSTAR AIRLINES“	452	TYA	Russland
JS AVIATION COMPANY „RUSLINE“	225	RLU	Russland
JSC „YAMAL AIRLINES“	142	LLM	Russland
LLC „NORD WIND“	516	NWS	Russland
LLC „AIR COMPANY IKAR“	36	KAR	Russland
LTD. I FLY	533	RSY	Russland
„POBEDA AIRLINES“ LLC	562	PBD	Russland
PUBLIC JSC „AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES“	1	AFL	Russland
„ROSSIYA AIRLINES“ JSC	2	SDM	Russland
„SKOL AIRLINES“ LLC	228	CDV	Russland
„UTAIR AVIATION“ JSC	6	UTA	Russland
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden São Tomés und Príncipes, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**São Tomé und Príncipe**
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé und Príncipe
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sierra Leones, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden			**Sierra Leone**

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden des Sudans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Sudan**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudan
SUN AIR	51	SNR	Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudan“

ANHANG II

„*ANHANG B*

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftfahrzeugbetreibers	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungsstaat
IRAN AIR	IR.AOC.100	IRA	Iran	Alle Luftfahrzeuge des Musters FokkerF100 und des Musters Boeing B747	Luftfahrzeuge des Musters Fokker F100, wie im AOC angegeben; Luftfahrzeuge des Musters Boeing B747, wie im AOC angegeben	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Nordkorea	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters TU-204	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: P-632, P-633	Nordkorea“

[1] Den in diesem Anhang 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 Sicherheitsstandards eingehalten werden.