

Amtsblatt der Europäischen Union

L 108



Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

57. Jahrgang

11. April 2014

Inhalt

II Rechtsakte ohne Gesetzescharakter

INTERNATIONALE ÜBEREINKÜNFTE

- ★ **Beschluss 2014/198/GASP des Rates vom 10. März 2014 über die Unterzeichnung und den Abschluss des Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Vereinigten Republik Tansania über die Bedingungen für die Überstellung mutmaßlicher Seeräuber sowie die Übergabe von damit in Verbindung stehenden beschlagnahmten Gütern durch die EU-geführte Seestreitkraft an die Vereinigte Republik Tansania** 1
- Abkommen zwischen der Europäischen Union und der Vereinigten Republik Tansania über die Bedingungen für die Überstellung mutmaßlicher Seeräuber sowie die Übergabe von damit in Verbindung stehenden beschlagnahmten Gütern durch die EU-geführte Seestreitkraft an die Vereinigte Republik Tansania 3

VERORDNUNGEN

- ★ **Durchführungsverordnung (EU) Nr. 365/2014 der Kommission vom 7. April 2014 zur Änderung des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif** 9
- ★ **Durchführungsverordnung (EU) Nr. 366/2014 der Kommission vom 7. April 2014 zur Änderung des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif** 11
- ★ **Durchführungsverordnung (EU) Nr. 367/2014 der Kommission vom 10. April 2014 zur Festsetzung der für EGFL-Ausgaben verfügbaren Nettobeträge** 13
- ★ **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 ⁽¹⁾** 16
- ★ **Durchführungsverordnung (EU) Nr. 369/2014 der Kommission vom 10. April 2014 zur 212. Änderung der Verordnung (EG) Nr. 881/2002 des Rates über die Anwendung bestimmter spezifischer restriktiver Maßnahmen gegen bestimmte Personen und Organisationen, die mit dem Al-Qaida-Netzwerk in Verbindung stehen** 52

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 370/2014 der Kommission vom 10. April 2014 zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise	54
--	----

BESCHLÜSSE

2014/199/EU:

★ Durchführungsbeschluss der Kommission vom 9. April 2014 zur Änderung der Anhänge des Durchführungsbeschlusses 2011/630/EU hinsichtlich der tierseuchenrechtlichen Anforderungen in Bezug auf die Blauzungenkrankheit und die epizootische Hämorrhagie (Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2014) 2256) ⁽¹⁾	56
--	----

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

INTERNATIONALE ÜBEREINKÜNFTE

BESCHLUSS 2014/198/GASP DES RATES

vom 10. März 2014

über die Unterzeichnung und den Abschluss des Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Vereinigten Republik Tansania über die Bedingungen für die Überstellung mutmaßlicher Seeräuber sowie die Übergabe von damit in Verbindung stehenden beschlagnahmten Gütern durch die EU-geführte Seestreitkraft an die Vereinigte Republik Tansania

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Europäische Union, insbesondere auf Artikel 37, in Verbindung mit Artikel 218 Absätze 5 und 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

auf Vorschlag der Hohen Vertreterin der Union für Außen- und Sicherheitspolitik,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen (im Folgenden „VN-Sicherheitsrat“) hat am 2. Juni 2008 die Resolution 1816 (2008) verabschiedet, in der alle Staaten aufgefordert werden, bei der Festlegung der Zuständigkeit sowie bei den Ermittlungen gegen Personen, die für seeräuberische Handlungen und bewaffnete Raubüberfälle vor der Küste Somalias verantwortlich sind, und bei ihrer strafrechtlichen Verfolgung zusammenzuarbeiten. Diese Vorgaben wurden in nachfolgenden Resolutionen des VN-Sicherheitsrates bekräftigt.
- (2) Der Rat hat am 10. November 2008 die Gemeinsame Aktion 2008/851/GASP ⁽¹⁾, mit dem er eine Militäroperation der Europäischen Union als Beitrag zur Abschreckung, Verhütung und Bekämpfung von seeräuberischen Handlungen und bewaffneten Raubüberfällen vor der Küste Somalias (Operation „Atalanta“) vorsah.
- (3) Gemäß der Gemeinsamen Aktion 2008/851/GASP können Personen, die im Verdacht stehen, seeräuberische Handlungen oder bewaffnete Raubüberfälle in den Hoheitsgewässern Somalias begehen zu wollen, diese zu begehen oder begangen zu haben, und die aufgegriffen und im Hinblick auf die Strafverfolgung festgenommen wurden, sowie die Güter, die zur Ausführung dieser seeräuberischen Handlungen oder bewaffneten Raubüberfälle dienten, an einen Drittstaat, der seine gerichtliche Zuständigkeit in Bezug auf diese Personen und Güter wahrnehmen möchte, überstellt bzw. übergeben werden, sofern mit dem betreffenden Drittstaat die Bedingungen für diese Überstellung bzw. Übergabe im Einklang mit dem einschlägigen Völkerrecht, insbesondere den internationalen Menschenrechtsnormen, festgelegt wurden, um insbesondere sicherzustellen, dass für niemanden das Risiko der Todesstrafe, Folter oder jeglicher anderen grausamen, unmenschlichen oder erniedrigenden Strafe oder Behandlung besteht.
- (4) Nachdem der Rat am 22. März 2010 einen Beschluss zur Aufnahme von Verhandlungen erlassen hatte, hat die Hohe Vertreterin der Union für Außen- und Sicherheitspolitik gemäß Artikel 37 des Vertrags über die Europäische Union ein Abkommen zwischen der Europäischen Union und der Vereinigten Republik Tansania über die Bedingungen für die Überstellung mutmaßlicher Seeräuber sowie die Übergabe von damit in Verbindung stehenden beschlagnahmten Gütern durch die EU-geführte Seestreitkraft an die Vereinigte Republik Tansania (im Folgenden „Abkommen“) ausgehandelt.
- (5) Das Abkommen sollte genehmigt werden —

⁽¹⁾ Gemeinsame Aktion 2008/851/GASP des Rates vom 10. November 2008 über die Militäroperation der Europäischen Union als Beitrag zur Abschreckung, Verhütung und Bekämpfung von seeräuberischen Handlungen und bewaffneten Raubüberfällen vor der Küste Somalias (ABl. L 301 vom 12.11.2008, S. 33).

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Das Abkommen zwischen der Europäischen Union und der Vereinigten Republik Tansania über die Bedingungen für die Überstellung mutmaßlicher Seeräuber sowie die Übergabe von damit in Verbindung stehenden beschlagnahmten Gütern durch die EU-geführte Seestreitkraft an die Vereinigte Republik Tansania (im Folgenden „Abkommen“) wird im Namen der Union genehmigt.

Der Wortlaut des Abkommens ist diesem Beschluss beigelegt.

Artikel 2

Der Präsident des Rates wird ermächtigt, die Person(en) zu bestellen, die befugt ist (sind), das Abkommen rechtsverbindlich für die Union zu unterzeichnen.

Artikel 3

Der Präsident des Rates nimmt die in Artikel 11 Absatz 1 des Abkommens vorgesehene Notifikation im Namen der Union vor ⁽¹⁾.

Artikel 4

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 10. März 2014.

Im Namen des Rates

Der Präsident

I. VROUTSIS

⁽¹⁾ Das Datum des Inkrafttretens des Abkommens wird auf Veranlassung des Generalsekretariats des Rates im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

ÜBERSETZUNG

ABKOMMEN

zwischen der Europäischen Union und der Vereinigten Republik Tansania über die Bedingungen für die Überstellung mutmaßlicher Seeräuber sowie die Übergabe von damit in Verbindung stehenden beschlagnahmten Gütern durch die EU-geführte Seestreitkraft an die Vereinigte Republik Tansania

DIE EUROPÄISCHE UNION, im Folgenden auch als EU bezeichnet,

einerseits und

DIE VEREINIGTE REPUBLIK TANSANIA, im Folgenden „Tansania“,

andererseits,

beide im Folgenden „Vertragsparteien“ —

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG

- der Resolutionen 1814 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008) und nachfolgender Resolutionen des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen (VN),
- des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (SRÜ) von 1982, insbesondere der Artikel 100 bis 107 und des Artikels 110,
- der Gemeinsamen Aktion 2008/851/GASP des Rates der EU vom 10. November 2008 über die Militäroperation der Europäischen Union als Beitrag zur Abschreckung, Verhütung und Bekämpfung von seeräuberischen Handlungen und bewaffneten Raubüberfällen vor der Küste Somalias⁽¹⁾ (Operation „EUNAVFOR Atalanta“), in der geänderten Fassung,
- der internationalen Menschenrechtsnormen, einschließlich des Internationalen Pakts über bürgerliche und politische Rechte von 1966 und des Übereinkommens gegen Folter und andere grausame, unmenschliche oder erniedrigende Behandlung oder Strafe von 1984,
- der Tatsache, dass dieses Abkommen die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien aufgrund internationaler Übereinkommen und anderer Übereinkünfte zur Errichtung internationaler Gerichtshöfe, einschließlich des Statuts des Internationalen Strafgerichtshofs, unberührt lässt,

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG FERNER

- der regionalen Initiativen zur Bekämpfung der Seeräuberei, darunter die Initiativen im Rahmen der Afrikanischen Union (AU), der Ostafrikanischen Gemeinschaft (EAC), der Entwicklungsgemeinschaft des südlichen Afrika (SADC), des Verhaltenskodex von Dschibuti und der 2010 in Mauritius verabschiedeten regionalen Strategie für maritime Sicherheit und die Bekämpfung der Seeräuberei —

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

*Artikel 1***Ziel**

Mit diesem Abkommen werden die Bedingungen und Modalitäten festgelegt für die Überstellung durch die EUNAVFOR an Tansania von Personen, die im Verdacht stehen, seeräuberische Handlungen begehen zu wollen, diese zu begehen oder begangen zu haben, und von der EUNAVFOR festgehalten wurden, sowie für die Übergabe von damit in Verbindung stehenden, von der EUNAVFOR beschlagnahmten Gütern und für die Behandlung der betreffenden Personen nach ihrer Überstellung.

⁽¹⁾ ABl. L 301 vom 12.11.2008, S. 33.

*Artikel 2***Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieses Abkommens bezeichnet der Ausdruck

- a) „EU-geführte Seestreitkraft (EUNAVFOR)“ die militärischen Hauptquartiere der EU und die zu der EU-Operation „Atalanta“ beitragenden nationalen Kontingente, ihre Schiffe, ihr Flugzeug und ihre Mittel;
- b) „Operation“ die Vorbereitung, Einsetzung, Durchführung und Unterstützung der durch die Gemeinsame Aktion 2008/851/GASP des Rates der EU eingerichteten Militäroperation und/oder deren Nachfolger;
- c) „nationale Kontingente“ die Einheiten und Schiffe der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der anderen an der Operation teilnehmenden Staaten;
- d) „Entsendestaat“ den Staat, der ein nationales Kontingent für die EUNAVFOR bereitstellt;
- e) „Seeräuberei“ die in Artikel 101 des SRÜ definierte Seeräuberei;
- f) „überstellte Person“ jede Person, die im Verdacht steht, seeräuberische Handlungen begehen zu wollen, zu begehen oder begangen zu haben und die von der EUNAVFOR gemäß diesem Abkommen an Tansania überstellt wird.

