

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 619/2009 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 13ης Ιουλίου 2009

σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

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 για 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,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής, της 22ας Μαρτίου 2006, θεσπίστηκε κοινοτικός κατάλογος των αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽²⁾.
- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, ορισμένα κράτη μέλη διαβίβασαν στην Επιτροπή πληροφορίες χρήσιμες για την επικαιροποίηση του κοινοτικού καταλόγου. Σχετικές πληροφορίες κοινοποίησαν επίσης τρίτες χώρες. Με βάση αυτές τις πληροφορίες, πρέπει να ενημερωθεί ο κοινοτικός κατάλογος.
- (3) Η Επιτροπή ενημέρωσε όλους τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς είτε απευθείας είτε, όταν αυτό δεν ήταν εφικτό, μέσω των αρχών που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία τους, επισημαίνοντας τα ουσιαστικά πραγματικά περιστατικά και τον προβληματισμό που αποτελούν το υπόβαθρο για τη λήψη απόφασης σχετικά με την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας τους εντός της Κοινότητας ή για την τροποποίηση των όρων επιβολής απαγόρευσης λειτουργίας σε αερομεταφορείς που περιλαμβάνονται στον κοινοτικό κατάλογο.
- (4) Η Επιτροπή έδωσε στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς την ευκαιρία να συμβουλευθούν τα έγγραφα που είχαν διαβιβάσει τα κράτη μέλη, να υποβάλουν γραπτές παρατηρήσεις και να παρουσιάσουν προφορικά τις θέσεις τους στην Επιτροπή εντός δέκα εργάσιμων ημερών, καθώς και στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών που έχει συσταθεί με

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση των τεχνικών κανόνων και των διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας⁽³⁾.

- (5) Η Επιτροπή και, σε ορισμένες περιπτώσεις, μερικά κράτη μέλη διαβουλεύτηκαν με τις αρχές που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία των ενδιαφερομένων αερομεταφορέων.
- (6) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

Κοινοτικοί αερομεταφορείς

- (7) Σύμφωνα με πληροφορίες που απορρέουν από επιθεωρήσεις διαδρόμου που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA σε αεροσκάφη ορισμένων κοινοτικών αερομεταφορέων, καθώς και από επιθεωρήσεις και ελέγχους που διενεργήσαν οι εθνικές αρχές αεροπορίας σε συγκεκριμένους τομείς, ορισμένα κράτη μέλη έλαβαν μέτρα επιβολής. Ενημέρωσαν την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών σχετικά με τα μέτρα αυτά: οι αρμόδιες αρχές της Ελλάδας γνωστοποίησαν ότι απέσυραν στις 8 Μαΐου 2009 το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της εταιρείας EuroAir Ltd· οι αρμόδιες αρχές της Σουηδίας γνωστοποίησαν ότι απέσυραν στις 23 Ιανουαρίου 2009 το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της εταιρείας Nordic Airways AB («Regional») και στις 31 Μαρτίου 2009 το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της εταιρείας Fly Excellence AB.

One-Two Go Airlines και Orient Thai Airlines

One Two Go Airlines

- (8) Στις 8 Απριλίου 2009, οι αρμόδιες αρχές της Ταϊλάνδης (Thai DCA) πληροφόρησαν την Επιτροπή ότι ανακάλεσαν το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της εταιρείας One Two Go. Μολονότι η εταιρεία One Two Go υπέβαλε ένσταση κατά της εντολής ανάκλησης, η Thai DCA επαναβεβαίωσε την εντολή αυτή στις 4 Μαΐου 2009.
- (9) Συνεπώς, λαμβανομένου υπόψη ότι ο αερομεταφορέας δεν διαθέτει πλέον πιστοποιητικό αερομεταφορέα και ότι επομένως η άδεια λειτουργίας του δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί έγκυρη, με βάση τα κοινά κριτήρια, κρίνεται ότι η One Two Go δεν συνιστά πλέον «αερομεταφορέα» σύμφωνα με τον ορισμό του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 και άρα πρέπει να διαγραφεί από το παράρτημα Α.

⁽¹⁾ ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15.

⁽²⁾ ΕΕ L 84 της 23.3.2006, σ. 14.

⁽³⁾ ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4.

Orient Thai Airlines

- (10) Σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 298/2009 της Επιτροπής, της 8ης Απριλίου 2009, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας⁽¹⁾, η Thai DCA παρείχε στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικά με την αποτελεσματικότητα των διορθωτικών μέτρων που έλαβε η εταιρεία Orient Thai, καθώς και των μέτρων που έλαβε η Thai DCA προκειμένου να αντιμετωπίσει τις ελλείψεις στην ασφάλεια πτήσεων που είχαν διαπιστωθεί στο παρελθόν και είχαν οδηγήσει σε αναστολή των πτήσεων του αερομεταφορέα με το αεροσκάφος τύπου MD-80 για περίοδο 75 ημερών μέχρι τις 7 Οκτωβρίου 2008.
- (11) Η Επιτροπή κρίνει ότι, βάσει αυτών των πληροφοριών, δεν απαιτείται λήψη περαιτέρω μέτρων.

Αερομεταφορές της Ουκρανίας*Γενική εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων των αερομεταφορέων της Ουκρανίας*

- (12) Μετά την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 298/2009, ομάδα Ευρωπαίων εμπειρογνομόνων επισκέφθηκε την Ουκρανία από τις 25 έως τις 29 Μαΐου 2009, προκειμένου να ελέγξει την κατάσταση υλοποίησης του σχεδίου μέτρων που είχαν υποβάλει οι αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας για να βελτιώσουν την εποπτεία τους και την κατάσταση των δύο αερομεταφορέων — Ukraine Cargo Airways και Ukrainian Mediterranean Airlines — ως προς την ασφάλεια πτήσεων, οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας. Επίσης, για να ελέγξει την άσκηση εποπτείας από την κρατική υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας της Ουκρανίας, η ομάδα εμπειρογνομόνων της ΕΚ είχε συναντήσεις με δύο αερομεταφορείς, τις εταιρείες South Airlines και Khors Air Company, οι οποίες λειτουργούν εντός της Κοινότητας και έχουν υποβληθεί σε επιθεωρήσεις διαδρόμου στην Κοινότητα και σε άλλες χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC).
- (13) Η κρατική υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας σημείωσε περιορισμένη πρόοδο στην υλοποίηση του σχεδίου μέτρων. Όλα τα μέτρα (12/12), τα οποία είχε καθορίσει η κρατική υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας στο σχέδιο μέτρων της που υπέβαλε στις 31 Μαΐου 2008 για να βελτιώσει την άσκηση της εποπτείας, μέχρι στιγμής παραμένουν ανεκπλήρωτα. Καμία πιστοποίηση δεν έχει πραγματοποιηθεί με βάση τις απαιτήσεις που είχε αναγγείλει η κρατική υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας, δεν έχει θεσπισθεί σχετική νομοθεσία και τα διορθωτικά μέτρα δεν θα έχουν ολοκληρωθεί τουλάχιστον πριν από τον Ιούλιο του 2011, ενώ η υλοποίηση ορισμένων μέτρων έχει μετατεθεί για το 2015.
- (14) Η υλοποίηση του σχεδίου διορθωτικών μέτρων συνδέεται άμεσα με την πολυπλοκότητα του νομικού συστήματος της Ουκρανίας, το οποίο δεν ορίζει με σαφήνεια ποια πρότυπα χρησιμοποιούνται για την έγκριση αεροσκαφών και αερομεταφορέων και εάν όντως είναι σύμφωνα με τα παραρτήματα της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ). Το γεγονός αυτό επιβεβαιώθηκε σε συναντήσεις με τους τέσσερις αερομεταφορείς.

- (15) Επίσης, στην έκθεση της επίσκεψης αναφέρεται ότι οι αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας δεν διαθέτουν επαρκές ειδικευμένο προσωπικό για να εποπτεύουν τους 74 κατόχους πιστοποιητικού αερομεταφορέα (αξιοπλοία και πτητικές δραστηριότητες). Δεν κατέστη δυνατόν να αποδειχθεί πλήρως η εφαρμογή των δραστηριοτήτων συνεχούς εποπτείας, ούτε να διευκρινιστούν τα θέματα αυτά από τις παρατηρήσεις των αρμοδίων αρχών της Ουκρανίας μετά την επίσκεψη. Επίσης, μετά από προσεκτική εξέταση του συστήματος χορήγησης πιστοποιητικού αερομεταφορέα από τις αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας, αποδείχθηκε ότι το σύστημα αυτό δεν προβλέπει σαφή καθορισμό των κανονισμών/προτύπων για την πιστοποίηση, ούτε ποια αεροσκάφη ακριβώς έχουν αδειοδοτηθεί και πόσες είναι αυτές οι αδειοδοτήσεις.

- (16) Οι αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας υπέβαλαν παρατηρήσεις, οι οποίες όμως δεν ήταν αρκετές για να ανατραπούν τα ευρήματα που προέκυψαν από την επίσκεψη. Τα διάφορα διορθωτικά μέτρα που έχουν εξαγγελίσει οι εν λόγω αρχές πρέπει να παρακολουθούνται από κοντά και να αξιολογούνται τακτικά με βάση επίσης τα αποτελέσματα του ελέγχου ICAO USOAP που πραγματοποιήθηκε τον Ιούνιο του 2008. Μετά την επίσκεψη, επίσης, οι αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας υπέβαλαν νέο σχέδιο διορθωτικών μέτρων, η υλοποίηση του οποίου εξαρτάται από την θέσπιση νέου νόμου περί αερομεταφορών στην Ουκρανία που προγραμματίζεται για το 2010. Επομένως, η θέσπιση των διαφόρων κανόνων εφαρμογής δεν θα έχει ολοκληρωθεί πριν το δεύτερο εξάμηνο του 2011 για την πτητική εκμετάλλευση και πριν τα τέλη του 2012 για την αδειοδότηση ιπτάμενων πληρωμάτων και πριν τα τέλη του 2015 για τη διαρκή αξιοπλοία.

