

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 304



Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

61ο έτος

29 Νοεμβρίου 2018

Περιεχόμενα

II Μη νομοθετικές πράξεις

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/1863 του Συμβουλίου, της 28ης Νοεμβρίου 2018, για την εφαρμογή του άρθρου 21 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/44 σχετικά με περιοριστικά μέτρα λόγω της κατάστασης στη Λιβύη 1
- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/1864 της Επιτροπής, της 28ης Νοεμβρίου 2018, σχετικά με τη δασμολογική κατάταξη ορισμένων εμπορευμάτων στη Συνδυασμένη Ονοματολογία 3
- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/1865 της Επιτροπής, της 28ης Νοεμβρίου 2018, για τη μη ανανέωση της έγκρισης της δραστικής ουσίας propiconazole, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1107/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διάθεση φυτοπροστατευτικών προϊόντων στην αγορά, και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 540/2011 της Επιτροπής ⁽¹⁾ 6
- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/1866 της Επιτροπής, της 28ης Νοεμβρίου 2018, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 όσον αφορά τον κατάλογο αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας ή σε περιορισμούς λειτουργίας εντός της Ένωσης ⁽¹⁾ 10

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- ★ Απόφαση (ΕΕ) 2018/1867 του Συμβουλίου, της 26ης Νοεμβρίου 2018, για τη θέση που πρέπει να ληφθεί, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στη Μεικτή Επιτροπή του ΕΟΧ όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος IX (Χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες) της συμφωνίας για τον ΕΟΧ (Omnibus II) ⁽¹⁾ 29
- ★ Εκτελεστική απόφαση (ΚΕΠΠΑ) 2018/1868 του Συμβουλίου, της 28ης Νοεμβρίου 2018, για την εφαρμογή της απόφασης (ΚΕΠΠΑ) 2015/1333 σχετικά με περιοριστικά μέτρα λόγω της κατάστασης στη Λιβύη 32

⁽¹⁾ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

Διορθωτικά

- ★ Διορθωτικό στην απόφαση (ΕΕ) 2018/1471 της Επιτροπής, της 19ης Σεπτεμβρίου 2018, σχετικά με την προτεινόμενη πρωτοβουλία πολιτών με τίτλο «ΤΕΡΜΑ ΣΤΗΝ ΑΠΑΤΗ και την κατάχρηση ΚΟΝΔΥΛΙΩΝ ΤΗΣ ΕΕ — με καλύτερο έλεγχο των αποφάσεων, της εφαρμογής και των κυρώσεων» (ΕΕ L 246 της 2.10.2018) 35
- ★ Διορθωτικό στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/1795 της Επιτροπής, της 20ής Νοεμβρίου 2018, για τον καθορισμό της διαδικασίας και των κριτηρίων που εφαρμόζονται στην εξέταση της οικονομικής ισορροπίας κατά το άρθρο 11 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 294 της 21.11.2018) 35

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/1863 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 28ης Νοεμβρίου 2018

για την εφαρμογή του άρθρου 21 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/44 σχετικά με περιοριστικά μέτρα λόγω της κατάστασης στη Λιβύη

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/44 του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 2016, σχετικά με περιοριστικά μέτρα λόγω της κατάστασης στη Λιβύη και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 204/2011 ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 21 παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση του Υπάτου Εκπροσώπου της Ένωσης για θέματα εξωτερικής πολιτικής και πολιτικής ασφαλείας,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στις 18 Ιανουαρίου 2016, το Συμβούλιο εξέδωσε τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/44.
- (2) Στις 16 Νοεμβρίου 2018, η Επιτροπή του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών («ΣΑΗΕ»), η οποία συγκροτήθηκε δυνάμει της απόφασης ΣΑΗΕ 1970 (2011), προσέθεσε ένα πρόσωπο στον κατάλογο των προσώπων και οντοτήτων που υπόκεινται σε περιοριστικά μέτρα.
- (3) Το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2016/44 θα πρέπει συνεπώς να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2016/44 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την ημερομηνία δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε όλα τα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 28 Νοεμβρίου 2018.

Για το Συμβούλιο
Η Πρόεδρος
J. BOGNER-STRAUSS

⁽¹⁾ ΕΕ L 12, 19.1.2016, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το ακόλουθο πρόσωπο προστίθεται στον κατάλογο του παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2016/44:

«28. **Όνομα:** 1: Salah 2: Badi 3: δεν υπάρχει 4: δεν υπάρχει

Βαθμός: δεν υπάρχει **Χαρακτηρισμός:** Ανώτατος διοικητής του ένοπλου μετώπου Al-Somood κατά της κυβέρνησης εθνικής συμφωνίας (GNA), γνωστού και ως Fakhr ή “Pride of Libya” και της Ταξιαρχίας Misratan Al Marsa Central Shield **Ημερομηνία γέννησης:** δεν υπάρχει **Τόπος γέννησης:** δεν υπάρχει **Ισχυρό ψευδώνυμο:** δεν υπάρχει **Ασθενές ψευδώνυμο:** δεν υπάρχει **Εθνικότητα:** δεν υπάρχει **Αριθμός διαβατηρίου:** δεν υπάρχει **Αριθ. εθνικής ταυτότητας:** δεν υπάρχει **Διεύθυνση:** δεν υπάρχει **Ημερομηνία καταχώρισης:** 16 Νοεμβρίου 2018 **Άλλες πληροφορίες:** Καταχωρίστηκε στον κατάλογο δυνάμει των παραγράφων 15 και 17 της απόφασης 1970 (ταξιδιωτική απαγόρευση, δέσμευση περιουσιακών στοιχείων).

Καταχωρίστηκε στον κατάλογο δυνάμει της παραγράφου 22 στοιχείο α) της απόφασης 1970 (2011), της παραγράφου 4 στοιχείο α) της απόφασης 2174 (2014) και της παραγράφου 11 στοιχείο α) της απόφασης 2213 (2015).

Πρόσθετα στοιχεία:

- Ο Salah Badi προσπάθησε συστηματικά να υπονομεύσει την εξεύρεση πολιτικής λύσης στη Λιβύη, υποστηρίζοντας την ένοπλη αντίσταση. Πληροφορίες ανοικτής πηγής επιβεβαιώνουν ότι ο Salah Badi είναι ανώτατος διοικητής του ένοπλου μετώπου Al-Somood κατά της κυβέρνησης εθνικής συμφωνίας (GNA), γνωστού και ως Fakhr ή “Pride of Libya” και της Ταξιαρχίας Misratan Al Marsa Central Shield.
- Διαδραμάτισε ηγετικό ρόλο στις πρόσφατες συγκρούσεις στην Τρίπολη που άρχισαν στις 27 Αυγούστου 2018 και στις οποίες σκοτώθηκαν τουλάχιστον 115 άνθρωποι, οι περισσότεροι εκ των οποίων ήταν άμαχοι. Οι υπό την ηγεσία του δυνάμεις έλαβαν ειδική προειδοποίηση από την Αποστολή Στήριξης των Ηνωμένων Εθνών στη Λιβύη (UNSMIL) όταν αυτή κάλεσε όλα τα μέρη να παύσουν τις πράξεις βίας (και τους υπενθύμισε ότι η στόχευση αμάχων και των εγκαταστάσεών τους απαγορεύεται από το Διεθνές ανθρωπιστικό δίκαιο).
- Στα τέλη του 2016 και το 2017, ο Salah Badi ηγήθηκε ένοπλης πολιτοφυλακής η οποία επιτέθηκε επανειλημμένα στην Τρίπολη κατά της κυβέρνησης εθνικής συμφωνίας προκειμένου να της αφαιρέσει την εξουσία και να επαναφέρει την μη αναγνωρισμένη “κυβέρνηση εθνικής σωτηρίας” του Khalifa Ghwell. Στις 21 Φεβρουαρίου 2017, ο Badi εμφανίστηκε δίπλα σε άρματα μάχης σε βίντεο στο YouTube, μαγνητοσκοπημένο έξω από το ξενοδοχείο Rixos στην Τρίπολη, και απείλησε ότι θα επιτεθεί κατά της μη αναγνωρισμένης κυβέρνησης εθνικής συμφωνίας. Στις 26 και 27 Μαΐου 2017, δυνάμεις της Fakhr Libya (“Pride of Libya”) υπό την ηγεσία του Salah Badi επιτέθηκαν σε τοποθεσίες της Τρίπολης, συμπεριλαμβανομένης της περιοχής Abu Sleem και του δρόμου προς το αεροδρόμιο. Αξιόπιστα δελτία τύπου ανέφεραν ότι οι δυνάμεις του Badi χρησιμοποίησαν στην επίθεση άρματα μάχης και βαρύ πυροβολικό, κάτι που επιβεβαιώνεται και από τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης.»

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/1864 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 28ης Νοεμβρίου 2018

σχετικά με τη δασμολογική κατάταξη ορισμένων εμπορευμάτων στη Συνδυασμένη Ονοματολογία

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 2013, για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα (¹), και ιδίως το άρθρο 57 παράγραφος 4 και το άρθρο 58 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Για να εξασφαλιστεί η ομοιόμορφη εφαρμογή της Συνδυασμένης Ονοματολογίας που προσαρτάται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2658/87 του Συμβουλίου (²), είναι αναγκαίο να θεσπιστούν μέτρα όσον αφορά την κατάταξη των εμπορευμάτων που αναφέρονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.
- (2) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2658/87 προβλέπει τους γενικούς κανόνες για την ερμηνεία της Συνδυασμένης Ονοματολογίας (ΣΟ). Οι εν λόγω κανόνες ισχύουν επίσης και για κάθε άλλη ονοματολογία η οποία βασίζεται εν όλω ή εν μέρει στη ΣΟ ή προσθέτει σε αυτήν οποιαδήποτε νέα υποδιαίρεση και θεσπίζεται με ειδικές διατάξεις της Ένωσης με σκοπό την εφαρμογή δασμολογικών και άλλων μέτρων σχετικά με τις εμπορευματικές συναλλαγές.
- (3) Κατ' εφαρμογή αυτών των γενικών κανόνων, τα εμπορεύματα που περιγράφονται στη στήλη (1) του πίνακα που περιλαμβάνεται στο παράρτημα θα πρέπει να καταταγούν στον κωδικό ΣΟ που εμφανίζεται στη στήλη (2), για τους λόγους που αναφέρονται στη στήλη (3) του εν λόγω πίνακα.
- (4) Είναι σκόπιμο να προβλεφθεί ότι ο δικαιούχος των δεσμευτικών δασμολογικών πληροφοριών, οι οποίες έχουν εκδοθεί σχετικά με τα εμπορεύματα που αφορά ο παρών κανονισμός και δεν είναι σύμφωνες με τον παρόντα κανονισμό, μπορεί να συνεχίσει να τις επικαλείται επί μια ορισμένη χρονική περίοδο, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 34 παράγραφος 9 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013. Η περίοδος αυτή θα πρέπει να είναι τρίμηνη.
- (5) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της Επιτροπής Τελωνειακού Κώδικα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τα εμπορεύματα που περιγράφονται στη στήλη (1) του πίνακα που περιλαμβάνεται στο παράρτημα κατατάσσονται στη Συνδυασμένη Ονοματολογία στον κωδικό ΣΟ που αναφέρεται στη στήλη (2) του εν λόγω πίνακα.

Άρθρο 2

Οι δεσμευτικές δασμολογικές πληροφορίες που δεν είναι σύμφωνες με τον παρόντα κανονισμό μπορούν να συνεχίσουν να αποτελούν αντικείμενο επίκλησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 34 παράγραφος 9 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013, κατά τη διάρκεια περιόδου τριών μηνών από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

(¹) ΕΕ L 269 της 10.10.2013, σ. 1.

(²) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2658/87 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1987, για τη δασμολογική και στατιστική ονοματολογία και το κοινό δασμολόγιο (ΕΕ L 256 της 7.9.1987, σ. 1).

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 28 Νοεμβρίου 2018.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Περιγραφή των εμπορευμάτων	Κατάταξη (κωδικός ΣΟ)	Αιτιολογία
(1)	(2)	(3)
Προϊόν αποτελούμενο από τα ακόλουθα συστατικά (% κατά βάρος): — ιχθυέλαιο 99,7307, — τοκοφερόλες 0,1885, — ηλιέλαιο 0,0808. Το ιχθυέλαιο είναι μείγμα λαδιών τα οποία προέρχονται από τις ακόλουθες οικογένειες ψαριών: <i>Engraulidae</i>, <i>Osmeridae</i>, <i>Carangidae</i>, <i>Clupeidae</i>, <i>Salmonidae</i> και <i>Scombridae</i>. Το ιχθυέλαιο δεν είναι λάδι από σκώτια ψαριών. Οι τοκοφερόλες προστίθενται σκόπιμα στο ιχθυέλαιο για την παρεμπόδιση της οξείδωσης των λιπιδίων. Το ηλιέλαιο ενεργεί ως φορέας και ως διογκωτικό για τις τοκοφερόλες πριν από την ανάμειξή τους με το ιχθυέλαιο. Επιπλέον, το ηλιέλαιο εξασφαλίζει ότι κατά τη μείξη οι τοκοφερόλες διαλύονται κανονικά στο ιχθυέλαιο. Το προϊόν παρουσιάζεται χύμα προς χρήση στην παραγωγή μαλακών κάψουλων ζελατίνης.	1517 90 99	Η κατάταξη καθορίζεται από τους γενικούς κανόνες 1 και 6 για την ερμηνεία της Συνδυασμένης Ονοματολογίας και από το κείμενο των κωδικών ΣΟ 1517, 1517 90 και 1517 90 99. Το προϊόν δεν μπορεί να καταταχθεί στην κλάση 1504 ως ιχθυέλαιο λόγω του μείγματός του με ηλιέλαιο, δεδομένου ότι το κείμενο της κλάσης αυτής δεν επιτρέπει μείγματα ζωικών και φυτικών λαδιών. Μείγματα βρώσιμα από λάδια ζωικά και φυτικά πρέπει να κατατάσσονται στην κλάση 1517 (βλέπε επίσης τις Επεξηγηματικές Σημειώσεις του Εναρμονισμένου Συστήματος για την κλάση 1517, πρώτο εδάφιο, σημείο 3). Κατά συνέπεια, το προϊόν πρέπει να καταταχθεί στον κωδικό ΣΟ 1517 90 99 ως μείγμα βρώσιμο από λάδια ζωικά και φυτικά.

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/1865 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 28ης Νοεμβρίου 2018

για τη μη ανανέωση της έγκρισης της δραστικής ουσίας *propriconazole*, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1107/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διάθεση φυτοπροστατευτικών προϊόντων στην αγορά, και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 540/2011 της Επιτροπής

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1107/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη διάθεση φυτοπροστατευτικών προϊόντων στην αγορά και την κατάργηση των οδηγιών 79/117/ΕΟΚ και 91/414/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 20 παράγραφος 1 και το άρθρο 78 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με την οδηγία 2003/70/ΕΚ της Επιτροπής ⁽²⁾ συμπεριλήφθηκε η ουσία *propriconazole* (προπικοναζόλη) ως δραστική ουσία στο παράρτημα Ι της οδηγίας 91/414/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽³⁾.
- (2) Οι δραστικές ουσίες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι της οδηγίας 91/414/ΕΟΚ θεωρούνται ότι έχουν εγκριθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009 και απαριθμούνται στο μέρος Α του παραρτήματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 540/2011 της Επιτροπής ⁽⁴⁾.
- (3) Η έγκριση της δραστικής ουσίας *propriconazole*, όπως ορίζεται στο μέρος Α του παραρτήματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 540/2011, λήγει στις 31 Ιανουαρίου 2019.
- (4) Υποβλήθηκε αίτηση για την ανανέωση της έγκρισης της ουσίας *propriconazole* σύμφωνα με το άρθρο 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 844/2012 της Επιτροπής ⁽⁵⁾, εντός της χρονικής περιόδου που ορίζεται στο εν λόγω άρθρο.
- (5) Ο αιτών υπέβαλε τους συμπληρωματικούς φακέλους που απαιτούνται σύμφωνα με το άρθρο 6 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 844/2012. Το κράτος μέλος εισηγητής διαπίστωσε ότι η αίτηση ήταν πλήρης.
- (6) Το κράτος μέλος-εισηγητής εκπόνησε έκθεση αξιολόγησης της ανανέωσης σε συνεννόηση με το κράτος μέλος-συνεισηγητή και την υπέβαλε στην Ευρωπαϊκή Αρχή για την Ασφάλεια των Τροφίμων («η Αρχή») και στην Επιτροπή στις 15 Απριλίου 2015.
- (7) Η Αρχή κοινοποίησε την έκθεση αξιολόγησης της ανανέωσης στον αιτούντα και στα κράτη μέλη για υποβολή παρατηρήσεων και διαβίβασε στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις που έλαβε. Η Αρχή έθεσε επίσης τον συμπληρωματικό συνοπτικό φάκελο στη διάθεση του κοινού.
- (8) Στις 14 Ιουνίου 2017 η Αρχή κοινοποίησε στην Επιτροπή το συμπέρασμά της ⁽⁶⁾ σχετικά με το αν η ουσία *propriconazole* αναμένεται να πληροί τα κριτήρια έγκρισης που προβλέπονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009.

