DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2022/862 DER KOMMISSION

vom 1. Juni 2022

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

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

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

(4) Die Kommission gab den betreffenden Luftfahrtunternehmen Gelegenheit, alle einschlägigen Unterlagen einzusehen, sich schriftlich dazu zu äußern und ihren Standpunkt der Kommission sowie dem Ausschuss, der gemäß Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 eingesetzt wurde (im Folgenden „EU-Flugsicherheitsausschuss"), mündlich vorzutragen.

(5) Im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 und der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 der Kommission ([3]) hat die Kommission dem EU-Flugsicherheitsausschuss Informationen über die laufenden gemeinsamen Konsultationen mit den zuständigen Behörden und den Luftfahrtunternehmen folgender Staaten übermittelt: Armenien, Irak, Kasachstan, Republik Moldau, Pakistan, Russland und Südsudan. Die Kommission legte dem EU-Flugsicherheitsausschuss zudem Informationen zur Flugsicherheit in Äquatorialguinea, Kongo (Brazzaville), Madagaskar und Suriname vor.

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

([1]) ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.

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

([3]) Verordnung (EG) Nr. 473/2006 der Kommission vom 22. März 2006 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen bezüglich der in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates genannten gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 8).

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

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

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

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

Luftfahrtunternehmen der Union

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

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

Luftfahrtunternehmen aus Armenien

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

(13) Am 29. April 2022 hielten die Kommission, die Agentur, die Mitgliedstaaten und der Zivilluftfahrtausschuss Armeniens (im Folgenden „CAC“) eine technische Sitzung ab, auf der der CAC aktuelle Informationen über die seit der technischen Sitzung vom 3. November 2021 ergriffenen Maßnahmen zur Behebung der festgestellten Sicherheitsmängel vorlegte. Die wichtigsten Maßnahmen bestehen in der Änderung der Rechtsvorschriften für die Zivilluftfahrt und unterstützender Regelungen, in Verbesserungen in Bezug auf Struktur und Personal des CAC sowie in der Aktualisierung des CAC-Systems für die Verwaltung der Qualifikation und Ausbildung seiner Inspektoren, einschließlich zusätzlicher Erstausbildung, wiederkehrender Schulungen und Schulungen am Arbeitsplatz. Darüber hinaus erklärte der CAC, dass er zusätzliche Aufsichtsverfahren und Checklisten für verschiedene Bereiche entwickelt und den nationalen Flugsicherheitsplan sowie eine Verordnung über die Meldung von Sicherheitsvorfällen ausgearbeitet hat, die beide 2022 angenommen werden sollen. Das gesamte Material wird von der Kommission und der Agentur sorgfältig geprüft.

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

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

(14) Der CAC legte eine Aktualisierung der Maßnahmen vor, die er im Zusammenhang mit dem Abhilfemaßnahmenplan (Corrective Action Plan, CAP) ergriffen hat, der infolge der während der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im Jahr 2020 vorgebrachten Bemerkungen erstellt wurde. Diese Maßnahmen beinhalteten die Aktualisierung der Personalplanungs- und Schulungsprozesse, mehrere Verfahren und Checklisten zur Verbesserung der Sicherheitsaufsicht, die Einrichtung einer elektronischen Datenbank zur Unterstützung seiner Aufsichtstätigkeiten und die Entwicklung eines Systems zur Meldung von Sicherheitsvorfällen.

(15) Darüber hinaus startete die Agentur im März 2022 im Rahmen der Bemühungen der Union, den CAC bei der Verbesserung der Flugsicherheit zu unterstützen, ein spezielles technisches Projekt zur Stärkung der CAC-Sicherheitsaufsicht in den Bereichen Flugbetrieb und Lufttüchtigkeit.

(16) Auf der Grundlage aller verfügbaren Informationen wird davon ausgegangen, dass der CAC einige bemerkenswerte Verbesserungen bei seiner Kapazität für die Sicherheitsaufsicht vorgenommen hat. Es wird auch anerkannt, dass der CAC offenbar entschlossen ist, seine Bemühungen um den weiteren Ausbau seiner Aufsichtsfähigkeiten und die Lösung festgestellter Sicherheitsbedenken fortzusetzen. Trotz dieser positiven Entwicklungen liegen derzeit keine ausreichenden Belege dafür vor, dass der CAC alle Mängel, die bei der Sicherheitsbewertung vor Ort im Februar 2020 festgestellt wurden und die zu dem Beschluss geführt hatten, eine Betriebsuntersagung gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2020/736 auszusprechen, wirksam behoben hat. Informationen über mögliche Verbesserungen erfordern eine nähere Überprüfung im Rahmen weiterer technischer Sitzungen und möglicherweise durch eine Bestätigung vor Ort.

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

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

Luftfahrtunternehmen aus Irak

(19) Im Dezember 2015 wurde das Luftfahrtunternehmen *Iraqi Airways* auf der Grundlage der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2322 der Kommission ([7]) in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen.