- (17) Με βάση τα αποτελέσματα της επίσκεψης και τις παρουσιάσεις κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης της επιτροπής ασφαλείας των αερομεταφορών την 1η Ιουλίου 2009, η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί από κοντά την υλοποίηση των μέτρων αυτών και θα συνεργασθεί με τις αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας για να τις συνδράμει στη βελτίωση των εποπτικών καθηκόντων τους και στην αντιμετώπιση των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης. Επιπλέον, τα κράτη μέλη θα ελέγχουν συστηματικά την πραγματική συμμόρφωση προς τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, μέσω της κατά προτεραιότητα εκτέλεσης των επιθεωρήσεων διαδρόμου στα αεροσκάφη των αερομεταφορέων που έχουν αδειοδοτηθεί στην Ουκρανία δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 351/2008 της Επιτροπής⁽²⁾.

Motor Sich JSC Airlines

- (18) Μετά την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 298/2009, ο αερομεταφορέας κλήθηκε να διαβιβάσει κάθε σχετική πληροφορία, καθώς και τα διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση των ελλείψεων που είχαν διαπιστωθεί όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων. Οι αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας διαβίβασαν διευκρινιστικές πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που έλαβαν για το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της εταιρείας. Η Motor Sich υπέβαλε στις 4 Ιουνίου 2009 έγγραφο, δηλώνοντας ότι πραγματοποίησε ανάλυση των βαθύτερων αιτιών και εκπόνησε διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση των ελλείψεων στην ασφάλεια πτήσεων. Η εν λόγω ανάλυση

⁽¹⁾ ΕΕ L 95 της 9.4.2009, σ. 16.⁽²⁾ ΕΕ L 109 της 19.4.2008, σ. 7.

και τα διορθωτικά μέτρα εγκρίθηκαν από τις αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας. Επίσης, η εταιρεία απέστειλε στις 15 Ιουνίου αλληλογραφία με τα διορθωτικά μέτρα προς τις αρμόδιες αρχές της Γαλλίας, οι οποίες είχαν πραγματοποιήσει επιθεώρηση⁽¹⁾ του αεροσκάφους AN-12 (UR-11819). Σύμφωνα με το σχέδιο διορθωτικών μέτρων, τα εγχειρίδια και η τεκμηρίωση της εταιρείας (εγχειρίδιο λειτουργίας και εγχειρίδιο πτήσης) έχουν τροποποιηθεί ώστε να καταστούν σύμφωνα με τα πρότυπα της ΔΟΠΑ και να γίνεται ορθή προετοιμασία των πτήσεων.

(19) Ωστόσο, η εκπαίδευση χειριστών και πληρωμάτων με σκοπό την αποτελεσματική εφαρμογή των αναθεωρημένων εγχειριδίων και διαδικασιών δεν είναι επαρκής για να εξασφαλισθεί κατάλληλη κάλυψη των εκτεταμένων αλλαγών. Ακόμη, η Επιτροπή δεν έχει λάβει καμία πληροφορία από τις αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας με την οποία επαληθεύεται η κατάσταση εφαρμογής και η αποτελεσματική ολοκλήρωση όλων αυτών των μέτρων για την οριστική επίλυση των προβλημάτων ασφάλειας πτήσεων που έχουν διαπιστωθεί.

(20) Σύμφωνα με τα ευρήματα αυτά και με βάση τα κοινά κριτήρια, η Επιτροπή κρίνει ότι, προς το παρόν, η εταιρεία Motor Sich δεν πληροί τα σχετικά κριτήρια ασφάλειας και ότι επομένως πρέπει να παραμείνει στο παράρτημα Α.

Ukraine Cargo Airways

(21) Μετά την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 298/2009, ο αερομεταφορέας ελέγχθηκε από ομάδα εμπειρογνομόνων της ΕΚ στις 27 Μαΐου 2009. Στην έκθεση του ελέγχου αναφέρεται ότι ο στόλος της Ukraine Cargo Airways (UCA) έχει μειωθεί αισθητά μέσα σε ένα χρόνο, από 20 αεροσκάφη στις αρχές του 2008 (δέκα IL-76, τρία AN-12, τρία AN-26, τρία MIL-8 ελικόπτερα και ένα Tupolev Tu-134) σε 4 αεροσκάφη την ημερομηνία του ελέγχου (δύο IL-76, ένα AN-12 και ένα AN-26). Από τα 4 αεροσκάφη που αναφέρονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα, μόνον ένα αεροσκάφος, είναι αξιόπλοο ένα IL-76 (UR-UCC), ενώ έχουν ληξεί τα πιστοποιητικά αξιοπλοίας των υπόλοιπων τριών που αναφέρονται στο πιστοποιητικό. Ο αερομεταφορέας δήλωσε ότι όλα τα υπόλοιπα αεροσκάφη δεν είναι πλέον αξιόπλοα και ότι δεν χρησιμοποιούνται κατά κανένα τρόπο.

(22) Σύμφωνα με την έκθεση, η UCA έχει σημειώσει σημαντική πρόοδο στην υλοποίηση του σχεδίου διορθωτικών μέτρων που είχε υποβάλει στην Επιτροπή την 1η Απριλίου 2008. Από τα 22 μέτρα που είχαν προγραμματισθεί, αναφέρεται ότι 19 έχουν ολοκληρωθεί και περατωθεί. Η πολιτική και η τεκμηρίωση όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων αναθεωρήθηκαν και βελτιώθηκαν. Δημιουργήθηκε εσωτερική διεύθυνση επιθεώρησης της ασφάλειας πτήσεων. Η τεχνική κατάσταση των αεροσκαφών βελτιώθηκε. Οι διαδικασίες εκπαίδευσης των πληρωμάτων αναθεωρήθηκαν και βελτιώθηκαν. Ωστόσο, δεν έχουν ολοκληρωθεί ακόμη 3 μέτρα που είχαν προταθεί στο σχέδιο δράσης, το δε πιο προβληματικό είναι ότι τα αεροσκάφη IL-76, AN-12 και AN-26 δεν έχουν εξοπλισθεί με μάσκες ταχείας παροχής οξυγόνου για πτήσεις άνω ορισμένου ύψους, όπως απαιτεί η ΔΟΠΑ.

(23) Στην έκθεση επισημαίνονται επίσης σημαντικές ελλείψεις στην ασφάλεια πτήσεων στα πεδία της πτητικής εκμετάλλευσης, της εκπαίδευσης και του ελέγχου, της διαρκούς αξιοπλοίας και της συντήρησης. Επίσης, το σύστημα διαχείρισης της ποιότητας είναι ελλιπές, καθώς δεν εξασφαλίζεται ότι τα ευρήματα που προέκυψαν από εσωτερικό έλεγχο ή από τις

αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας δεν έχουν αντιμετωπισθεί και δεν έχουν ελεγχθεί πριν την περάτωσή τους, ούτε εξασφαλίζεται συστηματική ανάλυση των ελλείψεων. Τα ευρήματα εγείρουν αμφιβολίες ως προς τη βιωσιμότητα των διορθωτικών μέτρων που έλαβε η εταιρεία μετά την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας.

(24) Η εταιρεία κλήθηκε να υποβάλει παρατηρήσεις. Η UCA διαβίβασε στις 10 Ιουνίου τεκμηρίωση σχετική με τα ευρήματα που προέκυψαν από τον έλεγχο. Από τα 16 νέα προβλήματα που διαπιστώθηκαν κατά τον έλεγχο, ένα ήταν πράγματι δυνατόν να θεωρηθεί λήξαν μετά την εξέταση της τεκμηρίωσης της εταιρείας. Για 2 προβλήματα που αφορούν το εγχειρίδιο επιχειρησιακών δραστηριοτήτων και το πιστοποιητικό αερομεταφορέα, η εταιρεία επεσήμανε ότι έχει υποβάλει προς έγκριση στις αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας τις αλλαγές στο εγχειρίδιο επιχειρησιακών δραστηριοτήτων και ζήτησε περιορισμό του ύψους πτήσης στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα για τα αεροσκάφη της AN-12 (UR-UCN) και AN-26 (UR-UDM).

(25) Η Επιτροπή δεν έχει λάβει καμία πληροφορία σχετικά με την έγκριση των αλλαγών (περιορισμών) που ζήτησε η εταιρεία. Επίσης, ο αερομεταφορέας ζήτησε ακρόαση και έκανε παρουσιάσεις στην Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών την 1η Ιουλίου, όπου επεσήμανε ότι, από τα 51 συνολικά διορθωτικά μέτρα, τα 15 πρέπει να έχουν υλοποιηθεί μέχρι τα τέλη Αυγούστου 2009, οπότε οι αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας θα πραγματοποιήσουν έλεγχο. Η Επιτροπή επιφυλάσσει του δικαιώματός της να ελέγξει την υλοποίηση των διορθωτικών μέτρων από τον αερομεταφορέα.

(26) Σύμφωνα με τα ευρήματα αυτά, η Επιτροπή κρίνει ότι, με βάση τα κοινά κριτήρια, η εταιρεία Motor Sich, προς το παρόν, δεν πληροί τα σχετικά κριτήρια ασφάλειας και ότι επομένως πρέπει να παραμείνει στο παράρτημα Α.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(27) Μετά την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 298/2009, ο αερομεταφορέας ελέγχθηκε από ομάδα εμπειρογνομόνων της ΕΚ στις 28 Μαΐου 2009. Στην έκθεση του ελέγχου αναφέρεται ότι η UMAir έχει βελτιώσει σημαντικά το σύστημα που εφαρμόζει για την τεκμηρίωση, το οποίο έχει αναθεωρηθεί εξ ολοκλήρου. Δημιουργήθηκε διεύθυνση ασφάλειας πτήσεων και ορίστηκε κέντρο επαφών για τις επιθεωρήσεις στο πλαίσιο του SAFA. Επίσης αναθεωρήθηκαν και βελτιώθηκαν οι διαδικασίες εκπαίδευσης. Ωστόσο, παρά το γεγονός ότι η UMAir ισχυρίζεται ότι ολοκληρώθηκε η υλοποίηση του σχεδίου διορθωτικών μέτρων, μετά τη διενέργεια ελέγχου από τις αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας, από την εξέταση ορισμένων διορθωτικών μέτρων από την ομάδα εμπειρογνομόνων φαίνεται ότι ορισμένα προβλήματα παραμένουν: τα διορθωτικά μέτρα που έλαβε η UMAir για το φύλλο φορτωτικής/δείκτη πτητικής λειτουργίας δεν φαίνεται να εφαρμόζονται αποτελεσματικά σε όλους τους τύπους αεροσκαφών που αναγράφονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα της εταιρείας. Ορισμένα διορθωτικά μέτρα για ελλείψεις που είχαν διαπιστωθεί κατά τη διάρκεια επιθεώρησης στο πλαίσιο του SAFA δεν εφαρμόζονται συστηματικά, γεγονός που ισχύει και για τα αίτια των ελλείψεων αυτών (διαρροή καυσίμου από κινητήρα, κοχλίες που λείπουν, περιορισμός επιδόσεων στον πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού, κ.λπ.).