⁽¹⁾ ΕΕ L 309 της 24.11.2009, σ. 1.

⁽²⁾ Οδηγία 2003/70/ΕΚ της Επιτροπής, της 17ης Ιουλίου 2003, για τροποποίηση της οδηγίας 91/414/ΕΟΚ του Συμβουλίου ώστε να καταχωρηθούν οι *meconoprop*, *meconoprop-P*, και *propriconazole* ως δραστικές ουσίες (ΕΕ L 184 της 23.7.2003, σ. 9).

⁽³⁾ Οδηγία 91/414/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 1991, σχετικά με τη διάθεση στην αγορά φυτοπροστατευτικών προϊόντων (ΕΕ L 230 της 19.8.1991, σ. 1).

⁽⁴⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 540/2011 της Επιτροπής, της 25ης Μαΐου 2011, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τον κατάλογο των εγκεκριμένων δραστικών ουσιών (ΕΕ L 153 της 11.6.2011, σ. 1).

⁽⁵⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 844/2012 της Επιτροπής, της 18ης Σεπτεμβρίου 2012, για τον καθορισμό των διατάξεων που απαιτούνται για την εφαρμογή της διαδικασίας ανανέωσης της έγκρισης δραστικών ουσιών, που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1107/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διάθεση φυτοπροστατευτικών προϊόντων στην αγορά (ΕΕ L 252 της 19.9.2012, σ. 26).

⁽⁶⁾ EFSA (Ευρωπαϊκή Αρχή για την Ασφάλεια των Τροφίμων), 2016. Συμπεράσματα σχετικά με την επιστημονική επανεξέταση της αξιολόγησης του κινδύνου από φυτοπροστατευτικά προϊόντα όσον αφορά τη δραστική ουσία *propriconazole*. EFSA Journal 2017· 15 (7): 4887, 28 σ. 10.2903/j.efsa.2017.4887.

- (9) Η Αρχή παρέπεμψε στη γνώμη ⁽¹⁾ της επιτροπής αξιολόγησης κινδύνων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Χημικών Προϊόντων, η οποία εκδόθηκε στις 9 Δεκεμβρίου 2016 σύμφωνα με το άρθρο 37 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1272/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾, με την οποία προτάθηκε η ουσία propriconazole να ταξινομηθεί ως ουσία τοξική για την αναπαραγωγή κατηγορίας 1B, σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό. Κατά συνέπεια, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1480 της Επιτροπής ⁽³⁾ τροποποίησε το παράρτημα VI του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1272/2008 και η ουσία propriconazole ταξινομήθηκε ως τοξική για την αναπαραγωγή κατηγορίας 1B.
- (10) Με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία του φακέλου, η Αρχή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν ήταν δυνατόν να επιβεβαιωθούν για τα φυτικά και τα ζωικά προϊόντα τα ανώτατα όρια καταλοίπων («ΑΟΚ») σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 396/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁴⁾, δεδομένου ότι δεν υπήρχαν δεδομένα για το μέγεθος και την τοξικότητα των μεταβολιτών που περιλαμβάνονται στον ορισμό των καταλοίπων για την εκτίμηση επικινδυνότητας. Τα ισχύοντα ΑΟΚ για τις προτεινόμενες χρήσεις της ουσίας propriconazole υπερβαίνουν την προκαθορισμένη τιμή κατά την έννοια του άρθρου 18 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 396/2005. Για τους λόγους αυτούς, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η έκθεση του ανθρώπου στη δραστική ουσία είναι αμελητέα. Ως εκ τούτου, οι απαιτήσεις που καθορίζονται στο σημείο 3.6.4 του παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009 δεν πληρούνται.
- (11) Η Αρχή εντόπισε κρίσιμη ανησυχία σε σχέση με τη μόλυνση των υπόγειων υδάτων από μεταβολίτες της ουσίας propriconazole. Ειδικότερα, ο μεταβολίτης ΝΟΑ436613 προβλέπεται να εμφανιστεί σε τιμές άνω της παραμετρικής τιμής 0,1 µg/L σε όλα τα συναφή σενάρια για όλες τις προτεινόμενες χρήσεις της ουσίας propriconazole, ακόμη και όταν η ουσία χρησιμοποιείται ανά διετία. Προβλέπεται ότι δύο άλλοι μεταβολίτες εμφανίζονται σε υπόγεια ύδατα σε τιμή άνω του 0,1 µg/L στην πλειονότητα των σχετικών σεναρίων. Οι μεταβολίτες αυτοί θεωρούνται εκ των προτέρων πηγή ανησυχίας δεδομένου ότι δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι έχουν το ίδιο δυναμικό αναπαραγωγικής τοξικότητας με τη μητρική ουσία propriconazole. Ως εκ τούτου, επί του παρόντος, δεν μπορεί να διαπιστωθεί ότι η παρουσία μεταβολιτών της ουσίας propriconazole στα υπόγεια ύδατα δεν θα οδηγήσει σε μη αποδεκτές επιδράσεις στα υπόγεια ύδατα και σε επιβλαβείς επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 3 στοιχείο β) και στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009.
- (12) Επιπλέον, η Αρχή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η ουσία propriconazole προκαλεί τοξικές επιδράσεις στα ενδοκρινικά όργανα. Ωστόσο, η επιστημονική αξιολόγηση για τις ενδεχόμενες ιδιότητες της ουσίας propriconazole ως προς την πρόκληση ενδοκρινικών διαταραχών δεν μπόρεσε να ολοκληρωθεί από την Αρχή με βάση τις πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες στον φάκελο. Επιπλέον, η αξιολόγηση διαφόρων πτυχών που είναι αναγκαίες για την εξαγωγή συμπεράσματος σχετικά με τον κίνδυνο για τους καταναλωτές διά της πρόσληψης μέσω της διατροφής δεν κατέστη δυνατό να ολοκληρωθεί με βάση τις πληροφορίες που περιέχονται στο φάκελο.
- (13) Δεδομένων των ανησυχιών αυτών, δεν είναι δυνατόν να προβλεφθεί έγκριση σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009.
- (14) Η Επιτροπή κάλεσε τον αιτούντα να υποβάλει τις παρατηρήσεις του σχετικά με το συμπέρασμα της Αρχής και, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 844/2012, σχετικά με το σχέδιο της έκθεσης ανανέωσης. Ο αιτών υπέβαλε τις παρατηρήσεις του, οι οποίες εξετάστηκαν προσεκτικά.
- (15) Ωστόσο, παρά τα επιχειρήματα που προέβαλε ο αιτών, οι λόγοι ανησυχίας σχετικά με την ουσία δεν εξαλείφθηκαν.
- (16) Συνεπώς, δεν έχει αποδειχθεί, όσον αφορά μία ή περισσότερες αντιπροσωπευτικές χρήσεις ενός τουλάχιστον φυτοπροστατευτικού προϊόντος που περιέχει την ουσία propriconazole, ότι πληρούνται τα κριτήρια έγκρισης που προβλέπονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να μην ανανεωθεί η έγκριση της δραστικής ουσίας propriconazole, σύμφωνα με το άρθρο 20 παράγραφος 1 στοιχείο β) του εν λόγω κανονισμού.
- (17) Συνεπώς, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 540/2011 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (18) Θα πρέπει να δοθεί επαρκής χρόνος στα κράτη μέλη για την ανάκληση των αδειών για τα φυτοπροστατευτικά προϊόντα που περιέχουν την ουσία propriconazole.

⁽¹⁾ Ευρωπαϊκός Οργανισμός Χημικών Προϊόντων (ECHA) (2016). Γνωμοδότηση της επιτροπής αξιολόγησης κινδύνων σχετικά με φάκελο που προτείνει εναρμονισμένη ταξινόμηση και επισήμανση της propriconazole (ISO)- (2RS,4RS;2RS,4SR)-1-[2-(2,4-δihλωροφαινυλο)-4-προπυλο-1,3-διοξολαν-2-υλο]μεθυλο-1H-1,2,4-τριαζόλη.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1272/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2008, για την ταξινόμηση, την επισήμανση και τη συσκευασία των ουσιών και των μειγμάτων, την τροποποίηση και την κατάργηση των οδηγιών 67/548/ΕΟΚ και 1999/45/ΕΚ και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 (ΕΕ L 353 της 31.12.2008, σ. 1).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1480 της Επιτροπής, της 4ης Οκτωβρίου 2018, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1272/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ταξινόμηση, την επισήμανση και τη συσκευασία των ουσιών και των μειγμάτων, με σκοπό την προσαρμογή του στην τεχνική και επιστημονική πρόοδο, και για τη διόρθωση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/776 της Επιτροπής (ΕΕ L 251 της 5.10.2018, σ. 1).

⁽⁴⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 396/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Φεβρουαρίου 2005, για τα ανώτατα όρια καταλοίπων φυτοφαρμάκων μέσα ή πάνω στα τρόφιμα και τις ζωτροφές φυτικής και ζωικής προέλευσης και για την τροποποίηση της οδηγίας 91/414/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 70 της 16.3.2005, σ. 1).

- (19) Για τα φυτοπροστατευτικά προϊόντα που περιέχουν την ουσία propiconazole, στις περιπτώσεις που τα κράτη μέλη θα χορηγήσουν περίοδο χάριτος σύμφωνα με το άρθρο 46 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009, η εν λόγω περίοδος θα πρέπει να λήγει το αργότερο στις 19 Μαρτίου 2020.
- (20) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/84 της Επιτροπής⁽¹⁾ παρέτεινε την ημερομηνία λήξης της περιόδου έγκρισης της ουσίας propiconazole έως τις 31 Ιανουαρίου 2019, ώστε να καταστεί δυνατή η ολοκλήρωση της διαδικασίας ανανέωσης πριν από τη λήξη της περιόδου έγκρισης της εν λόγω ουσίας. Δεδομένου ότι λαμβάνεται απόφαση πριν από την εν λόγω παράταση της ημερομηνίας λήξης της έγκρισης, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να τεθεί σε εφαρμογή το ταχύτερο δυνατό.
- (21) Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τη δυνατότητα εκ νέου υποβολής αίτησης για την έγκριση της ουσίας propiconazole σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009.
- (22) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της μόνιμης επιτροπής φυτών, ζώων, τροφίμων και ζωοτροφών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Μη ανανέωση έγκρισης δραστικής ουσίας

Η έγκριση της δραστικής ουσίας propiconazole δεν ανανεώνεται.

Άρθρο 2

Τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 540/2011

Στο μέρος Α του παραρτήματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 540/2011, η σειρά 58 που αφορά την ουσία propiconazole απαλείφεται.

Άρθρο 3

Μεταβατικά μέτρα

Τα κράτη μέλη ανακαλούν τις άδειες κυκλοφορίας των φυτοπροστατευτικών προϊόντων που περιέχουν την ουσία propiconazole ως δραστική ουσία το αργότερο έως τις 19 Ιουνίου 2019.

Άρθρο 4

Περίοδος χάριτος

Κάθε περίοδος χάριτος που χορηγείται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 46 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009 είναι η συντομότερη δυνατή και λήγει το αργότερο στις 19 Μαρτίου 2020.

Άρθρο 5

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

⁽¹⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/84 της Επιτροπής, της 19ης Ιανουαρίου 2018, για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 540/2011 όσον αφορά την παράταση των περιόδων έγκρισης των δραστικών ουσιών chlorpyrifos, chlorpyrifos-methyl, clothianidin, dimoxystrobin, ενώσεις χαλκού, mecoprop-P, mancozeb, metiram, oxamyl, pethoxamid, propiconazole, propineb, propyzamide, pyraclostrobin και zoxamide (ΕΕ L 16 της 20.1.2018, σ. 8).

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 28 Νοεμβρίου 2018.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNKER

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/1866 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 28ης Νοεμβρίου 2018

σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 όσον αφορά τον κατάλογο αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας ή σε περιορισμούς λειτουργίας εντός της Ένωσης

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2005, για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, καθώς και για την κατάργηση του άρθρου 9 της οδηγίας 2004/36/ΕΚ ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 474/2006 ⁽²⁾ της Επιτροπής καταρτίζεται κατάλογος αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης.
- (2) Δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 ⁽³⁾, ορισμένα κράτη μέλη και ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια («EASA») διαβίβασαν στην Επιτροπή πληροφορίες σημαντικές για την επικαιροποίηση του εν λόγω καταλόγου. Σχετικές πληροφορίες διαβίβασαν επίσης τρίτες χώρες και διεθνείς οργανισμοί. Λόγω των πληροφοριών αυτών, ο κατάλογος πρέπει να επικαιροποιηθεί.
- (3) Η Επιτροπή ενημέρωσε όλους τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς, είτε απευθείας είτε μέσω των αρχών που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία τους, σχετικά με τα ουσιώδη περιστατικά και τους προβληματισμούς που θα μπορούσαν να αποτελέσουν τη βάση για τη λήψη απόφασης να τους επιβληθεί απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης ή για την τροποποίηση των όρων επιβολής απαγόρευσης λειτουργίας σε αερομεταφορείς που περιλαμβάνονται στους καταλόγους των παραρτημάτων Α και Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (4) Η Επιτροπή έδωσε στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς τη δυνατότητα να συμβουλευθούν τα έγγραφα που διαβίβασαν τα κράτη μέλη, να υποβάλουν γραπτές παρατηρήσεις και να εκθέσουν προφορικά τις θέσεις τους στην Επιτροπή και την επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 («επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών»).
- (5) Η Επιτροπή έχει ενημερώσει την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών για τις εν εξελίξει κοινές διαβουλεύσεις, βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006 της Επιτροπής ⁽⁴⁾, με τις αρμόδιες αρχές και τους αερομεταφορείς των εξής κρατών: Ανγκόλα, Λευκορωσία, Μπενίν, Γκάμπια, Ινδονησία, Μαυριτανία, Μεξικό, Μολδαβία, Νεπάλ, Ρωσία, Ταϊλάνδη, Βενεζουέλα και Ζάμπια. Η Επιτροπή ενημέρωσε επίσης την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών σχετικά με την κατάσταση της αεροπορικής ασφάλειας στα εξής κράτη: Αφγανιστάν, Γκαμπόν, Καζαχστάν, Λιβύη και Μοζαμβίκη.
- (6) Ο EASA ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών για τα αποτελέσματα της ανάλυσης των επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργήθηκαν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 ⁽⁵⁾ της Επιτροπής, στο πλαίσιο του προγράμματος «Εκτίμηση της Ασφάλειας Ξένων Αεροσκαφών» (Safety Assessment of Foreign Aircraft, «SAFA»).

