DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2023/661 DER KOMMISSION

vom 2. Dezember 2022

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der gemeinsamen Kriterien für die Prüfung der Verhängung oder Aufhebung einer Betriebsuntersagung auf Unionsebene

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 3 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 sieht die Erstellung einer Unionsliste der Luftfahrtunternehmen vor, gegen die in den Gebieten, auf die die Verträge Anwendung finden, eine Betriebsuntersagung ergangen ist.

(2) Die Erstellung der Unionsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die auf Unionsebene eine Betriebsuntersagung verhängt wurde, beruht auf gemeinsamen Kriterien. Diese gemeinsamen Kriterien sind im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 festgelegt.

(3) Bei einer von der Kommission durchgeführten Bewertung der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wurden mehrere Bereiche ermittelt, in denen die Durchführung der Verordnung durch die Berücksichtigung wissenschaftlich-technischer Entwicklungen verbessert werden könnte. So konnte in den letzten Jahren das Flugsicherheitsmanagement durch technische Neuerungen verbessert werden, die überprüfbare Nachweise messbar machten und es so ermöglichten, die Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsstandards anhand der Bewertung der Fähigkeiten von Drittlandbetreibern und der Informationen aus Vorfeldinspektionen zu bewerten. Zudem wird die Fähigkeit der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit, das Sicherheitsmanagementsystem eines Betreibers zu bewerten, durch die wissenschaftlichen Erkenntnisse gestärkt, die sie im Rahmen ihrer Forschungstätigkeiten gewinnt. Angesichts dieser Entwicklungen ist es daher erforderlich, den Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu ändern.

(4) Die gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 enthalten die Elemente, anhand derer die Verhängung einer Betriebsuntersagung (oder von Betriebsbeschränkungen) zu prüfen ist. Nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 ist die Unionsliste zu aktualisieren, um ein Luftfahrtunternehmen aus der Liste zu streichen, wenn die Sicherheitsmängel behoben wurden und es auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien keinen weiteren Grund mehr gibt, das Luftfahrtunternehmen auf dieser Liste zu belassen. Aus Gründen der Transparenz ist es erforderlich, die für die Bewertung erforderlichen Elemente aufzuführen, wenn die gemeinsamen Kriterien, anhand derer die genannten Mängel festgestellt wurden, nicht mehr erfüllt sind.

(5) Durch die Änderung des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 über gemeinsame Kriterien für die Verhängung [oder Aufhebung] einer Betriebsuntersagung auf Unionsebene lassen sich einige Verbesserungen erreichen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Der Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 erhält die Fassung des Anhangs der vorliegenden Verordnung.

Artikel 2

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

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

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

Brüssel, den 2. Dezember 2022

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG

„*ANHANG*

Gemeinsame Kriterien für die Verhängung einer Betriebsuntersagung auf Unionsebene

Beschlüsse über Maßnahmen auf Unionsebene werden auf der Grundlage jedes Einzelfalls getroffen. In Abhängigkeit von der Sachlage jedes Einzelfalls kann ein Luftfahrtunternehmen oder können alle im selben Staat zugelassenen Luftfahrtunternehmen einer Maßnahme auf Unionsebene unterliegen.

A. Bei der Prüfung, ob ein bestimmtes Luftfahrtunternehmen oder alle im selben Staat zugelassenen Luftfahrtunternehmen einer Betriebsuntersagung unterliegen sollten, ist zu prüfen, ob das Luftfahrtunternehmen die geltenden Sicherheitsstandards unter Berücksichtigung folgender Punkte erfüllt:

1. Überprüfte Nachweise für schwere Sicherheitsmängel seitens eines Luftfahrtunternehmens:

a) Berichte, die schwere Sicherheitsmängel aufzeigen oder belegen, dass das Luftfahrtunternehmen nichts unternimmt, um die im Rahmen des EU-Programms für Vorfeldinspektionen ([1]) zuvor bei Vorfeldinspektionen erkannten und dem Luftfahrtunternehmen mitgeteilten Mängel zu beheben;

b) Unzulänglichkeiten, die im Rahmen der Bestimmungen zur Sammlung von Informationen nach Anhang II Teilabschnitt RAMP der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission ([2]) festgestellt wurden;

c) Betriebsuntersagung, die ein Drittstaat gegen ein Luftfahrtunternehmen aufgrund belegter Mängel hinsichtlich einschlägiger Sicherheitsstandards verhängt hat;

d) Informationen über belegte Unfälle oder schwere Störungen, die auf latente systemische Sicherheitsmängel hinweisen;

e) Informationen, die im Rahmen des Verfahrens zur Genehmigung von Drittlandbetreibern gesammelt wurden, unabhängig davon, ob die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die ‚Agentur') eine erstmalige oder kontinuierliche Überwachung durchführt, und insbesondere Informationen über solche Maßnahmen, die die Agentur im Hinblick auf die Ablehnung eines Antrags gemäß Anhang II Punkt ART.200 Buchstabe e Nummer 1 oder die Aussetzung oder den Widerruf einer Genehmigung nach Punkt ART.235 der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission ([3]) aus Sicherheitsgründen ergriffen hat.

