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

(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, Komoren, Libyen, Mexiko, Republik Moldau, Pakistan, Russland und Südsudan. Die Kommission legte dem EU-Flugsicherheitsausschuss zudem Informationen zur Flugsicherheit in Äquatorialguinea, Kongo (Brazzaville), Madagaskar, Sudan 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 machten die Agentur und Frankreich Angaben zu den geplanten bzw. beantragten weiteren Vorhaben für technische Unterstützung und Zusammenarbeit, die dem Ziel dienen, die administrativen und technischen Kapazitäten 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 Behörde bestimmte Abhilfe- und Durchsetzungsmaßnahmen ergriffen und die Kommission und den EU-Flugsicherheitsausschuss über diese Maßnahmen unterrichtet.

(11) Die Mitgliedstaaten und die Agentur als zuständige Behörde 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 Luftfahrtunternehmen aus Armenien auf der Grundlage der Durchführungsverordnung (EU) 2020/736 der Kommission ([6]) in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen.

(13) Am 3. November 2021 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 15. April 2021 ergriffenen Maßnahmen zur Behebung der festgestellten Sicherheitsmängel vorlegte. Der CAC gab einen Überblick über die jüngsten Entwicklungen in Bezug auf den Rechtsrahmen für die Zivilluftfahrt in Armenien, Informationen über die Weiterentwicklung der Funktionen und Zuständigkeiten der Abteilungen/Sektionen des CAC sowie das Personalhandbuch.

(14) Der CAC unterrichtete die Kommission ferner über das neu entwickelte Handbuch für das Sicherheitsmanagement und über die Schulungen für CAC-Mitarbeiter zum Sicherheitsmanagementsystem (SMS).

([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).

(15) Darüber hinaus teilte der CAC der Kommission mit, dass die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der Luftfahrtunternehmen *Atlantis Armenian Airlines* und *Fly Armenia Airways* widerrufen wurden und dass ein neues Luftfahrtunternehmen *Flyone Armenia* (AOC Nr. 074) zugelassen wurde. Da der CAC nicht nachgewiesen hat, dass er hinreichend in der Lage ist, die einschlägigen Sicherheitsstandards anzuwenden und durchzusetzen, bietet die Erteilung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen an dieses neue Luftfahrtunternehmen keine Gewähr für eine ausreichende Einhaltung der internationalen Sicherheitsstandards.

(16) Die Kommission nimmt die vom CAC erzielten Fortschritte im Hinblick auf die Sicherheitsbedenken zur Kenntnis, die im Juni 2020 zur Aufnahme der von Armenien zugelassenen Luftfahrtunternehmen in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 geführt hatten. Die vom CAC vorgelegten Informationen und Unterlagen belegen jedoch nur unzureichend, dass die bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort 2020 festgestellten Sicherheitsmängel wirksam behoben wurden, um die Einhaltung internationaler Sicherheitsstandards sicherzustellen. Die Kommission wird weiterhin mit dem CAC zusammenarbeiten und die weiteren Maßnahmen zur Behebung dieser Sicherheitsmängel, einschließlich der Fähigkeiten des CAC auf dem Gebiet der Sicherheitsaufsicht, verfolgen. In diesem Zusammenhang wurde darauf hingewiesen, dass die Agentur ein Projekt für technische Unterstützung durchführen wird, um den CAC bei seinen Bemühungen um eine bessere Sicherheitsaufsicht in Armenien zu unterstützen.

(17) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 ist die Kommission daher der Ansicht, dass die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Armenien geändert werden sollte, um *Flyone Armenia* in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen und *Atlantis Armenian Airlines* und *Fly Armenia Airways* aus jenem Anhang zu streichen.

(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 den Komoren

(19) Das Luftfahrtunternehmen *Air Service Comores* wurde am 22. März 2006 in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen.

(20) Am 12. Oktober 2006 wurde das Luftfahrtunternehmen *Air Service Comores* durch die Verordnung (EG) Nr. 1543/2006 der Kommission ([7]) aus Anhang A in Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 überführt.

(21) Im Rahmen ihrer laufenden Überwachungstätigkeiten forderte die Kommission die Nationale Agentur für Zivilluftfahrt und Meteorologie der Union der Komoren (im Folgenden „ANACM“) auf, eine Liste aller in den Komoren zugelassenen Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) vorzulegen.

(22) Am 15. Juli 2021 bestätigte die ANACM schriftlich die Einstellung der Geschäftstätigkeit des Luftfahrtunternehmens *Air Service Comores*.

(23) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 stellt die Kommission fest, dass die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden sollte, um das Luftfahrtunternehmen *Air Service Comores* aus Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen.

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

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

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

Luftfahrtunternehmen aus Irak

(26) Im Dezember 2015 wurde das Luftfahrtunternehmen *Iraqi Airways* auf der Grundlage der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2322 der Kommission ([8]) in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen.

(27) Am 17. Juni 2021 hielten die Kommission, die Agentur, die Mitgliedstaaten und die irakische Zivilluftfahrtbehörde (im Folgenden „ICAA") auf Ersuchen Iraks und im Rahmen der laufenden Überwachungstätigkeiten der Kommission eine technische Sitzung ab. Auf dieser Sitzung legte die ICAA aktuelle Informationen über die Maßnahmen vor, die seit der Aufnahme von *Iraqi Airways* in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 ergriffen wurden, sowie Informationen über den Stand des Abschlusses der Dokumentenprüfung im Rahmen des ICAO-Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht nach dem Konzept der kontinuierlichen Überwachung (USOAP CMA).

(28) Darüber hinaus teilte die ICAA der Kommission mit, dass alle Empfehlungen, die sich aus dem 2017 von der Agentur durchgeführten Projekt zur technischen Unterstützung der ICAA ergeben hatten, umgesetzt wurden. Ergänzend zu den Informationen, die im Vorfeld der technischen Sitzung zur Verfügung gestellt wurden, verpflichtete sich die ICAA, weitere Belege für die genannten Fortschritte vorzulegen. Im zweiten Teil dieser Sitzung gaben die Kommission und die Agentur auf ausdrücklichen Wunsch Iraks Klarstellungen bezüglich des TCO-Genehmigungsverfahrens im Hinblick auf künftige TCO-Genehmigungsanträge von *Iraqi Airways* oder anderen von Irak zugelassenen Luftfahrtunternehmen.