⁽¹⁾ ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής, της 22ας Μαρτίου 2006, για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 84 της 23.3.2006, σ. 14).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 2005, ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15.

⁽⁴⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 473/2006 της Επιτροπής, της 22ας Μαρτίου 2006, για θέσπιση των εκτελεστικών κανόνων όσον αφορά τον κοινοτικό κατάλογο των αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ΕΕ L 84 της 23.3.2006, σ. 8.

⁽⁵⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1.

- (7) Επιπλέον, ο EASA ενημέρωσε την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών για τα έργα παροχής τεχνικής βοήθειας που υλοποιήθηκαν σε τρίτες χώρες τις οποίες αφορούσε απαγόρευση λειτουργίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής. Ο EASA παρείχε πληροφορίες για τα σχέδια και τα αιτήματα παροχής περαιτέρω τεχνικής βοήθειας και συνεργασίας με σκοπό τη βελτίωση της διοικητικής και της τεχνικής ικανότητας των αρχών πολιτικής αεροπορίας σε τρίτες χώρες προκειμένου να τις διευκολύνει στην επίλυση περιπτώσεων μη τήρησης των εφαρμοστέων διεθνών προτύπων ασφάλειας πολιτικής αεροπορίας. Ζητήθηκε από τα κράτη μέλη να ανταποκριθούν στα εν λόγω αιτήματα σε διμερή βάση, σε συντονισμό με την Επιτροπή και τον EASA. Εν προκειμένω, η Επιτροπή επανέλαβε τη χρησιμότητα παροχής πληροφοριών στη διεθνή κοινότητα αερομεταφορών, ιδίως μέσω της βάσης δεδομένων του Δικτύου Συνδρομής και Συνεργασίας για την Ασφάλεια (Safety Collaborative Assistance Network) του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), όσον αφορά την τεχνική βοήθεια που παρέχεται από την Ένωση και τα κράτη μέλη σε τρίτες χώρες για τη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας σε όλο τον κόσμο.
- (8) Ο Eurocontrol παρουσίασε στην Επιτροπή και στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών την επικαιροποιημένη κατάσταση της λειτουργίας συνεργερσης SAFA και αερομεταφορέων τρίτων χωρών («TCO») καθώς και τα τρέχοντα στατιστικά στοιχεία για τα μηνύματα συνεργερσης για απαγορευμένους αερομεταφορείς.

Αερομεταφορείς της Ένωσης

- (9) Αφού ο EASA ανέλυσε τις πληροφορίες που προέκυψαν από επιθεωρήσεις διαδρόμου που διενεργήθηκαν σε αεροσκάφη αερομεταφορέων της Ένωσης και από επιθεωρήσεις τυποποίησης που διενήργησε ο EASA, καθώς και από ειδικές επιθεωρήσεις και ελέγχους που διενήργησαν εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας, αρκετά κράτη μέλη έλαβαν ορισμένα μέτρα επιβολής της νομοθεσίας και ενημέρωσαν σχετικά την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών. Η Βουλγαρία και η Μάλτα ενημέρωσαν την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών για τα μέτρα που έλαβε όσον αφορά τους αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση στην Βουλγαρία και στη Μάλτα, αντίστοιχα.
- (10) Τα κράτη μέλη βεβαίωσαν εκ νέου την ετοιμότητά τους να προβούν στις αναγκαίες ενέργειες, στην περίπτωση που προκύψει από σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες ότι θα υπήρχε άμεσος κίνδυνος για την ασφάλεια πτήσεων λόγω μη συμμόρφωσης αερομεταφορέων της Ένωσης με τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας.

Αερομεταφορείς της Ανγκόλας

- (11) Με επιστολή της 30ής Απριλίου 2018, η Επιτροπή ζήτησε από την αρμόδια αρχή της Ανγκόλας «Instituto Nacional da Aviação Civil» («INAVIC») κατάλογο των εγγράφων και των ενεργειών που πρέπει να ολοκληρωθούν.
- (12) Η INAVIC διαβίβασε όλα τα έγγραφα που ζητήθηκαν σε εύθετο χρονικό διάστημα. Ο EASA ανέλυσε τα έγγραφα που διαβίβασε η INAVIC και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ήταν παρουσιασμένα με σαφήνεια και καλά δομημένα. Επιπλέον, τα αντίγραφα των πιστοποιητικών αερομεταφορέα («AOC») και των προδιαγραφών των πτητικών λειτουργιών που διαβίβασε η INAVIC ήταν σύμφωνα με τον μορφότυπο του ΔΟΠΑ. Η INAVIC παρείχε ικανοποιητική επισκόπηση των επακόλουθων ενεργειών για τα ευρήματα που προέκυψαν κατά την εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων των αερομεταφορέων της Ανγκόλας στους τομείς πτητικών λειτουργιών («OPS») και αξιοπλοΐας («AIR»).
- (13) Οι διαδικασίες και οι κανονισμοί της INAVIC έχουν επικαιροποιηθεί από το 2015, κυρίως στους τομείς της αξιοπλοΐας (AIR), των πτητικών λειτουργιών (OPS) και της αεροϊατρικής. Επιπλέον, σύμφωνα με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων, η INAVIC παρέχει με δική της πρωτοβουλία στον ΔΟΠΑ ενημερώσεις επί του σχεδίου διορθωτικών μέτρων της («CAP»).
- (14) Για μια πιο λεπτομερή και τεκμηριωμένη κατανόηση των δραστηριοτήτων εποπτείας στην Ανγκόλα, η Επιτροπή ζήτησε από την INAVIC να παράσχει τις εκδόσεις των επιθεωρήσεων ή των ελέγχων επανεπικύρωσης των AOC, συμπεριλαμβανομένης λεπτομερούς περιγραφής των ευρημάτων και των επακόλουθων ενεργειών που εφαρμόστηκαν για τους αερομεταφορείς *Sonair*, *Air Jet* και *Heli Malongo*.
- (15) Οι εκδόσεις αυτές εστάλησαν στον EASA, ο οποίος κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα στοιχεία που περιλαμβάνονταν σε αυτά ήταν συναφή και υψηλής ποιότητας. Οι εκδόσεις κατέδειξαν επίσης ότι είχαν εφαρμοστεί κατάλληλα διορθωτικά μέτρα από τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς, με βάση τα ευρήματα της INAVIC.
- (16) Η INAVIC ενημέρωσε την Επιτροπή ότι είχαν πιστοποιηθεί δύο νέοι αερομεταφορείς, ο *Bestflya Aircraft Management* και ο *SJL*. Η INAVIC ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή ότι επτά αερομεταφορείς, συγκεκριμένα οι *Air Nave*, *Air26*, *Angola Air Services*, *Diexim*, *Fly540*, *Gira Globo* και *Manewa* δεν κατείχαν πλέον έγκυρο AOC.

- (17) Με βάση τις διαθέσιμες επί του παρόντος πληροφορίες, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η INAVIC έχει σημειώσει πρόοδο ως προς την εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφαλείας. Ωστόσο, προτού ληφθεί οποιαδήποτε απόφαση σχετικά με την άρση της απαγόρευσης στους αερομεταφορείς της Ανγκόλας, πρέπει να επαληθευτεί αυτή η πρόοδος σε επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης στην INAVIC και σε επιλεγμένους αερομεταφορείς της Ανγκόλας.
- (18) Συνεπώς, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι σε αυτό το στάδιο ο κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης θα πρέπει να τροποποιηθεί και να συμπεριλάβει τους αερομεταφορείς *Bestflya Aircraft Management* και *SJL*. Οι αερομεταφορείς *Air Nave*, *Air26*, *Angola Air Services*, *Diexim*, *Fly540*, *Gira Globo* και *Manewa* θα πρέπει να διαγραφούν από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, δεδομένου ότι δεν κατέχουν πλέον έγκυρο AOC.

Αερομεταφορείς της Λευκορωσίας

- (19) Στις 17 Σεπτεμβρίου 2018, σε συνέχεια των ελλείψεων στην ασφάλεια πτήσεων που διαπίστωσε ο EASA στο πλαίσιο της διαδικασίας αδειοδότησης αερομεταφορέα τρίτης χώρας («TCO»), η Επιτροπή άρχισε διαβουλεύσεις με το τμήμα πολιτικής αεροπορίας της Λευκορωσίας («AD-BLR») σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού αριθ. 473/2006.
- (20) Στις 8 Νοεμβρίου 2018, η Επιτροπή, ο EASA και εκπρόσωποι του AD-BLR πραγματοποίησαν τεχνική συνεδρίαση. Κατά τη συνεδρίαση αυτή, η Επιτροπή τόνισε τη σημασία της ορθής και τακτικής ενημέρωσής της για τις δραστηριότητες εποπτείας της ασφαλείας. Το AD-BLR παρουσίασε τα διορθωτικά μέτρα που ελήφθησαν για την αντιμετώπιση των προβλημάτων ασφαλείας που διαπίστωσε ο EASA στο πλαίσιο της διαδικασίας αδειοδότησης TCO και των δραστηριοτήτων παρακολούθησης. Παρόλο που οι εν λόγω πληροφορίες είχαν ζητηθεί κατά την έναρξη των διαβουλεύσεων, το AD-BLR δεν παρείχε επαρκείς πληροφορίες σχετικά με τον σχεδιασμό και τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων εποπτείας. Λαμβανομένων υπόψη των δυσκολιών που αντιμετωπίζουν ορισμένοι αιτούντες που έχουν πιστοποιηθεί στη Λευκορωσία για να επιτύχουν στη διαδικασία αδειοδότησης TCO, κυρίως λόγω ελλείψεων στον τομέα της ασφαλείας πτήσεων, η Επιτροπή επανέλαβε τη σημασία της συμμόρφωσης του AD-BLR με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφαλείας με ταυτόχρονη εκπλήρωση των υποχρεώσεων ασφαλείας τις οποίες υπέχει.
- (21) Λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων ελλείψεων στον τομέα της ασφαλείας, η Επιτροπή κάλεσε το AD-BLR σε ακρόαση σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η οποία ακρόαση πραγματοποιήθηκε στις 13 Νοεμβρίου 2018. Κατά τη διάρκεια της εν λόγω ακρόασης, το AD-BLR παρείχε στην Επιτροπή και στην επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών γενικές πληροφορίες για τον αεροπορικό τομέα στη Λευκορωσία, το προσωπικό που διατίθεται για δραστηριότητες εποπτείας και τον τρόπο με τον οποίο η Λευκορωσία διεξάγει διερεύνηση των ατυχημάτων. Το AD-BLR ενημέρωσε επίσης σχετικά με την κατάσταση της εποπτείας της ασφαλείας στη Λευκορωσία, κάνοντας αναφορά στα σχετικά κρίσιμα στοιχεία ΔΟΠΑ. Το AD-BLR επανέλαβε την έκκληση για στενή συνεργασία με την ΕΕ και ζήτησε να ενημερώνεται για την έναρξη της εφαρμογής ορισμένων κανονισμών της ΕΕ, ιδίως εκείνων που σχετίζονται με τους τομείς της αξιοπιστίας και των πτητικών λειτουργιών. Πιστεύοντας ότι οι δραστηριότητές του διεξάγονται σε πλήρη συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας πτήσεων, ο AD-BLR κάλεσε την ΕΕ να προβεί σε επίσκεψη αξιολόγησης προκειμένου να αποκτήσει καλύτερη εικόνα για το σύστημα εποπτείας της ασφαλείας της Λευκορωσίας.
- (22) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η έλλειψη τεκμηριωμένων πληροφοριών και οι δυσκολίες κατά την ανταλλαγή πληροφοριών που παρατηρούνται από την έναρξη των επίσημων διαβουλεύσεων καθιστούν δύσκολο να αξιολογηθεί με ποιο τρόπο ο AD-BLR εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι αναγκαίο να προβεί σε επιτόπια επίσκεψη ενωσιακής αξιολόγησης πριν από την επόμενη συνεδρίαση της επιτροπής ασφαλείας των αερομεταφορών.
- (23) Επιπλέον, η Επιτροπή κρίνει ότι τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων διαδρόμου SAFA της BELAVIA, του μοναδικού τακτικού επιβατικού αερομεταφορέα που είναι πιστοποιημένος στη Λευκορωσία, δεν εγείρουν επί της παρούσης ιδιαίτερες ανησυχίες για την ασφάλεια. Όσον αφορά τους αερομεταφορείς που διενεργούν πτητικές λειτουργίες φορτίων, μέτρα επιβολής έχουν ήδη ληφθεί από τον EASA κατά του *JSC Aircompany Grodno* και του *Transaviaexport Airlines*.
- (24) Μολονότι είναι σαφές ότι για τις διάφορες ελλείψεις που διαπιστώθηκαν θα απαιτηθεί διόρθωση, η φύση τους δεν είναι τέτοια που θα μπορούσε να δικαιολογήσει τη συμπερίληψη των αερομεταφορέων από τη Λευκορωσία στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (25) Ως εκ τούτου, με βάση τις πληροφορίες που είναι επί του παρόντος διαθέσιμες, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν, όσον αφορά τους αερομεταφορείς της Λευκορωσίας, δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης.
- (26) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση της Λευκορωσίας με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφαλείας πτήσεων, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Λευκορωσία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

- (27) Σε περίπτωση που από τις σχετικές πληροφορίες ασφάλειας προκύψει ότι υπάρχει επικείμενη διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, η Επιτροπή ενδέχεται να υποχρεωθεί να λάβει περαιτέρω μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορείς της Μπενίν

- (28) Τον Μάιο του 2017, η Επιτροπή αφαίρεσε όλους τους αερομεταφορείς που υπάγονται στην αρχή της Μπενίν από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 ⁽¹⁾.
- (29) Με επιστολή της 14ης Σεπτεμβρίου 2018, η Επιτροπή ζήτησε από την Agence Nationale de l'Aviation Civile du Bénin («ANAC Bénin») να παράσχει κατάλογο εγγράφων για τη δομή της αρχής, το σύστημα εποπτείας της και τις δραστηριότητές της, συμπεριλαμβανομένου του καταλόγου των κατόχων ΑΟΚ και των νηολογημένων αεροσκαφών, καθώς και τα μέτρα επιβολής που έχουν ληφθεί.
- (30) Στις 15 Οκτωβρίου 2018 η ANAC Bénin προσκόμισε τις πληροφορίες που ζητήθηκαν, περιλαμβανομένων λεπτομερειών που αφορούν την εσωτερική οργάνωση της ANAC Bénin, τα προσόντα του προσωπικού, την πολιτική κατάρτισης, τη διαδικασία εποπτείας, το σύστημα αναφοράς περιστατικών και τη διαδικασία για την έκδοση και την επικύρωση αδειών.
- (31) Στα έγγραφα που υποβλήθηκαν αναφέρεται επίσης ότι υπήρχαν δύο αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι από την ANAC Bénin, οι *Air Taxi Bénin* και *ASAB*.
- (32) Η Επιτροπή ενθαρρύνει την ANAC Bénin να υποβάλλει τακτικά εκθέσεις σχετικά με τις συνεχείς βελτιώσεις όσον αφορά την εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφαλείας, και σχετικά με οποιεσδήποτε νέες σχετικές πληροφορίες, ιδίως σχετικά με την πιστοποίηση νέων αερομεταφορέων.
- (33) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν, όσον αφορά τους αερομεταφορείς της Μπενίν, δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης.