*Artikel 3***Allgemeine Grundsätze**

- (1) Tansania kann auf Ersuchen der EUNAVFOR die Überstellung durch EUNAVFOR von Personen, die von der EUNAVFOR im Zusammenhang mit Seeräuberei festgehalten werden, sowie von damit in Verbindung stehenden Gütern, die beschlagnahmt wurden, akzeptieren und diese Personen und Güter seinen zuständigen Behörden zum Zwecke der Ermittlung und Strafverfolgung überstellen bzw. übergeben. Tansania entscheidet fallweise, ob es eine vorgeschlagene Überstellung bzw. Übergabe akzeptiert, und trägt dabei allen relevanten Umständen, einschließlich des Orts des Vorfalls, Rechnung.
- (2) Die EUNAVFOR überstellt Personen nur an die zuständigen Strafverfolgungsbehörden Tansanias.
- (3) Die Vertragsparteien behandeln die in Artikel 1 genannten Personen vor und nach der Überstellung human und im Einklang mit den internationalen Menschenrechtsverpflichtungen — einschließlich des Verbots von Folter und grausamer, unmenschlicher oder erniedrigender Behandlung oder Strafe und des Verbots der unrechtmäßigen Freiheitsentziehung — sowie unter Wahrung des Rechts auf ein faires Verfahren.
- (4) Die Überstellung erfolgt erst, nachdem die zuständigen Strafverfolgungsbehörden Tansanias gemäß den internen Verfahren Tansanias auf der Grundlage der von der EUNAVFOR über die einschlägigen Kommunikationskanäle weitergeleiteten Beweismittel entschieden haben, dass begründete Aussichten auf eine Verurteilung der von der EUNAVFOR festgehaltenen Personen bestehen.

*Artikel 4***Behandlung, Strafverfolgung und Aburteilung von überstellten Personen**

- (1) Überstellte Personen werden human behandelt und weder Folter noch grausamer, unmenschlicher oder erniedrigender Behandlung oder Bestrafung ausgesetzt; sie werden angemessen untergebracht und gepflegt und erhalten Zugang zu medizinischer Versorgung sowie Gelegenheit zu religiöser Betätigung.
- (2) Überstellte Personen werden unverzüglich einem Richter oder einer anderen gesetzlich zur Wahrnehmung richterlicher Aufgaben ermächtigten Person vorgeführt, der bzw. die unverzüglich über die Rechtmäßigkeit ihrer Inhaftierung entscheidet und ihre Freilassung anordnet, wenn die Inhaftierung nicht gerechtfertigt ist.
- (3) Überstellte Personen haben ein Recht auf ein Urteil innerhalb angemessener Frist oder auf Freilassung.

- (4) Überstellte Personen haben ein Recht darauf, dass über eine gegen sie erhobene strafrechtliche Anklage von einem zuständigen, unabhängigen und unparteiischen, auf Gesetz beruhenden Gericht in einem fairen Verfahren öffentlich verhandelt wird.
- (5) Überstellte Personen, die einer Straftat angeklagt sind, gelten bis zum gesetzlichen Beweis ihrer Schuld als unschuldig.
- (6) Überstellte Personen, die einer Straftat angeklagt sind, haben im Verfahren in gleicher Weise Anspruch auf folgende Mindestgarantien:
- a) Sie sind unverzüglich und im Einzelnen in einer ihnen verständlichen Sprache über Art und Grund der gegen sie erhobenen Anklage zu unterrichten.
 - b) Sie müssen hinreichend Zeit und Gelegenheit zur Vorbereitung ihrer Verteidigung und zur Beratung mit einem Verteidiger ihrer Wahl haben.
 - c) Der Beginn ihres Gerichtsverfahrens darf nicht in unzulässiger Weise verzögert werden.
 - d) Sie haben das Recht, bei der Verhandlung anwesend zu sein und sich selbst zu verteidigen oder durch einen Verteidiger ihrer Wahl verteidigen zu lassen; falls sie keinen Verteidiger haben, sind sie über das Recht, einen Verteidiger in Anspruch zu nehmen, zu unterrichten; fehlen ihnen die Mittel zur Bezahlung eines Verteidigers, so ist ihnen ein Verteidiger unentgeltlich zu bestellen, wenn dies im Interesse der Rechtspflege erforderlich ist.
 - e) Sie dürfen alle gegen sie vorliegenden Beweise prüfen oder prüfen lassen, einschließlich der eidesstattlichen Erklärungen (Affidavits) von Zeugen, die die Festnahme durchgeführt haben, und das Erscheinen und die Vernehmung der Entlastungszeugen unter den für die Belastungszeugen geltenden Bedingungen erwirken.
 - f) Sie können die unentgeltliche Beiziehung eines Dolmetschers verlangen, wenn sie die Verhandlungssprache des Gerichts nicht verstehen oder sprechen.
 - g) Sie dürfen nicht gezwungen werden, gegen sich selbst als Zeuge auszusagen oder sich schuldig zu bekennen.
- (7) Überstellte Personen, die wegen einer Straftat verurteilt worden sind, haben das Recht, das Urteil nach tansanischem Recht von einem höheren Gericht überprüfen zu lassen.
- (8) Tansania kann — nach Beratung mit der EU — solche Personen, die in Tansania verurteilt wurden und dort ihre Strafe verbüßen, an einen Drittstaat, der die Menschenrechtsnormen einhält, überstellen, damit sie ihre Strafe in diesem Drittstaat verbüßen. Sollten ernsthafte Bedenken über die Menschenrechtslage in diesem Drittstaat bestehen, so wird keine Überstellung vorgenommen, bis die Vertragsparteien im Rahmen von Konsultationen eine zufriedenstellende Lösung vereinbart haben.

Artikel 5

Strafe

Keine der überstellten Personen wird für eine Straftat vor Gericht gestellt, die mit einer schärferen Höchststrafe als lebenslanger Freiheitsstrafe bedroht ist.

Artikel 6

Aufzeichnungen und Mitteilungen

- (1) Für jede Überstellung wird ein entsprechendes Dokument ausgestellt, das von einem Vertreter der EUNAVFOR und einem Vertreter der zuständigen Strafverfolgungsbehörden Tansanias unterzeichnet wird.
- (2) Die EUNAVFOR übermittelt Tansania für überstellte Personen Aufzeichnungen über die Inhaftierung dieser Personen. Diese Aufzeichnungen enthalten Angaben über den körperlichen Zustand der überstellten Personen während der Inhaftierung, den Zeitpunkt der Überstellung an Tansania, den Grund für die Inhaftierung der Personen, den Zeitpunkt und den Ort des Beginns ihrer Inhaftierung sowie über alle hinsichtlich der Inhaftierung der Personen getroffenen Entscheidungen.

- (3) Tansania hat die Aufgabe, genaue Aufzeichnungen über alle überstellten Personen zu führen, einschließlich (aber nicht beschränkt auf) Angaben über alle beschlagnahmten Güter, den körperlichen Zustand der überstellten Personen, den Ort, an dem sie festgehalten werden, alle gegen sie erhobenen Anklagepunkte sowie alle wesentlichen Entscheidungen, die während ihrer strafrechtlichen Verfolgung und des Gerichtsverfahrens getroffen werden.
- (4) Diese Aufzeichnungen werden den Vertretern der EU und der EUNAVFOR gemäß den tansanischen Rechts- und Verwaltungsvorschriften auf schriftlichen Antrag hin, der an das Außenministerium Tansanias zu richten ist, zur Verfügung gestellt.
- (5) Ferner teilt Tansania der EUNAVFOR den Ort, an dem die gemäß diesem Abkommen überstellten Personen inhaftiert sind, jede Verschlechterung ihres körperlichen Zustands sowie alle Behauptungen über eine unangemessene Behandlung mit. Vertreter der EU und der EUNAVFOR erhalten im Rahmen der geltenden Rechtsvorschriften Zugang zu allen gemäß diesem Abkommen überstellten Personen, solange diese Personen sich in Gewahrsam befinden, und haben das Recht, sie zu befragen.
- (6) Nationalen und internationalen humanitären Organisationen wird auf Antrag gestattet, die gemäß diesem Abkommen überstellten Personen zu besuchen.
- (7) Um zu gewährleisten, dass die EUNAVFOR in der Lage ist, Tansania rechtzeitig durch die Entsendung von Zeugen der EUNAVFOR und die Beibringung von relevanten Beweismitteln zu unterstützen, gibt Tansania der EUNAVFOR seine Absicht bekannt, ein Strafverfahren gegen überstellte Personen einzuleiten, und teilt der EUNAVFOR den Zeitplan für die Beibringung von Beweismitteln und die Vernehmung von Zeugen mit.

Artikel 7

Pflicht der EU und der EUNAVFOR zur Unterstützung der Ermittlungen und der Strafverfolgung

- (1) Die EU und die EUNAVFOR gewähren Tansania im Rahmen ihrer Mittel und Fähigkeiten jede Unterstützung im Hinblick auf die Ermittlungen gegen überstellte Personen und ihre strafrechtliche Verfolgung.
- (2) Die EU und die EUNAVFOR verfahren insbesondere wie folgt:
- Sie übermitteln Aufzeichnungen über die Inhaftierung, die gemäß Artikel 6 Absatz 2 dieses Abkommens erstellt wurden.
 - Sie bereiten alle Beweismittel gemäß den Anforderungen der zuständigen Behörden Tansanias entsprechend den in Artikel 10 beschriebenen Durchführungsbestimmungen auf.
 - Sie bemühen sich darum, Zeugenaussagen oder eidesstattliche Erklärungen (Affidavits) von Mitgliedern des EUNAVFOR-Personals vorzulegen, die an einem Vorfall beteiligt waren, mit dem die Überstellung von Personen aufgrund dieses Abkommens in Zusammenhang steht.
 - Sie übergeben alle relevanten beschlagnahmten Güter, die sich im Besitz der EUNAVFOR befinden.
 - Sie verwahren oder übergeben alle relevanten beschlagnahmten Güter, Beweismittel, Fotos sowie alle Objekte mit Beweiskraft, die sich im Besitz der EUNAVFOR befinden.
 - Sie sichern die Anwesenheit von Zeugen der EUNAVFOR während des Verfahrens zum Zwecke der Zeugenaussage vor Gericht (oder mittels einer Videoschaltung bzw. aller sonstigen zugelassenen technischen Mittel).
 - Sie erleichtern die Anwesenheit der Dolmetscher, die gegebenenfalls von den zuständigen Behörden Tansanias zum Zwecke der Unterstützung bei den Ermittlungen und Verfahren bezüglich überstellten Personen angefordert werden.