(20) Im Februar 2022 übermittelten die irakische Zivilluftfahrtbehörde (ICAA) und *Iraq Airways* der Kommission Informationen über die Maßnahmen, die sie zur Verbesserung ihrer Systeme und Kapazitäten für die Sicherheitsaufsicht und das Sicherheitsmanagement ergriffen haben. Auf der Grundlage der eingegangenen Informationen stellt die Kommission fest, dass bei der Behebung der festgestellten Sicherheitsbedenken Fortschritte erzielt wurden. Es wurden jedoch einige Mängel festgestellt, darunter die Qualität der von den ICAA-Inspektoren sowohl für Zertifizierungs- als auch für Aufsichtsverfahren verwendeten Checklisten sowie der Schulungsplan der ICAA und dessen Umsetzung. Die Bewertung der Ergebnisse der ICAA-Aufsicht ergab, dass vor allem in Bezug auf die Art und Weise, wie Beanstandungen bei der Aufsicht festgehalten werden und deren Weiterverfolgung gewährleistet wird, mehrere Unzulänglichkeiten bestehen. In diesem Zusammenhang wurde auch festgestellt, dass die ICAA-Inspektoren bei Bedarf keine geeigneten Durchsetzungsmaßnahmen ergriffen haben.

(21) Die Bewertung der von *Iraq Airways* vorgelegten Informationen hat ergeben, dass das Luftfahrtunternehmen in verschiedenen Bereichen erhebliche Fortschritte erzielt hat. Es wurde zur Kenntnis genommen, dass das Luftfahrtunternehmen die Dienste eines externen Beraters für das Audit des Luftfahrtunternehmens und die Ausarbeitung eines Abhilfemaßnahmenplans in Anspruch genommen hat, der derzeit umgesetzt wird.

(22) Zur Erhöhung der Datenmenge, die für die Ausarbeitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit analysiert und verwendet werden sollen, wurde ein Flugdatenüberwachungsprogramm ins Leben gerufen. Darüber hinaus wurden ein internes Berichterstattungssystem eingerichtet, Sicherheitssitzungen auf verschiedenen strategischen Ebenen eingeleitet und einige der Handbücher der Organisation überarbeitet.

(23) Trotz der oben genannten Fortschritte bestehen nach wie vor eine Reihe von Herausforderungen. So müssen noch mehrere Softwareanwendungen in den Bereichen Instandhaltung, Flugbetrieb und Dokumentenmanagement installiert werden. Das Luftfahrtunternehmen muss auch seine Funktionen und Verfahren im Zusammenhang mit den von der ICAA festgestellten Beanstandungen bei der Aufsicht verbessern. Darüber hinaus hat *Iraq Airways* zwar ein Qualitätsmanagementsystem (QMS) entwickelt, doch scheint es nicht in der Lage zu sein, alle im Rahmen dieses Systems festgestellten Beanstandungen angemessen zu verfolgen.

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

(24) Am 14. Dezember 2021 und am 4. Mai 2022 hielten die Kommission, die Agentur, die Mitgliedstaaten und Vertreter der ICAA und der *Iraqi Airways* auf Ersuchen des Iraks und im Rahmen der laufenden Überwachungstätigkeiten der Kommission zwei technische Sitzungen ab. Bei beiden Gelegenheiten legte die ICAA dar, welche Fortschritte sie bei der Ausräumung der Sicherheitsbedenken in Bezug auf ihre Fähigkeit zur Gewährleistung einer wirksamen Sicherheitsaufsicht im Land und insbesondere in Bezug auf die Aufsicht über *Iraq Airways* erzielt hat. *Iraq Airways* erläuterte die Fortschritte bei der Behebung zuvor festgestellter Sicherheitsmängel, die letztlich zu einer negativen TCO-Entscheidung der Agentur führten, sowie weitere damit verbundene Verbesserungen der Sicherheit.

(25) Die ICAA und *Iraq Airways* haben klar ihr Bestreben erkennen lassen, die Einhaltung der Rechtsvorschriften und ihre Sicherheitsleistung zu verbessern. Es sind jedoch noch weitere Verbesserungen erforderlich. Die Kommission wird weiterhin mit der ICAA und *Iraq Airways* zusammenarbeiten, um deren Bemühungen zur Verbesserung ihrer Fähigkeiten in den Bereichen Sicherheitsaufsicht und Sicherheitsmanagement zu überwachen und zu unterstützen. In diesem Zusammenhang wurde darauf hingewiesen, dass die Agentur im Laufe des Jahres 2022 ein Projekt für technische Unterstützung durchführen wird, um die ICAA bei ihren Bemühungen um eine bessere Aufsicht über die Flugsicherheit im Irak zu unterstützen.

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

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

(28) Sollten relevante Sicherheitsinformationen vorliegen, die unmittelbare Sicherheitsrisiken infolge der mangelnden Einhaltung einschlägiger internationaler Sicherheitsstandards erkennen lassen, könnten weitere Maßnahmen durch die Kommission gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 notwendig werden.