Αερομεταφορείς της Γκάμπιας

- (34) Αερομεταφορείς της Γκάμπιας δεν έχουν ποτέ συμπεριληφθεί στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006. Με επιστολή της 24ης Αυγούστου 2018, η Επιτροπή ζήτησε από την αρχή πολιτικής αεροπορίας της Γκάμπιας, τη Civil Aviation Authority of Gambia («CAAG») να παράσχει έγγραφα σχετικά με τη δομή της αρχής, το σύστημα εποπτείας της και τις δραστηριότητες εποπτείας, συμπεριλαμβανομένου του καταλόγου των κατόχων ΑΟΚ και των νηολογημένων αεροσκαφών, καθώς και τις δράσεις επιβολής της που έχουν αναληφθεί. Στις 28 Σεπτεμβρίου 2018 η CAAG υπέβαλε τις πληροφορίες που ζητήθηκαν.
- (35) Η CAAG ενημέρωσε την Επιτροπή ότι κατά τη στιγμή της αποστολής των πληροφοριών δεν υπήρχαν κάτοχοι ΑΟΚ στη χώρα και ότι το νηολόγιο περιλάμβανε 18 αεροσκάφη. Ορισμένα από αυτά τα αεροσκάφη είναι σταθμευμένα, ενώ άλλα δεν είναι πλέον σε λειτουργία.
- (36) Όσον αφορά τον αερομεταφορέα *Sonnig International Private Jets Gambia – SIPJ(G)*, η CAAG επιβεβαίωσε ότι δεν διέθετε έγκυρο ΑΟΚ της Γκάμπια από τον Αύγουστο του 2017.
- (37) Με την ίδια επιστολή, CAAG ενημέρωσε επίσης ότι ο ΔΟΠΑ διενήργησε επιτόπιο έλεγχο εποπτείας της ασφάλειας του ΔΟΠΑ από τις 16 έως τις 26 Ιουλίου 2018 στο πλαίσιο του προγράμματος USOAP-CMA του ΔΟΠΑ. Η CAAG δεσμεύθηκε να παράσχει στην Επιτροπή την έκθεση ελέγχου μόλις αυτή είναι διαθέσιμη. Τα αποτελέσματα προηγούμενων ελέγχων, από το 2005, καταδεικνύουν συνολικά αποτελεσματική εφαρμογή κατά 78,46 %.
- (38) Βάσει των πληροφοριών αυτών, η Επιτροπή θεωρεί ότι επί του παρόντος δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι η CAAG δεν θα ήταν σε θέση να εκπληρώσει τις διεθνείς υποχρεώσεις της όσον αφορά την εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων.
- (39) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν, όσον αφορά τους αερομεταφορείς της Γκάμπιας, δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης.

⁽¹⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/830 της Επιτροπής, της 15ης Μαΐου 2017, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 όσον αφορά τον κατάλογο αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης, ΕΕ L 124 της 17.5.2017, σ. 3, αιτιολογικές σκέψεις (12) έως (19) για τη Μπενίν.

Αερομεταφορές της Ινδονησίας

- (40) Όλοι οι αερομεταφορείς της Ινδονησίας αφαιρέθηκαν τον Ιούνιο του 2018 από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 ⁽¹⁾. Για τη συνέχιση της παρακολούθησης της εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων στην Ινδονησία, η Επιτροπή και η Γενική Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας της Ινδονησίας («DGCA Indonesia») συνέχισαν τις διαβουλεύσεις δυνάμει του άρθρου 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006. Η Επιτροπή παρακολουθεί την πρόοδο της DGCA Indonesia όσον αφορά τη συμμόρφωση του συστήματος εποπτείας της αεροπορικής ασφάλειας στην Ινδονησία με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Στο πλαίσιο αυτό, με επιστολή της 26ης Σεπτεμβρίου 2018, η DGCA Indonesia διαβίβασε στην Επιτροπή πρόσθετες πληροφορίες και επικαιροποιημένα στοιχεία σχετικά με την ινδονησιακή αεροπορία, τις δραστηριότητες εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων για το διάστημα μεταξύ Μαΐου 2018 και Αυγούστου 2018 και σχετικά με το συμφωνηθέν σχέδιο διορθωτικών μέτρων («CAP»).
- (41) Στις πληροφορίες αυτές περιλαμβάνεται κατάλογος των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Ινδονησία, των νηολογημένων αεροσκαφών και των δραστηριοτήτων εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων, κατάλογος των μέτρων επιβολής που έλαβε η DGCA Indonesia, το επικαιροποιημένο καθεστώς των σχεδίων διορθωτικών μέτρων («CAP») ως αποτέλεσμα της επιτόπιας ενωσιακής επίσκεψης αξιολόγησης τον Μάρτιο του 2018, καθώς και επικαιροποιημένα στοιχεία για την εφαρμογή του σχεδίου δράσης πλοήγησης βάσει επιδόσεων («PBN») και για την τεχνική βοήθεια που παρέχεται στην DGCA Indonesia.
- (42) Όσον αφορά τον κατάλογο των αερομεταφορέων, των αεροσκαφών και των δραστηριοτήτων εποπτείας, κατά την περίοδο αυτή η DGCA Indonesia εξέδωσε ένα νέο AOC μέρος-121 και δύο νέα AOC μέρος-135.
- (43) Όσον αφορά τα μέτρα επιβολής που ελήφθησαν, η DGCA Indonesia ανέστειλε δύο AOC (ένα μέρος-121 και ένα μέρος-135), ανακάλεσε ένα πιστοποιητικό επικύρωσης, και επέβαλε μία διοικητική κύρωση σε κάτοχο πιστοποιητικού αερομεταφορέα μέρος-135. Επιπλέον, η DGCA Indonesia έκανε τα πρώτα βήματα για να ενισχύσει την εποπτεία στο ιατρικό μέρος της αδειοδότησης, ανταποκρινόμενη στα ζητήματα που εντοπίστηκαν κατά την ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης του Μαρτίου 2018, δεδομένου ότι είχαν δύο διαπιστευμένους ιατρικούς εξεταστές κατόχους αδειών.
- (44) Η σύσταση σχετικά με την εφαρμογή της PBN έχει επίσης ληφθεί υπόψη. Έως το τέλος του 2018 η Ινδονησία αναμένει να εφαρμόσει κατά προτεραιότητα διαδικασίες PBN σε 23 από τους 25 διεθνείς αερολιμένες. Η εφαρμογή της PBN σε εγχώριους και απομακρυσμένους αερολιμένες σημειώνει πρόοδο, αν και όχι με τον ίδιο ρυθμό.
- (45) Η DGCA της Ινδονησίας ενημέρωσε την Επιτροπή σχετικά με την κατάσταση των διορθωτικών μέτρων μετά τη συντονισμένη αποστολή επικύρωσης του ΔΟΠΑ που πραγματοποιήθηκε το 2017. Στις 25 Ιουλίου 2018, ο ΔΟΠΑ επανεξέτασε το σχέδιο διορθωτικών μέτρων («CAP») στον τομέα της αξιοπιστίας. Όλα τα διορθωτικά μέτρα έγιναν πλήρως ή εν μέρει αποδεκτά από τον ΔΟΠΑ.
- (46) Μετά το μοιραίο ατύχημα της πτήσης JT610 του αερομεταφορέα Lion Air στις 29 Οκτωβρίου 2018, η DGCA Indonesia επικοινωνήσε με την Επιτροπή εντός 24 ωρών και συνεχίζει να παρέχει πληροφορίες, μεταξύ άλλων, για τις προληπτικές δράσεις που ελήφθησαν μετά το ατύχημα έναντι των αερομεταφορέων που έχουν στον στόλο τους αεροσκάφη του ίδιου τύπου (1 αεροσκάφος που εκμεταλλεύεται ο αερομεταφορέας Garuda και 10 αεροσκάφη του αερομεταφορέα Lion Air).
- (47) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν, όσον αφορά τους αερομεταφορείς της Ινδονησίας, δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης.
- (48) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση της Ινδονησίας με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Ινδονησία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (49) Σε περίπτωση που από τις σχετικές πληροφορίες ασφάλειας προκύψει ότι υπάρχει επικείμενη διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, η Επιτροπή ενδέχεται να υποχρεωθεί να λάβει περαιτέρω μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορές της Μαυριτανίας

- (50) Τον Δεκέμβριο του 2012, η Επιτροπή αποφάσισε να αφαιρέσει όλους τους αερομεταφορείς που υπάγονται στην αρχή της Μαυριτανίας από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/871 της Επιτροπής, της 14ης Ιουνίου 2018, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 όσον αφορά τον κατάλογο αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης, ΕΕ L 152 της 15.6.2018, σ. 5, αιτιολογικές σκέψεις (40) έως (64) για την Ινδονησία.

⁽²⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 1146/2012 της Επιτροπής, της 3ης Δεκεμβρίου 2012, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 όσον αφορά τον κατάλογο αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης, ΕΕ L 333 της 5.12.2012, σ. 7, αιτιολογικές σκέψεις (71) έως (81) για τη Μαυριτανία.

- (51) Με επιστολή της 30ής Αυγούστου 2018, η Επιτροπή ζήτησε από την αρμόδια αρχή της Μαυριτανίας, την *Agence Nationale de l'Aviation Civile* («ANAC Mauritania») να παράσχει έγγραφα για τη δομή της αρχής, το σύστημα εποπτείας που εφαρμόζει και τις δραστηριότητες εποπτείας που πραγματοποιήσει, συμπεριλαμβανομένου του καταλόγου των κατόχων AOC και των νηολογημένων αεροσκαφών, καθώς και για τα μέτρα επιβολής που έχουν ληφθεί.
- (52) Στις 10 Οκτωβρίου 2018, η ANAC Mauritania διαβίβασε τις ζητηθείσες πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με την οργανωτική δομή και το προσωπικό, σχετικά με τους κατόχους AOC, καθώς και τις προδιαγραφές των πτητικών λειτουργιών, για αεροσκάφη που είναι νηολογημένα στη Μαυριτανία, καθώς και τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων, τις δράσεις επιβολής και τον κατάλογο περιστατικών και ατυχημάτων από το 2016.
- (53) Η ANAC Mauritania ενημέρωσε την Επιτροπή ότι, την εποχή εκείνη, υπήρχαν δύο αερομεταφορείς που είχαν λάβει πιστοποίηση στη Μαυριτανία, η *Mauritania Airlines*, με έδρα το Nouakchott, λειτουργώντας ως εθνικός αερομεταφορέας και η *Class Aviation*, ένας αερομεταφορέας εκμεταλλευόμενος αεροσκάφη για ναύλωση.
- (54) Η Επιτροπή ενθαρρύνει την ANAC Mauritania να υποβάλλει τακτικά εκθέσεις σχετικά με τις συνεχείς βελτιώσεις στην εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφάλειας πτήσεων.
- (55) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν, όσον αφορά τους αερομεταφορείς της Μαυριτανίας, δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης.

Αερομεταφορείς του Μεξικού

- (56) Αερομεταφορείς του Μεξικού δεν έχουν ποτέ συμπεριληφθεί στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006. Μετά από ένα θανάσιμο δυστύχημα, του μεξικανικού αερομεταφορέα *Global Air* (*Aerolíneas Damojh, SA de C.V.*) που συνέβη στην Κούβα στις 18 Μαΐου 2018, η Επιτροπή επικοινωνήσε με την *Dirección General de Aeronáutica Civil* του Μεξικού («DGAC Mexico») ζητώντας λεπτομερείς πληροφορίες. Σύμφωνα με τη DGAC Mexico, το AOC του *Global Air* (*Aerolíneas Damojh, SA de C.V.*) αναστολή και στη συνέχεια η αναστολή ήρθε στις 29 Αυγούστου 2018, μετά από επιθεωρήσεις που διενεργήθηκαν από τη DGAC Mexico. Το ίδιο το ατύχημα και η σύντομη περίοδος που μεσολάβησε μεταξύ της αναστολής του AOC και της άρσης αυτής της αναστολής προκάλεσαν κάποια ανησυχία σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο η DGAC Mexico έχει ασκήσει την εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων. Εκτός από το ατύχημα αυτό, υπήρξαν διάφορες ενδείξεις ότι το επίπεδο της αεροπορικής ασφάλειας στο Μεξικό ίσως έχει μειωθεί, καθώς ο αριθμός των ατυχημάτων και των σοβαρών περιστατικών αυξήθηκε κατά τη διάρκεια του 2018.
- (57) Στις 16 Οκτωβρίου 2018, η Επιτροπή, ο EASA και η DGAC Mexico πραγματοποίησαν τεχνική συνεδρίαση. Κατά τη συνεδρίαση αυτή, η DGAC Mexico παρείχε σχετικές πληροφορίες που αφορούν τη δομή της, τις δραστηριότητες αδειοδότησης, πιστοποίησης και εποπτείας, το προσωπικό που είναι αρμόδιο για την εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων, καθώς και τις διαδικασίες εποπτείας και το νομικό πλαίσιο. Η DGAC Mexico εξήγησε επίσης τους λόγους για την ταχεία άρση της αναστολής του AOC της *Global Air* (*Aerolíneas Damojh, SA de C.V.*).
- (58) Η Επιτροπή παρατήρησε ταχεία ανάπτυξη του αεροπορικού τομέα στο Μεξικό το 2017, ιδίως όσον αφορά τον αριθμό των νηολογημένων αεροσκαφών, των αερομεταφορέων και των αεροπορικών γραμμών, και εξέφρασε τις ανησυχίες της σχετικά με την ικανότητα της DGAC Mexico να ασκεί κατάλληλη εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων. Η DGAC Mexico απάντησε ότι θεωρεί πως διαθέτει την απαιτούμενη ικανότητα και τόνισε το γεγονός ότι ένας μεγάλος αερομεταφορέας (*Mexicana de Aviación*) είχε κηρύξει πτώχευση και ότι νέοι αερομεταφορείς (π.χ. *Volaris*, *Aerogjet*) χρησιμοποιούσαν τους ίδιους τύπους αεροσκαφών. Κατά συνέπεια, σύμφωνα με τη DGAC Mexico η αύξηση των νηολογημένων αεροσκαφών δεν έχει σημαντικό αντίκτυπο στις εποπτικές ικανότητες της DGAC Mexico.
- (59) Όσον αφορά την *Global Air* (*Aerolíneas Damojh, SA de C.V.*), η DGAC Mexico εξήγησε ότι η *Global Air* προσέβαλε την απόφαση αναστολής του AOC της και προσέφυγε κατά του ειδικού καθεστώτος επιθεωρήσεων της DGAC Mexico. Στο τέλος της δικαστικής διαδικασίας, η *Global Air* (*Aerolíneas Damojh, SA de C.V.*) ζήτησε την ακύρωση της νηολόγησης των αεροσκαφών της και του AOC της. Ως αποτέλεσμα του αιτήματος αυτού, τα αεροσκάφη της *Global Air* (*Aerolíneas Damojh, SA de C.V.*) δεν διαθέτουν άδεια λειτουργίας στο Μεξικό.
- (60) Σε συνέχεια της εν λόγω συνεδρίασης και κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, η DGAC Mexico διαβίβασε επίσης πληροφορίες σχετικά με τα ατυχήματα και τα σοβαρά περιστατικά που είχαν σημειωθεί τα τελευταία 5 χρόνια, καθώς και σχετικά με τον αριθμό των αναστολών, των ανακλήσεων και άλλων μέτρων επιβολής που ελήφθησαν το 2017 και το 2018. Η DGAC Mexico έστειλε επίσης στην Επιτροπή τα ευρήματα και τα σχέδια διορθωτικών μέτρων («CAP») που προέκυψαν από τις πρόσθετες επιθεωρήσεις που πραγματοποιήθηκαν στην *Global Air* (*Aerolíneas Damojh, SA de C.V.*) μετά το ατύχημα στην Κούβα, καθώς και τα ευρήματα και τα CAP τριών άλλων μεξικανικών αερομεταφορέων.