(29) Auf der Sitzung vom 17. Juni 2021 wies die Kommission darauf hin, dass sie in Erwägung ziehen könnte, *Iraqi Airways* aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen, wenn — auch durch eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort erlangte — Informationen die Einhaltung der ICAO-Zertifizierungs- und Aufsichtsstandards durch Irak bestätigen und *Iraqi Airways* gegenüber der Agentur und der Kommission nachweist, dass die Gründe für die Ablehnung des TCO-Antrags im Jahr 2015 ausgeräumt wurden.

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

(31) 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.

Luftfahrtunternehmen aus Kasachstan

(32) Im Dezember 2016 wurden Luftfahrtunternehmen aus Kasachstan auf der Grundlage der Durchführungsverordnung (EU) 2016/2214 der Kommission ([9]) aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 gestrichen.

(33) Im Februar 2020 wurden im Rahmen der fortlaufenden Überwachung des Sicherheitsaufsichtssystems in Kasachstan förmliche Konsultationen mit den zuständigen Behörden Kasachstans aufgenommen. In diesem Zusammenhang erhielt der EU-Flugsicherheitsausschuss auf seiner Sitzung im Mai 2021 einen Überblick über die Situation der Sicherheitsaufsicht in Kasachstan.

(34) Als Folgemaßnahme zu den Beratungen des EU-Flugsicherheitsausschusses vom Mai 2021 führten Experten der Kommission, der Agentur und der Mitgliedstaaten vom 11. bis 15. Oktober 2021 beim Zivilluftfahrtausschuss Kasachstans (im Folgenden „CAC KZ") und bei der kasachischen Luftfahrtverwaltung (im Folgenden „AAK") eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort durch sowie eine Stichprobenbewertung von drei in Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen (*Air Astana*, *Jupiter Jet* und *Qazaq Air*) durch.

([8]) 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).

([9]) 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).

(35) Die Sicherheitsbewertung konzentrierte sich auf die AAK, die in Bezug auf die Verantwortung für die Aufsicht über die in Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen eine Schlüsselrolle einnimmt. Vertreter des CAC KZ nahmen jedoch an allen Bewertungstätigkeiten teil, da eine Reihe politischer Maßnahmen, wie etwa die Annahme von AAK-Verfahren, in ihren Zuständigkeitsbereich fallen.

(36) Aus der Sicherheitsbewertung geht klar hervor, dass die AAK ihre Stärken hat, aber nach wie vor auch Schwachstellen aufweist. So werden beispielsweise die Verpflichtungen der AAK im Verlauf der Zulassungsverfahren der Luftfahrtunternehmen nicht eingehalten. Darüber hinaus sollte der Überwachungsprozess angepasst und erforderlichenfalls verstärkt werden, um sicherzustellen, dass alle Luftfahrtunternehmen einer ihrer Größe und Komplexität angemessenen Aufsicht unterliegen und um die kontinuierliche Einhaltung der geltenden internationalen Sicherheitsstandards sicherzustellen.

(37) Darüber hinaus sollte der CAC KZ verstärkt darauf achten, dass der Rechtsrahmen im Hinblick auf die Aufnahme von Änderungen der ICAO-Anhänge in die kasachischen Vorschriften auf dem neuesten Stand gehalten wird. CAC KZ und AAK müssen für solide interne Mechanismen und Verfahren sorgen, mit denen der bestehende rechtliche und technische Rahmen in Routinetätigkeiten und -verfahren der Organisation umgesetzt wird. In diesem Zusammenhang sollten CAC KZ und AAK ihre allgemeinen Qualitätsmanagementfunktionen sowie das staatliche Sicherheitsprogramm Kasachstans verbessern, um sicherzustellen, dass potenzielle Sicherheitsrisiken ermittelt und systematisch und zeitnah angemessen gemindert werden.

(38) Im Hinblick auf die von der AAK durchgeführten Genehmigungstätigkeiten hat das Bewertungsteam Bereiche ermittelt, in denen im Hinblick auf die Gewährleistung der Erfüllung der Genehmigungspflichten Kasachstans als ICAO-Vertragsstaat Verbesserungen erforderlich sind, insbesondere die Verfahren der Inspektoren, das System der Theorieprüfungen der Flugbesatzung und die Verfahren, die ein einheitliches Konzept für die Qualifikation von Flugprüfern und die Aufsicht über die Flugprüfer ermöglichen.

(39) Das Lufttüchtigkeitspersonal verfügt über gute Kenntnisse der innerhalb der AAK geltenden Verfahren. Allerdings sind weitere Verbesserungen erforderlich, insbesondere im Bereich der wiederkehrenden und spezialisierten Schulung, um zu gewährleisten, dass die Inspektoren über die erforderlichen Qualifikationen verfügen. Bei der stichprobenartigen Prüfung der Tätigkeiten des Lufttüchtigkeitspersonals wurden Abweichungen von den Anforderungen festgestellt, insbesondere im Bereich der Zulassung und Überwachung von Betreibern und Instandhaltungsorganisationen.

(40) *Air Astana*, Kasachstans wichtigstes Passagier- und Frachtflugunternehmen, war Gegenstand einer speziellen Sicherheitsbewertung durch das Bewertungsteam am 13. Oktober 2021. Das Luftfahrtunternehmen verfügt über ein gut funktionierendes und solides SMS, das ihm nützliche Daten liefert. Insgesamt konnte anhand der Stichprobenüberprüfung bestätigt werden, dass ein robustes und funktionales System für das Compliance-Monitoring vorhanden war. Die Führungsebene des Unternehmens verfügt über ein gutes Verständnis dieser Systeme und nutzt sie, um Risiken zu erkennen und angemessene Maßnahmen zur Senkung der höchsten Risiken auf ein annehmbares Niveau zu ergreifen.

(41) Der Betrieb des Luftfahrtunternehmens wird von für die Instandhaltung qualifizierten Technikern und durch „Line Stations" unterstützt. Während der Sicherheitsbewertung wurden keine Probleme oder Mängel im Bereich der Lufttüchtigkeit festgestellt.

(42) Das Luftfahrtunternehmen wies ein robustes und strukturiertes System zur Kontrolle der verschiedenen Aspekte der Ausbildung von Flugbesatzung, Kabinenbesatzung und Flugdienstberatern, einschließlich Ausbildern und Flugprüfern, auf. Die stichprobenartige Überprüfung der Unterlagen ergab, dass Schulungsbescheinigungen rückverfolgbar und Formulare ordnungsgemäß ausgefüllt waren.