Artikel 8

Zusammenhang mit anderen Rechten von überstellten Personen

Die Bestimmungen dieses Abkommens bezwecken in keiner Weise eine Abweichung von etwaigen aus dem geltenden innerstaatlichen Recht oder dem geltenden Völkerrecht herrührenden Rechten einer überstellten Person und dürfen auch nicht in diesem Sinne ausgelegt werden.

*Artikel 9***Verbindung und Streitigkeiten**

- (1) Alle Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung dieses Abkommens werden von den zuständigen Behörden Tansanias und der EU gemeinsam geregelt.
- (2) Kommt keine Einigung zustande, werden die Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens ausschließlich auf diplomatischem Wege zwischen Vertretern Tansanias und der EU beigelegt.

*Artikel 10***Durchführungsbestimmungen**

- (1) Für die Zwecke der Anwendung dieses Abkommens können operative, administrative und technische Fragen in Durchführungsbestimmungen geregelt werden, die zwischen den zuständigen Behörden Tansanias einerseits sowie den zuständigen Behörden der EU und den zuständigen Behörden der Entsendestaaten andererseits zu vereinbaren sind.
- (2) Die Durchführungsbestimmungen können sich unter anderem auf Folgendes erstrecken:
 - a) die Angabe der zuständigen tansanischen Strafverfolgungsbehörden, denen die EUNAVFOR Personen überstellen darf;
 - b) die Einrichtungen, in denen die überstellten Personen festgehalten werden;
 - c) die Behandlung von Dokumenten, einschließlich der mit der Beweismittelerhebung zusammenhängenden Dokumente, die den zuständigen Strafverfolgungsbehörden Tansanias bei der Überstellung von Personen ausgehändigt werden;
 - d) die Kontaktstellen für Mitteilungen und die Modalitäten für Warnmeldungen der EUNAVFOR an die zuständigen Behörden Tansanias;
 - e) die für Überstellungen zu verwendenden Formblätter;
 - f) auf Ersuchen Tansanias die Bereitstellung von technischer Unterstützung, Expertise, Schulung sowie sonstiger Unterstützung in Bezug auf die Rückführung, die Haft, die Bestimmung der Staatsangehörigkeit, die Vertretung vor Gericht sowie Haftungsfragen, damit die mit diesem Abkommen verfolgten Ziele erreicht werden.

*Artikel 11***Inkrafttreten und Beendigung**

- (1) Dieses Abkommen wird ab dem Tag seiner Unterzeichnung vorläufig angewandt und tritt in Kraft, nachdem die Vertragsparteien einander den Abschluss ihrer internen Verfahren zur Ratifizierung dieses Abkommens notifiziert haben.
- (2) Jede Vertragspartei kann das Abkommen durch schriftliche Notifizierung beenden. Die Beendigung wird drei Monate nach dem Tag wirksam, an dem die Notifizierung eingegangen ist.
- (3) Dieses Abkommen kann im gegenseitigen schriftlichen Einvernehmen der Vertragsparteien geändert werden.
- (4) Die Beendigung dieses Abkommens berührt nicht die Rechte oder Pflichten, die sich aus der Durchführung des Abkommens vor dessen Beendigung ergeben, einschließlich der Rechte aller überstellten Personen, solange diese in Tansania in Haft gehalten oder strafrechtlich verfolgt werden.

(5) Nach Beendigung dieses Abkommens können alle Rechte der EU aufgrund dieses Abkommens von jeder Person wahrgenommen werden, die von der Hohen Vertreterin der EU für Außen- und Sicherheitspolitik benannt wird. Nach Beendigung des Abkommens werden alle Mitteilungen, die aufgrund dieses Abkommens an die EUNAVFOR zu richten waren, an die Hohe Vertreterin der EU für Außen- und Sicherheitspolitik gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am ersten April zweitausendvierzehn in zwei Urschriften, jede in englischer Sprache.

Für die Europäische Union

Für die Vereinigte Republik Tansania

Catherine K. All.



VERORDNUNGEN

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 365/2014 DER KOMMISSION

vom 7. April 2014

zur Änderung des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 wurde eine Warennomenklatur festgelegt (nachstehend „Kombinierte Nomenklatur“ genannt), die in Anhang I jener Verordnung aufgeführt ist.
- (2) Im Interesse der Rechtssicherheit ist es erforderlich, den Geltungsbereich der Kombinierten Nomenklatur in Bezug auf die Unterpositionen 0408 11 und 0408 19 zu klären, zu denen „Eigelb“ gehört.
- (3) Der Begriff „anders haltbar gemacht“ im Wortlaut der Position 0408 sollte für die Zwecke der Unterpositionen 0408 11 und 0408 19 auch die Verwendung begrenzter Mengen an Salz oder Chemikalien für Zwecke der Haltbarmachung einschließen, solange das Salz oder die Chemikalien nicht den Charakter der Waren beeinträchtigen. Unter Berücksichtigung der allgemein angewandten Herstellungsverfahren für Waren der Unterpositionen 0408 11 und 0408 19 sollten Salz oder Chemikalien nur in einer Menge verwendet werden, die zur Haltbarmachung der Waren erforderlich ist. Grundsätzlich bewirken ein Salzgehalt von bis zu 12 GHT oder geringe Mengen anderer Konservierungsstoffe keine Änderung des Charakters von Eigelb und können in den Unterpositionen 0408 11 und 0408 19 gestattet werden.
- (4) Daher sollte in Teil II Kapitel 4 der Kombinierten Nomenklatur eine neue Zusätzliche Anmerkung eingeführt werden, um ihre einheitliche Auslegung in der gesamten Europäischen Union zu gewährleisten.
- (5) Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (6) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für den Zollkodex —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

In Teil II Kapitel 4 der Kombinierten Nomenklatur in Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 wird folgende Zusätzliche Anmerkung 2 eingefügt:

„2. Für die Zwecke der Unterpositionen 0408 11 und 0408 19 gilt Folgendes:

Der Begriff ‚anders haltbar gemacht‘ gilt auch für Eigelb, dem begrenzte Mengen an Salz (im Allgemeinen eine Menge von bis zu etwa 12 GHT) oder geringe Mengen an Chemikalien zum Zweck der Haltbarmachung zugefügt wurden, sofern die beiden folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- i) die Waren behalten den Charakter von Eigelb der Unterpositionen 0408 11 und 0408 19;
- ii) Salz oder Chemikalien dürfen nur in einer Menge verwendet werden, die zum Zweck der Haltbarmachung erforderlich ist.“

⁽¹⁾ ABl. L 256 vom 7.9.1987, S. 1.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten 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 7. April 2014

*Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,
Algirdas ŠEMETA
Mitglied der Kommission*

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 366/2014 DER KOMMISSION**vom 7. April 2014****zur Änderung des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 wurde eine Warennomenklatur festgelegt (nachstehend „Kombinierte Nomenklatur“ oder „KN“ genannt), die in Anhang I jener Verordnung aufgeführt ist.
- (2) Im Interesse der Rechtssicherheit ist es erforderlich, die Anwendungsbereiche von Unterposition 1302 20, Kapitel 17 und Position 2101 in Teil II der Kombinierten Nomenklatur in Bezug auf Mischungen aus Zucker des Kapitels 17 und geringen Mengen anderer Stoffe zu klären.
- (3) Da Pektinstoffe der Unterposition 1302 20 durch den Zusatz von Zucker standardisiert werden können, um bei ihrer Verwendung eine gleichbleibende Wirkung sicherzustellen, ist es erforderlich, die Höchstmenge des Zuckers festzulegen, der zugesetzt werden kann, wenn die Ware ihren Charakter als Pektinstoff behalten soll. Eine Mischung aus 90 GHT Zucker und 10 GHT Pektinstoffen hat nicht den Charakter von Zucker und sollte in Kapitel 13 eingereiht werden. Waren, die mehr als 90 GHT Zucker enthalten, haben jedoch den Charakter von Zucker und sollten daher in Kapitel 17 eingereiht werden. Um dieser Tatsache Rechnung zu tragen, ist folglich eine neue Zusätzliche Anmerkung zu Kapitel 13 erforderlich.
- (4) Außerdem muss eine neue entsprechende Zusätzliche Anmerkung zu Kapitel 17 eingefügt werden, um sicherzustellen, dass Mischungen aus Zucker und geringen Mengen anderer Stoffe weiterhin in dieses Kapitel eingereiht werden, sofern die Mischung den Charakter von Zucker behalten hat.
- (5) In Bezug auf Zubereitungen auf der Grundlage von Kaffee, Tee oder Mate oder Auszüge, Essenzen und Konzentrate hieraus mit einem hohen Zuckergehalt entschied der Gerichtshof der Europäischen Union, dass die Verordnung (EG) Nr. 306/2001 der Kommission ⁽²⁾, mit der zwei Waren, die hauptsächlich 90,1 GHT Zucker und 2,5 GHT Teeauszug bzw. 58,1 GHT Zucker (94 GHT, bezogen auf die Trockenmasse) und 2,2 GHT Tee enthalten, in den KN-Code 2101 20 92 eingereiht werden, entsprechend auf zwei Mischungen zur Herstellung von Getränken auf der Grundlage von Tee anwendbar ist, die beide aus 64 GHT Kristallzucker (etwa 97 GHT, bezogen auf die Trockenmasse) und 1,9 GHT Teeauszug und Wasser bestehen ⁽³⁾.
- (6) In Zubereitungen auf der Grundlage von Kaffee, Tee oder Mate oder Auszügen, Essenzen und Konzentraten hieraus mit einem Zuckergehalt von 97 GHT oder mehr, bezogen auf die Trockenmasse, wird der Charakter der Ware nicht mehr durch Kaffee, Tee oder Mate oder Auszüge, Essenzen und Konzentrate hieraus bestimmt. Eine Einreihung dieser Zubereitungen in die Position 2101 sollte ausgeschlossen werden. Daher ist eine neue Zusätzliche Anmerkung zu Kapitel 21 erforderlich, um die Einreihung dieser Waren zu klären.
- (7) Um in Bezug auf Mischungen aus Zucker und geringen Mengen anderer Stoffe eine einheitliche Auslegung und Anwendung der Kombinierten Nomenklatur im gesamten Gebiet der Europäischen Union zu gewährleisten, sollten daher neue Zusätzliche Anmerkungen zu den Kapiteln 13, 17 und 21 eingefügt werden.

⁽¹⁾ ABl. L 256 vom 7.9.1987, S. 1.

⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 306/2001 der Kommission vom 12. Februar 2001 zur Einreihung von bestimmten Waren in die Kombinierte Nomenklatur (ABl. L 44 vom 15.2.2001, S. 25).