- (61) Με βάση τις διαβουλεύσεις που έχουν πραγματοποιηθεί και τις πληροφορίες που παρασχεθήκαν, η Επιτροπή θεωρεί ότι, επί του παρόντος, η DGAC Mexico διεξάγει την εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων με επαρκώς συνεχή τρόπο (π.χ. ανανέωση των πιστοποιητικών ανά διετία). Το μεξικανικό νομικό πλαίσιο για τις αερομεταφορές φαίνεται να είναι ολοκληρωμένο και σύμφωνο με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων. Τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων διαδρόμου SAFA που διενεργήθηκαν στους αερομεταφορείς από το Μεξικό δεν δημιουργούν στο στάδιο αυτό ειδικές ανησυχίες όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων.
- (62) Με βάση τις διαθέσιμες επί του παρόντος πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που παρασχεθήκαν κατά τη διάρκεια και μετά τη συνεδρίαση τεχνικής διαβούλευσης της 16ης Οκτωβρίου 2018, η Επιτροπή θεωρεί ότι, σε αυτό το στάδιο, η DGAC του Μεξικού έχει την απαραίτητη ικανότητα και προθυμία να αντιμετωπίσει ελλείψεις στην ασφάλεια πτήσεων.
- (63) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης για να συμπεριληφθούν αερομεταφορείς του Μεξικού.
- (64) Σε περίπτωση που από τις σχετικές πληροφορίες ασφάλειας προκύψει ότι υπάρχει επικείμενη διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, η Επιτροπή ενδέχεται να υποχρεωθεί να λάβει περαιτέρω μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορείς της Μολδαβίας

- (65) Με επιστολή της 27ης Σεπτεμβρίου 2018, η Επιτροπή ενημέρωσε την αρχή πολιτικής αεροπορίας της Μολδαβίας («CAAM») σχετικά με συγκεκριμένες ανησυχίες για την ασφάλεια πτήσεων που αφορούν αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από την CAAM. Ταυτόχρονα η Επιτροπή ενημέρωσε την CAAM σχετικά με την έναρξη διαβουλεύσεων, δυνάμει του άρθρου 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006.
- (66) Στις 12 Οκτωβρίου 2018, η CAAM ενημέρωσε την Επιτροπή σχετικά με τις δραστηριότητες εποπτείας που πραγματοποιήθηκαν όσον αφορά τους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στη Μολδαβία κατά τα τελευταία τρία έτη, καθώς και σχετικά με την εποπτεία που πραγματοποιήθηκε όσον αφορά τον αερομεταφορέα *Air Moldova*.
- (67) Βάσει των διαθέσιμων προς το παρόν πληροφοριών, συμπεριλαμβανομένης της αξιολόγησης της αδειοδότησης TCO εκ μέρους του EASA, των επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργήθηκαν από τα κράτη μέλη στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA και των πληροφοριών που παρασχεθήκαν από την CAAM, η Επιτροπή θεωρεί ότι η CAAM θα πρέπει να αναπτύξει περαιτέρω την ικανότητα επιθεώρησης των αερομεταφορέων για τους οποίους φέρει την ευθύνη πιστοποίησης και εποπτείας.
- (68) Στις 29 Οκτωβρίου 2018, η Επιτροπή, ο EASA, η CAAM και εκπρόσωποι της *Air Moldova* πραγματοποίησαν τεχνική συνεδρίαση. Κατά τη συνεδρίαση, η CAAM παρείχε πληροφορίες για τις δραστηριότητές της στην επιτήρηση, μεταξύ των οποίων τα σχέδιά της όσον αφορά την πρόσληψη και την εκπαίδευση τεχνικού προσωπικού, καθώς και τη στρατηγική της προσέγγιση για τη βελτίωση της ικανότητας επιτήρησης. Ο αερομεταφορέας *Air Moldova* ενημέρωσε σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζει τις ανησυχίες που έχουν προκύψει με βάση ορισμένα ευρήματα SAFA, οι οποίες επισημαίνουν εικαζόμενη έλλειψη κατάλληλης νοοτροπίας σχετικά με την ασφάλεια στην εταιρεία.
- (69) Λόγω των ελλείψεων στην ασφάλεια πτήσεων που διαπιστώθηκαν, η Επιτροπή κάλεσε την CAAM και τους αερομεταφορείς *Air Moldova* και *Aerotranscargo* σε ακρόαση ενώπιον της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών, σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005. Η ακρόαση πραγματοποιήθηκε στις 13 Νοεμβρίου 2018. Η CAAM παρουσίασε την οργανωτική δομή της, συμπεριλαμβανομένων λεπτομερών στοιχείων για το εργατικό δυναμικό της, και παρείχε πληροφορίες για το νομικό πλαίσιο της πολιτικής αεροπορίας στη Μολδαβία και τις μελλοντικές εξελίξεις στο πεδίο αυτό, συμπεριλαμβανομένης της εφαρμογής της «Συμφωνίας Κοινού Αεροπορικού Χώρου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της, αφενός, και της Δημοκρατίας της Μολδαβίας, αφετέρου»⁽¹⁾. Σύμφωνα με πληροφορίες που παρασχεθήκαν από την CAAM, το 2018 δεκατέσσερις νομοθετικές πράξεις της ΕΕ είχαν μεταφερθεί στην εθνική νομοθεσία της Μολδαβίας και επιπλέον δεκαεπτά προγραμματίζεται να μεταφερθούν εντός του 2019.
- (70) Κατά την ακρόαση, η CAAM ανέλαβε την υποχρέωση να τηρεί την Επιτροπή συνεχώς ενήμερη σχετικά με τις δραστηριότητες εποπτείας της CAAM και τα μέτρα που λαμβάνονται για τη βελτίωση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στη Μολδαβία. Η CAAM επιβεβαίωσε ότι θα δέχεται και υποστηρίζει μια επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης στη Μολδαβία.
- (71) Κατά την ακρόαση, η *Air Moldova* παρουσίασε τη δομή και λειτουργία του συστήματος διαχείρισης της ποιότητας και του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας που χρησιμοποιεί. Ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών σχετικά με τις διαδικασίες που είχε θέσει σε εφαρμογή για την εγγύηση της ασφάλειας των λειτουργιών της, συμπεριλαμβανομένου του εντοπισμού των κινδύνων, της παρακολούθησης των δεδομένων πτήσης και της αξιολόγησης της επικινδυνότητας και του μετριασμού των κινδύνων. Η *Air Moldova* έδωσε εξηγήσεις για την έρευνα σχετικά με το σοβαρό συμβάν στο οποίο εμπλεκόταν αεροσκάφος της κατά τη διαδικασία προσγείωσης στο αεροδρόμιο Fiumicino της Ρώμης το 2017, καθώς και τα μέτρα ασφάλειας που έλαβε αμέσως μετά το συμβάν αυτό.

⁽¹⁾ EE L 292 της 20.10.2012, σ. 3.

- (72) Κατά την ακρόαση, η *Aerotranscargo* παρείχε πληροφορίες για το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων που χρησιμοποιεί, τη διαδικασία ανάλυσης δεδομένων πτήσης και τους δείκτες επιδόσεων στον τομέα της ασφάλειας πτήσεων. Ειδικότερα, κοινοποίησε συγκεκριμένες πληροφορίες για τις επιδόσεις ασφάλειας πτήσεων και εγγύησης της ασφάλειας πτήσεων.
- (73) Η Επιτροπή σκοπεύει να πραγματοποιήσει, με τη συνδρομή του EASA και την υποστήριξη των κρατών μελών, επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης στη Μολδαβία για να επαληθεύσει κατά πόσον η πιστοποίηση και η εποπτεία των αερομεταφορέων διενεργείται από την CAAM σύμφωνα με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων. Η επιτόπια επίσκεψη αξιολόγησης θα επικεντρωθεί στην CAAM και σε επιλεγμένους αερομεταφορείς της Μολδαβίας.
- (74) Μολονότι είναι σαφές ότι για τις διάφορες ελλείψεις που διαπιστώθηκαν θα απαιτηθεί διόρθωση, η φύση τους δεν είναι τέτοια που θα μπορούσε να δικαιολογήσει τη συμπερίληψη των αερομεταφορέων από τη Μολδαβία στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (75) Ως εκ τούτου, με βάση τις πληροφορίες που είναι επί του παρόντος διαθέσιμες, και σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης για να συμπεριληφθούν αερομεταφορείς της Μολδαβίας.
- (76) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση της Μολδαβίας με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Μολδαβία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (77) Σε περίπτωση που από τις σχετικές πληροφορίες ασφάλειας προκύψει ότι υπάρχει επικείμενη διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, η Επιτροπή ενδέχεται να υποχρεωθεί να λάβει περαιτέρω μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορείς του Νεπάλ

- (78) Με επιστολή της 26ης Αυγούστου 2018, η αρχή πολιτικής αεροπορίας του Νεπάλ («CAAN») ενημέρωσε την Επιτροπή για την πρόοδο που έχει σημειώσει η CAAN στην εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφαλείας. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν, η CAAN σημείωσε περιορισμένη πρόοδο όσον αφορά την εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφαλείας. Ωστόσο, οι πληροφορίες που παρασχέθηκαν δεν επαρκούν για να συναχθεί συμπέρασμα σχετικά με την πραγματική κατάσταση της ασφάλειας πτήσεων στο Νεπάλ.
- (79) Από τα διαθέσιμα στοιχεία προκύπτει ότι, από τις αρχές του 2018, σημειώθηκαν τουλάχιστον τέσσερα αεροπορικά ατυχήματα στο Νεπάλ. Το πλέον πρόσφατο ατύχημα συνέβη την 1η Σεπτεμβρίου 2018 στον διεθνή αερολιμένα Tribhuvan, στο Κατμαντού του Νεπάλ, και σε αυτό εμπλεκόταν ένα αεροσκάφος που εκμεταλλεύεται ο αερομεταφορέας *Yeti Airlines*. Η Επιτροπή καλεί την CAAN να εργαστεί για την εφαρμογή συστάσεων από τις επίσημες εκθέσεις διερεύνησης ατυχημάτων, καθώς και να προχωρήσει σε αναλύσεις των γενεσιουργών αιτιών και να εργαστεί για την αντιμετώπισή τους.
- (80) Όσον αφορά το αίτημα της CAAN για αποστολή επιτόπιας ενωσιακής αξιολόγησης, η Επιτροπή και η επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών κρίνουν ότι η πραγματοποίηση μιας τέτοιας αποστολής είναι πρόωρη, καθώς το ποσοστό των ατυχημάτων στο Νεπάλ εξακολουθεί να είναι απαράδεκτα υψηλό. Κατά συνέπεια, το Νεπάλ θα πρέπει να έχει ως πρώτο στόχο τη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων και την παροχή ικανοποιητικών σχετικών αποδεικτικών στοιχείων για ελάχιστη περίοδο 2 ετών.
- (81) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν, όσον αφορά τους αερομεταφορείς του Νεπάλ, δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης.

Αερομεταφορείς της Ρωσίας

- (82) Κατά την περασμένη περίοδο, η Επιτροπή, ο EASA και οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών εξακολούθησαν να παρακολουθούν εκ του σύννεγγυς τις επιδόσεις ασφάλειας των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Ρωσία και εκτελούν πτήσεις εντός της Ένωσης, μεταξύ άλλων, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου που διενεργούνται σε ορισμένους αερομεταφορείς της Ρωσίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (83) Στις 5 Οκτωβρίου 2018, εκπρόσωποι της Επιτροπής, του EASA και ενός κράτους μέλους συναντήθηκαν με εκπροσώπους της Υπηρεσίας Αερομεταφορών της Ρωσικής Ομοσπονδίας («FATA») για να επανεξετάσουν την επίδοση ασφαλείας των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Ρωσία με βάση τις εκθέσεις επιθεωρήσεων διαδρόμου (που διενεργήθηκαν κατά την περίοδο μεταξύ 19 Σεπτεμβρίου 2017 και 18 Σεπτεμβρίου 2018) και να προσδιορίσουν περιπτώσεις στις οποίες θα πρέπει να ενισχυθούν οι δραστηριότητες εποπτείας της FATA.

- (84) Κατά τη διάρκεια της εν λόγω συνεδρίασης, η Επιτροπή επανεξέτασε λεπτομερέστερα τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων διαδρόμου SAFA τεσσάρων αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Ρωσία. Δεν διαπιστώθηκαν προβλήματα ασφάλειας αλλά η FATA ενημέρωσε την Επιτροπή ότι, επειδή ο αριθμός των επιθεωρήσεων που πραγματοποιήθηκαν σε ορισμένους αερομεταφορείς ήταν περιορισμένος, θα πραγματοποιηθούν και άλλες επιθεωρήσεις το επόμενο τρίμηνο σε δύο από αυτούς τους αερομεταφορείς.
- (85) Με βάση τις διαθέσιμες επί του παρόντος πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που παρασχέθηκαν από τη FATA στη συνεδρίαση της 5ης Οκτωβρίου 2018, η Επιτροπή θεωρεί ότι, σε αυτό το στάδιο, η FATA έχει την απαραίτητη ικανότητα και προθυμία να αντιμετωπίσει τυχόν ελλείψεις στην ασφάλεια πτήσεων. Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι δεν χρειάζεται ακρόαση των ρωσικών αρχών πολιτικής αεροπορίας ή αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Ρωσία ενώπιον της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών.
- (86) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης για να συμπεριληφθούν αερομεταφορείς της Ρωσίας.
- (87) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξακολουθήσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων από τους αερομεταφορείς της Ρωσίας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (88) Σε περίπτωση που από τις εν λόγω επιθεωρήσεις προκύψει ότι υπάρχει επικείμενη διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, η Επιτροπή ενδέχεται να υποχρεωθεί να επιβάλει απαγόρευση λειτουργίας σε ορισμένους αερομεταφορείς από την Ρωσία και να τους συμπεριλάβει στο παράρτημα Α ή στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

Αερομεταφορείς της Ταϊλάνδης

- (89) Με επιστολή της 17ης Σεπτεμβρίου 2018, η Επιτροπή ζήτησε από την αρχή πολιτικής αεροπορίας της Ταϊλάνδης («CAAT») έκθεση προόδου σχετικά με τις δραστηριότητες πιστοποίησης και εποπτείας της CAAT.
- (90) Στις 24 Οκτωβρίου 2018, η CAAT διαβίβασε έκθεση προόδου σχετικά με το καθεστώς της πολιτικής αεροπορίας στην Ταϊλάνδη, την οργάνωση της CAAT, το σύστημα εποπτείας της και τα μέτρα επιβολής που έλαβε.
- (91) Η εν λόγω έκθεση προόδου παρείχε λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή ενός σχεδίου βιωσιμότητας της CAAT, το οποίο περιλάμβανε οργανωτική επανεξέταση, τον προσδιορισμό των βελτιώσεων που απαιτούνται, την προγραμματισμένη αναθεώρηση του νομοθετικού και του κανονιστικού πλαισίου, καθώς και την οικονομική βιωσιμότητα και τις ανάγκες χρηματοδότησης.
- (92) Η CAAT βρίσκεται ακόμη στο στάδιο της επαναπιστοποίησης των κατόχων AOC. Από τον Σεπτέμβριο του 2018, 22 αερομεταφορείς έχουν επαναπιστοποιηθεί, ενώ 2 αερομεταφορείς βρίσκονται στο στάδιο επίδειξης και επιθεώρησης, και δύο αερομεταφορείς βρίσκονται στο στάδιο αξιολόγησης των εγγράφων. Όλοι οι αερομεταφορείς οι οποίοι έχουν εξουσιοδοτηθεί να διεξάγουν διεθνείς πτητικές λειτουργίες έχουν επαναπιστοποιηθεί.
- (93) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν, όσον αφορά τους αερομεταφορείς της Ταϊλάνδης, δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης.
- (94) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση της Ταϊλάνδης με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Ταϊλάνδη σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (95) Σε περίπτωση που από τις σχετικές πληροφορίες ασφάλειας προκύψει ότι υπάρχει επικείμενη διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, η Επιτροπή ενδέχεται να υποχρεωθεί να λάβει περαιτέρω μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορείς της Βενεζουέλας

- (96) Στις 6 Μαρτίου 2017, ο αερομεταφορέας *Avior Airlines*, ο οποίος είναι πιστοποιημένος στη Βενεζουέλα, υπέβαλε στον EASA αίτηση αδειοδότησης TCO. Ο EASA αξιολόγησε την ανωτέρω αίτηση και στις 4 Οκτωβρίου 2017 απέρριψε την έκδοση άδειας TCO για λόγους ασφάλειας, διότι ο αερομεταφορέας *Avior Airlines* δεν πληρούσε τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014.