(1) DGAC/F-2008-564

(28) Επίσης, σημαντικά προβλήματα ασφάλειας παρατηρήθηκαν στο πεδίο των πτητικών δραστηριοτήτων και διαρκούς αξιοπλοΐας, συντήρησης και μηχανολογίας: δεν καθορίζεται ποια είναι η συγκεκριμένη διαδικασία που πρέπει να εφαρμόζει το ιπτάμενο πλήρωμα της UMAir σε περίπτωση βλάβης (έκπτωσης) κινητήρα κατά την πτήση και στο εγχειρίδιο λειτουργίας λείπει η διαδικασία για τη δήλωση επείγουσας ανάγκης σε περίπτωση που κατά την πτήση τα αναμενόμενα/υπολογιζόμενα καύσιμα κατά την προσγείωση δεν είναι καν τα ελάχιστα. Ακόμη, δεν προσκομίσθηκαν αποδεικτικά στοιχεία για τη συμμόρφωση ενός αεροσκάφους (UR-CFF) και του κινητήρα του με τις οδηγίες αξιοπλοΐας, διαπιστώθηκαν διάφορα προβλήματα στα αεροσκάφη τύπου DC-9 και MD 83 και δεν εφαρμόζονται οι κανόνες του προγράμματος για την πρόληψη της διάβρωσης και του προγράμματος ελέγχου (CPCP, διάγνωση επιπέδου διάβρωσης και κανόνες αναφοράς). Όσον αφορά το σύστημα ποιότητας του αερομεταφορέα, η ομάδα εμπειρογνομόνων της ΕΚ διαπιστώνει στην έκθεσή της ότι ο αερομεταφορέας δεν μπορούσε να αποδείξει ότι ελέγχονται σε τακτική βάση όλες οι πτυχές των διαδικασιών συντήρησης και πτητικών δραστηριοτήτων στα μέτρα που εφαρμόζονται δεν λαμβάνεται πάντοτε υπόψη το βαθύτερο αίτιο και δεν υπάρχει γενικό σύστημα ελέγχου των συνεχιζόμενων προβλημάτων (εσωτερικοί και εξωτερικοί έλεγχοι και ευρήματα της κρατικής υπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας της Ουκρανίας).

(29) Η εταιρεία κλήθηκε να υποβάλει παρατηρήσεις. Η UMAir υπέβαλε σχέδιο διορθωτικών μέτρων, το οποίο ενέκριναν οι αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας στη συνεδρίαση της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών την 1η Ιουλίου 2009. Το σχέδιο διορθωτικών μέτρων καταρτίστηκε για να αντιμετωπισθούν τα προβλήματα στην ασφάλεια πτήσεων που διαπιστώθηκαν κατά την επίσκεψη. Ωστόσο, η παρουσίαση του αερομεταφορέα δεν επέτρεψε επίλυση των προβλημάτων που διαπιστώθηκαν κατά την επίσκεψη, ιδίως στο θέμα της διαρκούς αξιοπλοΐας. Η Επιτροπή επιφυλάσσει του δικαιώματός της να ελέγξει την υλοποίηση των διορθωτικών μέτρων από τον αερομεταφορέα.

(30) Σύμφωνα με τα ευρήματα αυτά, η Επιτροπή κρίνει ότι, με βάση τα κοινά κριτήρια, η εταιρεία, προς το παρόν, δεν πληροί τα σχετικά κριτήρια ασφάλειας και ότι επομένως πρέπει να παραμείνει στο παράρτημα Α.

Αερομεταφορές της Δημοκρατίας του Καζακστάν

(31) Υπάρχουν σαφή αποδεικτικά στοιχεία για ελλιπή ικανότητα της αρμόδιας αρχής για την εποπτεία ασφάλειας πτήσεων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Καζακστάν να εφαρμόζει και να επιβάλλει τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, όπως αποδείχθηκε από τα αποτελέσματα του ελέγχου που διεξήγαγε η ΔΟΠΑ στο πλαίσιο του Γενικού Ελεγκτικού Προγράμματος Εποπτείας της Ασφάλειας (USOAP).

(32) Με βάση τον έλεγχο USOAP που πραγματοποιήθηκε στο Καζακστάν τον Απρίλιο του 2009, η ΔΟΠΑ κοινοποίησε σε όλες τις χώρες μέλη της σύμβασης του Σικάγου ότι υπάρχουν σοβαρά προβλήματα ασφάλειας όσον αφορά την εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων των αερομεταφορέων και

των αεροσκαφών που έχουν νηολογηθεί στο Καζακστάν, από τα οποία το ένα αφορά την πτητική εκμετάλλευση⁽¹⁾ και το άλλο την αξιοπλοΐα⁽²⁾, καθώς στη διαδικασία πιστοποίησης που ακολουθείται στο Καζακστάν για την έκδοση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα δεν εφαρμόζονται όλες οι ισχύουσες διατάξεις του παραρτήματος 6 της ΔΟΠΑ. Τα περισσότερα πιστοποιητικά αερομεταφορέα έχουν εκδοθεί χωρίς τη συμμετοχή ειδικευμένου επιθεωρητή αξιοπλοΐας. Συγκεκριμένα, δεν εξετάζονται κατά τη διαδικασία πιστοποίησης τα εξής: υποβολή προγραμμάτων συντήρησης, εξέταση των καταλόγων ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), οι απαιτήσεις συνεχούς αξιοπλοΐας για την έκδοση εγκρίσεων ειδικών επιχειρήσεων όπως οι πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS) και πτητικές λειτουργίες της κατηγορίας III. Επίσης, τα περισσότερα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας έχουν εκδοθεί χωρίς τεχνική επιθεώρηση και δεν πραγματοποιούνται περιοδικές επιθεωρήσεις των αεροσκαφών από τις αρμόδιες αρχές του Καζακστάν. Τα σχέδια διορθωτικών μέτρων που πρότειναν οι εν λόγω αρχές δεν έγιναν δεκτά από τη ΔΟΠΑ, διότι δεν περιλάμβαναν συγκεκριμένες ημερομηνίες εφαρμογής των άμεσων διορθωτικών μέτρων αντιμετώπισης αυτών των σοβαρών προβλημάτων ασφάλειας.

(33) Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη τα δύο σοβαρά προβλήματα ασφάλειας που δημοσιεύθηκαν μετά την επίσκεψη της ΔΟΠΑ και τις εκθέσεις SAFA, άρχισε διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές του Καζακστάν, κατά τη διάρκεια των οποίων εξέφρασε σοβαρές ανησυχίες για την ασφάλεια πτήσεων των αερομεταφορέων που έχουν αδειοδοτηθεί στη χώρα και ζήτησε διευκρινίσεις σχετικά με τα μέτρα που έχουν λάβει οι αρμόδιες αρχές για να αντιμετωπισθούν οι ανεπάρκειες με βάση τα ευρήματα της ΔΟΠΑ και τα ευρήματα SAFA.

(34) Οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν υπέβαλαν τεκμηρίωση από τις 5 έως τις 29 Ιουνίου και έκαναν παρουσίαση στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών στις 30 Ιουνίου 2009. Οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν ενημέρωσαν την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών κατά την παρουσίασή τους στις 30 Ιουνίου 2009 ότι κατάρτισαν σχέδιο διορθωτικών μέτρων για την αντιμετώπιση των ελλείψεων που ανέφερε η ΔΟΠΑ και ότι άρχισαν τα πρώτα βήματα υλοποίησής του, ώστε να καταστεί δυνατή η επίτευξη συμμόρφωσης με όλες τις απαιτήσεις ασφάλειας της ΔΟΠΑ πιθανόν έως τον Ιούνιο του 2010. Όσον αφορά τα δύο σοβαρά προβλήματα που δημοσίευσε η ΔΟΠΑ, η επίλυσή τους δεν αναμένεται πριν από τον Δεκέμβριο του 2009. Οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν ενημέρωσαν επίσης την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών ότι θα υποβάλλουν έκθεση ανά τετράμηνο για την κατάσταση υλοποίησης των διορθωτικών μέτρων που πρότεινε η ΔΟΠΑ.

(35) Επίσης, οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν διευκρίνισαν ότι έχουν εκδώσει συνολικά 69 πιστοποιητικά αερομεταφορέα και ότι την 1η Απριλίου 2009 έλαβαν μέτρα για την αναστολή ή την ανάκληση 11 εξ αυτών. Ωστόσο, υπάρχει αβεβαιότητα ως προς την υλοποίηση των μέτρων λόγω των σοβαρών ανησυχιών της ΔΟΠΑ, καθώς η αναστολή/ανάκληση πιστοποιητικών που ανέφεραν οι αρμόδιες αρχές

⁽¹⁾ Έγρημα ΔΟΠΑ OPS/01.

⁽²⁾ Έγρημα ΔΟΠΑ AIR/01.