(43) *Jupiter Jet* ist ein kasachisches Frachtflugunternehmen mit Sitz in Almaty und war Gegenstand einer speziellen Sicherheitsbewertung durch das Bewertungsteam am 13. Oktober 2021. Das Unternehmen wurde 1996 als *Joint-Stock Company Air Company ATMA* gegründet und 2016 umbenannt. Es betreibt Ad-hoc-Charterdienste mit einer Antonov AN-12.

(44) Das Luftfahrtunternehmen hat ein SMS entwickelt und umgesetzt, doch sind weitere Verbesserungen nötig, damit das System den erforderlichen Reifegrad erreicht.

(45) Das Luftfahrtunternehmen zeichnete sich durch ein robustes und strukturiertes System zur Steuerung verschiedener Aspekte der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit aus.

(46) Während der Sicherheitsbewertung wurde festgestellt, dass die Verfahren im Zusammenhang mit dem elektronischen Pilotenkoffer (EFB) als Teil des Betriebshandbuchs sehr allgemein gehalten waren. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass einige der Verfahren im Betriebshandbuch nicht auf dem neuesten Stand oder nicht vollständig entwickelt waren, so umfasste beispielsweise das Kapitel über das Warn- und Kollisionsvermeidungssystem (Traffic Collision Avoidance System, TCAS) nicht alle Standardbenachrichtigungen (call outs) nach TCAS 7.1 und zugehörigen Verfahren. Das Betriebshandbuch muss überarbeitet und auf Einhaltung der geltenden Richtlinien überprüft werden.

(47) *Qazaq Air*, gegründet 2015, ist ein überregionales Passagier- und Frachtflugunternehmen mit Sitz in Nur-Sultan und betreibt eine Flotte von fünf Luftfahrzeugen mit Turbinenpropellerantrieb des Musters De Havilland Dash-8-Q400NG. Das Bewertungsteam hat am 14. Oktober 2021 eine spezielle Sicherheitsbewertung bei dem Luftfahrtunternehmen durchgeführt.

(48) *Qazaq Air* verfügt über ein SMS, das dem Luftfahrtunternehmen nützliche Daten liefert. Bei der Sicherheitsbewertung wurde jedoch festgestellt, dass *Qazaq Air* nicht systematisch alle Tätigkeiten gemäß den Anforderungen des Handbuchs für das Sicherheitsmanagement durchgeführt hat, z. B. wurden keine Sicherheitsaudits durchgeführt und eine Notfallübung steht noch aus.

(49) Das Luftfahrtunternehmen hat eine Funktion für das Compliance-Monitoring entwickelt und umgesetzt, doch sind weitere Verbesserungen erforderlich, um deren volles Potenzial auszuschöpfen, insbesondere im Hinblick auf die abschließende Erledigung von Beanstandungen im Rahmen interner Audits.

(50) Bei der Sicherheitsbewertung wurden einige Abweichungen vom Betriebshandbuch des Luftfahrtunternehmens festgestellt. Besonders besorgniserregend ist, dass das Luftfahrtunternehmen keine Kriterien für die Qualifikation der Flugbesatzung für den Betrieb bei geringer Sicht festgelegt hat, obwohl das Luftfahrtunternehmen für den Flugbetrieb bei geringer Sicht zugelassen wurde.

(51) *Qazaq Air* verwendet ein computergestütztes Flugplanungs- und Überwachungssystem für seine Flugbesatzung. Bei der Bewertung der Aufzeichnungen über Schulungen des Flugdienstberaters wurde festgestellt, dass eine Reihe wiederkehrender Schulungen überfällig war.

(52) Auf der Grundlage seiner Beratungen kam der EU-Flugsicherheitsausschuss zu dem Schluss, dass der Überwachung der Folgenmaßnahmen von CAC KZ und AAK besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte, unter anderem durch eine Anhörung von CAC KZ und AAK bei der nächsten Sitzung des EU-Flugsicherheitsausschusses, um auf die Beobachtungen während der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort einzugehen, insbesondere im Hinblick auf die Ausarbeitung und wirksame Umsetzung eines geeigneten Abhilfemaßnahmenplans.

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

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

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

Luftfahrtunternehmen aus Libyen

(56) Im Dezember 2014 wurden Luftfahrtunternehmen aus Libyen auf der Grundlage der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1318/2014 der Kommission ([10]) in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen.

(57) Mit Schreiben vom 2. Juni 2021 übermittelte die libysche Zivilluftfahrtbehörde (im Folgenden „LYCAA“) Informationen über ihre Struktur, ihr Aufsichtssystem und ihre Aufsichtstätigkeiten, einschließlich Verfahrenshandbüchern für interne Inspektoren, Anweisungen an die Zivilluftfahrtorganisationen, Formulare für Luftfahrtfachleute und -organisationen, seit 2019 ergriffene Durchsetzungsmaßnahmen sowie die aktuelle Liste der Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen und registrierten Luftfahrzeuge.

([10]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1318/2014 der Kommission vom 11. Dezember 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 (ABl. L 355 vom 12.12.2014, S. 8).

(58) Aus den vorgelegten Informationen geht hervor, dass die LYCAA zwei neue Luftfahrtunternehmen, *Berniq Airways* (AOC 032/21) und *Hala Airlines* (AOC 033/21), zugelassen hat und dass *Global Aviation and Services* seinen Namen in *Global Air Transport* geändert hat. Da die LYCAA nicht nachgewiesen hat, dass sie hinreichend in der Lage war, die einschlägigen Sicherheitsstandards anzuwenden und durchzusetzen, bietet die Erteilung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses an diese beiden neuen Luftfahrtunternehmen keine Gewähr für eine ausreichende Einhaltung der internationalen Sicherheitsstandards.

(59) Am 1. September 2021 hielten die Kommission, die Agentur, die Mitgliedstaaten und Vertreter der LYCAA auf Ersuchen Libyens und im Rahmen der laufenden Überwachungstätigkeiten eine technische Sitzung ab. Auf dieser Sitzung gab die LYCAA einen Überblick über ihre Organisation und ihre Funktionen, einschließlich der Grundprinzipien ihrer Sicherheitsaufsicht. Weitere Angaben der LYCAA umfassten eine aktualisierte Übersicht über die Entwicklungen und den Stand ihrer Maßnahmen zur Umsetzung der Empfehlungen, die sich aus dem Projekt zur technischen Unterstützung der LYCAA ergaben und 2019 von der Agentur vorgelegt wurden. Die LYCAA machte ferner Angaben zu den Ergebnissen der 2020 durchgeführten Dokumentenprüfung im Rahmen des ICAO-Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht nach dem Konzept der kontinuierlichen Überwachung (USOAP-CMA).