- (97) Στις 14 Νοεμβρίου 2017, το Instituto Nacional de Aeronáutica Civil («INAC») και ο αερομεταφορέας Avior Airlines κλήθηκαν σε ακρόαση ενώπιον της Επιτροπής και της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005. Μετά από την εν λόγω ακρόαση, τον Νοέμβριο του 2017, η Επιτροπή τροποποίησε τον κατάλογο αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης και ο αερομεταφορέας Avior Airlines συμπεριλήφθηκε στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 ⁽¹⁾.
- (98) Η Επιτροπή συνέχισε τις διαβουλεύσεις με την INAC σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006. Στις 29 Αυγούστου 2018, η Επιτροπή, ο EASA και η INAC πραγματοποίησαν τεχνική συνεδρίαση κατά την οποία η Επιτροπή εξήγησε τις ανησυχίες της σχετικά με την ικανότητα της INAC να εκπληρώσει τις διεθνείς υποχρεώσεις της όσον αφορά την εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων των αερομεταφορέων της.
- (99) Κατά τη διάρκεια αυτής της τεχνικής συνεδρίασης, η INAC παρείχε μια γενική επισκόπηση της διαδικασίας εποπτείας της αεροπορίας, του κρατικού προγράμματος ασφάλειας πτήσεων, καθώς και ορισμένα παραδείγματα μέτρων επιβολής που έχουν ληφθεί, μαζί με πληροφορίες για την αεροπορία στη Βενεζουέλα. Σε συνέχεια της συνεδρίασης αυτής, η INAC παρείχε επιπλέον τεχνική τεκμηρίωση. Εξήγησε επίσης ότι, μετά τη συνεδρίαση της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών του Νοεμβρίου 2017, επικοινωνήσε με τους αερομεταφορείς για τους οποίους υπήρχαν εκκρεμή ευρήματα SAFA, ζητώντας τους να αποκριθούν στα ευρήματα αυτά. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρασχεθήκαν από τα κράτη μέλη που πραγματοποίησαν την επιθεώρηση, ορισμένοι από τους αερομεταφορείς της Βενεζουέλας άρχισαν να ανταποκρίνονται στα ευρήματα που τους αφορούν, αλλά ενίοτε με ανακόλουθο τρόπο. Για παράδειγμα, για τα ίδια ή για παρόμοια ευρήματα προτάθηκαν διαφορετικά διορθωτικά μέτρα, και μια σειρά διορθωτικών μέτρων φαίνεται να αντιμετωπίζουν μόνο μερικώς τα ευρήματα που διαπιστώθηκαν.
- (100) Ο EASA, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή ανέλυσαν τα παρασχεθέντα έγγραφα, τις αξιολογήσεις TCO που πραγματοποίησε ο EASA, καθώς και τα ευρήματα SAFA και τις αποκρίσεις σε αυτά. Στο πλαίσιο αυτό, μολονότι εφαρμόστηκαν ορισμένα στοιχεία συστήματος εποπτείας και φαινόταν να είναι επαρκή όσον αφορά τη δομή, τον αριθμό του προσωπικού εποπτείας, τις τεκμηριωμένες διαδικασίες και τον προγραμματισμό των επιθεωρήσεων, η ανάλυση των διαθέσιμων πληροφοριών κατέδειξε μια σειρά πιθανών ανακολουθιών. Πράγματι, ορισμένες εκθέσεις επιθεώρησης περιγράφουν σοβαρά ευρήματα τα οποία κανονικά δεν θα έπρεπε να είχαν εμφανιστεί εάν οι αερομεταφορείς υπόκειντο σε επαρκή συνεχή εποπτεία από την INAC. Τα μέτρα που ελήφθησαν από τους αερομεταφορείς ως απάντηση στα ευρήματα που προέκυψαν από τις εκθέσεις επιθεώρησης της INAC φαίνεται να δείχνουν έλλειψη ορθής ανάλυσης των γενεσιουργών αιτιών και έλλειψη κατάλληλων σχεδίων διορθωτικών μέτρων («CAP») που θα μπορούσαν να αποτρέψουν την επανάληψη των ίδιων ή παρόμοιων περιπτώσεων μη συμμόρφωσης. Το πρόβλημα αυτό δεν φαίνεται να εντοπίζεται ή να αντιμετωπίζεται με επακόλουθες ενέργειες μετά τις επιθεωρήσεις της ίδιας της INAC.
- (101) Με αυτό το δεδομένο, η Επιτροπή κάλεσε την INAC, σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, σε ακρόαση ενώπιον της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών. Κατά την ακρόαση της 14ης Νοεμβρίου 2018, η INAC παρείχε στην Επιτροπή και στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών επισκόπηση του νομικού πλαισίου της αεροπορίας της Βενεζουέλας, τη διάρθρωση της η INAC, στοιχεία για το προσωπικό και τον κλάδο των αερομεταφορών, καθώς και λεπτομερέστερες πληροφορίες σχετικά με τις δραστηριότητες εποπτείας το 2017 και το 2018, για τις διενεργηθείσες και τις προβλεπόμενες επιθεωρήσεις, σχετικά με τα μέτρα επιβολής, σχετικά με την πορεία εφαρμογής του προγράμματος ασφάλειας πτήσεων, καθώς και σχετικά με την προσέγγιση της εποπτείας βάσει επικινδυνότητας, μαζί με άλλες σχετικές τεχνικές πληροφορίες. Η INAC επανέλαβε τη δέσμευσή της να εκπληρώσει τις διεθνείς υποχρεώσεις της όσον αφορά την ασφάλεια της αεροπορίας και την προθυμία της να θεσπίσει πλαίσιο συνεργασίας με τον EASA.
- (102) Κατά την ακρόαση, τα κράτη μέλη έθεσαν ερωτήσεις για να κατανοήσουν κατά πόσο το σύστημα εποπτείας πράγματι εφαρμόζεται αποτελεσματικά στη Βενεζουέλα. Όλες οι απαντήσεις που έδωσε η INAC είχαν το απαιτούμενο επίπεδο λεπτομέρειας.
- (103) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η αποτελεσματική εφαρμογή του προγράμματος USOAP του ΔΟΠΑ για τη Βενεζουέλα είναι 93,51 %. Έλεγχος USOAP-CMA του ΔΟΠΑ πραγματοποιήθηκε το 2009 και η τελευταία συντονισμένη αποστολή επικύρωσης του ΔΟΠΑ πραγματοποιήθηκε το 2013.
- (104) Επίσης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οκτώ αερομεταφορείς της Βενεζουέλας έχουν καταθέσει επίσημα αίτηση στον EASA για να λάβουν άδειες TCO. Μέχρι σήμερα κανένας αερομεταφορέας της Βενεζουέλας δεν έχει λάβει άδεια TCO. Ο EASA απέρριψε την αίτηση της Avior Airlines για λόγους ασφαλείας, και οι υπόλοιπες επτά αιτήσεις είτε απορρίφθηκαν για διοικητικούς λόγους από τον EASA είτε είχαν αποσυρθεί από τους αερομεταφορείς.
- (105) Η Επιτροπή αναγνωρίζει το γεγονός ότι η Βενεζουέλα είναι αποφασισμένη να συνεργαστεί με την Επιτροπή και να παρέχει συνεχείς ενημερώσεις σχετικά με την κατάσταση των οικείων υποχρεώσεων επιτήρησης. Η Επιτροπή σημειώνει επίσης την προθυμία της INAC να συναντηθεί με την Επιτροπή, τον EASA και τα κράτη μέλη, όποτε είναι αναγκαίο.

⁽¹⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/2215 της Επιτροπής, της 30ής Νοεμβρίου 2017, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 όσον αφορά τον κατάλογο αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης, ΕΕ L 318 της 2.12.2017, σ. 1, αιτιολογικές σκέψεις (70) έως (81) για τη Βενεζουέλα.

- (106) Μολονότι είναι σαφές ότι για τις διάφορες ελλείψεις που διαπιστώθηκαν θα απαιτηθεί διόρθωση, η φύση τους δεν είναι τέτοια που θα μπορούσε να δικαιολογήσει τη συμπεριληψη των αερομεταφορέων από τη Βενεζουέλα στο παράρτημα Α ή στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (107) Ως εκ τούτου, με βάση τις πληροφορίες που είναι επί του παρόντος διαθέσιμες, και σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης για να συμπεριληφθούν αερομεταφορείς της Βενεζουέλας.
- (108) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση της Βενεζουέλας με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφαλείας πτήσεων, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Βενεζουέλα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (109) Σε περίπτωση που από τις σχετικές πληροφορίες ασφαλείας προκύψει ότι υπάρχει επικείμενη διακινδύνευση της ασφαλείας λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας πτήσεων, η Επιτροπή ενδέχεται να λάβει περαιτέρω μέτρα δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορείς της Ζάμπιας

- (110) Τον Δεκέμβριο του 2016, η Επιτροπή αποφάσισε να αφαιρέσει όλους τους αερομεταφορείς που υπάγονται στην αρχή της Ζάμπιας από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 ⁽¹⁾.
- (111) Με επιστολή της 3ης Μαΐου 2018, η Επιτροπή ζήτησε από την αρχή πολιτικής αεροπορίας της Ζάμπιας («ZCAA») να παράσχει έγγραφα σχετικά με τη δομή της αρχής, το σύστημα εποπτείας που εφαρμόζει και τις δραστηριότητες εποπτείας που πραγματοποιήσει, συμπεριλαμβανομένου του καταλόγου των κατόχων ΑΟΚ και των νηολογημένων αεροσκαφών, καθώς και τα μέτρα επιβολής της.
- (112) Την 1η Ιουνίου 2018 η ZCAA διαβίβασε τις ζητηθείσες πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με την οργανωτική δομή και το προσωπικό, σχετικά με τους κατόχους ΑΟΚ, καθώς και τις προδιαγραφές των πιπτικών λειτουργιών, τα αεροσκάφη που είναι νηολογημένα στη Ζάμπια, καθώς και τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων εποπτείας της ασφαλείας πτήσεων, τις δράσεις επιβολής και τον κατάλογο περιστατικών και ατυχημάτων από το 2016. Επιπλέον, η ZCAA διαβίβασε πληροφορίες σχετικά με την πρόοδο που σημειώθηκε σε συνέχεια των συστάσεων που διατυπώθηκαν στην τελική έκθεση της συντονισμένης αποστολής επικύρωσης του ΔΟΠΑ η οποία πραγματοποιήθηκε τον Μάρτιο του 2016.
- (113) Η Επιτροπή ενθαρρύνει τη ZCAA να υποβάλλει τακτικά εκθέσεις σχετικά με τις συνεχείς βελτιώσεις στην εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφαλείας.
- (114) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν, όσον αφορά τους αερομεταφορείς της Ζάμπιας, δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης.
- (115) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής για την ασφάλεια των αερομεταφορών.
- (116) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 τροποποιείται ως εξής:

- 1) το παράρτημα Α αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού·
- 2) το παράρτημα Β αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος ΙΙ του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

⁽¹⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/963 της Επιτροπής, της 16ης Ιουνίου 2016, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 όσον αφορά τον κατάλογο αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης, ΕΕ L 160 της 17.6.2016, σ. 50, αιτιολογικές σκέψεις (108) έως (121) για τη Ζάμπια.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 28 Νοεμβρίου 2018.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,
Violeta BULC
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΠΟΥ ΥΠΟΚΕΙΝΤΑΙ ΣΕ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ, ΜΕ ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ⁽¹⁾

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΑΟC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΑΟC) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Βενεζουέλα
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Σουρινάμ
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Ιράκ
MED-VIEW AIRLINE	MVA/ΑΟC/10-12/05	MEV	Νιγηρία
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Ζιμπάμπουε
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Αφγανιστάν, δηλαδή:			Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
KAM AIR	AOC 001	KMF	Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ανγκόλας, πλην της TAAG Angola Airlines που αναγράφεται στο παράρτημα Β, δηλαδή:			Δημοκρατία της Ανγκόλας
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Δημοκρατία της Ανγκόλας
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ανγκόλας
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Δημοκρατία της Ανγκόλας
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ανγκόλας
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ανγκόλας
HELI-MALONGO	AO-005/11-09/18YYY	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ανγκόλας
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ανγκόλας
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Δημοκρατία της Ανγκόλας

⁽¹⁾ Είναι δυνατόν να επιτραπεί στους αερομεταφορείς του παραρτήματος Α να ασκούν δικαιώματα μεταφοράς με πλήρη μίσθωση αεροσκάφους από αερομεταφορέα που δεν υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας, με την προϋπόθεση ότι τηρούνται τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας.

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΑΟΚ) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΑΟΚ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας του Κονγκό, δηλαδή:			Δημοκρατία του Κονγκό
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Δημοκρατία του Κονγκό
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
EMERAUDE	RAC06-008	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Δημοκρατία του Κονγκό
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Δημοκρατία του Κονγκό
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Δημοκρατία του Κονγκό
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό (ΛΔΚ), δηλαδή:			Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (AOC) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Τζιμπουτί, δηλαδή:			Τζιμπουτί
DAALLO AIRLINES	Άγνωστος	DAO	Τζιμπουτί
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ισημερινής Γουινέας, δηλαδή:			Ισημερινή Γουινέα
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ισημερινή Γουινέα
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Άγνωστος	Ισημερινή Γουινέα
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ερυθραίας, δηλαδή:			Ερυθραία
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Ερυθραία
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Ερυθραία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Γκαμπόν, πλην των <i>Afrîjet</i> και <i>SN2AG</i> που αναγράφονται στο παράρτημα Β, δηλαδή:			Δημοκρατία της Γκαμπόν
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Δημοκρατία της Γκαμπόν

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΑΟC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΑΟC) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Δημοκρατία της Γκαμπόν
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Δημοκρατία της Γκαμπόν
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Δημοκρατία της Γκαμπόν
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Δημοκρατία της Γκαμπόν
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Άγνωστος	Δημοκρατία της Γκαμπόν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Κιργιζίας, δηλαδή:			Δημοκρατία της Κιργιζίας
AIR BISHKEK (πρώην EASTOK AVIA)	15	EAA	Δημοκρατία της Κιργιζίας
AIR MANAS	17	MBB	Δημοκρατία της Κιργιζίας
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Δημοκρατία της Κιργιζίας
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Δημοκρατία της Κιργιζίας
HELI SKY	47	HAC	Δημοκρατία της Κιργιζίας
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Δημοκρατία της Κιργιζίας
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Δημοκρατία της Κιργιζίας
S GROUP INTERNATIONAL (πρώην S GROUP AVIATION)	45	IND	Δημοκρατία της Κιργιζίας
SKY BISHKEK	43	BIS	Δημοκρατία της Κιργιζίας
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Δημοκρατία της Κιργιζίας
SKY WAY AIR	39	SAB	Δημοκρατία της Κιργιζίας
TEZ JET	46	TEZ	Δημοκρατία της Κιργιζίας
VALOR AIR	07	VAC	Δημοκρατία της Κιργιζίας
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λιβερίας.			Λιβερία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λιβύης, δηλαδή:			Λιβύη
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Λιβύη
AIR LIBYA	004/01	TLR	Λιβύη
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Λιβύη