του Καζακστάν χρονολογείται πριν τον έλεγχο USOAP της ΔΟΠΑ, δεν προσκομίστηκαν αποδεικτικά στοιχεία για την ανάκληση των πιστοποιητικών και ορισμένα, τα οποία είχαν δηλωθεί ως ανακληθέντα την 1η Απριλίου 2009, αναφέρθηκαν την 1η Ιουνίου 2009 ως έγκυρα. Επίσης, οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν αναγνώρισαν ότι η ισχύουσα νομοθεσία του Καζακστάν επιτρέπει την ταυτόχρονη εκμετάλλευση αεροσκαφών από περισσότερους του ενός αερομεταφορείς, με αποτέλεσμα να μην είναι σαφές ποια εταιρεία είναι υπεύθυνη για την αξιοπλοία και την εκμετάλλευση των αεροσκαφών αυτών.

- (36) Η Berkut State Airline που έχει πιστοποιηθεί στο Καζακστάν ζήτησε ακρόαση από την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 30 Ιουνίου 2009. Κατά τη διάρκεια της παρουσίασης, ο αερομεταφορέας δεν υπέβαλε αναλυτικό σχέδιο διορθωτικών μέτρων, το οποίο να εξασφαλίζει συμμόρφωση με τα πρότυπα ασφαλείας και να αίρει κάθε σύγχυση με τον αερομεταφορέα BEK Air, πρώην Berkut Air που περιλαμβάνεται στο παράρτημα Α από τον Απρίλιο του 2009. Η Berkut State Airline επεσήμανε επίσης ότι πρόκειται να εγκαταλείψει τις εμπορικές δραστηριότητες και την εκμετάλλευση παλαιών αεροσκαφών.
- (37) Οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν δεν προσκόμισαν καμία πληροφορία για τα πιστοποιητικά αερομεταφορέα που διέθετε η εταιρεία BEK Air, πρώην Berkut Air, και για την υλοποίηση οιαδήποτε διορθωτικών μέτρων για την αντιμετώπιση των προβλημάτων στην ασφαλεία πτήσεων, εξαιτίας των οποίων ο εν λόγω αερομεταφορέας περιλήφθηκε στο παράρτημα Α τον Απρίλιο του 2009, και δεν υπέβαλαν αποδεικτικά στοιχεία ότι έχουν επιβληθεί κάποια μέτρα στον συγκεκριμένο αερομεταφορέα.
- (38) Οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν ενημέρωσαν την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών ότι υπάρχει και τρίτος αερομεταφορέας με την ονομασία Berkut KZ, δεν διαβίβασαν όμως πληροφορίες σχετικά με το πιστοποιητικό της εταιρείας αυτής.
- (39) Η εταιρεία SCAT που έχει πιστοποιηθεί στο Καζακστάν ζήτησε καθυστερημένα ακρόαση από την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 30 Ιουνίου 2009. Κατά τη διάρκεια της παρουσίασης, ο αερομεταφορέας αναγνώρισε ότι ορισμένα αεροσκάφη του, όπως το Yak 42 με σήμα νηολόγησης UP-Y4210, τα εκμεταλλεύονται και άλλοι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στο Καζακστάν, με αποτέλεσμα να μην είναι γνωστός με σαφήνεια ο αερομεταφορέας που είναι υπεύθυνος για την αξιοπλοία και την εκμετάλλευση των αεροσκαφών αυτών. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας και οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν δεν προσκόμισαν αποδεικτικά στοιχεία για τη διαρκή αξιοπλοία και τη συντήρηση των αεροσκαφών τύπου Boeing B-737-522 και B-757-204 που είναι νηολογημένα στη Λιθουανία (σήματα νηολόγησης: LY-AWE, LY-AWD, LY-FLB και LY-FLG) σύμφωνα με τα ισχύοντα ευρωπαϊκά πρότυπα.

- (40) Η Επιτροπή αναγνωρίζει τις προσπάθειες που καταβάλλονται στο Καζακστάν για τη μεταρρύθμιση του συστήματος πολιτικής αεροπορίας και τα πρώτα βήματα που έχουν γίνει για να αντιμετωπισθούν τα προβλήματα ασφαλείας που έχει αναφέρει η ΔΟΠΑ. Ωστόσο, με βάση τα κοινά κριτήρια, ενόσω εκκρεμεί η ουσιαστική υλοποίηση ενδεδειγμένων διορθωτικών μέτρων για την αποκατάσταση των σημαντικών προβλημάτων που διαπίστωσε η ΔΟΠΑ, κρίνεται ότι οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν, προς το παρόν, δεν μπορούν να εφαρμόζουν και να επιβάλλουν τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας σε όλους αερομεταφορείς που είναι υπό τη δικαιοδοσία τους. Συνεπώς, πρέπει να επιβληθεί απαγόρευση λειτουργίας σε όλους τους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στο Καζακστάν και να περιληφθούν επομένως στο παράρτημα Α, εξαιρουμένης της εταιρείας Air Astana.

Air Astana

- (41) Η εταιρεία Air Astana που έχει πιστοποιηθεί στο Καζακστάν ζήτησε ακρόαση από την Επιτροπή και την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 30 Ιουνίου 2009. Κατά τη διάρκεια της παρουσίασης, ο αερομεταφορέας υπέβαλε διεξοδική σειρά διορθωτικών μέτρων με ανάλυση των βαθύτερων αιτιών των πολυαριθμών προβλημάτων ασφαλείας που διαπιστώθηκαν από τη Γερμανία⁽¹⁾, τις Κάτω Χώρες⁽²⁾, το Ηνωμένο Βασίλειο⁽³⁾ και άλλες χώρες μέλη της ECAC⁽⁴⁾ κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA. Όσον αφορά την κατάσταση της ασφαλείας του στόλου της, όλα τα αεροσκάφη που αναγράφονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα της εταιρείας είναι νηολογημένα εκτός του Καζακστάν (Αρούμπα). Οι αρμόδιες αρχές της Αρούμπα είναι οι υπεύθυνες αρχές για την εποπτεία των αεροσκαφών του στόλου της Air Astana σύμφωνα με τις διατάξεις των παραρτημάτων 1 και 8 της σύμβασης του Σικάγου, καθώς και σύμφωνα με το παράρτημα 6 για τα θέματα διαρκούς αξιοπλοίας.
- (42) Με βάση όσα προαναφέρθηκαν, η Επιτροπή δεν κρίνει αναγκαίο να περιληφθεί η εταιρεία Air Astana στο παράρτημα Α. Ωστόσο, λαμβανομένων υπόψη των αποτελεσμάτων των πρόσφατων επιθεωρήσεων διαδρόμου⁽⁵⁾ που πραγματοποιήθηκαν σε κοινοτικούς αερολιμένες στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA, όπως και της δέσμευσης των κρατών μελών να αυξήσουν τον αριθμό επιθεωρήσεων διαδρόμου σε αεροσκάφη της Air Astana που εκτελούν πτήσεις εντός της Κοινότητας, η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο να καθιερωθεί ειδική επιτήρηση των δραστηριοτήτων της Air Astana εντός της Κοινότητας υπό αυστηρούς όρους και συνεπώς οι δραστηριότητές της πρέπει να περιορισθούν αυστηρά στο παρόν επίπεδο τους και στα αεροσκάφη που χρησιμοποιεί ο αερομεταφορέας σήμερα. Κατά συνέπεια, με βάση τα κοινά κριτήρια, και υπό αυτούς τους όρους, ο εν λόγω αερομεταφορέας πρέπει να περιληφθεί στο παράρτημα Β.

(1) LBA/D-2008-334, LBA/D-2008-944.

(2) CAA-NL-2008-24, CAA-NL-2008-254, CAA-NL-2009-7, CAA-NL-2009-42, CAA-NL-2009-55.

(3) CAA-UK-2008-187.

(4) DGCATR-2008-85, DGCATR-2008-310, DGCATR-2008-360, DGCATR-2008-381, DGCATR-2008-460, DGCATR-2008-585, DGCATR-2009-39, DGCATR-2009-69, DGCATR-2009-93, DGCATR-2009-105.

(5) LBA/D-2009-332.

Αερομεταφορές της Ζάμπιας

(43) Μετά την αναστολή των πτητικών δραστηριοτήτων του εθνικού αερομεταφορέα της Ζάμπιας, της *Zambian Airways*, τον Ιανουάριο του 2009 και τη δημοσίευση σημαντικού προβλήματος στην ασφάλεια πτήσεων από τη ΔΟΠΑ το Φεβρουάριο του 2009 μετά τον έλεγχο *USOAP* των πτητικών λειτουργιών αεροσκαφών, της πιστοποίησης και της εποπτείας που ασκεί η αρχή πολιτικής αεροπορίας της Ζάμπιας, η Επιτροπή ζήτησε πληροφορίες από τις εν λόγω αρχές τον Απρίλιο του 2009 για να ελέγξει την εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων για την αποκατάσταση του εν λόγω προβλήματος ασφαλείας. Το σοβαρό πρόβλημα ασφαλείας έγκειται στο γεγονός ότι η Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΠΑ) της Ζάμπιας έχει χορηγήσει είκοσι μία αδειοδοτήσεις σε εμπορικούς αερομεταφορείς, σε ορισμένες δε από αυτές περιλαμβάνεται η άδεια εκτέλεσης διεθνών πτήσεων. Οι εν λόγω αδειοδοτήσεις αφορούν περισσότερο οικονομικά θέματα και όχι θέματα ασφαλείας. Οι κάτοχοι αυτών των αδειών εκτελούν διεθνείς πτήσεις, παρά το γεγονός ότι δεν διενεργήθηκαν οι επιθεωρήσεις πτητικών δραστηριοτήτων και αξιοπλοΐας που έπρεπε να πραγματοποιηθούν πριν την έκδοση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα. Επιπλέον, στις εκθέσεις των περιοδικών επιθεωρήσεων της ΔΠΑ διαπιστώνονται προβλήματα ασφαλείας, χωρίς να αναφέρεται τίποτε για την επίλυσή τους.