Luftfahrtunternehmen aus Kasachstan

(29) Im Dezember 2016 wurden in Kasachstan zugelassene Luftfahrtunternehmen durch die Durchführungsverordnung (EU) 2016/2214 der Kommission ([8]) aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 gestrichen, mit Ausnahme von *Air Astana*, die 2015 durch die Durchführungsverordnung (EU) 2015/2322 aus Anhang B gestrichen worden war.

(30) Im Rahmen der kontinuierlichen Überwachung des Sicherheitsaufsichtssystems Kasachstans durch die Kommission führten Sachverständige der Kommission, der Agentur und der Mitgliedstaaten (das „Bewertungsteam“) im Oktober 2021 in den Räumlichkeiten des Zivilluftfahrtausschusses Kasachstans (im Folgenden „CAC KZ“) und der kasachischen Luftfahrtverwaltung (im Folgenden „AAK“) sowie in den Räumlichkeiten von drei in Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen (*Air Astana*, *Jupiter Jet* und *Qazaq Air*) eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort durch.

(31) Am 2. Februar 2022 übermittelte die AAK der Kommission einen Plan zur Behebung der vom Bewertungsteam festgestellten und gemeldeten Mängel. Die Kommission bewertete gemeinsam mit der Agentur den Abhilfemaßnahmenplan und übermittelte dem CAC KZ und der AAK ihre Anmerkungen und Anpassungsvorschläge.

(32) Am 27. und 28. April 2022 hielten die Kommission, die Agentur, die Mitgliedstaaten und Vertreter des CAC KZ und der AAK eine technische Sitzung ab. Zweck dieser Sitzung war es, die Entwicklung und Umsetzung des vom CAC KZ und der AAK ausgearbeiteten Abhilfemaßnahmenplans und die damit zusammenhängenden Maßnahmen, die diese zur Sicherstellung einer wirksamen Konformität ihres Sicherheitsaufsichtssystems mit den einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards ergriffen haben, zu überprüfen.

(33) Auf der Grundlage des vorgelegten Abhilfemaßnahmenplans und Diskussionen sowie der Nachweise, die während der technischen Sitzung vorgelegt wurden, wurde festgestellt, dass Fortschritte bei der Berücksichtigung der während der Sicherheitsbewertung vor Ort vorgebrachten Bemerkungen erzielt wurden. Offensichtlich wurden alle Bemerkungen in gewissem Umfang berücksichtigt, sodass einige als abgeschlossen betrachtet werden können.

([8]) Durchführungsverordnung (EU) 2016/2214 der Kommission vom 8. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 334 vom 9.12.2016, S. 6).

(34) Die Sitzung zeigte, dass der CAC KZ und die AAK der Kommission noch weitere Klarstellungen und Nachweise zu bestimmten Maßnahmen vorlegen müssen. Die Kommission forderte den CAC KZ und die AAK ferner auf, den Abhilfemaßnahmenplan zu überprüfen, indem sie die Ursachenanalyse der bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort festgestellten Sicherheitsmängel so weiterentwickeln, dass sie auf der nächsten technischen Sitzung erörtert werden kann.

(35) Als Folgemaßnahme zu den Beratungen des EU-Flugsicherheitsausschusses vom November 2021 und nochmals bestätigt auf der technischen Sitzung im April 2022 lud die Kommission den CAC KZ, die AAK und das Luftfahrtunternehmen *Air Astana* zu einer Anhörung vor dem EU-Flugsicherheitsausschuss am 17. Mai 2022 ein.

(36) Bei dieser Anhörung stellten der CAC KZ und die AAK der Kommission und dem EU-Flugsicherheitsausschuss das System vor, das eingerichtet wurde, um die Sicherheitsaufsicht über die in Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu gewährleisten. Sie erläuterten den nationalen Sicherheitsentwicklungsplan Kasachstans, der Maßnahmen zur Verbesserung der Wirksamkeit des kasachischen Luftverkehrs enthält, einschließlich der wirksamen Umsetzung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards. Darüber hinaus berichtete die AAK über die jüngsten Entwicklungen in Bezug auf ihre Organisationsstruktur, die Größe der Luftfahrtbranche in Kasachstan und die Ergebnisse der koordinierten Validierungsmission der ICAO vom August 2021.

(37) Der CAC KZ und die AAK unterstrichen ihr Engagement für weitere Verbesserungen und übermittelten der Kommission und dem EU-Flugsicherheitsausschuss einen umfassenden und detaillierten Überblick über die Umsetzung des Abhilfemaßnahmenplans, der als Reaktion auf die Ergebnisse der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort vom Oktober 2021 ausgearbeitet wurde. Dazu gehörten die künftigen strategischen Ziele, beispielsweise Änderungen des kasachischen Rechtsrahmens, Handbücher und Verfahren der AAK, die Fortsetzung der Verbesserungen des Qualitätsmanagementsystems und die weitere Verbesserung der wirksamen Umsetzung einschlägiger internationaler Sicherheitsstandards.