(60) Während die LYCAA begrenzte Fortschritte bei der Umsetzung internationaler Sicherheitsstandards nachgewiesen hat, kamen die Kommission und der EU-Flugsicherheitsausschuss auf der Grundlage der von der LYCAA vorgelegten Informationen und Unterlagen, einschließlich der von der LYCAA auf der technischen Sitzung vom 1. September 2021 vorgelegten Informationen, zu dem Schluss, dass die LYCAA nicht in der Lage war, eine wirksame Einhaltung und Umsetzung der einschlägigen internationalen Sicherheitsstandards nachzuweisen.

(61) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien sollte nach Ansicht der Kommission die Liste der Luftfahrtunternehmen aus Libyen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden, um die Luftfahrtunternehmen *Berniq Airways* und *Hala Airlines* in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen.

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

Luftfahrtunternehmen aus Mexiko

(63) Luftfahrtunternehmen aus Mexiko wurden noch nie in Anhang A oder B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 geführt.

(64) Nach einem tödlichen Unfall des mexikanischen Luftfahrtunternehmens *Global Air* (*Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.*) in Kuba wandte sich die Kommission am 18. Mai 2018 an die mexikanische Generaldirektion für Zivilluftfahrt (im Folgenden „DGAC Mexiko“) mit der Bitte um ausführliche Informationen. Am 16. Oktober 2018 eröffneten die Kommission, die Agentur und die DGAC Mexiko förmliche Konsultationen, einschließlich einer technischen Sitzung.

(65) Auf der Grundlage der durchgeführten Konsultationen, der vorgelegten Informationen und der Daten aus den SAFA- und TCO-Programmen der EU, die damals nicht auf schwerwiegende oder systemimmanente Probleme hindeuteten, kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Flugsicherheit in Mexiko keine dringenden Sicherheitsbedenken aufwarf.

(66) Am 25. Mai 2021 erteilte die US-Luftfahrtbehörde (im Folgenden „FAA“) der DGAC Mexiko im Rahmen ihres internationalen Flugsicherheitsbewertungsprogramms (International Aviation Safety Assessment, IASA) eine Einstufung in Kategorie 2, da sie der Auffassung war, dass die DGAC Mexiko die internationalen Sicherheitsstandards nicht erfüllte.

(67) Am 23. Juni 2021 richtete die Kommission ein Schreiben an die DGAC Mexiko, in dem sie die durch den Beschluss der FAA aufgeworfenen Bedenken zum Ausdruck brachte und um alle sachdienlichen Informationen ersuchte, die Aufschluss über das Ausmaß der von der FAA festgestellten Sicherheitsbedenken geben könnten.

(68) Am 20. September 2021 übermittelte die DGAC Mexiko der Kommission Informationen zu den von der FAA festgestellten Mängeln in Bezug auf die wesentlichen Elemente („Critical Elements“) der ICAO sowie über die Programme und Maßnahmen für technische Unterstützung, mit denen diese Probleme ordnungsgemäß behoben werden sollen.

(69) Auf der Grundlage der verfügbaren Informationen, einschließlich der von der DGAC Mexiko in ihrem Schreiben vom 20. September 2021 vorgelegten, ist die Kommission der Auffassung, dass die DGAC Mexiko derzeit über die erforderlichen Fähigkeiten und die Bereitschaft zur Behebung identifizierter Sicherheitsmängel verfügt.

(70) 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 Mexiko zu ändern.

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

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

Luftfahrtunternehmen aus der Republik Moldau

(73) Im April 2019 wurden alle Luftfahrtunternehmen aus der Republik Moldau, mit Ausnahme der Luftfahrtunternehmen *Air Moldova, Fly One* und *Aerotranscargo*, auf der Grundlage der Durchführungsverordnung (EU) 2019/618 der Kommission ([11]) in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen.

(74) Als Folgemaßnahme zu den Beratungen des EU-Flugsicherheitsausschusses vom Mai 2021 haben Sachverständige der Kommission, der Agentur und der Mitgliedstaaten vom 20. bis 24. September 2021 in der Republik Moldau eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort bei der Zivilluftfahrtbehörde Moldaus (im Folgenden „CAAM“) und eine Stichprobenbewertung von drei in Moldau zugelassenen Luftfahrtunternehmen (*Terra Avia, Fly Pro* und *HiSky*) durchgeführt.

(75) Aus dem Bericht über die Sicherheitsbewertung geht hervor, dass die CAAM seit der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im Jahr 2019 in einigen Bereichen erhebliche Verbesserungen erzielt hat. Von besonderer Bedeutung waren die von der CAAM erreichte Stabilität bei der Ausarbeitung der nationalen Luftverkehrsvorschriften sowie die aufgebaute Kompetenz für die Ausübung einer ordnungsgemäßen und wirksamen Aufsicht. Es wurde festgestellt, dass die CAAM erhebliche Anstrengungen unternommen hat, um die meisten nationalen Vorschriften zu aktualisieren und neue auszuarbeiten. Die CAAM arbeitet an der Erstellung geeigneter Leitfäden, um ihr Personal bei seinen Aufsichtsaufgaben zu unterstützen.

(76) Die CAAM hat außerdem ein solides Qualitätsmanagementsystem entwickelt. Der Auditplan für 2021 wurde befolgt und Audits und Inspektionen wurden planmäßig durchgeführt. Die Beanstandungen im Rahmen dieser Tätigkeit wurden oder werden von den zuständigen Mitarbeitern bearbeitet.

(77) Die Genehmigungstätigkeiten werden von der CAAM nach internationalen Sicherheitsstandards durchgeführt. Das Bewertungsteam ermittelte jedoch Bereiche, in denen weitere Verbesserungen erforderlich waren, insbesondere die Fertigstellung des Systems der Theorieprüfungen für Privatpiloten und benannte flugmedizinische Sachverständige sowie die Stärkung der Aufsicht über die Flugprüfer durch einen CAAM-Inspektor.