⁽³⁾ Urteil vom 4. März 2004 in der Rechtssache C-130/02, *Krings* (Slg. 2004, S. I-2121).

- (8) Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 ist daher entsprechend zu ändern.
- (9) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für den Zollkodex —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Teil II der Kombinierten Nomenklatur in Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 wird wie folgt geändert:

1. In Kapitel 13 wird folgende Zusätzliche Anmerkung 1 eingefügt:

„1. Mischungen aus Pektinstoffen und Zucker mit einem Zuckergehalt von mehr als 90 GHT, bezogen auf die Trockenmasse, sind von der Einreihung in die Unterposition 1302 20 ausgeschlossen und werden grundsätzlich in Kapitel 17 eingereiht, da der Charakter der Ware als vom Zucker verliehen gilt.“

2. In Kapitel 17 wird folgende Zusätzliche Anmerkung 8 eingefügt:

„8. In der gesamten Kombinierten Nomenklatur werden Mischungen aus Zucker und geringen Mengen anderer Stoffe in Kapitel 17 eingereiht, es sei denn, sie haben den Charakter einer anderweitig eingereihten Zubereitung.“

3. In Kapitel 21 wird folgende Zusätzliche Anmerkung 6 eingefügt:

„6. Zubereitungen auf der Grundlage von Kaffee, Tee oder Mate oder Auszüge, Essenzen und Konzentrate hieraus mit einem Zuckergehalt von 97 GHT oder mehr, bezogen auf die Trockenmasse, sind von der Einreihung in die Position 2101 ausgeschlossen und werden grundsätzlich in Kapitel 17 eingereiht. Der Charakter dieser Waren gilt nicht länger als durch Kaffee, Tee oder Mate oder Auszüge, Essenzen und Konzentrate hieraus verliehen.“

Artikel 2

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

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

Brüssel, den 7. April 2014

Für die Kommission
Im Namen des Präsidenten
Algirdas ŠEMETA
Mitglied der Kommission

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 367/2014 DER KOMMISSION
vom 10. April 2014
zur Festsetzung der für EGFL-Ausgaben verfügbaren Nettobeträge

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 1306/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 über die Finanzierung, die Verwaltung und das Kontrollsystem der Gemeinsamen Agrarpolitik und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 352/78, (EG) Nr. 165/94, (EG) Nr. 2799/98, (EG) Nr. 814/2000, (EG) Nr. 1290/2005 und (EG) Nr. 485/2008 des Rates ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 16 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 16 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1306/2013 entspricht die jährliche Obergrenze für die Ausgaben des Europäischen Garantiefonds für die Landwirtschaft (EGFL) den Höchstbeträgen, die für diesen Fonds in Anhang I der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 1311/2013 des Rates ⁽²⁾ unter der Teilobergrenze für marktbezogene Ausgaben und Direktzahlungen festgesetzt sind.
- (2) Gemäß Artikel 10c Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 des Rates ⁽³⁾ sollen die sich aus der fakultativen Anpassung gemäß Artikel 10b Absatz 5 der genannten Verordnung und die sich aus der Anwendung von Artikel 136 der genannten Verordnung ergebenden Beträge für das Haushaltsjahr 2014 für den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) zur Verfügung gestellt werden.
- (3) Mit dem Durchführungsbeschluss 2013/146/EU der Kommission ⁽⁴⁾ wird der sich im Vereinigten Königreich für das Kalenderjahr 2013 aus der Anwendung der fakultativen Anpassung ergebende Betrag festgesetzt. Dieser Betrag sollte im Jahr 2014 für den ELER zur Verfügung gestellt werden.
- (4) Gemäß Artikel 136 der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 konnten die Mitgliedstaaten spätestens am 1. August 2009 beschließen, ab dem Haushaltsjahr 2011 einen gemäß Artikel 69 Absatz 7 der genannten Verordnung berechneten Betrag für die Unionsförderung im Rahmen der Programmplanung für die ländliche Entwicklung und Finanzierung durch den ELER zur Verfügung zu stellen, statt Artikel 69 Absatz 6 Buchstabe a der genannten Verordnung in Anspruch zu nehmen. Die berechneten verfügbaren Beträge für die Übertragung wurden in Anhang III der Verordnung (EG) Nr. 1120/2009 der Kommission ⁽⁵⁾ festgesetzt.
- (5) Gemäß Artikel 136b der Verordnung (EG) Nr. 73/2009, der mit der Verordnung (EU) Nr. 1310/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁶⁾ eingefügt wurde, stellen Mitgliedstaaten, die gemäß Artikel 136 der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 beschlossen haben, ab dem Haushaltsjahr 2011 einen Betrag für die Förderung durch die Union im Rahmen der Programmplanung für die ländliche Entwicklung und Finanzierung durch den ELER zur Verfügung zu stellen, die im Anhang VIII derselben Verordnung, der mit der Verordnung (EU) Nr. 1310/2013 eingefügt wurde, vorgesehenen Beträge weiterhin für die ländliche Entwicklung und Finanzierung durch den ELER für das Haushaltsjahr 2015 zur Verfügung.

⁽¹⁾ ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 549.

⁽²⁾ Verordnung (EU, Euratom) Nr. 1311/2013 des Rates vom 2. Dezember 2013 zur Festlegung des mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2014-2020 (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 884).

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 73/2009 des Rates vom 19. Januar 2009 mit gemeinsamen Regeln für Direktzahlungen im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik und mit bestimmten Stützungsregelungen für Inhaber landwirtschaftlicher Betriebe und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1290/2005, (EG) Nr. 247/2006, (EG) Nr. 378/2007 sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1782/2003 (ABl. L 30 vom 31.1.2009, S. 16).

⁽⁴⁾ Durchführungsbeschluss 2013/146/EU der Kommission vom 20. März 2013 zur Festsetzung des sich im Vereinigten Königreich für das Kalenderjahr 2013 aus der Anwendung der fakultativen Anpassung ergebenden Betrags (ABl. L 82 vom 22.3.2013, S. 58).

⁽⁵⁾ Verordnung (EG) Nr. 1120/2009 der Kommission vom 29. Oktober 2009 mit Durchführungsbestimmungen zur Betriebsprämienregelung gemäß Titel III der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 des Rates mit gemeinsamen Regeln für Direktzahlungen im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik und mit bestimmten Stützungsregelungen für Inhaber landwirtschaftlicher Betriebe (ABl. L 316 vom 2.12.2009, S. 1).

⁽⁶⁾ Verordnung (EU) Nr. 1310/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 mit bestimmten Übergangsvorschriften betreffend die Förderung der ländlichen Entwicklung durch den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER), zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1305/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates betreffend die finanziellen Ressourcen und ihre Verteilung im Jahr 2014 sowie zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 des Rates und der Verordnungen (EU) Nr. 1307/2013, (EU) Nr. 1306/2013 und (EU) Nr. 1308/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich ihrer Anwendung im Jahr 2014 (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 865).

- (6) Die in Anhang VIIIa der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 für Deutschland und Schweden festgesetzten Beträge sind daher im Rahmen der Programmplanung für die ländliche Entwicklung und Finanzierung durch den ELER für das Haushaltsjahr 2015 zur Verfügung zu stellen.
- (7) Gemäß Artikel 66 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1307/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ werden für Mitgliedstaaten, die Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 637/2008 des Rates ⁽²⁾ angewendet haben, die diesbezüglich verfügbaren jährlichen Haushaltsmittel gemäß Artikel 5 Absatz 1 der genannten Verordnung mit Wirkung ab 1. Januar 2014 auf den ELER übertragen. Griechenland hat Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 637/2008 angewendet.
- (8) Es ist daher angebracht, die für EGFL-Ausgaben für die Haushaltsjahre 2014 bis 2020 verfügbaren Nettobeträge festzusetzen. Im Interesse der Klarheit sollten auch die für den ELER verfügbaren Beträge veröffentlicht werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die für Ausgaben des Europäischen Garantiefonds für die Landwirtschaft (EGFL) verfügbaren Nettobeträge sowie die für die Haushaltsjahre 2014 bis 2020 für den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) gemäß Artikel 10c Absatz 2 sowie den Artikeln 136 und 136b der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 und gemäß Artikel 66 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1307/2013 verfügbaren Beträge sind im Anhang der vorliegenden Verordnung festgesetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am siebten 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

Der Präsident

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 1307/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 mit Vorschriften über Direktzahlungen an Inhaber landwirtschaftlicher Betriebe im Rahmen von Stützungsregelungen der Gemeinsamen Agrarpolitik und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 637/2008 des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 des Rates (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 608).

⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 637/2008 des Rates vom 23. Juni 2008 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1782/2003 und zur Einführung nationaler Umstrukturierungsprogramme für den Baumwollsektor (ABl. L 178 vom 5.7.2008, S. 1).

ANHANG

(Mio. EUR)

Haushaltsjahr	Dem ELER zur Verfügung gestellte Beträge				Für EGFL-Ausgaben verfügbare Nettobeträge
	Artikel 10b der Verordnung (EG) Nr. 73/2009	Artikel 136 der Verordnung (EG) Nr. 73/2009	Artikel 136b der Verordnung (EG) Nr. 73/2009	Artikel 66 der Verordnung (EU) Nr. 1307/2013	
2014	296,3	51,6		4,0	43 778,1
2015			51,6	4,0	44 312,4
2016				4,0	44 624,0
2017				4,0	44 859,0
2018				4,0	44 885,0
2019				4,0	44 912,0
2020				4,0	44 937,0

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 (AbI. 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 (AbI. 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 (AbI. 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 notifierte 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 Modells 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 Modells 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 Flugsicherheitsausschuss 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 Madagaskar (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* abzuwehren, 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) Wengleich 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 (*Emílio 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 Flugsicherheitsausschuss 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 versetzten, 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 Luftfahrtunternehmens 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 Simulatoreausbildung 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, AAIB) 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 Indienstellung 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 Luftfahrtunternehmen legte einen Auszug aus seinen 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 Luftfahrtunternehmens 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 lasen 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 Luftverkehrsleiterzeugnis 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 Luftverkehrsleiterzeugnisse und in der Folge gibt es derzeit keine gültigen Luftverkehrsleiterzeugnisse 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 Cockpitsinspektionen) 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 Abfliegen 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 Mitgliedsstaat.