(38) Während der Anhörung verpflichteten sich der CAC KZ und die AAK, die Kommission über die künftigen Maßnahmen zu unterrichten, die in Bezug auf die verbleibenden, während der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort 2021 gemachten Bemerkungen ergriffen werden sollen. Zudem verpflichteten sie sich zu einem kontinuierlichen Sicherheitsdialog, unter anderem durch die Bereitstellung einschlägiger Sicherheitsinformationen und die Einberufung zusätzlicher Sitzungen mindestens zweimal jährlich, oder zu einem Zeitpunkt, den die Kommission als notwendig erachtet.

(39) Es hat sich gezeigt, dass die vom CAC KZ und der AAK ergriffenen Maßnahmen bereits dazu beitragen, ihre Fähigkeiten zur Überwachung der Luftverkehrstätigkeiten in Kasachstan zu stärken. Es bedarf jedoch weiterer Verbesserungen in Bezug auf ihre Fähigkeit, zu überwachen, dass der Betrieb von in Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Einklang mit den einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards durchgeführt wird, unter anderem indem sichergestellt wird, dass angemessene Ressourcen für solche Tätigkeiten der Sicherheitsaufsicht vorhanden sind.

(40) Aus den vorgelegten Informationen geht hervor, dass der CAC KZ und die AAK seit Oktober 2021 bemerkenswerte Fortschritte bei der Umsetzung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards erzielt haben. Die Kommission und die Agentur stellten fest, dass sie die Absicht haben, den CAC KZ und die AAK bei ihren Bemühungen um eine weitere Stärkung des Flugsicherheitssystems in Kasachstan weiter zu unterstützen.

(41) Bei der mündlichen Anhörung gab das Luftfahrtunternehmen *Air Astana* einen Überblick über seine derzeitige Flotte sowie über die verfügbaren Ressourcen und Einrichtungen. Es erläuterte sein robustes und gut entwickeltes System für das Sicherheitsmanagement (SMS) und die Qualitätssicherung (QMS). Das Luftfahrtunternehmen wies darauf hin, dass es eine Reihe von Softwarewerkzeugen einsetzt, um die Daten des Sicherheits-, Qualitäts- und Risikomanagements, einschließlich des Ermüdungsrisikomanagementsystems, zu integrieren.

(42) Auf Nachfrage des EU-Flugsicherheitsausschusses informierte das Luftfahrtunternehmen auch über die Aufsichtstätigkeiten, die die AAK in den Jahren 2021-2022 bei *Air Astana* durchgeführt hat, und bestätigte Verbesserungen in seiner Interaktion mit dem CAC KZ und der AAK.

(43) Auf der Grundlage seiner Beratungen kam der EU-Flugsicherheitsausschuss zu dem Schluss, dass der ständigen Überwachung der Sicherheitslage und der Entwicklungen in Kasachstan besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte, unter anderem durch regelmäßige Fortschrittsberichte von CAC KZ und AAK und die Möglichkeit, sie zu einer weiteren Anhörung auf einer künftigen Sitzung des EU-Flugsicherheitsausschusses einzuladen.

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

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

(46) Sollten relevante Sicherheitsinformationen vorliegen, die unmittelbare Sicherheitsrisiken infolge der mangelnden Einhaltung einschlägiger internationaler Sicherheitsstandards erkennen lassen, könnten weitere Maßnahmen durch die Kommission gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 notwendig werden.

Luftfahrtunternehmen aus der Republik Moldau

(47) Im November 2021 wurden Luftfahrtunternehmen aus Moldau auf der Grundlage der Durchführungsverordnung (EU) 2021/2070 der Kommission ([9]) aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 gestrichen, mit Ausnahme von *Air Moldova*, *Aerotranscargo* und *Fly One*, die weder in Anhang A noch in Anhang B aufgenommen wurden.

(48) Mit Schreiben vom 31. März 2022 legte die moldauische Zivilluftfahrtbehörde (CAAM) aktuelle Informationen über ihre Aufsichtstätigkeiten für den Zeitraum von November 2021 bis März 2022 vor. Zusätzlich zu der Aktualisierung des Abhilfemaßnahmenplans, der auf der Grundlage der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im September 2021 entwickelt wurde, umfassten die von der CAAM bereitgestellten Informationen auch Aktualisierungen in Bezug auf die jüngsten Änderungen des nationalen Rechtsrahmens der Republik Moldau für den Luftverkehr.