(78) Das Programm der kontinuierlichen Aufsicht ist in Bezug auf die Bereiche und die Anzahl der Audits umfassend, und die Qualifikation und Erfahrung der Inspektoren wird bei den bestehenden und künftig geplanten Schulungen angemessen berücksichtigt. Durchgeführte Audits werden ordnungsgemäß dokumentiert und überwacht, insbesondere in Bezug auf die von den Luftfahrtunternehmen ergriffenen Maßnahmen, einschließlich Abhilfemaßnahmen und Ursachenanalyse. Allerdings ist eine weitere Standardisierung der Inspektionsverfahren erforderlich, insbesondere im Hinblick auf die Aufzeichnung von Beanstandungen, die während der Inspektionstätigkeiten vorgebracht wurden.

(79) Die CAAM ist in der Lage, Mitarbeiter in einer Anzahl zu gewinnen, die der derzeitigen Größe und dem Umfang des zu beaufsichtigenden Luftfahrtsektors angemessen ist. Alle befragten Mitarbeiter waren qualifiziert und verfügten über gute Kenntnisse. Die theoretischen Ausbildungsprogramme und -pläne waren geeignet.

([11]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/618 der Kommission vom 15. April 2019 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 106 vom 17.4.2019, S. 1).

(80) Das Team kam zu dem Schluss, dass die CAAM in der Lage ist, die Luftfahrttätigkeiten in Moldau zu überwachen, ein solides Regulierungssystem aufrechtzuerhalten sowie die bestehenden Luftfahrtvorschriften um- und durchzusetzen, um auftretende Sicherheitsmängel zu beheben. Das System der Sicherheitsaufsicht in Moldau ist gut etabliert, wenngleich noch daran gearbeitet wird, das System weiter zu verbessern und mit den jüngsten Änderungen der internationalen Sicherheitsstandards Schritt zu halten.

(81) *Terra Avia* wurde 2005 als privates Luftfahrtunternehmen gegründet und betreibt eine Boeing 747 für Linienfrachtflüge und einen Airbus A320 für Passagiercharterflüge. Das Luftfahrtunternehmen verfügt über ein funktionierendes CMS und ein SMS. Bei der Bewertung des SMS des Luftfahrtunternehmens ermittelte das Team einige Bereiche, in denen weitere Verbesserungen erforderlich sind. Das Luftfahrtunternehmen zeigte sich gegenüber weiteren Verbesserungen der Sicherheitssysteme sehr aufgeschlossen.

(82) Die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erfolgt an zwei verschiedenen Standorten: Einer in Moldau und der zweite in Sharjah (Vereinigte Arabische Emirate). Das Bewertungsteam kam zu dem Schluss, dass das Luftfahrtunternehmen sein System zur Führung von Aufzeichnungen über die verschiedenen Instandhaltungstätigkeiten, die an den verschiedenen Standorten seines Luftfahrzeugs durchgeführt werden, verbessern muss.

(83) Aus dem Betriebshandbuch von *Terra Avia* geht der Flugbetrieb hervor und es steht im Einklang mit den in Moldau geltenden Vorschriften, wenngleich eine Aktualisierung angezeigt ist, um Maßnahmen für den Umgang mit Gefahrgut aufzunehmen.

(84) *Fly Pro* betreibt zwei Frachtflugzeuge des Musters Boeing 747. CMS und SMS sind vollständig entwickelt und umgesetzt, wenngleich das Handbuch für das Sicherheitsmanagement und das Handbuch für die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften geändert werden sollten, um die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten des Sicherheitsmanagers und des Compliance-Beauftragten aufeinander abzustimmen. Im Bereich der Flugdatenüberwachung verfügt *Fly Pro* über ein gut etabliertes Programm, das ein aktives Rückmeldesystem umfasst.

(85) *Fly Pro* verfügt über ein solides System für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und agiert in seinen verschiedenen Funktionen selbstbewusst, wenngleich die Dokumentation der durchgeführten Tätigkeiten verbessert werden könnte.

(86) Aus dem Betriebshandbuch von *Fly Pro* geht der Flugbetrieb hervor und es steht im Einklang mit den geltenden Vorschriften in Moldau. Das Luftfahrtunternehmen sollte die Verwaltungsmethodik zur Aufzeichnung aller mit dem Flug zusammenhängenden Tätigkeiten, z. B. der Bordbücher, verbessern. Darüber hinaus sollte die Mindestausrüstungsliste des Luftfahrtunternehmens besser an die Luftfahrzeuge angepasst werden, für die sie gilt, und einer regelmäßigen und angemessenen Kontrolle unterliegen.

(87) *HiSky* wurde im September 2019 gegründet und betreibt einen Airbus A319 eigenständig, verfügt aber auch über ein Luftfahrzeug, das im Rahmen einer Wet-Lease-Vereinbarung mit dem in Rumänien zugelassenen Luftfahrtunternehmen *HiSky Europe* betrieben wird.

(88) *HiSky* hat ein solides SMS entwickelt und umgesetzt, das dem Luftfahrtunternehmen nützliche Daten liefert. Das CMS ist robust und funktionsfähig, doch sind geringfügige Verbesserungen bei der Formulierung der Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten des Sicherheitsmanagers und des Compliance-Beauftragten wünschenswert. Die Führungsebene des Unternehmens verfügt über ein gutes Verständnis dieser Systeme und nutzt sie, um Risiken zu erkennen und angemessene Maßnahmen zur Senkung der höchsten Risiken auf ein annehmbares Niveau zu ergreifen.

(89) *HiSky* hat die geforderten und von der CAAM genehmigten Handbücher mit Strategien und Einzelheiten zu den damit verbundenen Verfahren erstellt. Das freigabeberechtigte Personal ist ordnungsgemäß an den betriebenen Luftfahrzeugmustern geschult. Aus dem derzeit genehmigten Betriebshandbuch geht der Flugbetrieb hervor und es steht im Einklang mit den geltenden Vorschriften in Moldau.

(90) Der Betrieb von *HiSky* wird von für die Instandhaltung qualifizierten Technikern und durch „Line Stations" unterstützt. Das Luftfahrtunternehmen hat ein System zur Überwachung der Schulung und Überprüfung der Gültigkeit sowie zur Gewährleistung der Rückverfolgbarkeit von Ausbildungsbescheinigungen und ausgefüllten Checklisten eingerichtet.