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 Luftverkehrsbesitzerzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbesitzerzeugnisses (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 Luftverkehrsbesitzerzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbesitzerzeugnisses (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 Luftverkehrsbesitzerzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbesitzerzeugnisses (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 — CROSPRAYERS	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 Luftverkehrsbesitzerzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbesitzerzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Republik Mosambik
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNACIONAL 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 Luftverkehrsbesitzerzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbesitzerzeugnisses (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
<i>KUSH AVIATION</i>	060	KUH	Republik Sudan
<i>MARSLAND COMPANY</i>	040	MSL	Republik Sudan
<i>MID AIRLINES</i>	025	NYL	Republik Sudan
<i>NOVA AIRLINES</i>	046	NOV	Republik Sudan
<i>SUDAN AIRWAYS</i>	001	SUD	Republik Sudan
<i>SUN AIR COMPANY</i>	051	SNR	Republik Sudan
<i>TARCO AIRLINES</i>	056	TRQ	Republik Sudan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sambias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Sambia
<i>ZAMBEZI AIRLINES</i>	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 Luftverkehrsbetriebserzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetriebserzeugnisses	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftverkehrsbetreibers	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer	Eintragungstaat
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 Luftverkehrsbetriebserzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetriebserzeugnisses	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.

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 369/2014 DER KOMMISSION**vom 10. April 2014****zur 212. Änderung der Verordnung (EG) Nr. 881/2002 des Rates über die Anwendung bestimmter spezifischer restriktiver Maßnahmen gegen bestimmte Personen und Organisationen, die mit dem Al-Qaida-Netzwerk in Verbindung stehen**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 881/2002 des Rates vom 27. Mai 2002 über die Anwendung bestimmter spezifischer restriktiver Maßnahmen gegen bestimmte Personen und Organisationen, die mit dem Al-Qaida-Netzwerk in Verbindung stehen ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 7a Absatz 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 881/2002 enthält die Liste der Personen, Gruppen und Organisationen, deren Gelder und wirtschaftliche Ressourcen mit der Verordnung eingefroren werden.
- (2) Der Sanktionsausschuss des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen hat am 31. März 2014 beschlossen, zwei Personen aus der Liste der Personen, Gruppen und Organisationen, deren Gelder und wirtschaftliche Ressourcen einzufrieren sind, zu streichen. Am 3. April 2014 beschloss der Ausschuss, eine weitere Person von der Liste zu streichen.
- (3) Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 881/2002 sollte daher entsprechend aktualisiert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 881/2002 wird gemäß dem Anhang dieser Verordnung geändert.

*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 Mitgliedsstaat.

Brüssel, den 10. April 2014

*Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,
Leiter des Dienstes für außenpolitische Instrumente*

⁽¹⁾ ABl. L 139 vom 29.5.2002, S. 9.

ANHANG

Im Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 881/2002 werden die folgenden Einträge unter „Natürliche Personen“ gestrichen:

„Amran **Mansor** (*auch* Henry). Anschrift: Kg. Sg. Tiram, Johor, Malaysia. Geburtsdatum: 25.5.1964. Geburtsort: Johor, Malaysia. Staatsangehörigkeit: malaysisch. Reisepassnummer: A 10326821. Nationale Kennziffer: 640525-01-5885. Weitere Angaben: aus der Haft entlassen; soll sich in Indonesien aufhalten. Tag der Benennung nach Artikel 2a Absatz 4 Buchstabe b: 9.9.2003.“

„Abderrahmane **Kifane**. Anschrift: Via Padre Massimiliano Kolbe 25, Sant'Anastasia (NA), Italien. Geburtsdatum: 7.3.1963. Geburtsort: Casablanca, Marokko. Staatsangehörigkeit: marokkanisch. Tag der Benennung nach Artikel 2a Absatz 4 Buchstabe b: 17.3.2004.“

„Son Hadi Bin **Muhadjir** (alias a) Son Hadi bin Muhadjr, b) Son bin Hadi Muhadjir, c) Son Hadi bin Mujahir). Anschrift: Jalan Raya, Gongdanglegi, RT/RW 1/13 Cangkring Malang, Beji, Pasuran 67154, East Java, Indonesien. Geburtsdatum: 12.5.1971. Geburtsort: Pasuran, East Java, Indonesien. Staatsangehörigkeit: indonesisch. Reisepassnummer: R057803 (indonesischer Reisepass auf den Namen Son bn Hadi Muhadjir). Nationale Kennziffer: 3514131205710004 (indonesischer Personalausweis auf den Namen Son Hadi). Tag der Benennung nach Artikel 2a Absatz 4 Buchstabe b: 13.4.2012.“

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 370/2014 DER KOMMISSION
vom 10. April 2014
zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 des Rates vom 22. Oktober 2007 über eine gemeinsame Organisation der Agrarmärkte und mit Sondervorschriften für bestimmte landwirtschaftliche Erzeugnisse (Verordnung über die einheitliche GMO) ⁽¹⁾,

gestützt auf die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 der Kommission vom 7. Juni 2011 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 des Rates für die Sektoren Obst und Gemüse und Verarbeitungserzeugnisse aus Obst und Gemüse ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 136 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die in Anwendung der Ergebnisse der multilateralen Handelsverhandlungen der Uruguay-Runde von der Kommission festzulegenden, zur Bestimmung der pauschalen Einfuhrwerte zu berücksichtigenden Kriterien sind in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 für die in ihrem Anhang XVI Teil A aufgeführten Erzeugnisse und Zeiträume festgelegt.
- (2) Gemäß Artikel 136 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 wird der pauschale Einfuhrwert an jedem Arbeitstag unter Berücksichtigung variabler Tageswerte berechnet. Die vorliegende Verordnung sollte daher am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft treten —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die in Artikel 136 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 genannten pauschalen Einfuhrwerte sind im Anhang der vorliegenden Verordnung festgesetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tag 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,
Jerzy PLEWA

Generaldirektor für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung

⁽¹⁾ ABl. L 299 vom 16.11.2007, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 157 vom 15.6.2011, S. 1.

ANHANG

Pauschale Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise

(EUR/100 kg)			
KN-Code	Drittland-Code ⁽¹⁾	Pauschaler Einfuhrwert	
0702 00 00	MA	62,8	
	TN	123,3	
	TR	122,5	
	ZZ	102,9	
0707 00 05	EG	170,1	
	MK	51,2	
	TR	127,6	
	ZZ	116,3	
0709 93 10	MA	39,8	
	TR	98,3	
	ZZ	69,1	
0805 10 20	EG	51,3	
	IL	67,6	
	MA	52,2	
	TN	49,0	
	TR	47,9	
	ZZ	53,6	
	0805 50 10	MA	63,6
		TR	90,0
ZZ		76,8	
0808 10 80	AR	86,8	
	BR	103,0	
	CL	102,3	
	CN	87,3	
	MK	32,3	
	NZ	138,7	
	US	187,1	
	ZA	130,1	
	ZZ	108,5	
	0808 30 90	AR	105,0
CL		151,6	
CN		79,2	
ZA		94,4	
ZZ		107,6	

⁽¹⁾ Nomenklatur der Länder gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1833/2006 der Kommission (ABl. L 354 vom 14.12.2006, S. 19). Der Code „ZZ“ steht für „Andere Ursprünge“.

BESCHLÜSSE

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 9. April 2014

zur Änderung der Anhänge des Durchführungsbeschlusses 2011/630/EU hinsichtlich der tierseuchenrechtlichen Anforderungen in Bezug auf die Blauzungenkrankheit und die epizootische Hämorrhagie

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2014) 2256)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2014/199/EU)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 88/407/EWG des Rates vom 14. Juni 1988 zur Festlegung der tierseuchenrechtlichen Anforderungen an den innergemeinschaftlichen Handelsverkehr mit Samen von Rindern und an dessen Einfuhr⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 8 Absatz 1, Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 1 und Artikel 11 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In Anhang I des Durchführungsbeschlusses 2011/630/EU der Kommission⁽²⁾ ist eine Liste der Drittländer bzw. der Teile von Drittländern festgelegt, aus denen die Mitgliedstaaten die Einfuhr von Rindersperma (im Folgenden „Sperma“) zulassen. Anhang II Teil 1 Abschnitt A des genannten Durchführungsbeschlusses enthält die Musterveterinärbescheinigung für die Einfuhr in die Union und die Durchfuhr durch die Union von Sperma, das aus der Besamungsstation versandt wird, in der es entnommen wurde. In Anhang II Teil 1 Abschnitt C findet sich die Musterveterinärbescheinigung für die Einfuhr in die Union und die Durchfuhr durch die Union von Sperma, das aus einem Samendepot verbracht wird.
- (2) In der in Anhang I des Durchführungsbeschlusses 2011/630/EU festgelegten Liste der Drittländer bzw. der Teile von Drittländern, aus denen die Mitgliedstaaten die Einfuhr von Sperma zulassen, muss die Beschreibung der zusätzlichen Garantien für Australien und die Vereinigten Staaten geändert werden, um den Änderungen der Bedingungen bezüglich der epizootischen Hämorrhagie (EHD) in den Nummern II.5.4.1 und II.5.4.2 der Gesundheitsbescheinigung in Teil II der Musterveterinärbescheinigung in Anhang II Teil 1 Abschnitt A des genannten Beschlusses Rechnung zu tragen.
- (3) Anhang I des Durchführungsbeschlusses 2011/630/EU sollte daher entsprechend geändert werden.
- (4) Die Musterveterinärbescheinigungen in Anhang II Teil 1 Abschnitte A und C des Durchführungsbeschlusses 2011/630/EU wurden gemäß der Entscheidung 2007/240/EG der Kommission⁽³⁾ in einem Format festgelegt, das mit dem integrierten EDV-System für das Veterinärwesen (TRACES), welches mit der Entscheidung 2003/623/EG der Kommission⁽⁴⁾ eingerichtet wurde, kompatibel ist, und umfassen eine Beschreibung der Sendung in ihrem Teil I und eine Gesundheitsbescheinigung in ihrem Teil II.

⁽¹⁾ ABl. L 194 vom 22.7.1988, S. 10.

⁽²⁾ Durchführungsbeschluss 2011/630/EU der Kommission vom 20. September 2011 über die Einfuhr von Rindersperma in die Europäische Union (ABl. L 247 vom 24.9.2011, S. 32).

⁽³⁾ Entscheidung 2007/240/EG der Kommission vom 16. April 2007 zur Festlegung neuer Veterinärbescheinigungen für die Einfuhr von lebenden Tieren, Sperma, Embryonen, Eizellen und Erzeugnissen tierischen Ursprungs in die Gemeinschaft im Rahmen der Entscheidungen 79/542/EWG, 92/260/EWG, 93/195/EWG, 93/196/EWG, 93/197/EWG, 95/328/EG, 96/333/EG, 96/539/EG, 96/540/EG, 2000/572/EG, 2000/585/EG, 2000/666/EG, 2002/613/EG, 2003/56/EG, 2003/779/EG, 2003/804/EG, 2003/858/EG, 2003/863/EG, 2003/881/EG, 2004/407/EG, 2004/438/EG, 2004/595/EG, 2004/639/EG und 2006/168/EG (ABl. L 104 vom 21.4.2007, S. 37).