(49) Nachdem sie die eingegangenen Informationen und Unterlagen geprüft hat, ist die Kommission der Ansicht, dass die noch offenen Beanstandungen, die bei der Sicherheitsbewertung vor Ort im September 2021 festgestellt worden waren, erfolgreich behandelt wurden und damit als behoben angesehen werden können. Angesichts der erzielten Fortschritte hält es die Kommission für ausreichend, dass die CAAM eine jährliche Aktualisierung übermittelt, bis eine andere Entscheidung getroffen werden kann.

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

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

(52) Sollten relevante Sicherheitsinformationen vorliegen, die unmittelbare Sicherheitsrisiken infolge der mangelnden Einhaltung einschlägiger internationaler Sicherheitsstandards erkennen lassen, könnten weitere Maßnahmen durch die Kommission gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 notwendig werden.

Luftfahrtunternehmen aus Pakistan

(53) Im März 2007 wurde das Luftfahrtunternehmen *Pakistan International Airlines* auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 235/2007 der Kommission ([10]) in Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen und im November 2007 auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1400/2007 der Kommission ([11]) aus dem Anhang gestrichen.

(54) Aus einer am 24. Juni 2020 vorgelegten Erklärung des pakistanischen Bundesministers für Luftfahrt ging hervor, dass eine große Zahl der von der pakistanischen Zivilluftfahrtbehörde (im Folgenden „PCAA“) erteilten Pilotenlizenzen betrügerisch erlangt wurde.

([9]) Durchführungsverordnung (EU) 2021/2070 der Kommission vom 25. November 2021 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist oder deren Betrieb in der Union Beschränkungen unterliegt (ABl. L 421 vom 26.11.2021, S. 31).

([10]) Verordnung (EG) Nr. 235/2007 der Kommission vom 5. März 2007 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 66 vom 6.3.2007, S. 3).

([11]) Verordnung (EG) Nr. 1400/2007 der Kommission vom 28. November 2007 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 311 vom 29.11.2007, S. 12).

(55) Dieser Sachverhalt und die offensichtlich mangelhafte Sicherheitsaufsicht der PCAA haben die Agentur veranlasst, die TCO-Genehmigungen der *Pakistan International Airlines* und der *Vision Air* mit Wirkung vom 1. Juli 2020 auszusetzen.

(56) Am 1. Juli 2020 nahm die Kommission Konsultationen mit der PCAA nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 auf. In diesem Zusammenhang hat die Kommission in Zusammenarbeit mit der Agentur und den Mitgliedstaaten eine Reihe von technischer Sitzungen mit der PCAA am 9. Juli und 25. September 2020, am 15. und 16. März 2021, am 15. Oktober 2021 sowie am 16. März 2022 abgehalten.

(57) Bei diesen Sitzungen wurden verschiedene Fragen erörtert, insbesondere die Aufsicht über die in Pakistan zugelassenen Luftfahrtunternehmen, einschließlich ihres SMS. Die Kommission ersuchte um Informationen und Nachweise, um überprüfen zu können, ob in anderen Bereichen, wie etwa der Lizenzierung von Kabinenbesatzung und Instandhaltungstechnikern oder der Zulassung von Luftfahrtunternehmen, nicht dieselbe Situation herrscht.

(58) Die mit der PCAA am 16. März 2022 ausgetauschten Informationen konzentrierten sich auf die Ergebnisse des jüngsten Besuchs im Rahmen des ICAO-Programms zur universellen Überprüfung der Sicherheitsaufsicht (USOAP). Die Kommission betonte, dass der Inhalt des Auditberichts gebührend berücksichtigt wird, bevor sie die nächsten Schritte ihres eigenen Konsultationsverfahrens im Hinblick auf die Flugsicherheitsliste festlegt. Während der Sitzung gab die PCAA einen Überblick über die wichtigsten Aspekte des Berichts und verpflichtete sich, den Bericht nach Fertigstellung an die Kommission weiterzuleiten.

(59) Nach Eingang des Berichts konnte die Kommission feststellen, dass dieser keine Angaben zu den Bereichen enthält, in denen sofortige Abhilfemaßnahmen hätten getroffen werden müssen. Zwar geht aus dem Bericht hervor, dass die PCAA ihren Zuständigkeiten überwiegend nachkommt, doch bleibt festzuhalten, dass die PCAA insbesondere im Bereich der Pilotenlizenz, Leitlinien und Verfahren ändern, ergänzen oder verbessern muss. Darüber hinaus stellt sie fest, dass Pakistan seine nationalen Rechtsvorschriften dahingehend nachbessern muss, dass Bestimmungen über die Durchsetzung und den uneingeschränkten Zugang von Inspektoren aufgenommen werden müssen, damit eine wirksame Aufsicht gewährleistet ist.

(60) Auf der Grundlage der vorliegenden Informationen und des Austauschs mit der PCAA erkennt die Kommission die Anstrengungen der PCAA an, einen Abhilfemaßnahmenplan festzulegen und die festgestellten Mängel zu beheben. Die Kommission stellt mit Unterstützung der Agentur und der Mitgliedstaaten fest, dass Pakistan nach dem USOAP-Besuch der ICAO derzeit einen umfangreichen Entwicklungsprozess durchläuft, in dessen Verlauf auch seine primären Rechtsvorschriften für den Luftverkehr geändert werden.