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΑΟC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΑΟC) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Λιβύη
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Λιβύη
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Λιβύη
PETRO AIR	025/08	PEO	Λιβύη
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες αρχές ρυθμιστικής εποπτείας του Νεπάλ, δηλαδή:			Δημοκρατία του Νεπάλ
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Δημοκρατία του Νεπάλ
FISHTAIL AIR	017/2001	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
GOMA AIR	064/2010	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Δημοκρατία του Νεπάλ
MAKALU AIR	057A/2009	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Δημοκρατία του Νεπάλ
SAURYA AIRLINES	083/2014	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Δημοκρατία του Νεπάλ
SIMRIK AIR	034/2000	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Δημοκρατία του Νεπάλ
SITA AIR	033/2000	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
TARA AIR	053/2009	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Δημοκρατία του Νεπάλ
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σάο Τομέ και Πρίνσιπε, δηλαδή:			Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΑΟC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΑΟC) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Σιέρα Λεόνε, δηλαδή:			Σιέρα Λεόνε
AIR RUM, LTD	Άγνωστος	RUM	Σιέρα Λεόνε
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Άγνωστος	DTY	Σιέρα Λεόνε
HEAVYLIFT CARGO	Άγνωστος	Άγνωστος	Σιέρα Λεόνε
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Άγνωστος	ORJ	Σιέρα Λεόνε
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Άγνωστος	PRR	Σιέρα Λεόνε
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Άγνωστος	SVT	Σιέρα Λεόνε
TEEBAH AIRWAYS	Άγνωστος	Άγνωστος	Σιέρα Λεόνε
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σουδάν, δηλαδή:			Δημοκρατία του Σουδάν
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Δημοκρατία του Σουδάν
BADR AIRLINES	35	BDR	Δημοκρατία του Σουδάν
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Δημοκρατία του Σουδάν
ELDINDER AVIATION	8	DND	Δημοκρατία του Σουδάν
GREEN FLAG AVIATION	17	Άγνωστος	Δημοκρατία του Σουδάν
HELEJETIC AIR	57	HJT	Δημοκρατία του Σουδάν
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Δημοκρατία του Σουδάν
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Δημοκρατία του Σουδάν
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Δημοκρατία του Σουδάν
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Δημοκρατία του Σουδάν
SUN AIR	51	SNR	Δημοκρατία του Σουδάν
TARCO AIR	56	TRQ	Δημοκρατία του Σουδάν»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Το παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΟΙ ΟΠΟΙΟΙ ΥΠΟΚΕΙΝΤΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ⁽¹⁾

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΑΟC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΑΟC)	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα	Τύπος αεροσκάφους που αποτελεί αντικείμενο περιορισμού	Σήμα/-τα νηολογίου και, εφόσον διατίθεται/-νται, αριθμός/-οί σειράς κατασκευής του αεροσκάφους που αποτελεί αντικείμενο περιορισμού	Κράτος νηολόγησης
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Δημοκρατία της Ανγκόλας	Όλος ο στόλος πλην: αεροσκαφών τύπου Boeing B737-700, αεροσκαφών τύπου Boeing B777-200, αεροσκαφών τύπου Boeing B777-300 και αεροσκαφών τύπου Boeing B777-300ER.	Όλος ο στόλος πλην: αεροσκαφών του στόλου των Boeing B737-700, όπως αναφέρονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα, αεροσκαφών του στόλου των Boeing B777-200, όπως αναφέρονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα, αεροσκαφών του στόλου των Boeing B777-300, όπως αναφέρονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα, και αεροσκαφών του στόλου των Boeing B777-300ER, όπως αναφέρονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα.	Δημοκρατία της Ανγκόλας
AIR SERVICE COMORES	06-819/ TA-15/ DGACM	KMD	Κομόρες	Όλος ο στόλος πλην: LET 410 UVP	Όλος ο στόλος πλην: D6-CAM (851336)	Κομόρες
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽¹⁾	002/MTAC/ ANAC-G/ DSA	ABS	Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκαφών τύπου Falcon 50, 2 αεροσκαφών τύπου Falcon 900.	Όλος ο στόλος πλην: TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ, TR-AFR.	Δημοκρατία της Γκαμπόν
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ ANAC-G/ DSA	NVS	Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος πλην: 1 αεροσκάφους τύπου Challenger CL-601, 1 αεροσκάφους τύπου HS-125-800.	Όλος ο στόλος πλην: TR-AAG, ZS-AFG	Δημοκρατία της Γκαμπόν, Δημοκρατία της Νότιας Αφρικής
IRAN AIR	FS100	IRA	Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν	Όλα τα αεροσκάφη τύπου Fokker F100 και τύπου Boeing B747	Αεροσκάφη τύπου Fokker F100, όπως αναφέρονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα, αεροσκάφη τύπου Boeing B747, όπως αναφέρονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα	Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Λαοκρατική Δημοκρατία της Κορέας	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκαφών τύπου TU- 204.	Όλος ο στόλος πλην: P-632, P-633	Λαοκρατική Δημοκρατία της Κορέας

⁽¹⁾ Η Afrijet, στο παρόν επίπεδο λειτουργίας της εντός της Ένωσης, επιτρέπεται να χρησιμοποιεί μόνον το συγκεκριμένο αεροσκάφος που αναφέρεται.»

⁽¹⁾ Είναι δυνατόν να επιτραπεί στους αερομεταφορείς του παραρτήματος Β να ασκούν δικαιώματα μεταφοράς με πλήρη μίσθωση αεροσκάφους από αερομεταφορέα που δεν υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας, με την προϋπόθεση ότι τηρούνται τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας.

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2018/1867 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 26ης Νοεμβρίου 2018

για τη θέση που πρέπει να ληφθεί, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στη Μεικτή Επιτροπή του ΕΟΧ όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος IX (Χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες) της συμφωνίας για τον ΕΟΧ (Omnibus II)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως τα άρθρα 50, 53, 62 και 114, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2894/94 του Συμβουλίου, της 28ης Νοεμβρίου 1994, σχετικά με ορισμένες λεπτομέρειες εφαρμογής της συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 1 παράγραφος 3,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο ⁽²⁾ («η συμφωνία ΕΟΧ») άρχισε να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 1994.
- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 98 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, η Μεικτή Επιτροπή του ΕΟΧ δύναται να αποφασίσει να τροποποιήσει, μεταξύ άλλων, το παράρτημα IX της εν λόγω συμφωνίας, που περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες.
- (3) Η οδηγία 2014/51/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾ πρέπει να ενσωματωθεί στη συμφωνία για τον ΕΟΧ.
- (4) Επομένως, το παράρτημα IX της συμφωνίας για τον ΕΟΧ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (5) Η θέση της Ένωσης στο πλαίσιο της Μεικτής Επιτροπής του ΕΟΧ θα πρέπει, ως εκ τούτου, να βασιστεί στο συνημμένο σχέδιο απόφασης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η θέση που πρέπει να ληφθεί, εξ ονόματος της Ένωσης, στο πλαίσιο της Μεικτής Επιτροπής του ΕΟΧ, για την προτεινόμενη τροποποίηση του παραρτήματος IX (Χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες) της συμφωνίας για τον ΕΟΧ βασίζεται στο σχέδιο απόφασης της Μεικτής Επιτροπής του ΕΟΧ που επισυνάπτεται στην παρούσα απόφαση.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την ημερομηνία της έκδοσής της.

Βρυξέλλες, 26 Νοεμβρίου 2018.

Για το Συμβούλιο

Η Πρόεδρος

J. BOGNER-STRAUSS

⁽¹⁾ ΕΕ L 305 της 30.11.1994, σ. 6.

⁽²⁾ ΕΕ L 1 της 3.1.1994, σ. 3.

⁽³⁾ Οδηγία 2014/51/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Απριλίου 2014, σχετικά με την τροποποίηση των οδηγιών 2003/71/ΕΚ και 2009/138/ΕΚ, και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1060/2009, (ΕΕ) αριθ. 1094/2010 και (ΕΕ) αριθ. 1095/2010, όσον αφορά τις εξουσίες της Ευρωπαϊκής Εποπτικής Αρχής (Ευρωπαϊκή Αρχή Ασφαλίσεων και Επαγγελματικών Συντάξεων) και της Ευρωπαϊκής Εποπτικής Αρχής (Ευρωπαϊκή Αρχή Κινητών Αξιών και Αγορών) (ΕΕ L 153 της 22.5.2014, σ. 1).

ΣΧΕΔΙΟ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΜΕΙΚΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΟΥ ΕΟΧ αριθ. .../2018

της ...

για την τροποποίηση του παραρτήματος IX (Χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες) της συμφωνίας ΕΟΧ

Η ΜΕΙΚΤΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΟΥ ΕΟΧ,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο («η συμφωνία ΕΟΧ»), και ιδίως το άρθρο 98,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 2014/51/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Απριλίου 2014, σχετικά με την τροποποίηση των οδηγιών 2003/71/ΕΚ και 2009/138/ΕΚ και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1060/2009, (ΕΕ) αριθ. 1094/2010 και (ΕΕ) αριθ. 1095/2010, όσον αφορά τις εξουσίες της Ευρωπαϊκής Εποπτικής Αρχής (Ευρωπαϊκή Αρχή Ασφαλίσεων και Επαγγελματικών Συντάξεων) και της Ευρωπαϊκής Εποπτικής Αρχής (Ευρωπαϊκή Αρχή Κινητών Αξιών και Αγορών) ⁽¹⁾ πρέπει να ενσωματωθεί στη συμφωνία ΕΟΧ.
- (2) Επομένως, το παράρτημα IX της συμφωνίας ΕΟΧ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα IX της συμφωνίας ΕΟΧ τροποποιείται ως εξής:

1. Το σημείο 1 (οδηγία 2009/138/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου) τροποποιείται ως εξής:

i) προστίθεται η ακόλουθη περίπτωση:

«— **32014 L 0051**: Οδηγία 2014/51/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Απριλίου 2014 (ΕΕ L 153 της 22.5.2014, σ. 1).»

ii) προστίθενται οι ακόλουθες προσαρμογές:

- α) Οι παραπομπές της οδηγίας στις εξουσίες της ΕΙΟΡΑ δυνάμει των άρθρων 18 και 19 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1094/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου νοούνται, στις περιπτώσεις που προβλέπονται στο σημείο 31η του παρόντος παραρτήματος και σύμφωνα με αυτό, ως παραπομπές στις εξουσίες της Εποπτεύουσας Αρχής της ΕΖΕΣ όσον αφορά τα κράτη της ΕΖΕΣ.
- ιβ) Στο άρθρο 52 παράγραφος 3 και στο άρθρο 77στ παράγραφος 1, η φράση “, στην Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ, στη Μόνιμη Επιτροπή των κρατών της ΕΖΕΣ” παρεμβάλλεται μετά τη φράση “στο Συμβούλιο”.
- ιγ) Στο άρθρο 65α, η φράση “ή, κατά περίπτωση, την Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ” παρεμβάλλεται μετά τη λέξη “ΕΙΟΡΑ”.
- ιδ) Στο άρθρο 70, οι αναφορές στις “κεντρικές τράπεζες του Ευρωπαϊκού Συστήματος Κεντρικών Τραπεζών (ΕΣΚΤ)” και στις “κεντρικές τράπεζες του ΕΣΚΤ” νοείται ότι περιλαμβάνουν, πέραν της έννοιας που έχουν στην οδηγία, τις εθνικές κεντρικές τράπεζες των κρατών της ΕΖΕΣ.
- ιε) Στο άρθρο 138 παράγραφος 4, όσον αφορά τα κράτη της ΕΖΕΣ, η λέξη “ΕΙΟΡΑ” αντικαθίσταται από τη φράση “Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ” και η φράση “όπως διαπιστώνει η ΕΙΟΡΑ” αντικαθίσταται από τη φράση “όπως διαπιστώνει η Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ βάσει των σχεδίων που εκπονεί η ΕΙΟΡΑ”.
- ιστ) Οι πληροφορίες που προέρχονται από τα κράτη της ΕΖΕΣ δεν ανταλλάσσονται από την ΕΙΟΡΑ στο πλαίσιο συμφωνιών συνεργασίας που έχουν συναφθεί με τρίτες χώρες ή τις αρχές της, σύμφωνα με το άρθρο 172 παράγραφος 4 στοιχείο ε) ή το άρθρο 260 παράγραφος 5 στοιχείο ε), χωρίς τη ρητή συγκατάθεση των αρχών που τις δημοσιοποίησαν και, κατά περίπτωση, μόνο για τους σκοπούς για τους οποίους οι αρχές αυτές δίνουν τη συγκατάθεσή τους.
- ιζ) Στο άρθρο 308β παράγραφος 15, όσον αφορά τα κράτη της ΕΖΕΣ, η φράση “στις 23 Μαΐου 2014” αντικαθίσταται από τη φράση “κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της απόφασης της Μεικτής Επιτροπής του ΕΟΧ αριθ. .../... της ... [παρούσα απόφαση]”.

⁽¹⁾ ΕΕ L 153 της 22.5.2014, σ. 1.

2. Στο σημείο 29β (Οδηγία 2003/71/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου), στο σημείο 31εβ (Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1060/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου) και στο σημείο 31θ (Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1095/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου) προστίθεται η ακόλουθη περίπτωση:

«— **32014 L 0051**: Οδηγία 2014/51/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Απριλίου 2014 (ΕΕ L 153 της 22.5.2014, σ. 1).»

3. Στο σημείο 31η (Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1094/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου) προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

«, όπως τροποποιήθηκε με:

— **32014 L 0051**: Οδηγία 2014/51/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Απριλίου 2014 (ΕΕ L 153 της 22.5.2014, σ. 1).»

Άρθρο 2

Τα κείμενα της οδηγίας 2014/51/ΕΕ στην ισλανδική και τη νορβηγική γλώσσα, τα οποία δημοσιεύονται στο συμπλήρωμα ΕΟΧ της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, είναι αυθεντικά.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει στις/την [...], υπό την προϋπόθεση ότι έχουν πραγματοποιηθεί όλες οι κοινοποιήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 103 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ (*).

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση δημοσιεύεται στο τμήμα ΕΟΧ και στο συμπλήρωμα ΕΟΧ της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Βρυξέλλες,

Για τη Μεικτή Επιτροπή του ΕΟΧ

Ο Πρόεδρος

Οι Γραμματείς της Μεικτής Επιτροπής του ΕΟΧ

(*) [Δεν έχουν αναφερθεί συνταγματικές απαιτήσεις.] [Έχουν αναφερθεί συνταγματικές απαιτήσεις.]

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΚΕΠΠΑ) 2018/1868 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 28ης Νοεμβρίου 2018****για την εφαρμογή της απόφασης (ΚΕΠΠΑ) 2015/1333 σχετικά με περιοριστικά μέτρα λόγω της κατάστασης στη Λιβύη**

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 31 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την απόφαση (ΚΕΠΠΑ) 2015/1333 του Συμβουλίου, της 31ης Ιουλίου 2015, σχετικά με περιοριστικά μέτρα λόγω της κατάστασης στη Λιβύη και την κατάργηση της απόφασης 2011/137/ΚΕΠΠΑ ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 12 παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση του Υπατού Εκπροσώπου της Ένωσης για θέματα εξωτερικής πολιτικής και πολιτικής ασφαλείας,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στις 31 Ιουλίου 2015, το Συμβούλιο εξέδωσε την απόφαση (ΚΕΠΠΑ) 2015/1333.
- (2) Στις 16 Νοεμβρίου 2018, η Επιτροπή του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών («ΣΑΗΕ»), η οποία συγκροτήθηκε δυνάμει της απόφασης ΣΑΗΕ 1970 (2011), προσέθεσε ένα πρόσωπο στον κατάλογο των προσώπων και οντοτήτων που υπόκεινται σε περιοριστικά μέτρα.
- (3) Τα παραρτήματα I και III της απόφασης (ΚΕΠΠΑ) 2013/2015 θα πρέπει συνεπώς να τροποποιηθούν αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Τα παραρτήματα I και III της απόφασης (ΚΕΠΠΑ) 2015/1333 τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την ημερομηνία της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Βρυξέλλες, 28 Νοεμβρίου 2018.