2. Fehlende Fähigkeit und/oder Bereitschaft eines Luftfahrtunternehmens, Sicherheitsmängel zu beheben, was sich an Folgendem erkennen lässt:

a) fehlende Transparenz oder fehlende angemessene und rechtzeitige Beantwortung einer Anfrage der Zivilluftfahrtbehörde eines Mitgliedstaats, der Kommission oder der Agentur seitens eines Luftfahrtunternehmens in Bezug auf die Sicherheitsaspekte seines Flugbetriebs;

b) ein unangemessener oder unzureichender Abhilfemaßnahmenplan nach einem erkannten schweren Sicherheitsmangel.

3. Fehlende Fähigkeit und/oder Bereitschaft der für die Regulierungsaufsicht über ein Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden, Sicherheitsmängel anzugehen, was sich an Folgendem erkennen lässt:

a) fehlende Kooperation mit der Zivilluftfahrtbehörde eines Mitgliedstaats, der Kommission oder der Agentur seitens der zuständigen Behörden eines anderen Staates, nachdem Bedenken bezüglich der Betriebssicherheit eines in jenem Staat genehmigten oder zugelassenen Luftfahrtunternehmens vorgebracht wurden;

b) fehlende Fähigkeit der für die Regulierungsaufsicht über ein Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden, die geltenden Sicherheitsstandards um- oder durchzusetzen. Insbesondere sollte Folgendes Berücksichtigung finden:

i) Audits und entsprechende Abhilfemaßnahmenpläne, die nach dem Programm der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur universellen Überprüfung der Sicherheitsaufsicht beziehungsweise gemäß dem anwendbaren Unionsrecht erstellt wurden;

([1]) Europäisches Programm für die Durchführung von Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen, die von Drittlandbetreibern (SAFA) oder von Betreibern unter der Regulierungsaufsicht eines anderen EU-Mitgliedstaats (SACA) eingesetzt werden.

([2]) 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).

([3]) 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).

ii) frühere(r) Ablehnung bzw. Widerruf der Betriebserlaubnis oder technischen Genehmigung eines der Aufsicht jenes Staates unterliegenden Luftfahrtunternehmens durch einen anderen Staat;

iii) Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses nicht durch die für den Hauptgeschäftssitz des Luftfahrtunternehmens zuständige Behörde;

c) unzureichende Fähigkeit der zuständigen Behörden des Staates, in dem das durch das Luftfahrtunternehmen genutzte Luftfahrzeug eingetragen ist, die Aufsicht über das von dem Luftfahrtunternehmen genutzte Luftfahrzeug in Übereinstimmung mit den Verpflichtungen gemäß dem Chicagoer Übereinkommen auszuüben.

B. Nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b dieser Verordnung können bei der Prüfung der Frage, ob die Unionsliste durch Streichung eines Luftfahrtunternehmens zu aktualisieren ist, weil das betreffende Luftfahrtunternehmen die Sicherheitsmängel behoben hat und es auf der Grundlage der in Abschnitt A aufgeführten gemeinsamen Kriterien keinen anderen Grund gibt, das Luftfahrtunternehmen auf der Unionsliste zu belassen, folgende Elemente als Nachweis gelten:

1. überprüfbare Nachweise dafür, dass festgestellte Mängel nachhaltig behoben wurden und das Luftfahrtunternehmen die einschlägigen Sicherheitsstandards in vollem Umfang einhält und umsetzt;

2. erneute Zulassung der Luftfahrtunternehmen durch die Behörden, die für die Regulierungsaufsicht über die Luftfahrtunternehmen gemäß dem ICAO-Verfahren zuständig sind, mit Nachweis, dass alle Tätigkeiten ordnungsgemäß dokumentiert wurden;

3. überprüfbare Nachweise für die Einhaltung und wirksame Umsetzung der einschlägigen Sicherheitsstandards durch die für die Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden;

4. überprüfbare Fähigkeit der für die Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden, ein solides Regulierungssystem durchzusetzen;

5. überprüfbare Nachweise dafür, dass die für die Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden eine wirksame Überwachung durchführen, die eine angemessene Durchsetzung und Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsstandards ermöglicht;

6. Informationen, die im Rahmen des TCO-Verfahrens gesammelt wurden, unabhängig davon, ob es sich um eine erstmalige oder kontinuierliche Überwachung durch die Agentur handelt;

7. bei den Vorfeldinspektionen gesammelte Informationen.“