(61) Auf dieser Grundlage wird die Kommission zur Feststellung, ob gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 weitere Maßnahmen erforderlich sind, weiterhin mit der PCAA zusammenarbeiten und die Fortschritte bei der Bewältigung der Sicherheitsaufsicht in Pakistan überwachen. Im Rahmen dieser kontinuierlichen Überwachungstätigkeiten wird festgelegt, wann eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort durchzuführen ist.

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

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

(64) Sollten relevante Sicherheitsinformationen vorliegen, die unmittelbare Sicherheitsrisiken infolge der mangelnden Einhaltung einschlägiger internationaler Sicherheitsstandards erkennen lassen, könnten weitere Maßnahmen durch die Kommission gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 notwendig werden.

Luftfahrtunternehmen aus Russland

(65) Am 8. April 2022 wurden Luftfahrtunternehmen aus Russland, die eines oder mehrere der in Erwägungsgrund 4 oder 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/594 der Kommission ([12]) genannten Luftfahrzeuge betrieben hatten, auf der Grundlage jener Durchführungsverordnung in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen.

(66) Am 28. April 2022 teilte die russische Föderale Luftverkehrsagentur (FATA) der Kommission mit, dass sie alle Vorwürfe, gegen internationale Zivilluftfahrtrichtlinien verstoßen zu haben, sowie die in der Durchführungsverordnung (EU) 2022/594 genannten Sicherheitsbedenken für unbegründet hält. Die FATA legte jedoch keine Informationen zur Untermauerung ihrer Darstellung vor.

(67) Im Rahmen ihrer kontinuierlichen Überwachungstätigkeiten hat die Kommission festgestellt, dass das Luftfahrtunternehmen *I Fly* nachweislich und unter Verstoß gegen die einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards Luftfahrzeuge, auf die in Erwägungsgrund 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/594 Bezug genommen wird, in das Luftfahrzeugregister Russlands eingetragen und wissentlich betrieben hat. Die Eintragung der Luftfahrzeuge in das russische Register erfolgte ohne Zustimmung der Eigentümer und ohne anschließende sicherheitsbezogene Zusammenarbeit mit der irischen Luftfahrtbehörde als anerkanntem Eintragungsstaat für diese Luftfahrzeuge.

(68) Im Einklang mit der Verordnung (EU) 2022/594 und den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 ist die Kommission der Ansicht, dass die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Russland geändert werden sollte, um *I Fly* in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen.

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

Luftfahrtunternehmen aus Südsudan

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

(71) In Südsudan ist es in den letzten vier Jahren zu vier tödlichen Unfällen und mehreren weiteren Unfällen sowie schweren Störungen gekommen, an denen häufig Flugzeuge mit verdächtigen Eintragungskennzeichen beteiligt waren.

(72) Am 26. März 2021 nahm die Kommission förmliche Konsultationen mit der Zivilluftfahrtbehörde Südsudans (SSCAA) nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 auf.

(73) Im anschließenden Schriftwechsel teilte die SSCAA mit, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) von South *Sudan Supreme Airlines*, dessen Luftfahrzeuge an einem tödlichen Unfall beteiligt waren, ausgesetzt wurde und dass die SSCAA aufgrund eines Verdachts im Zusammenhang mit der Registrierung des an diesem Unfall beteiligten Luftfahrzeugs alle Luftfahrzeugbetreiber und Luftverkehrsbetreiberzeugnisse im Land überprüft. Ferner teilte die SSCAA mit, dass in Bezug auf die Ausarbeitung und Überprüfung von Vorschriften, Handbüchern und Schulungen Verbesserungsmaßnahmen durchgeführt würden. Am 5. November 2021 wurden Unterlagen vorgelegt, die Informationen über das Inspektions-, Überwachungs- und Auditprogramm der SSCAA sowie Berichte über Überprüfungen bestimmter Luftfahrtunternehmen und über im Ausland registrierte Luftfahrzeuge, die in Südsudan eingesetzt werden, enthalten.

(74) Am 28. März 2022 übermittelte die SSCAA ihre Antworten auf den von der Kommission am 26. März 2021 übermittelten Fragebogen. Demzufolge muss die SSCAA noch ein wirksames Aufsichtssystem entwickeln und einführen. Die SSCAA weist ferner darauf hin, dass sie zwar weder eine Lizenz noch ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt habe und dass es keine in dem Land registrierten Luftfahrzeuge gebe, dass sie aber im Ausland eingetragene Luftfahrzeuge für den Flugbetrieb in Südsudan zugelassen habe. Es liegen keine Belege für eine Aufsichtstätigkeit vor, in deren Folge solche Genehmigungen erteilt oder entsprechende kontinuierliche Überwachungstätigkeiten durchgeführt worden wären.