Για το Συμβούλιο
Η Πρόεδρος
J. BOGNER-STRAUSS

⁽¹⁾ EE L 206 της 1.8.2015, σ. 34.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το ακόλουθο πρόσωπο προστίθεται στον κατάλογο του παραρτήματος I της απόφασης (ΚΕΠΠΑ) 2015/1333:

«28. **Όνομα:** 1: Salah 2: Badi 3: δεν υπάρχει 4: δεν υπάρχει

Βαθμός: δεν υπάρχει **Χαρακτηρισμός:** Ανώτατος διοικητής του ένοπλου μετώπου Al-Somood κατά της κυβέρνησης εθνικής συμφωνίας (GNA), γνωστού και ως Fakhr ή “Pride of Libya” και της Ταξιαρχίας Misratan Al Marsa Central Shield **Ημερομηνία γέννησης:** δεν υπάρχει **Τόπος γέννησης:** δεν υπάρχει **Ισχυρό ψευδώνυμο:** δεν υπάρχει **Ασθενές ψευδώνυμο:** δεν υπάρχει **Εθνικότητα:** δεν υπάρχει **Αριθμός διαβατηρίου:** δεν υπάρχει **Αριθ. εθνικής ταυτότητας:** δεν υπάρχει **Διεύθυνση:** δεν υπάρχει **Ημερομηνία καταχώρισης:** 16 Νοεμβρίου 2018 **Άλλες πληροφορίες:** Καταχωρίστηκε στον κατάλογο δυνάμει των παραγράφων 15 και 17 της απόφασης 1970 (ταξιδιωτική απαγόρευση, δέσμευση περιουσιακών στοιχείων).

Καταχωρίστηκε στον κατάλογο δυνάμει της παραγράφου 22 στοιχείο α) της απόφασης 1970 (2011), της παραγράφου 4 στοιχείο α) της απόφασης 2174 (2014) και της παραγράφου 11 στοιχείο α) της απόφασης 2213 (2015).

Πρόσθετα στοιχεία:

- Ο Salah Badi προσπάθησε συστηματικά να υπονομεύσει την εξεύρεση πολιτικής λύσης στη Λιβύη, υποστηρίζοντας την ένοπλη αντίσταση. Πληροφορίες ανοικτής πηγής επιβεβαιώνουν ότι ο Salah Badi είναι ανώτατος διοικητής του ένοπλου μετώπου Al-Somood κατά της κυβέρνησης εθνικής συμφωνίας (GNA), γνωστού και ως Fakhr ή “Pride of Libya”, και της Ταξιαρχίας Misratan Al Marsa Central Shield.
- Διαδραμάτισε ηγετικό ρόλο στις πρόσφατες συγκρούσεις στην Τρίπολη που άρχισαν στις 27 Αυγούστου 2018 και στις οποίες σκοτώθηκαν τουλάχιστον 115 άνθρωποι, οι περισσότεροι εκ των οποίων ήταν άμαχοι. Οι υπό την ηγεσία του δυνάμεις έλαβαν ειδική προειδοποίηση από την Αποστολή Στήριξης των Ηνωμένων Εθνών στη Λιβύη (UNSMIL) όταν αυτή κάλεσε όλα τα μέρη να παύσουν τις πράξεις βίας (και τους υπενθύμισε ότι η στόχευση αμάχων και των εγκαταστάσεών τους απαγορεύεται από το διεθνές ανθρωπιστικό δίκαιο).
- Στα τέλη του 2016 και το 2017 ο Salah Badi ηγήθηκε ένοπλης πολιτοφυλακής η οποία επιτέθηκε επανειλημμένα στην Τρίπολη κατά της κυβέρνησης εθνικής συμφωνίας, προκειμένου να της αφαιρέσει την εξουσία και να επαναφέρει την μη αναγνωρισμένη “κυβέρνηση εθνικής σωτηρίας” του Khalifa Ghwell. Στις 21 Φεβρουαρίου 2017, ο Badi εμφανίστηκε δίπλα σε άρματα μάχης σε βίντεο στο YouTube, μαγνητοσκοπημένο έξω από το ξενοδοχείο Rixos στην Τρίπολη, και απείλησε ότι θα επιτεθεί κατά της μη αναγνωρισμένης κυβέρνησης εθνικής συμφωνίας. Στις 26 και 27 Μαΐου 2017, δυνάμεις της Fakhr Libya (“Pride of Libya”) υπό την ηγεσία του Salah Badi επιτέθηκαν σε τοποθεσίες της Τρίπολης, συμπεριλαμβανομένης της περιοχής Abu Sleem και του δρόμου προς το αεροδρόμιο. Αξιόπιστα δελτία τύπου ανέφεραν ότι οι δυνάμεις του Badi χρησιμοποίησαν στην επίθεση άρματα μάχης και βαρύ πυροβολικό, κάτι που επιβεβαιώνεται και από τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης.

Το ακόλουθο πρόσωπο προστίθεται στον κατάλογο του παραρτήματος III της απόφασης (ΚΕΠΠΑ) 2015/1333:

«28. **Όνομα:** 1: Salah 2: Badi 3: δεν υπάρχει 4: δεν υπάρχει

Βαθμός: δεν υπάρχει **Χαρακτηρισμός:** Ανώτατος διοικητής του ένοπλου μετώπου Al-Somood κατά της κυβέρνησης εθνικής συμφωνίας (GNA), γνωστού και ως Fakhr ή “Pride of Libya” και της Ταξιαρχίας Misratan Al Marsa Central Shield **Ημερομηνία γέννησης:** δεν υπάρχει **Τόπος γέννησης:** δεν υπάρχει **Ισχυρό ψευδώνυμο:** δεν υπάρχει **Ασθενές ψευδώνυμο:** δεν υπάρχει **Εθνικότητα:** δεν υπάρχει **Αριθμός διαβατηρίου:** δεν υπάρχει **Αριθ. εθνικής ταυτότητας:** δεν υπάρχει **Διεύθυνση:** δεν υπάρχει **Ημερομηνία καταχώρισης:** 16 Νοεμβρίου 2018 **Άλλες πληροφορίες:** Καταχωρίστηκε στον κατάλογο δυνάμει των παραγράφων 15 και 17 της απόφασης 1970 (ταξιδιωτική απαγόρευση, δέσμευση περιουσιακών στοιχείων).

Καταχωρίστηκε στον κατάλογο δυνάμει της παραγράφου 22 στοιχείο α) της απόφασης 1970 (2011), της παραγράφου 4 στοιχείο α) της απόφασης 2174 (2014) και της παραγράφου 11 στοιχείο α) της απόφασης 2213 (2015).

Πρόσθετα στοιχεία:

- Ο Salah Badi προσπάθησε συστηματικά να υπονομεύσει την εξεύρεση πολιτικής λύσης στη Λιβύη, υποστηρίζοντας την ένοπλη αντίσταση. Πληροφορίες ανοικτής πηγής επιβεβαιώνουν ότι ο Salah Badi είναι ανώτατος διοικητής του ένοπλου μετώπου Al-Somood κατά της κυβέρνησης εθνικής συμφωνίας (GNA), γνωστού και ως Fakhr ή “Pride of Libya” και της Ταξιαρχίας Misratan Al Marsa Central Shield.
- Διαδραμάτισε ηγετικό ρόλο στις πρόσφατες συγκρούσεις στην Τρίπολη που άρχισαν στις 27 Αυγούστου 2018 και στις οποίες σκοτώθηκαν τουλάχιστον 115 άνθρωποι, οι περισσότεροι εκ των οποίων ήταν άμαχοι. Οι υπό την ηγεσία του δυνάμεις έλαβαν ειδική προειδοποίηση από την Αποστολή Στήριξης των Ηνωμένων Εθνών στη Λιβύη (UNSMIL) όταν αυτή κάλεσε όλα τα μέρη να παύσουν τις πράξεις βίας (και τους υπενθύμισε ότι η στόχευση αμάχων και των εγκαταστάσεών τους απαγορεύεται από το διεθνές ανθρωπιστικό δίκαιο).

- Στα τέλη του 2016 και το 2017 ο Salah Badi ηγήθηκε ένοπλης πολιτοφυλακής η οποία επιτέθηκε επανειλημμένα στην Τρίπολη κατά της κυβέρνησης εθνικής συμφωνίας, προκειμένου να της αφαιρέσει την εξουσία και να επαναφέρει την μη αναγνωρισμένη “κυβέρνηση εθνικής σωτηρίας” του Khalifa Ghwell. Στις 21 Φεβρουαρίου 2017, ο Badi εμφανίστηκε δίπλα σε άρματα μάχης σε βίντεο του YouTube μαγνητοσκοπημένο έξω από το ξενοδοχείο Rixos στην Τρίπολη και απείλησε ότι θα επιτεθεί κατά της μη αναγνωρισμένης κυβέρνησης εθνικής συμφωνίας. Στις 26 και 27 Μαΐου 2017, δυνάμεις της Fakhf Libya (“Pride of Libya”) υπό την ηγεσία του Salah Badi επιτέθηκαν σε τοποθεσίες της Τρίπολης, συμπεριλαμβανομένης της περιοχής Abu Sleem και του δρόμου προς το αεροδρόμιο. Αξιόπιστα δελτία τύπου ανέφεραν ότι οι δυνάμεις του Badi χρησιμοποίησαν στην επίθεση άρματα μάχης και βαρύ πυροβολικό, κάτι που επιβεβαιώνεται και από τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης.».
-

ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΑ

Διορθωτικό στην απόφαση (ΕΕ) 2018/1471 της Επιτροπής, της 19ης Σεπτεμβρίου 2018, σχετικά με την προτεινόμενη πρωτοβουλία πολιτών με τίτλο «ΤΕΡΜΑ ΣΤΗΝ ΑΠΑΤΗ και την κατάχρηση ΚΟΝΔΥΛΙΩΝ ΤΗΣ ΕΕ — με καλύτερο έλεγχο των αποφάσεων, της εφαρμογής και των κυρώσεων»

(Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 246 της 2ας Οκτωβρίου 2018)

Στη σελίδα 47, στην αιτιολογική σκέψη 8, πρώτη πρόταση:

- αντί: «Για τους λόγους αυτούς, η προτεινόμενη πρωτοβουλία πολιτών με τίτλο “ΤΕΡΜΑ ΣΤΗΝ ΑΠΑΤΗ και την κατάχρηση ΚΟΝΔΥΛΙΩΝ ΤΗΣ ΕΕ — με καλύτερο έλεγχο των αποφάσεων, της εφαρμογής και των κυρώσεων” δεν ευρίσκεται καταφανώς εκτός του πλαισίου των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής να υποβάλλει πρόταση για την έκδοση νομικής πράξης της Ένωσης για την εφαρμογή των Συνθηκών σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) και θα πρέπει συνεπώς να καταχωριστεί.»
- διάβαζε: «Για τους λόγους αυτούς, η προτεινόμενη πρωτοβουλία πολιτών με τίτλο “ΤΕΡΜΑ ΣΤΗΝ ΑΠΑΤΗ και την κατάχρηση ΚΟΝΔΥΛΙΩΝ ΤΗΣ ΕΕ — με καλύτερο έλεγχο των αποφάσεων, της εφαρμογής και των κυρώσεων” δεν ευρίσκεται καταφανώς εκτός του πλαισίου των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής να υποβάλλει πρόταση για την έκδοση νομικής πράξης της Ένωσης για την εφαρμογή των Συνθηκών σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) και θα πρέπει συνεπώς να καταχωριστεί.».

Διορθωτικό στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/1795 της Επιτροπής, της 20ής Νοεμβρίου 2018, για τον καθορισμό της διαδικασίας και των κριτηρίων που εφαρμόζονται στην εξέταση της οικονομικής ισορροπίας κατά το άρθρο 11 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

(Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 294 της 21ης Νοεμβρίου 2018)

Στη σελίδα 9, στο άρθρο 7, η παράγραφος 2 τροποποιείται ως εξής:

- «2. Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να ζητήσει κάθε αναγκαία πληροφορία, μεταξύ των οποίων, ανάλογα με την περίπτωση:
- α) από την αρμόδια αρχή:
- 1) τις σχετικές προβλέψεις κυκλοφορίας, ζήτησης και εσόδων, καθώς και τη μεθοδολογία πρόβλεψης,
 - 2) κατά περίπτωση, τη μεθοδολογία και τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό του καθαρού οικονομικού αποτελέσματος σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 και με το παράρτημα του εν λόγω κανονισμού·
- β) από τη σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας:
- 1) αντίγραφο της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, αν δεν έχει διαβιβασθεί βάσει της παραγράφου 1 στοιχείο δ),
 - 2) το επιχειρηματικό σχέδιο της επιχείρησης για τη διαδρομή που καλύπτει η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή εναλλακτική διαδρομή,
 - 3) τις σχετικές προβλέψεις κυκλοφορίας, ζήτησης και εσόδων, καθώς και τη μεθοδολογία πρόβλεψης,
 - 4) πληροφορίες σχετικά με τα έσοδα και τα περιθώρια κέρδους της επιχείρησης στη διαδρομή που καλύπτει η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή εναλλακτική διαδρομή,
 - 5) πληροφορίες για τον πίνακα ωραρίων, καθώς και τις ώρες αναχώρησης, τις ενδιάμεσες στάσεις, τις ώρες άφιξης και τις ανταποκρίσεις,
 - 6) την εκτιμώμενη ελαστικότητα των υπηρεσιών (π.χ. ελαστικότητα τιμών, ελαστικότητα ως προς τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των υπηρεσιών),
 - 7) το κόστος κεφαλαίου και το κόστος λειτουργίας των υπηρεσιών που παρέχονται βάσει της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και τις διακυμάνσεις του κόστους και της ζήτησης λόγω της νέας υπηρεσίας σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών·

- γ) από τον αιτούντα, πληροφορίες σχετικά με τα οικεία σχέδια λειτουργίας της νέας υπηρεσίας σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, μεταξύ των οποίων είναι:
- 1) το επιχειρηματικό σχέδιο,
 - 2) πρόβλεψη της επιβατικής κίνησης και των εσόδων, καθώς και η σχετική μεθοδολογία πρόβλεψης,
 - 3) στρατηγικές τιμών,
 - 4) ρυθμίσεις έκδοσης εισιτηρίων,
 - 5) προδιαγραφές του τροχαίου υλικού (π.χ. συντελεστής φορτίου, αριθμός θέσεων, διαρρύθμιση οχήματος),
 - 6) στρατηγική εμπορίας·
- δ) από τον διαχειριστή υποδομής:
- 1) πληροφορίες σχετικά με τις αντίστοιχες γραμμές ή τμήματα, ώστε να διασφαλισθεί ότι η νέα υπηρεσία σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών μπορεί να λειτουργεί στη συγκεκριμένη υποδομή,
 - 2) πληροφορίες σχετικά με τις δυνητικές επιπτώσεις της προτεινόμενης νέας υπηρεσίας σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών στις επιδόσεις και την ανθεκτικότητα,
 - 3) εκτίμηση επιπτώσεων σχετικά με τη χρήση της χωρητικότητας,
 - 4) σχέδια ανάπτυξης της υποδομής όσον αφορά τις διαδρομές που καλύπτει η προτεινόμενη νέα υπηρεσία σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, καθώς και ένδειξη του χρόνου υλοποίησης των σχεδίων αυτών,
 - 5) πληροφορίες για σχετικές συμφωνίες-πλαίσιο που έχουν συναφθεί ή βρίσκονται υπό συζήτηση, ιδίως με την επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Οι υποχρεώσεις του διαχειριστή υποδομής για την παροχή πληροφοριών κατά το στοιχείο δ) του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου δεν θίγουν τις υποχρεώσεις του με βάση τη διαδικασία κατανομής κατά το κεφάλαιο IV τμήμα 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.».