⁽⁴⁾ Entscheidung 2003/623/EG der Kommission vom 19. August 2003 über die Entwicklung eines integrierten EDV-Systems für das Veterinärwesen (TRACES) (ABl. L 216 vom 28.8.2003, S. 58).

- (5) Da gemäß Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c Ziffern i und iii des Durchführungsbeschlusses 2011/630/EU die Musterveterinärbescheinigungen in dessen Anhang II Teil 1 Abschnitte A und C nur für Sendungen mit Sperma verwendet werden dürfen, die aus einer einzigen Besamungssation bzw. einem einzigen Samendepot verbracht werden, sollte die Angabe unter Nummer I.11 der jeweiligen Musterveterinärbescheinigung identisch sein mit der Besamungssation, in der das Sperma entnommen wurde, bzw. mit dem Samendepot, aus dem das Sperma verbracht wird. Demzufolge sollten unter diesen Nummern nur Name, Anschrift und Zulassungsnummer einer einzigen Besamungssation oder eines einzigen Samendepots angegeben werden.
- (6) Die Gesundheitsbescheinigung in Teil II der Musterveterinärbescheinigung in Anhang II Teil 1 Abschnitt A des Durchführungsbeschlusses 2011/630/EU benennt fünf alternative Bedingungen für die Feststellung des Nichtvorhandenseins des Blauzungenvirus und vier alternative Bedingungen für die Feststellung des Nichtvorhandenseins des EHD-Virus bei Spenderbullen — darunter drei Methoden zur Testung von Spenderbullen auf EHD —, die bei der Einfuhr von Sperma aus Australien, Kanada und den Vereinigten Staaten zu bescheinigen sind. Derzeit dürfen Bescheinigungen nur für Sendungen mit Sperma von Spenderbullen, die eine einzige der in dieser Gesundheitsbescheinigung aufgeführten Bedingungen erfüllen, ausgestellt werden. Bestimmte Sendungen mit Sperma, die in die Union verbracht werden, enthalten jedoch Sperma, das zu unterschiedlichen Zeiten von Spenderbullen, die mehr als eine dieser Bedingungen erfüllen, gewonnen wurde.
- (7) Des Weiteren sieht Anhang III Abschnitt B der Verordnung (EG) Nr. 1266/2007 der Kommission ⁽¹⁾ vor, dass für den Handel innerhalb der Union oder für die Ausfuhr in ein Drittland bestimmtes Sperma von Spendertieren gewonnen werden sollte, die mindestens eine der dort im Hinblick auf die Blauzungenkrankheit aufgeführten Bedingungen erfüllen; die betreffende(n) Bedingung(en) ist/sind in der Veterinärbescheinigung zu nennen, deren Muster unter anderem in Anhang II Teil 1 Abschnitt A des Durchführungsbeschlusses 2011/630/EU festgelegt ist.
- (8) Daher sind Informationen zu diesen aufgeführten Bedingungen und zu den bei Spenderbullen hinsichtlich Blauzungenkrankheit und EHD angewandten Testmethoden sowie zu den Daten erforderlich, an denen diese aufgeführten Bedingungen erfüllt bzw. die Tests bei einem bestimmten Satz von Besamungsdosen mit Sperma von einem genau identifizierten Spenderbullen angewandt wurden, sofern eingeführtes Sperma anschließend in einen anderen Mitgliedstaat versandt wird.
- (9) Da alle fünf Bedingungen für die Feststellung des Nichtvorhandenseins der Blauzungenkrankheit und die vier Bedingungen für die Feststellung des Nichtvorhandenseins von EHD denselben Umfang an Tiergesundheitsgarantien bieten, sollte der Wortlaut der Gesundheitsbescheinigung in Teil II der Musterveterinärbescheinigung in Anhang II Teil 1 Abschnitt A des Durchführungsbeschlusses 2011/630/EU dahingehend geändert werden, dass Sendungen mit Sperma von Spenderbullen, die mehr als eine der aufgeführten Bedingungen erfüllen, in die Union eingeführt oder durch die Union durchgeführt werden dürfen. Außerdem sollten in diese Musterveterinärbescheinigung genaue Informationen zu den Bedingungen und angewandten Testmethoden aufgenommen werden, ohne dabei notwendigerweise den Verwaltungsaufwand zu erhöhen.
- (10) Um den Verwaltungsaufwand für den Stationstierarzt und den amtlichen Tierarzt weiter zu verringern, sollte unter Nummer I.28 der Musterveterinärbescheinigung in Anhang II Teil 1 Abschnitt A des Durchführungsbeschlusses 2011/630/EU die Angabe der Zulassungsnummer des Zentrums entfallen; stattdessen sollte diese Nummer eine präzise Beschreibung der Sendung in Bezug auf die Bedingungen hinsichtlich Blauzungenkrankheit und EHD enthalten, die für die spezifische Besamungsdosis mit Sperma, das an einem bestimmten Datum von einem genau identifizierten Spenderbullen gewonnen wurde, gelten.
- (11) Anhang II des Durchführungsbeschlusses 2011/630/EU sollte daher entsprechend geändert werden.
- (12) Somit ist der Durchführungsbeschluss 2011/630/EU entsprechend zu ändern.
- (13) Um Handelsstörungen zu vermeiden, sollte die Verwendung von Veterinärbescheinigungen, die gemäß dem Durchführungsbeschluss 2011/630/EU — vor den Änderungen durch den vorliegenden Beschluss — ausgestellt wurden, während einer Übergangsfrist weiterhin zugelassen werden, sofern bestimmte Bedingungen erfüllt sind.
- (14) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ständigen Ausschusses für die Lebensmittelkette und Tiergesundheit —

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1266/2007 der Kommission vom 26. Oktober 2007 mit Durchführungsvorschriften zur Richtlinie 2000/75/EG des Rates hinsichtlich der Bekämpfung, Überwachung und Beobachtung der Blauzungenkrankheit sowie der Beschränkungen, die für Verbringungen bestimmter Tiere von für die Blauzungenkrankheit empfänglichen Arten gelten (ABl. L 283 vom 27.10.2007, S. 37).

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Anhänge des Durchführungsbeschlusses 2011/630/EU werden gemäß dem Anhang des vorliegenden Beschlusses geändert.

Artikel 2

Während einer Übergangsfrist bis zum 31. Dezember 2014 genehmigen die Mitgliedstaaten die Einfuhr in die Union und die Durchfuhr durch die Union von Sendungen mit Sperma von Rindern aus Drittländern, denen eine Veterinärbescheinigung beigefügt ist, die spätestens am 30. November 2014 gemäß der Musterveterinärbescheinigung in Anhang II Teil 1 Abschnitte A oder C des Durchführungsbeschlusses 2011/630/EU — vor den Änderungen durch den vorliegenden Beschluss — ausgestellt wurde.

Artikel 3

Dieser Beschluss gilt ab dem 1. Januar 2015.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 9. April 2014

Für die Kommission
Tonio BORG
Mitglied der Kommission

ANHANG

Die Anhänge des Durchführungsbeschlusses 2011/630/EU werden wie folgt geändert:

1. Anhang I erhält folgende Fassung:

„ANHANG I

Liste der Drittländer bzw. der Teile von Drittländern, aus denen die Mitgliedstaaten die Einfuhr von Rindersperma zulassen

ISO-Code	Name des Drittlandes	Bemerkungen	
		Abgrenzung (gegebenenfalls)	Zusätzliche Garantien
AU	Australien		Die zusätzlichen Garantien für Untersuchungen gemäß den Nummern II.5.4.1 und/oder II.5.4.2 der Bescheinigung in Anhang II Teil 1 Abschnitt A sind verbindlich vorgeschrieben.
CA	Kanada (*)	In Anhang I Teil 1 der Verordnung (EU) Nr. 206/2010 als CA-1 bezeichnetes Gebiet.	
CH	Schweiz (**)		
CL	Chile		
GL	Grönland		
IS	Island		
NZ	Neuseeland		
PM	St. Pierre und Miquelon		
US	Vereinigte Staaten		Die zusätzlichen Garantien für Untersuchungen gemäß den Nummern II.5.4.1 und/oder II.5.4.2 der Bescheinigung in Anhang II Teil 1 Abschnitt A sind verbindlich vorgeschrieben.

(*) Die Musterbescheinigung für Einfuhren aus Kanada findet sich in der Entscheidung 2005/290/EG der Kommission vom 4. April 2005 über vereinfachte Veterinärbescheinigungen für die Einfuhr von Rindersperma und frischem Schweinefleisch aus Kanada sowie zur Änderung der Entscheidung 2004/639/EG (nur für in Kanada entnommenes Sperma) und entspricht dem Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Regierung Kanadas über gesundheitspolizeiliche Maßnahmen zum Schutz der Gesundheit von Mensch und Tier im Handel mit lebenden Tieren und Tierprodukten, das durch den Beschluss 1999/201/EG des Rates genehmigt wurde.

(**) Die Musterbescheinigungen für Einfuhren aus der Schweiz finden sich im Anhang D der Richtlinie 88/407/EWG, mit den entsprechenden Änderungen gemäß Anhang 11 Anlage 2 Kapitel VII Abschnitt B Nummer 4 des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Handel mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, das durch den Beschluss 2002/309/EG, Euratom des Rates und — bezüglich des Abkommens über die wissenschaftliche und technische Zusammenarbeit — der Kommission vom 4. April 2002 über den Abschluss von sieben Abkommen mit der Schweizerischen Eidgenossenschaft genehmigt wurde.“

2. Anhang II Teil 1 wird wie folgt geändert:

a) Abschnitt A erhält folgende Fassung:

„ABSCHNITT A

Muster 1 — Veterinärbescheinigung für die Einfuhr in die Union und die Durchfuhr durch die Union von Rindersperma, das gemäß der Richtlinie 88/407/EWG des Rates entnommen, aufbereitet und gelagert wurde und aus einer Besamungsstation versandt wird, in der es entnommen wurde