(44) Στις πληροφορίες που διαβίβασαν οι αρχές της Ζάμπιας το Μάιο του 2009 δεν υπάρχουν στοιχεία για την άμεση λήψη των διορθωτικών μέτρων που ήταν απαραίτητα για την επίλυση των σημαντικών προβλημάτων που έχει διαπιστώσει η ΔΟΠΑ. Συγκεκριμένα, δεν παρουσιάζεται κανένα σχέδιο ή διαδικασία πιστοποίησης, ούτε κανόνες ή κανονισμοί για την εφαρμογή των απαιτήσεων της ΔΟΠΑ για την πιστοποίηση που περιέχει το παράρτημα 6 της σύμβασης του Σικάγου. Επίσης, δεν υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία για περιορισμούς των «αδειοδοτήσεων» της Ζάμπιας, ούτε τεκμηρίωση για την υποστήριξη της διαδικασίας πιστοποίησης που απαιτείται σύμφωνα με το παράρτημα 6 της ΔΟΠΑ.

(45) Οι αρμόδιες αρχές της Ζάμπιας διαβίβασαν συμπληρωματικά έγγραφα την 1η Ιουνίου 2009, στα οποία δεν αποδεικνύεται ότι το πιστοποιητικό αερομεταφορέα που εκδόθηκε στις 29 Μαΐου 2009 (Ζ/ΑΟΟ/001/2009) της εταιρείας *Zambezi Airlines*, η οποία έχει πιστοποιηθεί στη Ζάμπια, είναι σύμφωνο με τις απαιτήσεις της ΔΟΠΑ και ότι έχει αντιμετωπισθεί το πρόβλημα ασφαλείας. Το πρόβλημα ασφαλείας που διαπίστωσε η ΔΟΠΑ παραμένει μέχρι σήμερα.

(46) Σύμφωνα με τα ευρήματα αυτά και λόγω του ενδεχόμενου κινδύνου να συνεχισθεί η κατάσταση αυτή στην ασφάλεια πτήσεων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Ζάμπια και τους επιτρέπεται να εκτελούν διεθνείς πτήσεις, η Επιτροπή κρίνει ότι, με βάση τα κοινά κριτήρια, όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στη Ζάμπια πρέπει να περιληφθούν στο παράρτημα Α.

Αερομεταφορές της Δημοκρατίας της Ινδονησίας

(47) Η γενική διεύθυνση πολιτικής αεροπορίας της Ινδονησίας (DGCA) διαβίβασε στην Επιτροπή αποδεικτικά στοιχεία ότι χορήγησαν στις εταιρείες *Garuda Indonesia*, *Airfast Indonesia*, *Mandala Airlines* και *Ekspres Transportasi Antarbenoa* (γνωστή εμπορικά ως *Premiair*) στις 10 Ιουνίου 2009

νέο πιστοποιητικό αερομεταφορέα με βάση τους νέους κανονισμούς ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας (CASR) της Ινδονησίας. Συγκεκριμένα, χορηγήθηκαν στις εταιρείες *Garuda* και *Airfast* νέα πιστοποιητικά αερομεταφορέα διετούς διάρκειας, μετά από πλήρη έλεγχο και νέα διαδικασία πιστοποίησης. Η *Mandala* και η *Premi Air* υποβλήθηκαν σε έλεγχο μόνον σε ό,τι αφορά τις νέες απαιτήσεις βάσει των νέων CASR.

(48) Μετά από σχετικό αίτημα της DGCA της Ινδονησίας, ομάδα εμπειρογνομόνων της ΕΚ πραγματοποίησε έλεγχο στην Ινδονησία από τις 15 έως τις 18 Ιουνίου 2009, προκειμένου να ελέγξει εάν σήμερα διεξάγονται πλήρως οι εποπτικές δραστηριότητες και εάν το σύστημα των εποπτικών δραστηριοτήτων έχει βελτιωθεί ώστε η DGCA να είναι σε θέση να παρακολουθεί τις ινδονησιακές αεροπορικές εταιρείες. Στο πλαίσιο αυτό, ελέγχθηκαν επίσης δύο αερομεταφορείς (*Mandala Airlines* και *Premi Air*), ώστε να επαληθευθεί εάν η DGCA της Ινδονησίας είναι σε θέση να εξασφαλίσει την εποπτεία ασφαλείας πτήσεων σύμφωνα με τα σχετικά πρότυπα (νέοι CASR).

(49) Ο έλεγχος έδειξε ότι το παρόν επίπεδο εποπτείας της DGCA στους τέσσερις αερομεταφορείς που προαναφέρθηκαν, σε συνδυασμό με τη νέα πιστοποίησή τους, εξασφαλίζει συμμόρφωση με τις νέες απαιτήσεις και μπορεί να κριθεί ως κατάλληλο. Το εποπτικό σύστημα βελτιώθηκε και επιτρέπει κατάλληλη παρακολούθηση των αερομεταφορέων της Ινδονησίας από την DGCA. Η DGCA έχει αναπτύξει σύστημα για την αποτελεσματική διαχείριση των πληροφοριών που προκύπτουν από τις δραστηριότητες επιτήρησης και, άρα, για το χρονοδιάγραμμα και την καταληκτική ημερομηνία αντιμετώπισης προβλημάτων, καθώς και για κάθε παράταση που χορηγεί η DGCA.

(50) Επιπλέον, οι διαφορές με το παράρτημα 6 της σύμβασης του Σικάγου, οι οποίες είχαν επισημανθεί από τη DGCA στη ΔΟΠΑ στις 20 Φεβρουαρίου 2009 και ήταν δυνατόν να έχουν δυσμενείς συνέπειες στην ασφάλεια των πτητικών δραστηριοτήτων των αεροπορικών εταιρειών της Ινδονησίας, αποσύρθηκαν στις 25 Μαρτίου 2009. Μετά από τεχνική εξέταση από την DGCA, απεστάλη νέα κοινοποίηση στη ΔΟΠΑ για περιορισμένες διαφορές στις 28 Μαΐου 2009. Ως εκ τούτου, τα πρότυπα της ΔΟΠΑ θα επιβληθούν στις αεροπορικές εταιρείες της Ινδονησίας από τις 30 Νοεμβρίου 2009; ωστόσο, αυτά τα πρότυπα που υιοθετήθηκαν πρόσφατα εφαρμόζονται ήδη στις εταιρείες *Garuda*, *Mandala*, *Premiair* και *Airfast* από τις 10 Ιουνίου 2009 — ημερομηνία έκδοσης των νέων πιστοποιητικών τους.

(51) Η DGCA ζήτησε ακρόαση από την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 30 Ιουνίου 2009. Η DGCA ενημέρωσε την Επιτροπή ότι το αεροσκάφος τύπου *Embraer EMB-120* με σήμα νηολόγησης *PK-RJC* που εκμεταλλεύεται η *Premi Air* δεν είναι προς το παρόν εξοπλισμένο με προειδοποιητικό σύστημα αποφυγής ενάερας σύγκρουσης (TCAS), όπως απαιτούν οι νέοι CASR, και ότι η εγκατάστασή του θα ολοκληρωθεί στις 30 Νοεμβρίου 2009. Η εν λόγω πληροφορία αναφέρεται ρητά στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα της εταιρείας, όπως αποδεικνύεται στην έκθεση της ομάδας των Ευρωπαίων εμπειρογνομόνων.