([12]) Durchführungsverordnung (EU) 2022/594 der Kommission vom 8. April 2022 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 hinsichtlich der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist oder deren Betrieb in der Union Beschränkungen unterliegt (ABl. L 114 vom 12.4.2022, S. 49).

(75) Am 22. Februar 2022 unterrichtete die Kommission die SSCAA über ihre Absicht, die Überprüfung der Lage der Aufsicht über die Zivilluftfahrt in Südsudan auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung des EU-Flugsicherheitsausschusses zu setzen, und lud die SSCAA zu einer Anhörung vor dem EU-Flugsicherheitsausschuss am 18. Mai 2022 ein.

(76) In der Anhörung legte die SSCAA der Kommission und dem EU-Flugsicherheitsausschuss einen Überblick über ihre Organisationsstruktur sowie Informationen über die Größe der Luftfahrtindustrie in Südsudan vor. Sie erläuterte die Aufgaben der verschiedenen Direktionen der SSCAA und deren Zuständigkeiten und lieferte allgemeine Informationen über die Personalausstattung der Behörde. Sie erklärte, dass die SSCAA nach wie vor in hohem Maße von der Unterstützung der EAC-CASSOA (East African Community Civil Aviation Safety and Security Oversight Agency) abhängig sei, um Vorschriften für die Zivilluftfahrt zu erlassen und einen wirksamen Aufsichtsprozess zu entwickeln. In diesem Zusammenhang merkte die SSCAA an, dass jede Hilfe und Unterstützung ihrer Bemühungen willkommen wäre.

(77) Die SSCAA bestätigte, dass sie kein Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt und noch kein Luftfahrzeugregister eingerichtet hat. Die SSCAA teilte jedoch mit, dass sie davon ausgeht, im Anschluss an eine von der EAC-CASSOA ab dem 23. Mai 2022 angebotene Schulung, ein Luftfahrzeugregister einrichten zu können und über die Fähigkeit zu verfügen, Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage des 5-Phasen-Zertifizierungsverfahrens gemäß den ICAO-Richtlinien zuzulassen.

(78) Die SSCAA teilte der Kommission und dem EU-Flugsicherheitsausschuss mit, dass sie ausländischen Luftfahrtunternehmen 24 Betriebsgenehmigungen erteilt habe und dass einige dieser zugelassenen Luftfahrtunternehmen Inlandsflüge im Land durchführten. Offenbar handelt es sich dabei um die einzige Zertifizierungstätigkeit der SSCAA. Die SSCAA erläutert, dass das Verfahren für die Erteilung solcher Genehmigungen mittels Validierung der Luftverkehrsbetreiberzeugnisse erfolgt, die die Prüfung der Unterlagen und die physische Kontrolle der Luftfahrzeuge umfasst. Diese Informationen wurden jedoch nur während der Anhörung vorgelegt, und es konnte nicht überprüft werden, wie das Validierungsverfahren durchgeführt wird.

(79) Während der Anhörung hat die SSCAA auch ein Beispiel für Durchsetzungsmaßnahmen gegen ein ausländisches Luftfahrtunternehmen angeführt, indem sie die Betriebsgenehmigung widerrufen hat, als sie feststellte, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens von der zuständigen Behörde widerrufen worden war.

(80) Die Kommission und der EU-Flugsicherheitsausschuss haben zur Kenntnis genommen, dass es kein Luftfahrtunternehmen gibt, für das die SSCAA mit der Regulierungsaufsicht betraut ist, da sie kein Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt hat, und dass der gesamte Flugbetrieb im Land von Luftfahrtunternehmen durchgeführt wird, deren Luftverkehrsbetreiberzeugnisse von ausländischen Behörden ausgestellt wurden. Folglich gibt es unter Berücksichtigung der gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 kein von der SSCAA zugelassenes Luftfahrtunternehmen, das für Maßnahmen auf Unionsebene in Frage kommen könnte.

(81) Darüber hinaus nahmen die Kommission und der EU-Flugsicherheitsausschuss die Hinweise der SSCAA zur Kenntnis, dass sie nicht beabsichtige, Luftverkehrsbetreiberzeugnisse auszustellen, bevor sie über die Zertifizierungs- und Aufsichtsfähigkeiten verfügt, die es ihr ermöglichen würden, die einschlägigen internationalen Sicherheitsrichtlinien um- und durchzusetzen.