LAND

Veterinärbescheinigung für die Einfuhr in die EU

Teil I: Angaben zur Sendung	I.1. Absender Name Anschrift Tel.-Nr.		I.2. Bezugsnr. der Bescheinigung	I.2.a.	
			I.3. Zuständige oberste Behörde		
			I.4. Zuständige örtliche Behörde		
	I.5. Empfänger Name Anschrift Postleitzahl Tel.-Nr.		I.6. In der EU für die Sendung verantwortliche Person Name Anschrift Postleitzahl Tel.-Nr.		
	I.7. Herkunftsland	ISO-Code	I.8. Herkunftsregion	Code	I.9. Bestimmungsland
					ISO-Code
					I.10. Bestimmungsregion
					Code
	I.11. Herkunftsort Name Anschrift		I.12. Bestimmungsort Name Anschrift Postleitzahl		
	I.13. Verladeort		I.14. Datum des Abtransports		
	I.15. Transportmittel Flugzeug <input type="checkbox"/> Schiff <input type="checkbox"/> Eisenbahnwaggon <input type="checkbox"/> Straßenfahrzeug <input type="checkbox"/> Andere <input type="checkbox"/> Kennzeichnung Bezugsdokumente		I.16. Eingangsgrenzkontrollstelle		
			I.17.		
	I.18. Beschreibung der Ware			I.19. Warencode (HS-Code) 05 11 10	
			I.20. Menge		
I.21.			I.22. Anzahl Packstücke		
I.23. Plomben-/Containernummer			I.24.		
I.25. Waren zertifiziert für künstliche Reproduktion <input type="checkbox"/>					
I.26. Für Durchfuhr in ein Drittland durch die EU <input type="checkbox"/> Drittland ISO-Code			I.27. Für Einfuhr in die EU oder Zulassung <input type="checkbox"/>		
I.28. Kennzeichnung der Waren Art Menge (insgesamt) (wissenschaftl. Bezeichnung)					
Angaben zum Spender/zu den Spendern	Angaben zur Besamungsdosis/zu den Besamungsdosen	Datum/Daten der Entnahme	Information bezüglich		
			BT ₍₆₎	EHD ₍₇₎	

LAND		Rindersperma — Abschnitt A		
II.	Gesundheitsinformationen	II.a. Bezugsnr. der Bescheinigung	II.b.	
Der unterzeichnete amtliche Tierarzt/Die unterzeichnete amtliche Tierärztin bescheinigt Folgendes:				
Teil II: Bescheinigung	II.1. (Name des Ausfuhrlandes) ⁽²⁾		
		war in den 12 Monaten unmittelbar vor der Entnahme des zur Ausfuhr bestimmten Spermas und bis zum Tag des Versands in die Union frei von Rinderpest und Maul- und Klauenseuche, und im selben Zeitraum wurde nicht gegen diese Tierseuchen geimpft.		
	II.2.	Die in Feld I.11 bezeichnete Besamungsstation ⁽³⁾ , in der das zur Ausfuhr bestimmte Sperma entnommen wurde,		
	II.2.1.	erfüllt die Anforderungen gemäß Anhang A Kapitel I Nummer 1 der Richtlinie 88/407/EWG;		
	II.2.2.	wird nach den Bedingungen gemäß Anhang A Kapitel II Nummer 1 der Richtlinie 88/407/EWG betrieben und überwacht.		
	II.3.	Die Besamungsstation, in der das zur Ausfuhr bestimmte Sperma entnommen wurde, war in den 30 Tagen vor und in den 30 Tagen nach der Entnahme des Spermas für die Ausfuhr in die Union (im Fall von Frischsperma bis zum Tag des Versands) frei von Tollwut, Tuberkulose, Brucellose, Milzbrand und ansteckender Lungenseuche des Rindes.		
	II.4.	Die Rinder in der Besamungsstation		
	II.4.1.	stammen aus Beständen, die die Bedingungen gemäß Anhang B Kapitel I Nummer 1 Buchstabe b der Richtlinie 88/407/EWG erfüllen;		
	II.4.2.	stammen aus Beständen oder wurden von Mutterkühen geboren, die die Bedingungen gemäß Anhang B Kapitel I Nummer 1 Buchstabe c der Richtlinie 88/407/EWG erfüllen, oder wurden im Alter von mindestens 24 Monaten nach Anhang B Kapitel II Nummer 1 Buchstabe c dieser Richtlinie untersucht;		
	II.4.3.	wurden in den 28 Tagen vor der Quarantäne gemäß Anhang B Kapitel I Nummer 1 Buchstabe d der Richtlinie 88/407/EWG getestet;		
	II.4.4.	haben die Quarantäne ordnungsgemäß durchlaufen und die Testanforderungen gemäß Anhang B Kapitel I Nummer 1 Buchstabe e der Richtlinie 88/407/EWG erfüllt;		
	II.4.5.	wurden mindestens einmal jährlich den Routineuntersuchungen gemäß Anhang B Kapitel II der Richtlinie 88/407/EWG unterzogen.		
	II.5.	Das zur Ausfuhr bestimmte Sperma stammt von Spenderbullen, die		
		II.5.1.	die Bedingungen gemäß Anhang C der Richtlinie 88/407/EWG erfüllen;	
	⁽¹⁾ entweder	[II.5.2.	mindestens die letzten sechs Monate vor der Entnahme des zur Ausfuhr bestimmten Spermas im Ausfuhrland gehalten wurden;	
	⁽¹⁾ oder	[II.5.2.	mindestens 30 Tage vor der Spermaentnahme im Ausfuhrland gehalten und während eines Zeitraums von weniger als sechs Monaten vor der Spermaentnahme aus ⁽²⁾ eingeführt wurden und die Gesundheitsbedingungen für Spenderbullen erfüllten, deren Sperma zur Ausfuhr in die Europäische Union bestimmt ist;]	
		II.5.3.	mindestens eine der nachstehenden Bedingungen bezüglich der Blauzungenkrankheit, wie in der Tabelle unter Nummer I.28 angegeben, erfüllen:	
		⁽¹⁾ entweder	Sie wurden mindestens in den 60 Tagen vor sowie während der Spermaentnahme in einem Land oder Gebiet gehalten, das frei vom Blauzungenvirus ist;]	
		⁽¹⁾ und/oder	sie wurden zu einer Jahreszeit, in der das Blauzungenvirus nicht auftritt, mindestens in den 60 Tagen vor sowie während der Spermaentnahme in einem aufgrund der Jahreszeit virusfreien Gebiet gehalten;]	
	⁽¹⁾ und/oder	[II.5.3.3. sie wurden mindestens in den 60 Tagen vor sowie während der Spermaentnahme in einem vektorgeschützten Betrieb gehalten;]		
	⁽¹⁾ und/oder	[II.5.3.4. sie wurden während des gesamten Entnahmezeitraums mindestens alle 60 Tage sowie zwischen dem 21. und dem 60. Tag nach der letzten Spermaentnahme für diese Sendung gemäß dem Handbuch der OIE mit Normenempfehlungen zu Diagnosemethoden und Vakzinen für Landtiere mit Negativbefund einem serologischen Test auf Antikörper der Serogruppe des Blauzungenvirus unterzogen;]		
	⁽¹⁾ und/oder	[II.5.3.5. sie wurden gemäß dem Handbuch der OIE mit Normenempfehlungen zu Diagnosemethoden und Vakzinen für Landtiere mit Negativbefund einem Erreger-Identifizierungstest auf das Blauzungenvirus anhand von Blutproben unterzogen, die zu Beginn und zum Abschluss der Spermaentnahme und mindestens alle sieben Tage (Virusisolationstest) oder mindestens alle 28 Tage (PCR-Test) während der Spermaentnahme für diese Sendung genommen wurden;]		
	II.5.4.	mindestens eine der nachstehenden Bedingungen bezüglich der epizootischen Hämorrhagie (EHD), wie in der Tabelle unter Nummer I.28 angegeben, erfüllen:		
	⁽¹⁾ entweder	[II.5.4.1. Sie wurden im Ausfuhrland gehalten, das laut amtlicher Feststellung frei von epizootischer Hämorrhagie (EHD) ist;]		

LAND		Rindersperma — Abschnitt A	
II.	Gesundheitsinformationen	II.a. Bezugsnr. der Bescheinigung	II.b.
(¹) (⁵)	<i>und/oder</i> [II.5.4.2. sie wurden im Ausfuhrland gehalten, in dem laut amtlicher Feststellung folgende Serotypen der epizootischen Hämorrhagie (EHD) vorkommen: und die Tiere wurden jeweils mit Negativbefund folgenden Untersuchungen in einem zugelassenen Labor unterzogen:		
(¹)	<i>entweder</i> [II.5.4.2.1. [einem serologischen Test (⁴) zum Nachweis von Antikörpern gegen die Serogruppe des EHD-Virus anhand von zwei Blutproben, die in einem Abstand von höchstens 12 Monaten vor und frühestens 21 Tage nach der Spermaentnahme für diese Sendung genommen wurden;]]		
(¹)	<i>und/oder</i> [II.5.4.2.2. einem serologischen Test (⁴) zum Nachweis von Antikörpern gegen die Serogruppe des EHD-Virus anhand von Proben, die in Abständen von höchstens 60 Tagen während der gesamten Entnahmeperiode und zwischen 21 und 60 Tagen nach der letzten Spermaentnahme für diese Sendung genommen wurden;]]		
(¹)	<i>und/oder</i> [II.5.4.2.3. [einem Erreger-Identifizierungstest (⁴) anhand von Blutproben, die zu Beginn und zum Abschluss der Spermaentnahme für diese Sendung und mindestens alle sieben Tage (Virusisolationstest) oder mindestens alle 28 Tage (PCR-Test) während der Spermaentnahme für diese Sendung genommen wurden.]]		
II.6.	Das zur Ausfuhr bestimmte Sperma wurde nach dem Datum entnommen, an dem die Besamungsstation von den zuständigen nationalen Behörden des Ausfuhrlandes zugelassen wurde.		
II.7.	Das zur Ausfuhr bestimmte Sperma wurde unter Bedingungen aufbereitet, gelagert und befördert, die den Anforderungen der Richtlinie 88/407/EWG entsprechen.		
Erläuterungen			
Teil I:			
Feld I.6:	<i>In der EU für die Sendung verantwortliche Person:</i> Dieses Feld ist nur bei Durchfuhrwaren auszufüllen.		
Feld I.11:	<i>Herkunftsort:</i> bezeichnet die Besamungsstation, die gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie 88/407/EWG auf der Website der Kommission aufgeführt ist, http://ec.europa.eu/food/animal/semen_ova/bovine/index_en.htm , und wo das Sperma entnommen wurde.		
Feld I.22:	<i>Anzahl Packstücke:</i> entspricht der Anzahl der Container.		
Feld I.23:	Container- und Plombennummer angeben.		
Feld I.26:	Machen Sie die entsprechenden Angaben je nachdem, ob es sich um eine Durchfuhr- oder eine Einfuhrbescheinigung handelt.		
Feld I.27:	Machen Sie die entsprechenden Angaben je nachdem, ob es sich um eine Durchfuhr- oder eine Einfuhrbescheinigung handelt.		
Feld I.28:	<i>Art:</i> <i>Bos taurus</i> , <i>Bison bison</i> oder <i>Bubalus bubalis</i> angeben. <i>Angaben zum Spender:</i> bezeichnet die amtliche Kennzeichnung des Tieres. <i>Datum der Entnahme:</i> ist im Format TT.MM.JJJJ anzugeben.		
Teil II:			
(¹)	Nichtzutreffendes streichen.		
(²)	Nur Drittländer gemäß der Liste in Anhang I des Durchführungsbeschlusses 2011/630/EU.		
(³)	Ausschließlich Besamungsstationen, die gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie 88/407/EWG auf der Website der Kommission aufgeführt sind: http://ec.europa.eu/food/animal/semen_ova/bovine/index_en.htm		
(⁴)	Die Normenempfehlungen für EHD-Virusdiagnosemethoden sind im Kapitel über die Blauzungenkrankheit (2.1.3) im Handbuch mit Normenempfehlungen zu Untersuchungsmethoden und Vakzinen für Landtiere beschrieben.		
(⁵)	Nur von Australien, Kanada und den Vereinigten Staaten zu verwenden.		
(⁶)	Für jede Besamungsdosis oder jede Charge mit Besamungsdosen ist die zutreffende Bedingung anzugeben (zum Beispiel II.5.3.1).		
(⁷)	Für jede Besamungsdosis oder jede Charge mit Besamungsdosen ist die zutreffende Bedingung anzugeben (zum Beispiel II.5.4.1 oder II.5.4.2.1).		
—	Unterschrift und Stempel müssen sich farblich von der Druckfarbe der Bescheinigung unterscheiden.		