- (52) Με βάση τα κοινά κριτήρια, εκτιμάται ότι το τρέχον επίπεδο αποτελεσματικότητας των εποπτικών δραστηριοτήτων της DGCA επιτρέπει κατάλληλη εφαρμογή και τήρηση των σχετικών προτύπων ασφαλείας πτήσεων από τους τέσσερις αερομεταφορείς που υποβλήθηκαν σε νέα διαδικασία πιστοποίησης: Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines και Ekspres Transportasi Antarbenua (με την εμπορική ονομασία Premiair). Συνεπώς, αυτές οι τέσσερις εταιρείες πρέπει να αφαιρεθούν από το παράρτημα Α. Όλοι οι υπόλοιποι αερομεταφορείς της Ινδονησίας πρέπει προς το παρόν να παραμείνουν στο παράρτημα Α. Η Επιτροπή θα συνεργαστεί στενά με τις αρμόδιες αρχές της Ινδονησίας μετά την εκ νέου πιστοποίηση των υπολοίπων εταιρειών της χώρας.
- (53) Οι αρμόδιες αρχές της Ινδονησίας διαβίβασαν επίσης στην Επιτροπή ενημερωμένο κατάλογο των αερομεταφορέων που είναι κάτοχοι πιστοποιητικού αερομεταφορέα. Οι επί του παρόντος πιστοποιημένοι στην Ινδονησία αερομεταφορείς, πέραν των τεσσάρων που προαναφέρθηκαν, είναι οι εξής: Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Airlines, Cardig Air, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Asia Airlines, Manunggal Air Service, Megantara, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Express Aviation Service, Republic Express Airlines, KAL Star, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Air Charter, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Asco Nusa Air, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara, Unindo, Sky Aviation, Johnlin Air Transport και Eastindo. Ο κοινοτικός κατάλογος πρέπει να ενημερωθεί αναλόγως και οι αερομεταφορείς αυτοί να περιληφθούν στο παράρτημα Α.
- Αερομεταφορείς της Δημοκρατίας της Αγκόλας**
- TAAG Angola Airlines*
- (54) Οι αρμόδιες αρχές της Αγκόλας (INAVIC) ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι χορηγήθηκε στον αερομεταφορέα TAAG Angola Airlines νέο πιστοποιητικό αερομεταφορέα σύμφωνα με τους κανονισμούς ασφαλείας της αεροπορίας της Αγκόλας (AASR) στις 28 Μαΐου 2009, μετά από διαδικασία πλήρους νέας πιστοποίησης.
- (55) Με βάση αίτημα των αρμοδίων αρχών της Αγκόλας (INAVIC) και της εταιρείας TAAG Angola Airlines, ομάδα Ευρωπαίων εμπειρογνομόνων διεξήγαγε διερευνητική αποστολή στην Αγκόλα από τις 8 έως τις 11 Ιουνίου 2009. Κατά την επίσκεψη διαπιστώθηκε η σημαντική πρόοδος που έχει σημειωθεί στη συμμόρφωση με τα πρότυπα της ΔΟΠΑ. Η INAVIC αντιμετώπισε το 66 % των προβλημάτων που είχαν διαπιστωθεί κατά την προηγούμενη διερευνητική αποστολή που πραγματοποιήθηκε το Φεβρουάριο του 2008, η δε TAAG αντιμετώπισε το 75 % των προβλημάτων. Συγκεκριμένα, η Αγκόλα εξέδωσε νέους κανόνες ασφαλείας της αεροπορίας σύμφωνα με τα πρότυπα της ΔΟΠΑ, ο δε εθνικός αερομεταφορέας της, η TAAG, πιστοποιήθηκε εκ νέου με βάση το νέο νομικό πλαίσιο.
- (56) Η TAAG ζήτησε ακρόαση από την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε την 1η Ιουλίου 2009, όπου παραβρέθηκε η INAVIC. Ο αερομεταφορέας ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή ότι υποβλήθηκε σε έλεγχο επιχειρησιακής ασφαλείας της IATA το Μάιο του 2009, κατά τον οποίο διαπιστώθηκε περιορισμένος αριθμός προβλημάτων και ότι τα προβλήματα αυτά είχαν αντιμετωπισθεί όλα έως τις 29 Ιουνίου 2009.
- (57) Ο αερομεταφορέας προσκόμισε στην επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών πειστικά στοιχεία ότι λήφθηκαν περαιτέρω μέτρα μετά τον έλεγχο και ότι έχει σημειωθεί μεγάλη πρόοδος στην αντιμετώπιση των υπολοίπων προβλημάτων και εξέδωσε αναλυτικά μέτρα, αποδεικνύοντας ότι έχουν επιλυθεί άνω του 90 % των προβλημάτων, τα δε εναπομένοντα μέτρα είναι σε εξέλιξη. Ωστόσο, ο αερομεταφορέας δεν ήταν σε θέση να αποδείξει ότι οι πτήσεις που εκτελούνται με τα αεροσκάφη τύπου B-747 και B-737-200 υπόκεινται σε παρακολούθηση των δεδομένων πτήσης, όπως απαιτείται.
- (58) Οι πορτογαλικές αρχές ενημέρωσαν την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών ότι συμφώνησαν να παρέχουν συνδρομή στις αρμόδιες αρχές της Αγκόλας για να βελτιώσουν την εποπτεία τους στην TAAG, ώστε να καταστεί δυνατόν να εκτελεί πτήσεις στην Πορτογαλία. Συγκεκριμένα, ενημέρωσαν την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών ότι μπορούν να δεχθούν τις πτήσεις με ορισμένα αεροσκάφη, αφού προηγουμένως διενεργήσουν προ πτήσεως ελέγχους στην Αγκόλα και επιθεωρήσεις διαδρόμου κατά την άφιξη τους στην Πορτογαλία. Οι αρμόδιες αρχές της Αγκόλας επιβεβαίωσαν ότι δέχονται προ πτήσεως επιθεωρήσεις διαδρόμου κάθε αεροσκάφους της TAAG που εκτελεί πτήση με προορισμό τη Λισαβόνα με την βοήθεια των πορτογαλικών αρχών. Οι αρμόδιες αρχές της Πορτογαλίας θα διενεργούν επιθεώρηση διαδρόμου με βάση το πρόγραμμα SAFA σε κάθε πτήση που εκτελείται από την TAAG.
- (59) Κατά συνέπεια, με βάση τα κοινά κριτήρια, κρίνεται ότι η TAAG πρέπει καταρχήν να αφαιρεθεί από το παράρτημα Α και να περιληφθεί στο παράρτημα Β υπό τον όρο ότι ο αερομεταφορέας δεν θα εκτελεί περισσότερες από δέκα πτήσεις την εβδομάδα με τα αεροσκάφη τύπου Boeing B-777 με σήματα νηολόγησης D2-TED, D2-TEE και D2-TEF από Λουάντα προς Λισαβόνα. Οι πτήσεις αυτές πρέπει να εκτελούνται μόνον μετά από επιθεώρηση διαδρόμου του αεροσκάφους από τις αρχές της Αγκόλας πριν από κάθε αναχώρηση από την Αγκόλα και μετά από επιθεώρηση διαδρόμου του αεροσκάφους από τις πορτογαλικές αρχές στην Πορτογαλία. Πρόκειται για προσωρινό μέτρο και η Επιτροπή θα επανεξετάσει την κατάσταση με βάση όλες τις πληροφορίες που θα διαθέτει και, ιδίως, μετά την αξιολόγηση από τις αρμόδιες αρχές της Πορτογαλίας.
- Γενική εποπτεία της ασφαλείας πτήσεων των αερομεταφορέων της Αγκόλας*
- (60) Από τη διερευνητική αποστολή που πραγματοποιήθηκε στην Αγκόλα από τις 8 έως τις 11 Ιουνίου 2009 αποδείχθηκε ότι για την έκδοση των πιστοποιητικών αερομεταφορέα των εταιρειών PHA και SERVISAIR δεν ακολουθήθηκε κατάλληλη διαδικασία πιστοποίησης. Μολονότι αυτά τα δύο πιστοποιητικά ανεστάλησαν προσωρινά από την INAVIC, με βάση τα κοινά κριτήρια, η Επιτροπή κρίνει ότι οι συγκεκριμένοι αερομεταφορείς πρέπει να περιληφθούν στο παράρτημα Α.

(61) Η Επιτροπή επισημαίνει την τρέχουσα εκ νέου πιστοποίηση των 18 αερομεταφορέων από την INAVIC, η οποία αναμένεται να ολοκληρωθεί έως τα τέλη του 2010, και ενθαρρύνει την INAVIC να συνεχίσει τη διαδικασία αυτή με αποφασιστικότητα και τη δέουσα μέριμνα για τα δυνητικά προβλήματα που θα εντοπισθούν στο πλαίσιο αυτό. Εν προκειμένω, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η INAVIC έλαβε μέτρα αναγκαστικής εκτέλεσης έναντι ορισμένων αερομεταφορέων κατόχων πιστοποιητικού αερομεταφορέα, με την προσωρινή αναστολή 6 πιστοποιητικών από τα 19.

(62) Η Επιτροπή κρίνει ότι, ενόσω εκκρεμεί η πλήρης επαναπιστοποίηση των αερομεταφορέων από την INAVIC σε πλήρη συμμόρφωση με τους νέους κανονισμούς ασφάλειας της αεροπορίας της Αγκόλας, με βάση τα κοινά κριτήρια, οι αερομεταφορείς αυτοί πρέπει να παραμείνουν στο παράρτημα Α.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

(63) Ο αερομεταφορέας SN2AG που έχει πιστοποιηθεί στη Γκαμπόν ζήτησε ακρόαση από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών, προκειμένου να αποδείξει ότι οι πιητικές δραστηριότητες που εκτελούνται με το αεροσκάφος τύπου Challenger CL601 με σήμα νηολόγησης TR-AAAG και με το αεροσκάφος τύπου HS-125-800 με σήμα νηολόγησης ZS-AFG είναι σύμφωνες με τα σχετικά πρότυπα· η ακρόαση πραγματοποιήθηκε την 1η Ιουλίου 2009. Η Επιτροπή αναγνώρισε ότι ο εν λόγω αερομεταφορέας προέβη σε αναδιάρθρωση και έχει σημειώσει σημαντική πρόοδο στην υλοποίηση του σχεδίου διορθωτικών μέτρων για να συμμορφωθεί προς τα διεθνή πρότυπα. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η SN2AG υποβλήθηκε σε έλεγχο επαναπιστοποίησης από τις αρμόδιες αρχές της Γκαμπόν το Φεβρουάριο του 2009 και ότι χορηγήθηκε στην εταιρεία νέο πιστοποιητικό αερομεταφορέα το Φεβρουάριο του 2009.

(64) Οι αρμόδιες αρχές της Γκαμπόν (ANAC) παρουσίασαν επίσης στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών την 1η Ιουλίου 2009 την πρόοδο στη βελτίωση της δομής και τη στελέχωσή τους και δήλωσαν ότι διαθέτουν πλέον επαρκές ειδικευμένο προσωπικό για να εξασφαλίζουν την εποπτεία των δραστηριοτήτων και της συντήρησης του αερομεταφορέα αυτού σύμφωνα με τις διατάξεις της ΔΟΠΑ. Αυτό επιβεβαιώθηκε από τους εμπειρογνώμονες της ΔΟΠΑ που βοήθησαν την Γκαμπόν στις εποπτικές της δραστηριότητες μέχρι το Μάρτιο του 2010.

(65) Συνεπώς, με βάση τα κοινά κριτήρια, κρίνεται ότι η SN2AG πληροί τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας μόνον για τις πτήσεις που εκτελούνται με το αεροσκάφος τύπου Challenger CL601 με σήμα νηολόγησης TR-AAAG και με το αεροσκάφος τύπου HS-125-800 με σήμα νηολόγησης ZS-AFG. Επομένως, πρέπει να επιβληθούν στην SN2AG περιορισμοί λειτουργίας για τον υπόλοιπο στόλο της και να μεταφερθεί από το παράρτημα Α στο παράρτημα Β.

Egypt Air

(66) Υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία για πολυάριθμες ελλείψεις όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων της Egypt Air που

έχει πιστοποιηθεί στην Αίγυπτο. Οι ελλείψεις αυτές διαπιστώθηκαν σε 75 επιθεωρήσεις που πραγματοποιήθηκαν από τον Ιανουάριο του 2008 κυρίως από την Αυστρία, τη Γαλλία, τη Γερμανία, την Ιταλία, τις Κάτω Χώρες, την Ισπανία και από άλλες χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC) κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA. Η επανάληψη των προβλημάτων αυτών (συνολικά 240 ευρήματα από τα οποία 91 της κατηγορίας 2 και 69 της κατηγορίας 3) δημιουργούν ανησυχίες για συστηματικές ελλείψεις στην ασφάλεια πτήσεων.

(67) Η Επιτροπή, με βάση τις εκθέσεις SAFA, άρχισε στις 25 Μαΐου 2009 επίσημες διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Αιγύπτου (ECAA), εκφράζοντας σοβαρές ανησυχίες για την ασφάλεια των πιητικών δραστηριοτήτων της εταιρείας και παροτρύνοντας την εταιρεία και τις αρμόδιες αρχές σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 να λάβουν μέτρα για την ικανοποιητική επίλυση των προβλημάτων που διαπιστώθηκαν.