(91) Auf der Grundlage der Ergebnisse der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort lud die Kommission die CAAM und die Luftfahrtunternehmen *Terra Avia*, *Fly Pro* und *HiSky* zu einer Anhörung vor dem EU-Flugsicherheitsausschuss am 10. November 2021 ein.

(92) Bei dieser Anhörung stellte die CAAM der Kommission und dem EU-Flugsicherheitsausschuss das System vor, das eingerichtet wurde, um die Sicherheitsaufsicht über die in Moldau zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu gewährleisten. Wie sie erläuterte, sind die Fortschritte bei der wirksamen Umsetzung internationaler Sicherheitsstandards das Ergebnis einer Reihe seit 2019 ergriffener Maßnahmen. Die CAAM unterstrich ihr Engagement für weitere Verbesserungen und übermittelte 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 September 2021 ausgearbeitet wurde. Dazu gehörten die künftigen strategischen Ziele, beispielsweise Änderungen des moldauischen Rechtsrahmens, Handbücher und Verfahren der CAAM, die Fortsetzung der Verbesserungen des Qualitätsmanagementsystems und die weitere Verbesserung der wirksamen Umsetzung internationaler Sicherheitsstandards.

(93) Darüber hinaus unterrichtete die CAAM die Kommission und den EU-Flugsicherheitsausschuss über die von den Luftfahrtunternehmen *Terra Avia*, *Fly Pro* und *HiSky* als Reaktion auf die Ergebnisse der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im September 2021 ausgearbeiteten Abhilfemaßnahmenpläne. Diese Abhilfemaßnahmenpläne wurden mit der CAAM abgestimmt, von ihr genehmigt und in die fortlaufende Aufsicht der CAAM einbezogen.

(94) Während der Anhörung verpflichtete sich die CAAM, die Kommission über die weiteren Maßnahmen zu unterrichten, die in Bezug auf die verbleibenden Beobachtungen, die während der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort 2021 gemacht wurden, ergriffen wurden. Zudem verpflichtete sich die CAAM zu einem kontinuierlichen Sicherheitsdialog, unter anderem durch die Bereitstellung relevanter Sicherheitsinformationen und durch zusätzliche Sitzungen, falls und wann die Kommission dies als notwendig erachtet.

(95) Die Kommission betonte und die moldauischen Behörden erkannten an, wie wichtig es ist, dass sie die Stabilität und dauerhafte Unabhängigkeit der Leitung der CAAM gewährleisten, da dies eindeutig ein wichtiger Faktor für die Verbesserungen war, die insbesondere im vergangenen Jahr zu verzeichnen waren.

(96) Auf der Grundlage aller derzeit verfügbaren Informationen, einschließlich der Ergebnisse der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im September 2021 und der Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss, wird es als hinreichend belegt angesehen, dass die CAAM und die in Moldau zugelassenen Luftfahrtunternehmen die geltenden internationalen Sicherheitsstandards einhalten.

(97) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 sollte nach Ansicht der Kommission die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 geändert werden, um alle in Moldau zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu streichen.

(98) 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.

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

Luftfahrtunternehmen aus Pakistan

(100) Im März 2007 wurde das Luftfahrtunternehmen *Pakistan International Airlines* auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 235/2007 der Kommission ([12]) 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 ([13]) aus jenem Anhang gestrichen.

([12]) 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).

([13]) 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).

(101) Aus einer am 24. Juni 2020 nach dem Unfall vom 22. Mai 2020, an dem ein Luftfahrzeug von *Pakistan International Airlines* beteiligt war, vorgelegten Erklärung des pakistanischen Bundesministers für Luftfahrt ging hervor, dass eine große Zahl der von der pakistanischen Zivilluftfahrtbehörde (im Folgenden „PCAA“) erteilten Flugbesatzungslizenzen betrügerisch erlangt wurde.

(102) 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. Diese Situation besteht fort, da die Agentur derzeit der Auffassung ist, dass nicht alle Voraussetzungen für die Aufhebung der Aussetzung erfüllt sind.

(103) Auch andere internationale Organisationen für Flugsicherheit haben auf diese Situation in Pakistan reagiert. Am 15. Juli 2020 stufte die FAA Pakistan im Rahmen ihres IASA-Programms auf Kategorie 2 herab. Im Februar 2021 hat die ICAO ein schweres Sicherheitsbedenken im Bereich der Lizenzierung und Schulung von Personal im Zusammenhang mit dem Lizenzierungsverfahren für Flugbesatzungen in Pakistan geltend gemacht.

(104) 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 Fachsitzungen mit der PCAA am 9. Juli und 25. September 2020, 15. und 16. März 2021 sowie am 15. Oktober 2021 abgehalten.

(105) 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, ebenfalls der Sicherheitsaufsicht der PCAA unterliegenden Bereichen, wie etwa der Zulassung von Kabinenbesatzung, Instandhaltungstechnikern oder von Luftfahrtunternehmen, nicht dieselbe Situation herrscht.

(106) Die PCAA hat Informationen vorgelegt, die von der Kommission und Sachverständigen der Agentur überprüft wurden. In der Sitzung vom 15. Oktober 2021 informierte die PCAA über die weiteren Maßnahmen, die ergriffen wurden, um die von der Kommission geäußerten Bedenken auszuräumen. Hierzu gehören Mängel bei der Dokumentation des Qualitätsmanagements, fehlende Leitfäden für die Inspektoren, ein nichtkonformes Qualifizierungsverfahren für die Lizenzierung von Verkehrspiloten (ATPL), eine nur begrenzte oder keine Nachverfolgung der zur Behebung von Beanstandungen ergriffenen Maßnahmen und fehlende Kapazitäten für eine angemessene Ursachenforschung. In diesem Zusammenhang und unter Berücksichtigung des für den 29. November und den 10. Dezember 2021 geplanten USOAP-Audits der ICAO informierte die PCAA über die umfassende Überprüfung ihrer Handbücher und Verfahren, insbesondere über die Änderungen des PCAA-Genehmigungsverfahrens, sowie über die internen Kontrollen zur Überprüfung der Einhaltung internationaler Sicherheitsstandards und zur Ausräumung des ICAO-SSC.

(107) Die Kommission ersuchte die PCAA um weitere Informationen zu den Änderungen ihres Lizenzerteilungssystems, zu den neuen und/oder überarbeiteten Handbüchern und Verfahren, zu den Ergebnissen oder Berichten der internen Prüfungen und zur Mitteilung einer Abweichung bei der praktischen ATPL-Prüfung an die ICAO.