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

(83) Im Rahmen ihrer kontinuierlichen Überwachung wird die Kommission die Sicherheitslage in Südsudan weiterhin aufmerksam verfolgen. Der EU-Flugsicherheitsausschuss kam zu dem Schluss, dass der Sicherheitslage und den Entwicklungen in Südsudan besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte und dass die SSCAA aufgefordert werden sollte, regelmäßige Berichte über die Fortschritte bei der Festlegung von Vorschriften für die Zivilluftfahrt, der Entwicklung eines wirksamen Verfahrens der Sicherheitsaufsicht und der Fähigkeit zur Ausstellung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen vorzulegen. Sollte die Kommission Kenntnis von einem unmittelbar bevorstehenden Sicherheitsrisiko erlangen, das sich aus einer Nichteinhaltung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards ergibt, wie z. B. die Ausstellung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses bei Fehlen einer angemessenen Zertifizierungs- und Aufsichtsfähigkeit der SSCAA, könnten weitere Maßnahmen der Kommission im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 erforderlich werden, etwa die Verhängung einer Betriebsuntersagung gegen die betreffenden Luftfahrtunternehmen und deren Aufnahme in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006.

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

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

(86) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 eingesetzten EU-Flugsicherheitsausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

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

Artikel 2

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

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

Brüssel, den 1. Juni 2022

Für die Kommission,
im Namen der Präsidentin,
Adina VĂLEAN
Mitglied der Kommission

ANHANG I

„ANHANG A

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftverkehrsbetreibers
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/A/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Simbabwe
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Afghanistans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afghanistan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Angolas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen *TAAG Angola Airlines* und *Heli Malongo*, einschließlich			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Unbekannt	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Unbekannt	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Unbekannt	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Unbekannt	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Armeniens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Armenien**
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenien
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenien
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenien

[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.

FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		Armenien
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenien
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenien
SKYBALL	AM AOC 073	k. A.	Armenien
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kongos (Brazzaville), die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Kongo (Brazzaville)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Kongo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Kongo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Kongo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Unbekannt	Kongo (Brazzaville)
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Demokratischen Republik Kongo (DR Kongo), die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Demokratische Republik Kongo**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo

SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Unbekannt	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
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Eritreas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kirgisistans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Kirgisistan**
AEROSTAN	*08*	*BSC*	Kirgisistan
AIR COMPANY AIR KG	50	Unbekannt	Kirgisistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgisistan
HELI SKY	47	HAC	Kirgisistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgisistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirgisistan
VALOR AIR	07	VAC	Kirgisistan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Liberias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden			**Liberia**

Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Libyens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Libyen**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
AL MAHA AVIATION	030/18	Unbekannt	Libyen
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libyen
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libyen
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libyen
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libyen
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libyen
PETRO AIR	025/08	PEO	Libyen
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Nepals, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Unbekannt	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Unbekannt	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Unbekannt	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Unbekannt	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Unbekannt	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Unbekannt	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Unbekannt	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Unbekannt	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Unbekannt	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Unbekannt	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Unbekannt	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Unbekannt	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Unbekannt	Nepal
TARA AIR	053/2009	Unbekannt	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal

Die folgenden Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Russlands, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden.			**Russland**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Russland
AVIACOMPANY ‚AVIASTAR-TU' CO. LTD	458	TUP	Russland
IZHAVIA	479	IZA	Russland
JSC ‚AIR COMPANY YAKUTIA'	464	SYL	Russland
JSC ‚RUSJET'	498	RSJ	Russland
JSC ‚UVT AERO'	567	UVT	Russland
JSC ‚SIBERIA AIRLINES'	31	SBI	Russland
JSC ‚SMARTAVIA AIRLINES'	466	AUL	Russland
JSC ‚IRAERO AIRLINES'	480	IAE	Russland
JSC ‚URAL AIRLINES'	18	SVR	Russland
JSC ‚ALROSA AIR COMPANY'	230	DRU	Russland
JSC ‚NORDSTAR AIRLINES'	452	TYA	Russland
JS AVIATION COMPANY ‚RUSLINE'	225	RLU	Russland
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Russland
LLC ‚NORD WIND'	516	NWS	Russland
LLC ‚AIR COMPANYANY IKAR'	36	KAR	Russland
LTD. I FLY	533	RSY	Russland
POBEDA AIRLINES, LLC	562	PBD	Russland
PUBLIC JSC ‚AEROFLOT — RUSSIAN AIRLINES'	1	AFL	Russland
ROSSIYA AIRLINES, JSC	2	SDM	Russland
SKOL AIRLINES LLC	228	CDV	Russland
UTAIR AVIATION, JSC	6	UTA	Russland
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden São Tomés und Príncipes, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**São Tomé und Príncipe**

AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé und Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé und Príncipe
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sierra Leones, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden			**Sierra Leone**
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden des Sudans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Sudan**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudan
SUN AIR	51	SNR	Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudan“

ANHANG II

„*ANHANG B*

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftfahrzeugbetreibers	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungsstaat
IRAN AIR	FS100	IRA	Iran	Alle Luftfahrzeuge des Musters Fokker F100 und des Musters Boeing B747	Luftfahrzeuge des Musters Fokker F100, wie im AOC angegeben; Luftfahrzeuge des Musters Boeing B747, wie im AOC angegeben	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Nordkorea	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters TU-204	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: P-632, P-633	Nordkorea“

[1] Den in 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.