(68) Ο αερομεταφορέας διαβίβασε ογκώδη τεκμηρίωση στις 10, 16, 17, 19 και 26 Ιουνίου 2009. Στα έγγραφα που διαβίβασθηκαν αναφέρονται τα διορθωτικά μέτρα που λήφθηκαν ή πρόκειται να ληφθούν μετά τις επιθεωρήσεις διαδρόμου, καθώς και μετά από ανάλυση των βαθύτερων αιτιών με σκοπό να εξευρεθούν βιώσιμες λύσεις. Ο αερομεταφορέας ζήτησε να προβεί σε προφορική παρουσίαση ενώπιον της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 30 Ιουνίου 2009.

(69) Επειδή συνεχίζονται τα σοβαρά προβλήματα στη διαρκή αξιοπλοία, τη συντήρηση, τις πιητικές δραστηριότητες, καθώς και στην ασφάλεια του φορτίου εντός του αεροσκάφους, η Επιτροπή ζητεί από τις αρμόδιες αρχές της Αιγύπτου να αποστέλλουν μηνιαίες εκθέσεις υλοποίησης του σχεδίου διορθωτικών μέτρων, όπως και κάθε άλλη έκθεση των ελέγχων που πραγματοποιούν οι εν λόγω αρχές στην Egypt Air. Η Επιτροπή πρέπει επίσης να λάβει την έκθεση του τελικού ελέγχου που θα πραγματοποιηθεί από τις αρμόδιες αρχές της Αιγύπτου στο τέλος της περιόδου αυτής, τα αποτελέσματα του οποίου θα κοινοποιηθούν στην Επιτροπή μαζί με τις συστάσεις των εν λόγω αρχών.

(70) Ο αερομεταφορέας και οι αρμόδιες αρχές της Αιγύπτου δέχθηκαν να πραγματοποιηθεί επίσκεψη εμπειρογνομών της ΕΚ για να ελεγχθεί η υλοποίηση του σχεδίου διορθωτικών μέτρων. Η Επιτροπή παρότρυνε τον αερομεταφορέα να επιλύσει με βιώσιμο τρόπο και χωρίς καθυστέρηση τα διάφορα προβλήματα, διότι ειδάλλως θα λάβει μέτρα. Στη βάση αυτή, προς το παρόν, κρίνεται ότι ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να περιληφθεί στο παράρτημα Α.

(71) Τα κράτη μέλη θα εξασφαλίσουν εντατικοποίηση των επιθεωρήσεων διαδρόμου της Egypt Air, ώστε να επανεκτιμηθεί η κατάσταση στην επόμενη συνεδρίαση της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών που θα πραγματοποιηθεί το Νοέμβριο του 2009.

Αερομεταφορές της Ρωσικής Ομοσπονδίας

- (72) Οι αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας πληροφόρησαν την Επιτροπή στις 11 Ιουνίου 2009 ότι τροποποίησαν την απόφασή τους της 25ης Απριλίου 2008, με βάση την οποία απαγορευόταν η εκτέλεση πτήσεων με αεροσκάφη που περιλαμβάνονταν στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα 13 ρωσικών αεροπορικών εταιρειών, τα οποία τότε δεν ήταν κατάλληλα εξοπλισμένα για να εκτελούν διεθνείς πτήσεις σύμφωνα με τα πρότυπα της ΔΟΠΑ, και συγκεκριμένα δεν διέθεταν τον απαιτούμενο εξοπλισμό ΤΑWS/E-GPWS. Ορισμένα αεροσκάφη που είχαν αποκλεισθεί με την απόφαση της 25ης Απριλίου 2008 έχουν πλέον εξοπλισθεί κατάλληλα για να εκτελούν διεθνείς πτήσεις. Επίσης, τροποποιήθηκαν τα πιστοποιητικά αερομεταφορέα και οι προδιαγραφές των αερομεταφορέων αυτών, ώστε να ληφθούν υπόψη οι συγκεκριμένες αλλαγές.
- (73) Σύμφωνα με τη νέα απόφαση, τα ακόλουθα αεροσκάφη αποκλείονται από την εκτέλεση πτήσεων προς και από την Κοινότητα ή εντός αυτής:
- α) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007 και RA-85790· Antonov AN-140: RA-41250· RA-41250· AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360· AN-26: RA-26660.
- β) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672.
- γ) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 και RA-85774· Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 και RA-88300· Yak-40K: RA-21505 και RA-98109· Yak-42D: RA-42437· όλα (22) τα ελικόπτερα Kamov Ka-26 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα (49) τα ελικόπτερα Mi-8 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα (11) τα ελικόπτερα Mi-171 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα (8) τα ελικόπτερα Mi-2 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα (1) τα ελικόπτερα EC-120B: RA-04116.
- δ) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 και RA-85457.
- ε) Krasnoyarsky Airlines: Το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της εταιρείας έχει ανακληθεί. Όσον αφορά τα ακόλουθα 2 αεροσκάφη τύπου TU-154M που χρησιμοποιούσε πριν η Krasnoyarsky Airlines, το RA-85682 χρησιμοποιείται σήμερα από άλλον αερομεταφορέα πιστοποιημένο στη Ρωσική Ομοσπονδία και το RA-85683 δεν χρησιμοποιείται.
- στ) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42526, RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 και RA-42541.
- ζ) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602· όλα τα TU-134 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα Antonov An-24 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα An-2 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα ελικόπτερα Mi-2 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα ελικόπτερα Mi-8 (αγνώστου σήματος νηολογίου).
- η) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 και RA-85690.
- θ) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433· όλα τα Tupolev TU-134A περιλαμβανομένων των: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 και RA-65973· όλα τα Antonov AN-24RV περιλαμβανομένων των: RA-46625 και RA-47818· τα αεροσκάφη τύπου AN24RV με σήματα νηολόγησης RA-46625 και RA-47818 χρησιμοποιούνται από άλλη ρωσική εταιρεία.
- ι) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 και RA-85508.
- ια) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820· όλα (25) τα TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 και RA-65977· το αεροσκάφος RA_65143 χρησιμοποιείται από άλλη ρωσική εταιρεία· όλα (1) τα TU-134B: RA-65726· όλα (10) τα Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88210, RA-88227, RA-88244 και RA-88280· όλα τα ελικόπτερα Mil-26: (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα ελικόπτερα Mil-10: (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα ελικόπτερα Mil-8 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα ελικόπτερα AS-355 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα ελικόπτερα BO-105 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· τα αεροσκάφη τύπου AN-24B RA-46388· τα αεροσκάφη AN-24B (RA-46267 και RA-47289) και τα αεροσκάφη τύπου AN-24RV (RA-46509, RA-46519 και RA-47800) χρησιμοποιούνται από άλλη ρωσική εταιρεία.
- ιβ) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65555, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 και RA-65979· TU-214: RA-64504, RA-64505· Ilyushin IL-18: RA-75454 και RA-75464· Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 και RA-88200.
- (74) Τέτοια αεροσκάφη δεν διαπιστώθηκαν στην εταιρεία Red Wings (πρώην Airlines 400 JSC).
- (75) Οι αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας πληροφόρησαν επίσης την Επιτροπή ότι περιόρισαν το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της εταιρείας Aeroflot-Nord στις 3 Ιουνίου 2009 ώστε να μην εκτελεί πτήσεις στην Κοινότητα.

(76) Οι αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας και της Επιτροπής διατηρούν την πάγια προσήλωσή τους στη συνέχιση της στενής συνεργασίας τους και την ανταλλαγή όλων των αναγκαίων πληροφοριών που αφορούν την ασφάλεια πτήσεων των αερομεταφορέων τους. Τα κράτη μέλη θα ελέγχουν συστηματικά την πραγματική συμμόρφωση προς τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αεροσκαφών των αντίστοιχων αερομεταφορέων δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 351/2008.

Yemenia Yemen Airways

(77) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) πληροφόρησε την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών ότι ανέστειλε την έγκριση του φορέα συντήρησης EASA.145.0177, η οποία είχε εκδοθεί για την Yemenia Yemen Airways που έχει πιστοποιηθεί στην Υεμένη, λόγω άλυτων προβλημάτων ασφαλείας. Επίσης, οι αρμόδιες αρχές της Γαλλίας πληροφόρησαν την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών ότι στη συνέχεια ανέστειλαν τα πιστοποιητικά αξιοπλοίας των αεροσκαφών τύπου A-310 που έχουν νηολογηθεί στη Γαλλία (F-OHPR και F-OHPS), τα οποία χρησιμοποιούσε η συγκεκριμένη εταιρεία.

(78) Η Επιτροπή έλαβε γνώση της μη συμμόρφωσης με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς, κατά περίπτωση, και, λαμβάνοντας υπόψη το θανατηφόρο ατύχημα στην πτήση 626 της Yemenia Yemen Airways στις 30 Ιουνίου, αποφάσισε την 1η Ιουλίου 2009 να αρχίσει επίσημες διαβουλεύσεις με την Yemenia Yemen Airways σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, καθώς και με τις αρμόδιες αρχές της Υεμένης σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006, ώστε να εκτιμηθεί η συμμόρφωση των πτητικών δραστηριοτήτων και της συντήρησης του ανωτέρω αερομεταφορέα με τα ισχύοντα πρότυπα της ΔΟΠΑ, επιφυλάσσεται μάλιστα του δικαιώματός της να λάβει επείγοντως μέτρα, αν χρειασθεί.

Γενικά σχόλια για τους λοιπούς αερομεταφορείς που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα Α και Β

(79) Δεν έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή κανένα αποδεικτικό στοιχείο όσον αφορά την πλήρη εφαρμογή κατάλληλων επανορθωτικών μέτρων ούτε από τους υπόλοιπους αερομεταφορείς που περιλαμβάνει ο επικαιροποιημένος κατάλογος της 8ης Απριλίου 2009, ούτε από τις αρχές που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αυτών των αερομεταφορέων, παρά τα συγκεκριμένα αιτήματα που έχει υποβάλει η Επιτροπή. Ως εκ τούτου, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι για τους αερομεταφορείς αυτούς πρέπει να συνεχίσουν να ισχύουν η απαγόρευση λειτουργίας (παράρτημα Α) ή οι περιορισμοί λειτουργίας (παράρτημα Β), ανάλογα με την περίπτωση.