(108) Auf der Grundlage der vorliegenden Informationen und des Austauschs mit der PCAA erkennt die Kommission die Anstrengungen der PCAA an, Abhilfemaßnahmen zu ergreifen und die festgestellten Mängel zu beheben. Die Kommission konnte jedoch mit Unterstützung der Agentur und der Mitgliedstaaten die Wirksamkeit und Umsetzung solcher Abhilfemaßnahmen zur nachhaltigen Abmilderung der festgestellten Sicherheitsmängel nicht eindeutig feststellen. Auf dieser Grundlage wird die Kommission bei der Feststellung, ob weitere Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 erforderlich sind, weiterhin mit der PCAA zusammenarbeiten und die weiteren angenommenen und durchgeführten Maßnahmen zur Bewältigung der Lage in Pakistan überwachen, unter anderem durch die Ergebnisse des geplanten USOAP-Audits der ICAO sowie durch eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort in Pakistan.

(109) 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.

(110) 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.

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

Luftfahrtunternehmen aus Russland

(112) Die Kommission, die Agentur und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten haben das Sicherheitsniveau der in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmen, die in der Union tätig sind, weiterhin genau überwacht, unter anderem im Rahmen der Priorisierung von Vorfeldinspektionen einiger russischer Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

(113) Am 31. August 2020 beantragte das in Russland zugelassene Luftfahrtunternehmen *SKOL Airline LLC* bei der Agentur eine TCO-Genehmigung. Die Agentur bewertete diesen Antrag gemäß den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 und äußerte grundlegende Sicherheitsbedenken hinsichtlich des Versäumnisses von *SKOL Airline LLC*, die Einhaltung der Anforderungen nach Artikel 3 der genannten Verordnung, insbesondere der Richtlinien in den Anhängen des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt, nachzuweisen. Nach einem umfassenden Austausch mit der Agentur beschloss *SKOL Airline LLC* am 12. Februar 2021, den Antrag zurückzuziehen.

(114) Am 25. März 2021 beantragte das Luftfahrtunternehmen *SKOL Airline LLC* bei der Agentur erneut eine TCO-Genehmigung. Die Agentur bewertete diesen Antrag gemäß den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 und äußerte erneut grundlegende Sicherheitsbedenken hinsichtlich des Versäumnisses von *SKOL Airline LLC*, die Einhaltung der geltenden Anforderungen nach Artikel 3 der genannten Verordnung, insbesondere der Richtlinien in den Anhängen des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt, nachzuweisen. Die Agentur gelangte zu dem Schluss, dass *SKOL Airline LLC* diese Anforderungen nicht erfüllte. Folglich lehnte die Agentur den Antrag am 19. Juli 2021 aus Sicherheitsgründen ab. Das Luftfahrtunternehmen *SKOL Airline LLC* machte von seinem Recht auf Einlegung eines Rechtsbehelfs gegen diese Entscheidung gemäß den Artikeln 108 bis 114 der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates ([14]) keinen Gebrauch.

(115) Am 20. Oktober 2021 trafen Vertreter der Kommission, der Agentur und der Mitgliedstaaten mit Vertretern der russischen Föderalen Luftverkehrsagentur (im Folgenden „FATA“) zusammen, um die Sicherheitsleistung der in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmen anhand der Vorfeldinspektionen, die zwischen dem 24. März 2021 und dem 1. Oktober 2021 durchgeführt wurden, zu überprüfen und zu ermitteln, in welchen Fällen die FATA ihre Aufsichtstätigkeiten verstärken sollte.

(116) Die Überprüfung der SAFA-Vorfeldinspektionen von in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmen ergab keine signifikanten oder wiederholt auftretenden Sicherheitsdefizite. Auf der Sitzung wurden auch die Ergebnisse des von der Agentur gemäß der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 durchgeführten Überwachungsprogramms der in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmen, die über eine TCO-Genehmigung verfügen, vorgelegt. Die Kommission stellte fest, dass auch die Ergebnisse dieses Überwachungsprogramms keine erheblichen oder wiederkehrenden Sicherheitsmängel zeigten.

(117) Nachdem die Agentur den TCO-Antrag des Luftfahrtunternehmens *SKOL Airline LLC* aus Sicherheitsgründen abgelehnt hatte, wurde das Luftfahrtunternehmen *SKOL Airline LLC* am 22. Oktober 2021 zu einer Anhörung durch die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss am 9. November 2021 eingeladen. Das Luftfahrtunternehmen *SKOL Airline LLC* bestätigte am 28. Oktober 2021 seine Teilnahme an der geplanten Anhörung.

(118) Am 28. Oktober 2021 unterrichtete die FATA die Kommission über ein dem Luftfahrtunternehmen *SKOL Airline LLC* auferlegtes Verbot, Flüge über die Staatsgrenze Russlands hinaus durchzuführen, und ersuchte die Kommission, die Notwendigkeit einer Anhörung des Luftfahrtunternehmens *SKOL Airline LLC* zu überdenken, da *SKOL Airline LLC* auf der Grundlage der FATA-Entscheidung nicht in der Lage wäre, Flüge in die Union durchzuführen.

(119) Am 3. November 2021 teilte die Kommission der FATA mit, dass *SKOL Airline LLC* zur Anhörung eingeladen worden sei, weil das Unternehmen die Einhaltung der in den Anhängen des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt enthaltenen Richtlinien nicht nachgewiesen habe, und hielt daher die Einladung zur Anhörung aufrecht.

([14]) Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).

(120) Das Luftfahrtunternehmen *SKOL Airline LLC* wurde am 9. November 2021 angehört. Auf eigenen Wunsch nahm auch die FATA an der Anhörung teil. In dieser Anhörung hat das Luftfahrtunternehmen *SKOL Airline LLC* die Tätigkeiten im Zusammenhang mit den beiden Anträgen auf Erteilung einer TCO-Genehmigung dargelegt. Das Luftfahrtunternehmen hob die Schwierigkeiten hervor, die sich während des Verfahrens zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 stellten. Es räumte zwar alle von der Agentur vorgebrachten Beanstandungen ein, legte jedoch keine Informationen zu den Maßnahmen vor, die ergriffen wurden, um diese Beanstandungen auszuräumen. Es lieferte auch keine Nachweise für den aktuellen Stand der Umsetzung der aufgrund dieser Beanstandungen ergriffenen Abhilfemaßnahmen. Auf der Grundlage der Informationen, die das Luftfahrtunternehmen *SKOL Airline LLC* vor und während der Anhörung vorgelegt hat, ist das Luftfahrtunternehmen nicht in der Lage, Verstöße bei seinen Verfahren und betrieblichen Tätigkeiten festzustellen.