LAND		Rindersperma — Abschnitt A	
II.	Gesundheitsinformationen	II.a. Bezugsnr. der Bescheinigung	II.b.
Amtlicher Tierarzt/Amtliche Tierärztin			
Name (in Großbuchstaben):		Qualifikation und Amtsbezeichnung:	
Datum :		Unterschrift:	
Stempel:“			

b) Abschnitt C erhält folgende Fassung:

„ABSCHNITT C

Muster 3 — Veterinärbescheinigung für die Einfuhr in die Union und Durchführung durch die Union von Rindersperma, das gemäß der Richtlinie 88/407/EWG des Rates entnommen, aufbereitet und gelagert wurde, und von Beständen an Rindersperma, das vor dem 31. Dezember 2004 gemäß den bis zum 1. Juli 2004 geltenden Bestimmungen der Richtlinie 88/407/EWG des Rates entnommen, aufbereitet und gelagert wurde und nach dem 31. Dezember 2004 gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Richtlinie 2003/43/EG eingeführt und aus einem Samendepot verbracht wird

LAND

Veterinärbescheinigung für die Einfuhr in die EU

Teil I: Angaben zur Sendung	I.1. Absender Name Anschrift Tel.-Nr.		I.2. Bezugsnr. der Bescheinigung		I.2.a.			
			I.3. Zuständige oberste Behörde					
			I.4. Zuständige örtliche Behörde					
	I.5. Empfänger Name Anschrift Postleitzahl Tel.-Nr.		I.6. In der EU für die Sendung verantwortliche Person Name Anschrift Postleitzahl Tel.-Nr.					
	I.7. Herkunftsland	ISO-Code	I.8. Herkunftsregion	Code	I.9. Bestimmungsland	ISO-Code	I.10. Bestimmungsregion	Code
	I.11. Herkunftsort Name Anschrift		Zulassungsnummer		I.12. Bestimmungsort Name Anschrift Postleitzahl			
	I.13. Verladeort		I.14. Datum des Abtransports					
	I.15. Transportmittel Flugzeug <input type="checkbox"/> Schiff <input type="checkbox"/> Eisenbahnwaggon <input type="checkbox"/> Straßenfahrzeug <input type="checkbox"/> Andere <input type="checkbox"/> Kennzeichnung Bezugsdokumente		I.16. Eingangsgrenzkontrollstelle					
			I.17. Nr(n). der zugehörigen Originalbescheinigungen					
	I.18. Beschreibung der Ware				I.19. Warencode (HS-Code) 05 11 10		I.20. Menge	
I.21.				I.22. Anzahl Packstücke				
I.23. Plomben-/Containernummer				I.24.				
I.25. Waren zertifiziert für künstliche Reproduktion <input type="checkbox"/>								
I.26. Für Durchführung in ein Drittland durch die EU <input type="checkbox"/> Drittland			ISO-Code				I.27. Für Einfuhr in die EU oder Zulassung <input type="checkbox"/>	
I.28. Kennzeichnung der Waren Art (wissenschaftl. Bezeichnung) Angaben zum Spender Datum der Entnahme Zulassungsnummer des Zentrums Menge								

LAND		Rindersperma — Abschnitt C	
II.	Gesundheitsinformationen	II.a. Bezugsnr. der Bescheinigung	II.b.
Der unterzeichnete amtliche Tierarzt/Die unterzeichnete amtliche Tierärztin von, bescheinigt hiermit Folgendes: (name of exporting country) ⁽²⁾			
Teil II: Bescheinigung	II.1.	Das in Feld I.11 bezeichnete Samendepot ⁽³⁾ , in dem das zur Ausfuhr in die Europäische Union bestimmte Sperma gelagert wurde,	
	II.1.1.	erfüllt die Anforderungen gemäß Anhang A Kapitel I Nummer 2 der Richtlinie 88/407/EWG;	
	II.1.2.	wird nach den Bedingungen gemäß Anhang A Kapitel II Nummer 2 der Richtlinie 88/407/EWG betrieben und überwacht.	
	II.2.	Das zur Ausfuhr in die Europäische Union bestimmte Sperma	
	II.2.1.	wurde entnommen, aufbereitet und unmittelbar nach der Entnahme mindestens 30 Tage lang gelagert in einer zugelassenen Besamungsstation ⁽⁴⁾ , die gemäß Anhang A Kapitel I Nummer 1 und Kapitel II Nummer 1 der Richtlinie 88/407/EWG betrieben und überwacht wird und	
	⁽¹⁾ entweder	[sich im Ausfuhrland befindet;]	
	⁽¹⁾ und/oder	[sich in ⁽²⁾ befindet, und es wurde in das Ausfuhrland unter Bedingungen eingeführt, die mindestens genauso streng sind wie die in der Richtlinie 88/407/EWG festgelegten Bedingungen für die Einfuhr von Rindersperma in die Union;]	
	II.2.2.	wurde in das im Feld I.11 bezeichnete Depot unter Bedingungen verbracht, die mindestens so streng sind wie die Bedingungen in	
	⁽¹⁾ entweder	[Muster 1 in Anhang II Teil 1 Abschnitt A des Durchführungsbeschlusses 2011/630/EU ⁽⁵⁾];	
	⁽¹⁾ und/oder	[Muster 2 in Anhang II Teil 1 Abschnitt B des Durchführungsbeschlusses 2011/630/EU ⁽⁵⁾];	
	⁽¹⁾ und/oder	[Muster 3 in Anhang II Teil 1 Abschnitt C des Durchführungsbeschlusses 2011/630/EU ⁽⁵⁾];	
	II.2.3.	wurde unter Bedingungen gelagert, die den Anforderungen der Richtlinie 88/407/EWG entsprechen;	
	II.2.4.	wurde in einem verplombten Container mit der in Feld I.23 angegebenen Nummer unter Bedingungen an den Verladeort verbracht, die den Anforderungen der Richtlinie 88/407/EWG entsprechen.	
	Erläuterungen		
Teil I:			
Feld I.6:	<i>In der EU für die Sendung verantwortliche Person:</i> Dieses Feld ist nur bei Durchfuhrwaren auszufüllen.		
Feld I.11:	<i>Herkunftsort:</i> bezeichnet das Samendepot, aus dem das Sperma versandt wurde.		
Feld I.12:	<i>Bestimmungsort:</i> Dieses Feld ist nur bei Durchfuhrwaren auszufüllen.		
Feld I.17:	<i>Nr(n). der zugehörigen Originalbescheinigungen:</i> müssen mit der Seriennummer des/der individuellen amtlichen Dokuments/Dokumente oder der Bescheinigung(en) übereinstimmen, das/die dem vorstehend bezeichneten Sperma bei der Verbringung von der zugelassenen Besamungsstation, aus der das Sperma stammt, zu dem in Feld I.11 bezeichneten Samendepot beigelegt wurde(n). Die Originaldokumente bzw. -bescheinigungen oder amtlich beglaubigte Kopien derselben sind dieser Bescheinigung beizufügen.		
Feld I.22:	<i>Anzahl Packstücke:</i> entspricht der Anzahl der Container.		
Feld I.23:	Container- und Plombennummer angeben.		
Feld I.26:	Machen Sie die entsprechenden Angaben je nachdem, ob es sich um eine Durchfuhr- oder eine Einfuhrbescheinigung handelt.		
Feld I.27:	Machen Sie die entsprechenden Angaben je nachdem, ob es sich um eine Durchfuhr- oder eine Einfuhrbescheinigung handelt.		
Feld I.28:	<i>Angaben zum Spender:</i> bezeichnet die amtliche Kennzeichnung des Tieres. <i>Datum der Entnahme:</i> ist im Format TT.MM.JJJJ anzugeben. <i>Zulassungsnummer des Zentrums:</i> bezeichnet die Zulassungsnummer der Besamungsstation, in der das Sperma entnommen wurde.		
Teil II:			
⁽¹⁾	Nichtzutreffendes streichen.		
⁽²⁾	Nur Drittländer gemäß der Liste in Anhang I des Durchführungsbeschlusses 2011/630/EU.		
⁽³⁾	Ausschließlich Samendepots, die gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie 88/407/EWG auf der Website der Kommission aufgeführt sind: http://ec.europa.eu/food/animal/semen_ova/bovine/index_en.htm		

LAND		Rindersperma — Abschnitt C	
II.	Gesundheitsinformationen	II.a. Bezugsnr. der Bescheinigung	II.b.
(⁴)	Nur Besamungsstationen, die gemäß Artikel 5 Absatz 2 und Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie 88/407/EWG auf den Websites der Kommission aufgeführt sind: http://ec.europa.eu/food/animal/approved_establishments/establishments_vet_field_en.htm http://ec.europa.eu/food/animal/semen_ova/bovine/index_en.htm		
(⁵)	Nur Drittländer gemäß der Liste in Anhang I des Durchführungsbeschlusses 2011/630/EU und die EU-Mitgliedstaaten.		
(⁶)	Die Originaldokumente bzw. -bescheinigungen oder amtlich beglaubigte Kopien, die dem vorstehend bezeichneten Sperma bei der Verbringung von der zugelassenen Besamungsstation, aus der das Sperma stammt, zu dem in Feld I.11 bezeichneten zugelassenen Samendepot, aus dem der Versand des Spermas erfolgt, beilagen, sind dieser Bescheinigung beizufügen.		
—	Unterschrift und Stempel müssen sich farblich von der Druckfarbe der Bescheinigung unterscheiden.		
<p>Amtlicher Tierarzt/Amtliche Tierärztin</p> <p>Name (in Großbuchstaben):</p> <p>Datum:</p> <p>Stempel:“</p> <p>Qualifikation und Amtsbezeichnung:</p> <p>Unterschrift :</p>			

ISSN 1977-0642 (elektronische Ausgabe)
ISSN 1725-2539 (Papierausgabe)



Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE