Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/1601

31.5.2024

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2024/1601 DER KOMMISSION

vom 30. Mai 2024

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

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

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

(4) Die Kommission gab den betreffenden Luftfahrtunternehmen Gelegenheit, alle einschlägigen Unterlagen einzusehen, sich schriftlich dazu zu äußern und ihren Standpunkt der Kommission sowie dem 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 Delegierten Verordnung (EU) 2023/660 der Kommission ([3]) hat die Kommission dem EU-Flugsicherheitsausschuss Informationen über die laufenden Konsultationen mit den zuständigen Behörden und den Luftfahrtunternehmen folgender Staaten übermittelt: Ägypten, Kasachstan, Kenia, Pakistan, São Tomé und Príncipe und Sierra Leone. Die Kommission legte dem EU-Flugsicherheitsausschuss zudem Informationen zur Flugsicherheit in Armenien, Irak, Kirgisistan, Kongo (Brazzaville), Libyen, Mali, Nepal und Suriname vor.

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

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

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

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

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

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

(9) Eurocontrol übermittelte der Kommission und dem EU-Flugsicherheitsausschuss aktuelle Informationen zum Stand der SAFA- und TCO-Alarmfunktionen sowie aktuelle Statistiken über Warnmeldungen in Bezug auf Luftfahrtunternehmen mit Betriebsuntersagungen. Zudem übermittelte Eurocontrol auch Informationen über die geplante vollständige Digitalisierung auf der neuen „*iNM*"-Plattform von Eurocontrol und die Umsetzung neuer EU-Flugsicherheitslisten.

Luftfahrtunternehmen der Union

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

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

Luftfahrtunternehmen aus Ägypten

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

(13) Im Zuge ihrer kontinuierlichen Überwachungstätigkeiten hielten die Kommission, die Agentur, die Mitgliedstaaten und Vertreter der Zivilluftfahrtbehörde Ägyptens („ECAA") am 17. April 2024 eine technische Sitzung ab.

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

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

(14) Während der Sitzung erhielten die Vertreter der ECAA Informationen über das Bewertungsergebnis von Dokumenten, die der Kommission zuvor auf deren Ersuchen vorgelegt worden waren. Einzelheiten zu den Bedenken, die sich aus der Überprüfung der vorliegenden Informationen ergaben, wurden übermittelt, insbesondere in Bezug auf die mangelnde Umsetzung eines staatlichen Sicherheitsprogramms/nationalen Flugsicherheitsplans, den Mangel an überprüfbaren Zahlen in Bezug auf aktive Flugbetriebsinspektoren zur Aufsicht über die 16 Inhaber ägyptischer Luftverkehrsbetreiberzeugnisse („Air Operator Certificate", „AOC") und die Probleme, mit denen die ECAA bei der Förderung einer soliden Sicherheitskultur bei den Luftfahrtunternehmen, die ihrer Sicherheitsaufsicht unterstehen, konfrontiert ist. In diesem Zusammenhang wurde auch darauf hingewiesen, dass keine Aufzeichnungen zur Verfügung standen, um die Aktualität der Ausbildung der Inspektoren zu überprüfen.

(15) Weitere Unzulänglichkeiten, die bei der Überprüfung festgestellt wurden, betreffen den Mangel an Leitlinien sowohl auf der Ebene der Luftfahrtunternehmen als auch auf Ebene der ECAA in Bezug auf die Einrichtung eines Programms zur Flugdatenanalyse.

(16) Die ECAA informierte die Sitzungsteilnehmer über den aktuellen Stand der Dinge der ägyptischen Luftfahrtindustrie sowie über bereits ergriffene und noch geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit, um festgestellte Mängel in der Sicherheitsaufsicht und bei der Organisation zu beheben. Es wurde festgestellt, dass die ECAA bei der Fortsetzung dieser Initiative zur Verbesserung der Sicherheit von der ägyptischen Regierung vollumfänglich unterstützt wird.

(17) Insbesondere im Hinblick auf die personellen Kapazitäten und Fähigkeiten der ECAA zur Gewährleistung einer wirksamen Sicherheitsaufsicht über die ägyptische Luftfahrtindustrie hob die ECAA die unternommenen Anstrengungen hervor, mit denen qualifizierte Experten und Mitarbeiter durch ein neues finanzielles Anreizsystem eingestellt und gehalten werden sollen.

(18) Aus organisatorischer und regulatorischer Sicht wies die ECAA darauf hin, dass ihr Rechts- und Verwaltungsrahmen derzeit einer umfassenden Überprüfung unterzogen werden, während neue Direktionen für Sicherheit, Compliance, Risikobewertung, Änderungsmanagement sowie Erhebung und Verarbeitung von Sicherheitsdaten geschaffen wurden. Ergänzend hierzu hob die ECAA ihre Initiative zur Einführung einer risikobasierten Aufsicht hervor.

(19) Auch wenn anerkannt wird, dass sich die ECAA derzeit in einem umfassenden Umstrukturierungsprozess befindet, scheint es dennoch so, dass der Schwerpunkt der ECAA derzeit hauptsächlich auf der Behebung sichtbarer und offensichtlicher Mängel liegt, ohne dass eine hinreichend solide Ursachenanalyse stattfindet. Hinsichtlich der Sicherheitsaufsicht über ägyptische Luftfahrtunternehmen und einer verbesserten Sicherheitskultur sowie der ordnungsgemäßen Umsetzung von Korrektur- und Präventivmaßnahmen sind verstärkte Anstrengungen erforderlich.

(20) Die Kommission erkennt die Bemühungen der ECAA an, das Niveau der Sicherheitsaufsicht in Ägypten zu verbessern. Die Kommission wies jedoch darauf hin, dass sie beabsichtige, den Konsultationsprozess offen zu halten. Im Rahmen dieser kontinuierlichen Überwachungstätigkeiten sind regelmäßige Kontakte und Fortschrittsberichte sowie die Organisation künftiger technischer Sitzungen geplant. Die Kommission wird sich in Anbetracht der signifikanten Zahl ägyptischer Luftfahrtunternehmen, die Inhaber einer Genehmigung für Drittlandbetreiber sind, eng mit der Agentur abstimmen.

(21) Die Kommission wies ferner darauf hin, dass die Regierung weiterhin Unterstützung leisten muss und wie wichtig es ist, die Stabilität der Führung innerhalb der Behörde als Eckpfeiler für eine gut funktionierende Zivilluftfahrtbehörde zu gewährleisten.

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

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

(24) 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

(25) Im Dezember 2016 wurden in Kasachstan zugelassene Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage der Durchführungsverordnung (EU) 2016/2214 der Kommission ([6]) aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 gestrichen, mit Ausnahme des Luftfahrtunternehmens *Air Astana*, das bereits 2015 mit der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2322 der Kommission ([7]) aus Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 gestrichen worden war.

(26) Als Folgemaßnahme zu den Beratungen des EU-Flugsicherheitsausschusses vom November 2023 haben Sachverständige der Kommission, der Agentur und der Mitgliedstaaten vom 5. bis 9. Februar 2024 in Kasachstan eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort beim Zivilluftfahrtausschuss Kasachstans („CAC KZ“) und bei der Luftfahrtverwaltung Kasachstan („AAK“) sowie eine Stichprobenbewertung von drei in Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen (*Berkut*, *Fly Jet.KZ* und *Prime Aviation*) durchgeführt.

(27) Angesichts ihrer Rolle und Verantwortung für die Sicherheitsaufsicht über die in Kasachstan zugelassenen Luftfahrtunternehmen lag der Schwerpunkt des Bewertungsbesuchs bei der AAK. Aus dem Bewertungsbesuch geht eindeutig hervor, dass die AAK bei der Aktualisierung ihres Luftrechts, einschließlich des primären Luftrechts und seiner nachfolgenden Änderungen, und bei der Gewährleistung dessen wirksamer Umsetzung deutliche Verbesserungen vorgenommen hat. Diese Gesetzesänderungen betreffen vor allem die Verbesserung der Luftraumnutzung, die Zertifizierung unbemannter Luftfahrzeugsysteme, die Verbesserung von Enteisungs-/Vereisungsschutzverfahren und die Einführung obligatorischer und freiwilliger Verpflichtungen zur Meldung von Ereignissen. Die wichtigsten Entwicklungen, die den Grundstein für diese technischen Elemente bilden, waren die Übertragung zusätzlicher Befugnisse an den Generaldirektor und die Inspektoren der AAK sowie die Modernisierung der Finanzstruktur der AAK.

(28) Die von der AAK gesetzten Handlungen, um die aus der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im Oktober 2021 stammenden Bemerkungen und Empfehlungen zur Personallizenzierung anzugehen, haben zur Umsetzung wirksamer Korrekturmaßnahmen geführt. Dennoch wurden Bereiche ermittelt, die noch zusätzliche Verbesserungen erfordern, insbesondere in Bezug auf das System für die Theorieprüfung von Piloten und die Aufsicht der Flugprüfer.

(29) Im Bereich des Flugbetriebs („OPS“) hat die AAK belegbare Nachweise für Maßnahmen vorgelegt, die zur Behebung der festgestellten Mängel getroffen wurden. Dennoch gehören die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften im Rahmen von Zertifizierungsverfahren und die Erteilung von Sondergenehmigungen zu den Bereichen, die einer weiteren Fokussierung bedürfen. Daher sollte die AAK ihre Bemühungen intensivieren und die Fähigkeiten ihrer Inspektoren verbessern. Darüber hinaus ist es wesentlich, der Verbesserung ihrer internen Qualitäts- und Compliance-Systeme Vorrang einzuräumen, um die Tätigkeiten der Abteilung für Flugbetrieb mit den internationalen Sicherheitsstandards in Einklang zu bringen.

(30) Im Bereich der Lufttüchtigkeit wurden erhebliche Fortschritte erzielt, wobei festgestellt wurde, dass eine wirksame Sicherheitsaufsicht derzeit gewährleistet ist. Weitere Verbesserungen in Bezug auf die Überwachungsaufzeichnungen werden zu einer detaillierteren und transparenteren Aufzeichnung der durchgeführten Inspektionen beitragen.

(31) Die bei *Fly Jet.kz* durchgeführte Bewertung ergab, dass das Luftfahrtunternehmen ein betriebliches Sicherheitsmanagementsystem („Safety Management System“, „SMS“) und ein Qualitätsmanagementsystem („Quality Management System“, „QMS“) unterhält, die beide durch eine gründliche Dokumentation untermauert werden, was ein klares Bekenntnis zu internationalen Sicherheitsstandards darstellt. Es sind jedoch Anstrengungen erforderlich, um Bedenken in Bezug auf beim Audit festgestellte Beanstandungen innerhalb des QMS und das Fehlen klarer Fristen für die Fehlerbehebung auszuräumen. Es ist wichtig, dass diese Probleme umgehend angegangen werden, um die Sicherheitsprotokolle und die allgemeine Effektivität des Luftfahrtunternehmens weiter zu stärken.

(32) Eine angemessene Personalausstattung und eine angemessene Bereitstellung von Ressourcen in der Abteilung Instandhaltung und Lufttüchtigkeit von *Fly Jet.kz* ermöglichen eine konsequente Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen. Es wurde festgestellt, dass die vorhandene Dokumentation im Unternehmen, einschließlich der Personalaufzeichnungen, des umfassenden Ersatzteilinventars und der sorgfältig geführten Wartungsnachweise, leicht zugänglich ist und angemessen verwaltet wird.

([6]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/2214/oj).

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

(33) Ungeachtet der oben genannten Aspekte wurden innerhalb der Abteilung für Flugbetrieb von *Fly Jet.kz* gewisse Unstimmigkeiten festgestellt, die eine genauere Prüfung der Zusammensetzung der Besatzung und der Dienstzeitregelungen sowie der Diskrepanzen bei der Qualifikation der Besatzung und der Berechnung der Luftfahrzeugbeladung erforderlich machen.

(34) Die wirksame Umsetzung des SMS durch *Prime Aviation* zeigte sich insbesondere durch eine detaillierte und gut verwaltete Dokumentation sowie durch die Unternehmenspolitik, die die Beteiligung der Mitarbeiter an der Meldung von Ereignissen fördert. Auch wenn die Risikomanagementmaßnahmen bereits zum Einsatz kommen, besteht Verbesserungsbedarf bei der Gewährleistung deren einheitlicher Anwendung. Das Compliance-Management-System kann, wenngleich bereits wirksam, durch die Anpassung der Fristen für die Umsetzung an die Regulierungsstandards noch wirkungsvoller werden.

(35) Das Engagement für Qualität von *Prime Aviation* zeigt sich in seinem strukturierten Rahmen für die Personalausbildung und seiner personell gut ausgestatteten Abteilung für Lufttüchtigkeit, die die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen sicherstellt. Trotz des Einsatzes effizienter Software-Tools wären einige Verbesserungen bei den Qualifikationsprotokollen für Piloten und den Genehmigungsverfahren für den NAT-HLA-Luftraum erforderlich.

(36) Das SMS und das QMS von *Berkut* erfüllen wirksam die internationalen Sicherheitsstandards. Es wurden jedoch Möglichkeiten für geringfügige Verbesserungen in beiden Bereichen ermittelt. Darüber hinaus zeigte sich das Luftfahrtunternehmen bei seinen operativen Abläufen gut organisiert und professionell, es wurde jedoch Potenzial für weitere Verbesserungen festgestellt, insbesondere bei der Kontrolle der Einsatzplanung, der Definition des Ausbildungsplans und der Gültigkeit von Sondergenehmigungen.

(37) Die Abteilung Instandhaltung und Lufttüchtigkeit von *Berkut* ist angemessen mit Personal ausgestattet, um die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen mit umfassender Dokumentation sicherzustellen. Die Instandhaltungsanlage bietet ein optimales Umfeld für den Instandhaltungsbetrieb.

(38) Auf der Grundlage der Ergebnisse der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort lud die Kommission den CAC KZ und die AAK zu einer Anhörung vor dem EU-Flugsicherheitsausschuss am 15. Mai 2024 ein.

(39) Während der Anhörung übermittelte die AAK der Kommission und dem EU-Flugsicherheitsausschuss aktuelle Informationen über die Reformen und Fortschritte im Zivilluftfahrtsektor seit 2021 und stellte dabei ihre Entschlossenheit unter Beweis, die Sicherheit, die Betriebseffizienz und die internationale Zusammenarbeit zu verbessern. Darüber hinaus wurden die Fortschritte bei der Stärkung der Organisationsstruktur und der Finanzierungsmechanismen der AAK betont, einschließlich des Übergangs zu einem Selbstfinanzierungsmodell ab Juli 2023. Die AAK hat auch ihre Belegschaft, insbesondere in den operativen Abteilungen, aufgestockt und interne Verfahren zur Verbesserung der Qualität und Effizienz ihrer Dienste weiterentwickelt.

(40) Die AAK hat offensichtliche Schritte unternommen, um dem Großteil der Bemerkungen und Empfehlungen, die bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im Februar 2024 vorgebracht wurden, Rechnung zu tragen und Abhilfe zu schaffen. Drei Bemerkungen und sechs Empfehlungen wurden erfolgreich umgesetzt, was auf Verbesserungen bei der Einhaltung der Rechtsvorschriften und den operativen Standards hindeutet. Bei den Genehmigungsverfahren durch die Inspektoren, bei der Zulassung elektronischer Pilotenkoffer und beim Flugbetrieb mit erhöhter Ausweichdauer („Extended Diversion Time Operations", EDTO) wurden Verbesserungen erzielt. Die laufenden Bemühungen, den verbleibenden Bemerkungen Rechnung zu tragen, sehen klare Fristen für den Abschluss bis Ende 2024 und bis zum ersten Quartal 2025 vor. Diese Tätigkeiten sind Teil einer umfassenden strategischen Initiative zur Stärkung der Flugsicherheit und zur Gewährleistung der Angleichung an internationale Sicherheitsstandards.

(41) In der Anhörung erläuterte die AAK auch die Korrekturmaßnahmen in Bezug auf die Luftfahrtunternehmen *Berkut*, *Prime Aviation* und *Fly Jet.kz*.

(42) Darüber hinaus skizzierte die AAK die künftigen Entwicklungspläne für 2024-2025 mit Schwerpunkt auf dem Ausbau zusätzlicher internationaler Zusammenarbeit. Zu diesen Plänen gehören die Vorbereitung von Direktflügen in die USA, die Verbesserung der digitalen Infrastruktur und weitere Investitionen in das Personal.

(43) Trotz der Würdigung der Fortschritte, die seit der Einleitung der förmlichen Konsultationen im Jahr 2020 erzielt wurden, und die durch die bei der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort im Jahr 2024 gesammelten Nachweise und die während der Anhörung vorgelegten Einzelheiten belegt werden, kam der EU-Flugsicherheitsausschuss in seinen Beratungen zu dem Schluss, dass die förmlichen Konsultationen eingestellt werden sollten, wobei die AAK aufgefordert wurde, sich mit der Kommission regelmäßig über künftige Entwicklungen auszutauschen und Möglichkeiten zu entwickeln, die die Beständigkeit der Führung bei der AAK sicherstellen.

(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 im Rahmen der 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 Kenia

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

(48) Im Rahmen ihrer kontinuierlichen Überwachungstätigkeiten hielten die Kommission, die Agentur, die Mitgliedstaaten und Vertreter der Zivilluftfahrtbehörde Kenias („KCAA“) am 10. April 2024 eine technische Sitzung ab.

(49) Während der Sitzung erhielten die Vertreter der KCAA Informationen über das Bewertungsergebnis von Dokumenten, die 2023 auf Ersuchen der Kommission vorgelegt worden waren. Einzelheiten zu den Bedenken, die sich aus der Überprüfung der vorliegenden Informationen ergaben, wurden übermittelt, insbesondere in Bezug auf die unzureichende Personalstärke bei den Inspektoren im Vergleich zum Umfang und zur Vielfalt der zu überwachenden Branche. Darüber hinaus wurden Herausforderungen im Hinblick auf die Wirksamkeit der Planung und Durchführung der Sicherheitsaufsicht festgestellt, insbesondere in Bezug auf den Betrieb außerhalb der Heimatbasis und dessen Audit.

(50) Darüber hinaus betrafen die festgestellten Mängel das Fehlen eines vollständig dokumentierten und umgesetzten internen Qualitätsverfahrens, eine geringe Anzahl von Audits im Bereich Flugbetrieb und nur wenige Ad-hoc-Audits.

(51) Auf dieser Sitzung stellte die KCAA allgemeine Informationen über den Luftfahrtsektor in Kenia, das für die Sicherheitsaufsichtstätigkeiten zur Verfügung stehende Personal und die Art und Weise, wie diese Tätigkeiten durchgeführt werden, zur Verfügung. Die Schwierigkeiten, die bei bestimmten außerhalb des Landes tätigen Luftfahrtunternehmen aufgetreten sind, und die damit verbundenen Sicherheitsmängel wurden ebenfalls erörtert. Die KCAA unterrichtete die Kommission über ihren unmittelbar umzusetzenden Plan, mit dem das kenianische Zivilluftfahrtgesetz im Hinblick darauf vollständig überarbeitet werden soll, die Kapazitäten der Behörde für die Sicherheitsaufsicht zu verbessern und ihre Bestimmungen an den sich abzeichnenden rechtlichen Bedarf anzupassen. Die KCAA informierte insbesondere über die laufenden Maßnahmen in Bezug auf die Änderungen der Sicherheitsvorschriften, darunter auch über den Stand bei der Umsetzung ihres staatlichen Sicherheitsprogramms.

(52) In Bezug auf die Personalausstattung wies die KCAA darauf hin, dass die Anwerbung und Bindung von hinreichend qualifiziertem und ausgebildetem Personal eine Herausforderung darstellt. Es wurde festgestellt, dass Anstrengungen zur Verbesserung der Beschäftigungsbedingungen unternommen werden, um dieses Personal und insbesondere qualifizierte Sicherheitsaufsichtsinspektoren einzustellen und zu binden.

(53) In Bezug auf die Vorfälle/Unfälle seit 2022, an denen kenianische Luftfahrtunternehmen beteiligt waren, die außerhalb Kenias tätig sind, teilte die KCAA mit, dass Sicherheitsaufsichts- und Durchsetzungsmaßnahmen eingeleitet wurden, um eine Wiederholung solcher Ereignisse zu verhindern.

(54) Die Kommission teilte dem EU-Flugsicherheitsausschuss mit, dass sie mit Zustimmung der KCAA beabsichtigt, den Konsultationsprozess offen zu halten. Im Rahmen dieser kontinuierlichen Überwachungstätigkeiten sind regelmäßige Kontakte und Fortschrittsberichte sowie die Organisation künftiger technischer Sitzungen geplant.

(55) Die Kommission wies ferner darauf hin, dass die Regierung weiterhin Unterstützung leisten muss und wie wichtig es ist, die Stabilität der Führung innerhalb der Behörde als Eckpfeiler für eine gut funktionierende Zivilluftfahrtbehörde zu gewährleisten.

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

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

(58) 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

(59) Im März 2007 wurde das Luftfahrtunternehmen *Pakistan International Airlines* auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 235/2007 der Kommission ([8]) 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 ([9]) aus jenem Anhang gestrichen.

(60) Als Folgemaßnahme zu den Beratungen des EU-Flugsicherheitsausschusses vom November 2023 haben Sachverständige der Kommission, der Agentur und der Mitgliedstaaten vom 27. bis 30. November 2023 in Pakistan eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort bei der pakistanischen Zivilluftfahrtbehörde („PCAA“) und eine Stichprobenbewertung von zwei in Pakistan zugelassenen Luftfahrtunternehmen (*Fly Jinnah* und *Airblue Ltd.*) durchgeführt.

(61) Die Sicherheitsbewertung konzentrierte sich wegen deren Rolle bei der Sicherheitsaufsicht über und der Verantwortung für die in Pakistan zugelassenen Luftfahrtunternehmen auf die PCAA.

(62) Es wurde festgestellt, dass die PCAA eine etablierte Strategie zur Einhaltung internationaler Sicherheitsstandards verfolgt und mit technisch qualifizierten und professionellen Mitarbeitern besetzt ist. Dennoch wurden in der gesamten Organisation Unzulänglichkeiten festgestellt, wie z. B. die Aufrechterhaltung von Nichtkonformitäten und das Fehlen interner Verifizierungen. In Bezug auf die Funktionen der Sicherheitsaufsicht der PCAA wurde ein deutlicher Mangel an Prüfungstiefe festgestellt, insbesondere da Beanstandungen auf der Grundlage vorgeschlagener Korrekturmaßnahmenpläne abgeschlossen wurden, anstatt tatsächlich Nachweise vorzulegen oder eine ordnungsgemäße Bewertung der vorgeschlagenen Korrekturmaßnahmen vorzunehmen.

(63) Bei dem Besuch wurden Abweichungen von den PCAA-Verfahren festgestellt, belegt durch die Tatsache, dass einige Luftverkehrsbetreiberzeugnisse mit offenen Beanstandungen erteilt wurden, falsch eingestuft wurden oder Pläne für die Sicherheitsaufsicht nicht wie geplant durchgeführt wurden.

(64) Es war auch offensichtlich, dass die Direktion Flugvorschriften zum Zeitpunkt des Besuchs in Bezug auf ausreichend qualifiziertes Personal für alle Zertifizierungs- und Sicherheitsaufsichtsaufgaben stark unterbesetzt war. Diese Situation wird durch die Zuweisung von Aufgaben verschärft, die nicht unbedingt in den Zuständigkeitsbereich der Direktion Flugvorschriften fallen.

(65) Die Umsetzung des SMS befindet sich in einem frühen Stadium und muss verbessert werden; es ist klar, dass die Ursachenermittlung und -analyse ein Bereich ist, der ordnungsgemäß umgesetzt werden muss.

(66) In den Direktionen Lufttüchtigkeit und Personallizenzierung/Ausbildungsorganisationen gab es keine besonderen Bedenken, und für beide wurde die Personalausstattung als angemessen befunden.

(67) Bei den besuchten Luftfahrtunternehmen wurden keine wesentlichen Probleme festgestellt, auch wenn sich bei *Fly Jinnah* zeigte, dass das Führen von Aufzeichnungen durch das Luftfahrtunternehmen und die Behandlung von Beanstandungen Gegenstand gezielter Verbesserungsmaßnahmen sein sollten.

(68) Auf der Grundlage der Ergebnisse der Sicherheitsbewertung der Union vor Ort lud die Kommission die PCAA und *Fly Jinnah* zu einer Anhörung vor dem EU-Flugsicherheitsausschuss am 14. Mai 2024 ein.

([8]) Verordnung (EG) Nr. 235/2007 der Kommission vom 5. März 2007 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 66 vom 6.3.2007, S. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/235/oj).

([9]) Verordnung (EG) Nr. 1400/2007 der Kommission vom 28. November 2007 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 311 vom 29.11.2007, S. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1400/oj).

(69) In der mündlichen Verhandlung ging die PCAA auf der Grundlage eines am 6. Mai 2024 vorgelegten Korrekturmaßnahmenplans („Corrective Action Plan“, „GAP“) auf jede im Bericht über den EU-Besuch vor Ort beschriebene Bemerkung ein und verwies auf die Ursachenanalyse, die allen kurz-, mittel- und langfristigen Korrekturmaßnahmen zugrunde liegt. Besonders hervorzuheben waren die Bemühungen der PCAA, die festgestellten Mängel bei ihren Kapazitäten und Fähigkeiten im Bereich der Sicherheitsaufsicht zu beheben, insbesondere im Hinblick auf die Gewährleistung einer angemessenen Organisationsstruktur, die Aufgabenzuweisung, die Einstellung und Bindung von qualifiziertem Personal, eine angemessene Anzahl qualifizierter Inspektoren und ein geeignetes Ausbildungsprogramm. Insbesondere in Bezug auf die Direktion Flugvorschriften gab die PCAA an, dass die Anzahl der qualifizierten Inspektoren von 1 auf 19 erhöht wurde, was der Anzahl entspricht, die für die überarbeitete Aufgabenzuweisung und die damit verbundenen Sicherheitsaufsichtstätigkeiten erforderlich ist.

(70) Darüber hinaus wies die PCAA auf die Anstrengungen hin, die unternommen wurden, um die während des Besuchs festgestellten Unzulänglichkeiten beim Qualitätsmanagement zu beheben. In die Korrekturmaßnahmen wurde die Einrichtung einer Stelle für Qualitätskontrolle in jeder Abteilung und einer zentralen und unabhängigen Abteilung für Qualitätssicherung für die PCAA als Ganzes aufgenommen. Darüber hinaus erläuterte die PCAA ihre Anstrengungen zur Verbesserung ihres Rechts- und Verfahrensrahmens, insbesondere in Bezug auf Tätigkeiten zur Anpassung ihres nationalen Luftrechts an die EU-Rechtsvorschriften in den Bereichen Flugvorschriften und Personallizenzierung, wie dies bereits bei der Lufttüchtigkeit der Fall war.

(71) Insbesondere in Bezug auf das SMS der Organisation legte die PCAA dar, dass die Bemühungen und die laufende Entwicklung, wenn auch langsam, voranschritten, da sowohl die Regulierungsbehörde als auch die regulierten Unternehmen verstünden, wie wichtig es sei, schrittweise von einem auf die Einhaltung der Vorschriften gestützten Ansatz der Sicherheitsaufsicht zu einem risikobasierten Ansatz überzugehen.

(72) Bei der mündlichen Anhörung gab das Luftfahrtunternehmen *Fly Jinnah* einen Überblick über seine derzeitige Flotte, seine derzeitigen Routen sowie über die verfügbaren Ressourcen und Einrichtungen. Es beschrieb eine Reihe von Software-Tools, mit denen die meisten der Hauptfunktionen wie Flugplanung und Flugbriefings, Flugdatenüberwachung („Flight Data Monitoring“, „FDM“), Dienstpläne der Besatzung, QMS-Auditplanung und Sicherstellung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verwaltet werden können. Das Luftfahrtunternehmen gab einen Überblick über die ausgelagerten Funktionen wie Besatzungsausbildung, FDM-Analyse, Besatzungsplanung und Instandhaltung, von denen die meisten vom Unternehmen *Air Arabia* übernommen wurden. Besonders erwähnenswert waren die Vorschläge, die zur Behebung der festgestellten Mängel im eigenen QMS vorgelegt wurden.

(73) Auf der Grundlage seiner Beratungen kam der EU-Flugsicherheitsausschuss zu dem Schluss, dass der kontinuierlichen Überwachung der Sicherheitslage und der Entwicklungen in Pakistan besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte, und zwar durch regelmäßige technische Sitzungen in Brüssel vor jedem EU-Flugsicherheitsausschuss und durch regelmäßige Fortschrittsberichte der PCAA. Er behielt sich außerdem die Möglichkeit vor, die PCAA bei künftigen Sitzungen des EU-Flugsicherheitsausschusses zu weiteren Anhörungen einzuladen.

(74) Die Kommission wies ferner darauf hin, dass die Regierung weiterhin Unterstützung leisten muss und wie wichtig es ist, die Stabilität der Führung innerhalb der Behörde als Eckpfeiler für eine gut funktionierende PCAA zu gewährleisten.

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

(76) 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.

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

Luftfahrtunternehmen aus São Tomé und Príncipe

(78) Im November 2009 wurden in São Tomé und Príncipe zugelassene Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1144/2009 der Kommission ([10]) in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen.

(79) Mit Schreiben vom 19. Dezember 2023 teilte das *Instituto Nacional de Aviação Civil de São Tomé et Príncipe* der Kommission im Rahmen der kontinuierlichen Überwachung mit, dass das Luftfahrtunternehmen *Africa's Connection* in São Tomé und Príncipe nicht mehr zugelassen ist.

(80) Im Einklang mit den gemeinsamen Kriterien im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 stellt die Kommission daher fest, dass die Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, im Hinblick auf Luftfahrtunternehmen aus São Tomé und Príncipe geändert werden sollte, um das Luftfahrtunternehmen *Africa's Connection* aus Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zu streichen.

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

Luftfahrtunternehmen aus Sierra Leone

(82) Luftfahrtunternehmen aus Sierra Leone wurden in den Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgenommen.

(83) Nach den Ergebnissen des ICAO-Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht („Universal Safety Oversight Audit Programme", „USOAP") von 2006 und auf der Grundlage von Empfehlungen der ICAO leitete die Zivilluftfahrtbehörde Sierra Leones („SLCAA") ein Verfahren zur Aufhebung der Registrierung von Luftfahrzeugen und zum Widerruf von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen ein, die Luftfahrtunternehmen aus Sierra Leone ausgestellt worden waren. Die SLCAA unterrichtete die Kommission im Mai 2020 über den Abschluss dieses Prozesses.

(84) Am 31. Januar 2024 übermittelte die SLCAA auf Ersuchen der Kommission aktuelle Informationen über die Lage der Zivilluftfahrt in Sierra Leone, einschließlich Einzelheiten zu den Verbesserungen, die von der SLCAA im Hinblick auf die Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen vorgenommen wurden, und zu den Bestrebungen, die Tätigkeiten in Bezug auf die Zertifizierung von und Sicherheitsaufsicht über Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeuge wieder aufzunehmen.

(85) Da im nationalen Register Sierra Leones keine Luftfahrzeuge vorhanden sind und es an von der SLCAA zugelassenen Luftfahrtunternehmen mangelt, wurde am 25. April 2024 eine Sitzung einberufen, um die Pläne der SLCAA zu erörtern, auch im Hinblick darauf, eine künftige Entwicklung der Zivilluftfahrt in Sierra Leone zu unterstützen. An dieser Sitzung nahmen Vertreter der Kommission, der Agentur, der Mitgliedstaaten, der SLCAA und des Parlaments Sierra Leones teil.

(86) Während der Sitzung teilte die SLCAA die Ergebnisse des USOAP-Besuchs der ICAO 2023 mit, skizzierte Pläne zur weiteren Verbesserung ihrer Zertifizierungs- und Sicherheitsaufsichtskapazitäten und übermittelte Informationen über die Unterzeichnung einer Absichtserklärung mit Italien im März 2024 zur Einrichtung einer technischen Zusammenarbeit zwischen Sierra Leone und Italien. Die SLCAA bestätigte außerdem, dass sie offiziell beauftragt wurde, die Zulassung neuer Luftfahrtunternehmen sowie die Registrierung von Luftfahrzeugen vorzunehmen.

(87) Die Kommission erkennt die Bemühungen der SLCAA an, die internationalen Sicherheitsstandards einzuhalten, und nimmt die anhaltende Unterstützung der Regierung Sierra Leones zur Kenntnis. Die Kommission erkennt ferner das Engagement der SLCAA an, mit Unterstützung Italiens die erforderlichen Fähigkeiten für die Registrierung von Luftfahrzeugen, die Zulassung von Luftfahrtunternehmen und die Beaufsichtigung der Tätigkeiten der Luftfahrtunternehmen, die sie gemäß den internationalen Sicherheitsstandards zulassen wird, weiter auszubauen.

(88) Aus den jüngsten Informationen geht hervor, dass die SLCAA derzeit nicht die erforderlichen Fähigkeiten nachweisen konnte, um Luftfahrzeuge zu registrieren, Luftfahrtunternehmen zu zertifizieren und die Lufttüchtigkeit und den Betrieb von Luftfahrtunternehmen nach internationalen Sicherheitsstandards zu beaufsichtigen. Daher wird die Kommission die Konsultationen mit der SLCAA fortsetzen und die weiteren Maßnahmen der SLCAA zur Lösung dieser Probleme überwachen. Es wird geprüft, ob gegebenenfalls eine Sicherheitsbewertung der Union vor Ort durchgeführt werden kann, wenn die Bedingungen erfüllt sind.

([10]) Verordnung (EG) Nr. 1144/2009 der Kommission vom 26. November 2009 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 312 vom 27.11.2009, S. 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1144/oj).

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

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

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

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

(93) 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 30. Mai 2024

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 Luftfahrzeugbetreibers
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Simbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IR-C	Iran
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irak
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Afghanistans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afghanistan
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Angolas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen *TAAG Angola Airlines* und *Heli Malongo*, einschließlich			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Unbekannt	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Unbekannt	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Unbekannt	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Unbekannt	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Armeniens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Armenien**
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Armenien
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenien

[1] Den in diesem Anhang aufgeführten Luftfahrtunternehmen kann es gestattet werden, Verkehrsrechte durch den Einsatz betriebsbereit gecharterter Luftfahrzeuge (Wet-Lease) eines Luftfahrtunternehmens auszuüben, das keinem Betriebsverbot unterliegt, sofern die einschlägigen Sicherheitsnormen eingehalten werden.

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses („AOC") oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenien
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenien
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Armenien
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Armenien
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenien
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenien
SKYBALL	AM AOC 073	k. A.	Armenien
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kongos (Brazzaville), die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Kongo (Brazzaville)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Kongo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Kongo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Kongo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Unbekannt	Kongo (Brazzaville)
Alle Luftfahrtunternehmen, die von Behörden, die für die Regulierungsaufsicht der Demokratischen Republik Kongo (DRK) zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Demokratische Republik Kongo (DRK)**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Demokratische Republik Kongo (DRK)

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses („AOC") oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Demokratische Republik Kongo (DRK)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo (DRK)
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Dschibutis, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Dschibuti**
DAALLO AIRLINES	Unbekannt	DAO	Dschibuti
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Äquatorialguineas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Äquatorialguinea**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Äquatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Unbekannt	Äquatorialguinea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Eritreas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kirgisistans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**Kirgisistan**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirgisistan
AEROSTAN	08	BSC	Kirgisistan

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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses („AOC") oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses („AOC") oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
JSC „IRAERO AIRLINES"	480	IAE	Russland
JSC „URAL AIRLINES"	18	SVR	Russland
JSC „ALROSA AIR COMPANY"	230	DRU	Russland
JSC „NORDSTAR AIRLINES"	452	TYA	Russland
JS AVIATION COMPANY „RUSLINE"	225	RLU	Russland
JSC „YAMAL AIRLINES"	142	LLM	Russland
LLC „NORD WIND"	516	NWS	Russland
LLC „AIR COMPANY IKAR"	36	KAR	Russland
LTD. I FLY	533	RSY	Russland
„POBEDA AIRLINES" LLC	562	PBD	Russland
PUBLIC JSC „AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Russland
„ROSSIYA AIRLINES" JSC	2	SDM	Russland
„SKOL AIRLINES" LLC	228	CDV	Russland
„UTAIR AVIATION" JSC	6	UTA	Russland
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden São Tomés und Príncipes, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			**São Tomé und Príncipe**
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé und Príncipe
Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sierra Leones, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden			**Sierra Leone**
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

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses („AOC") oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung (3-Buchstaben-Code)	Staat des Luftfahrzeugbetreibers
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudan
SUN AIR	51	SNR	Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudan“

ANHANG II

„ANHANG B

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

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

[1] Den in diesem Anhang aufgeführten Luftfahrtunternehmen kann es gestattet werden, Verkehrsrechte durch den Einsatz betriebsbereit gecharterter Luftfahrzeuge (Wet-Lease) eines Luftfahrtunternehmens auszuüben, das keinem Betriebsverbot unterliegt, sofern die einschlägigen Sicherheitsnormen eingehalten werden.