(121) Die FATA erklärte, sie habe den erneuten Antrag des Luftfahrtunternehmens *SKOL Airline LLC* vom 25. März 2021 auf eine TCO-Genehmigung nicht unterstützt. Die FATA teilte der Kommission und dem EU-Flugsicherheitsausschuss ferner mit, dass sie zusätzliche Ad-hoc-Audits in Bezug auf *SKOL Airline LLC* durchführen werde, sollte sich das Luftfahrtunternehmen erneut hinsichtlich einer TCO-Genehmigung an die Agentur wenden.

(122) Auf der Grundlage aller derzeit verfügbaren Informationen, insbesondere der Ablehnung des TCO-Antrags durch die Agentur aus Sicherheitsgründen vom 19. Juli 2021 und der während der Anhörung vorgelegten Informationen, kamen die Kommission und der EU-Flugsicherheitsausschuss zu dem Schluss, dass das Luftfahrtunternehmen *SKOL Airline LLC* die Einhaltung der internationalen Sicherheitsstandards nicht nachgewiesen hat.

(123) Im Einklang mit den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgeführten gemeinsamen Kriterien sollte nach Ansicht der Kommission die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, geändert werden, um das Luftfahrtunternehmen *SKOL Airline LLC* in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufzunehmen.

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

(125) Sollten diese Inspektionen auf ein unmittelbares Sicherheitsrisiko infolge einer mangelnden Einhaltung der internationalen Sicherheitsstandards hindeuten, kann die Kommission den betreffenden in Russland zugelassenen Luftfahrtunternehmen den Flugbetrieb untersagen und sie in den Anhang A oder Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufnehmen.

Luftfahrtunternehmen aus Südsudan

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

(127) In den letzten drei Jahren ereigneten sich in Südsudan neun Unfälle und schwere Störungen, darunter der Absturz eines von *South Sudan Supreme Airlines* betriebenen Luftfahrzeugs des Musters Let-410 mit der Registrierung HK-4274 am 2. März 2021 mit zehn Todesopfern und der kürzliche Absturz eines Luftfahrzeugs des Musters Antonov AN-26 mit der Registrierung TR-NGT am 2. November 2021, der fünf Todesopfer forderte. In beiden Fällen wurde die Echtheit der Eintragungskennzeichen angezweifelt, da sie offenbar nicht mehr gültig sind und folglich als gefälschte Eintragungskennzeichen auf dem betreffenden Luftfahrzeug benutzt worden sein könnten. Die Umstände im Zusammenhang mit diesen Vorkommnissen gaben Anlass zu Bedenken hinsichtlich der Fähigkeit der Zivilluftfahrtbehörde des Südsudan (im Folgenden „SSCAA"), eine ordnungsgemäße Sicherheitsaufsicht über Luftfahrtunternehmen, die ihrer Zuständigkeit unterliegen, durchzuführen.

(128) Am 26. März 2021 richtete die Kommission ein Schreiben an die SSCAA, in dem sie ihre Bedenken hinsichtlich der Flugsicherheit in Südsudan zum Ausdruck brachte und um Unterlagen bat, in denen die Struktur und Organisation der SSCAA, ihr Zertifizierungs- und Aufsichtssystem sowie die Aufsicht über in Südsudan zugelassene Luftfahrtunternehmen erläutert werden. Ferner wurden Informationen über den Status der derzeitigen Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC), der in Südsudan registrierten Luftfahrzeuge, der Instandhaltungsbetriebe und der Flugbesatzungslizenzen angefordert.

(129) Am 23. Juli 2021 antwortete die SSCAA auf die Anfrage der Kommission und teilte mit, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von *South Sudan Supreme Airlines* ausgesetzt worden sei. Darüber hinaus teilte sie der Kommission mit, dass die SSCAA aufgrund von Verdachtsmomenten im Zusammenhang mit der Eintragung des an diesem Unfall beteiligten Luftfahrzeugs alle Luftfahrzeugbetreiber und Luftverkehrsbetreiberzeugnisse in Südsudan überprüft. Ferner teilte die SSCAA mit, dass in Bezug auf Vorschriften, Handbücher und Schulungen Verbesserungsmaßnahmen durchgeführt würden. Die SSCAA hat jedoch die angeforderten Unterlagen nicht vorgelegt.

(130) Am 5. Oktober 2021 richtete die Kommission ein weiteres Schreiben an die SSCAA, in dem sie sie erneut aufforderte, die genannten Unterlagen bis spätestens 18. Oktober 2021 vorzulegen. In dem Schreiben stellte die Kommission ferner klar, dass ein Versäumnis, die angeforderten Informationen rechtzeitig zu übermitteln, als mangelnde Zusammenarbeit der SSCAA angesehen würde, wenn Bedenken hinsichtlich des Sicherheitsaufsichtssystems Südsudans geäußert wurden.

(131) Am 5. November 2021 traf die EU-Delegation in Juba (Südsudan) mit dem Leiter der SSCAA zusammen, der den Eingang des Schreibens vom 5. Oktober 2021 bestätigte. Die SSCAA verpflichtete sich, bis Ende November Antworten auf die Fragen zu übermitteln, und legte zwei Dokumente vor, die Informationen über das Inspektions-, Überwachungs- und Auditprogramm der SSCAA sowie Berichte über Überprüfungen bestimmter Luftfahrtunternehmen und von im Ausland registrierten Luftfahrzeugen, die in Südsudan eingesetzt werden, enthalten. Die Kommission wird die Unterlagen, die ihr zur Verfügung gestellt werden, sorgfältig prüfen, um zu entscheiden, ob die SSCAA zur nächsten Sitzung des EU-Flugsicherheitsausschusses eingeladen wird.

(132) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 und angesichts der nach Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 eingeleiteten Konsultationen mit der SSCAA 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 Südsudan zu ändern.

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

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

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

(136) 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.

(137) 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 25. November 2021

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
SKOL AIRLINES LLC	228	CDV	Russland
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**

[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.

AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenien
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenien
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenien
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 (DR Kongo)**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR Kongo)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DR 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
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 Sudan, 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 Sicherheitsstandards eingehalten werden.