(80) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ασφαλείας των αερομεταφορών,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

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

- 1) Το παράρτημα Α αντικαθίσταται από το παράρτημα Α του παρόντος κανονισμού.
- 2) Το παράρτημα Β αντικαθίσταται από το παράρτημα Β του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

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

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

Βρυξέλλες, 13 Ιουλίου 2009.

Για την Επιτροπή
Antonio TAJANI
Αντιπρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΠΟΥ ΥΠΟΚΕΙΝΤΑΙ ΣΕ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥΣ ⁽¹⁾

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική του επωνυμία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
AIR KORYO	Άγνωστος	KOR	Λαϊκή Δημοκρατία της Κορέας (ΛΔΚ)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Δημοκρατία του Σουδάν
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
MOTOR SICH	025	MSI	Ουκρανία
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	ΑΟC/013/00	SRH	Βασίλειο της Καμπότζης
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Άγνωστος	VRB	Δημοκρατία της Ρουάντα
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ουκρανία
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ουκρανία
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ουκρανία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Αγκόλας, πλην της TAAG Angola Airlines, ήτοι:			Δημοκρατία της Αγκόλας
AEROJET	015	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
AIR26	004	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
AIR GEMINI	002	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
AIR GICANGO	009	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
AIR JET	003	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
AIR NAVE	017	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
ALADA	005	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
ANGOLA AIR SERVICES	006	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
DIEXIM	007	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
GIRA GLOBO	008	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
HELIANG	010	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
HELIMALONGO	011	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
MAVEWA	016	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
PHA	019	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
RUI & CONCEICAO	012	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
SAL	013	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας

(1) Οι αερομεταφορείς του παραρτήματος Α επιτρέπεται 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.

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική του επωνυμία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
SERVISAIR	018	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
SONAIR	014/	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Μπενίν, ήτοι:		—	Δημοκρατία του Μπενίν
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Άγνωστος	Δημοκρατία του Μπενίν
AFRICA AIRWAYS	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Μπενίν
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	ΔΔ	Δημοκρατία του Μπενίν
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Άγνωστος	Δημοκρατία του Μπενίν
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	Δημοκρατία του Μπενίν
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Άγνωστος	Δημοκρατία του Μπενίν
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	Άγνωστος	Δημοκρατία του Μπενίν
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Δημοκρατία του Μπενίν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό (ΛΔΚ), ήτοι:		—	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική του επωνυμία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
AIR TROPICQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική του επωνυμία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Υπουργική υπογραφή (διάταγμα αριθ. 78/205)	LCG	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική του επωνυμία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ισημερινής Γουινέας, ήτοι:			Ισημερινή Γουινέα
CRONOS AIRLINES	Άγνωστος	Άγνωστος	Ισημερινή Γουινέα
CEIBA INTERCONTINENTAL	Άγνωστος	CEL	Ισημερινή Γουινέα
EGAMS	Άγνωστος	EGM	Ισημερινή Γουινέα
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Ισημερινή Γουινέα
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	ΔΔ	Ισημερινή Γουινέα
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Ισημερινή Γουινέα
GUINEA AIRWAYS	738	ΔΔ	Ισημερινή Γουινέα
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Άγνωστος	Άγνωστος	Ισημερινή Γουινέα
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Ισημερινή Γουινέα
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ινδονησίας, πλην των Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines και Ekspres Transportasi Antarbenua, ήτοι:			Δημοκρατία της Ινδονησίας
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ASCO NUSA AIR	135-022	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
CARDIG AIR	121-013	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Δημοκρατία της Ινδονησίας
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Δημοκρατία της Ινδονησίας
EASTINDO	135-038	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Δημοκρατία της Ινδονησίας
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Δημοκρατία της Ινδονησίας

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφοράς (και εμπορική του επωνυμία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφοράς ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφοράς της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KAL STAR	121-037	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KARTIKA AIRLINES	121-003	ΚΑΕ	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KURA-KURA AVIATION	135-016	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MEGANTARA	121-025	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Δημοκρατία της Ινδονησίας
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MIMIKA AIR	135-007	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NYAMAN AIR	135-042	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
PURA WISATA BARUNA	135-025	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Δημοκρατία της Ινδονησίας
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SKY AVIATION	135-044	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SMAC	135-015	SMC	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRAVIRA UTAMA	135-009	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Δημοκρατία της Ινδονησίας
UNINDO	135-040	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική του επωνυμία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Δημοκρατία της Ινδονησίας
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Καζακστάν, εξαιρουμένης της Air Astana, ήτοι:			Δημοκρατία του Καζακστάν
AERO AIR COMPANYY	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
AEROPRAKT KZ	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
AEROTOUR KZ	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Δημοκρατία του Καζακστάν
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Δημοκρατία του Καζακστάν
AIR DIVISION OF EKA	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
AIR FLAMINGO	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
AIR TRUST AIRCOMPANY	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
ALMATY AVIATION	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
ARKHABAY	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Δημοκρατία του Καζακστάν
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Δημοκρατία του Καζακστάν
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Δημοκρατία του Καζακστάν
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Δημοκρατία του Καζακστάν
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Δημοκρατία του Καζακστάν
AVIA-JAYNAR	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
BEYBARS AIRCOMPANY	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Δημοκρατία του Καζακστάν
BERKUT STATE AIRLINE	AK-0378-09	BEC	Δημοκρατία του Καζακστάν
BERKUT KZ	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Δημοκρατία του Καζακστάν
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Δημοκρατία του Καζακστάν
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Δημοκρατία του Καζακστάν
EOL AIR	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Δημοκρατία του Καζακστάν

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική του επωνυμία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
EXCELLENT GLIDE	AK-0338-08	EGB	Δημοκρατία του Καζακστάν
FENIX	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Δημοκρατία του Καζακστάν
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Δημοκρατία του Καζακστάν
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Δημοκρατία του Καζακστάν
IRBIS	AK-0317-07	BIS	Δημοκρατία του Καζακστάν
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Δημοκρατία του Καζακστάν
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAVIASPAS	AK-0322-07	KZS	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAIRWEST	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAVIA	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Δημοκρατία του Καζακστάν
MAK AIR AIRLINE	AK-0334-07	AKM	Δημοκρατία του Καζακστάν
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Δημοκρατία του Καζακστάν
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Δημοκρατία του Καζακστάν
NAVIGATOR	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
OLIMP AIR	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
PRIME AVIATION	AK-0308-07	PKZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
SALEM AIRCOMPANY	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
SAMAL AIR	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Δημοκρατία του Καζακστάν
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
SEMEYAVIA	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
SCAT	AK-0350-08	VSV	Δημοκρατία του Καζακστάν
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Δημοκρατία του Καζακστάν
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Δημοκρατία του Καζακστάν

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική του επωνυμία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
SKYSERVICE	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
TAHMID AIR	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
TULPAR AVIA SERVICE	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
TYAN SHAN	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Δημοκρατία του Καζακστάν
ZHETYSU AIRCOMPANY	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
ZHERSU AVIA	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
ZHEKAZGANAIR	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Κιργιζίας, ήτοι:			Δημοκρατία της Κιργιζίας
AIR MANAS	17	MBB	Δημοκρατία της Κιργιζίας
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Δημοκρατία της Κιργιζίας
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Δημοκρατία της Κιργιζίας
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Δημοκρατία της Κιργιζίας
DAMES	20	DAM	Δημοκρατία της Κιργιζίας
EASTOK AVIA	15	Άγνωστος	Δημοκρατία της Κιργιζίας
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Δημοκρατία της Κιργιζίας
ITEK AIR	04	IKA	Δημοκρατία της Κιργιζίας
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Δημοκρατία της Κιργιζίας
KYRGYZSTAN	03	LYN	Δημοκρατία της Κιργιζίας
MAX AVIA	33	MAI	Δημοκρατία της Κιργιζίας
S GROUP AVIATION	6	Άγνωστος	Δημοκρατία της Κιργιζίας
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Δημοκρατία της Κιργιζίας
SKY WAY AIR	21	SAB	Δημοκρατία της Κιργιζίας
TENIR AIRLINES	26	TEB	Δημοκρατία της Κιργιζίας
TRAST AERO	05	TSJ	Δημοκρατία της Κιργιζίας
VALOR AIR	07	Άγνωστος	Δημοκρατία της Κιργιζίας
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν αδειοδοτηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λιβερίας:		—	Λιβερία

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική του επωνυμία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
Όλοι οι αερομεταφορείς οι οποίοι έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Γκαμπόν, πλην των Gabon Airlines, Afrijet και SN2AG, ήτοι:			Δημοκρατία της Γκαμπόν
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Άγνωστος	Δημοκρατία της Γκαμπόν
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Δημοκρατία της Γκαμπόν
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	Άγνωστος	Δημοκρατία της Γκαμπόν
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Άγνωστος	Δημοκρατία της Γκαμπόν
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Δημοκρατία της Γκαμπόν
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Άγνωστος	Δημοκρατία της Γκαμπόν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Σιέρα Λεόνε, ήτοι:	—	—	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 πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Σουαζιλάνδης, ήτοι:	—	—	Σουαζιλάνδη
AERO AFRICA (PTY) LTD	Άγνωστος	RFC	Σουαζιλάνδη
JET AFRICA SWAZILAND	Άγνωστος	OSW	Σουαζιλάνδη
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Άγνωστος	RSN	Σουαζιλάνδη
SCAN AIR CHARTER, LTD	Άγνωστος	Άγνωστος	Σουαζιλάνδη
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Άγνωστος	SWX	Σουαζιλάνδη
SWAZILAND AIRLINK	Άγνωστος	SZL	Σουαζιλάνδη
Όλοι οι αερομεταφορείς οι οποίοι έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ζάμπιας, ήτοι:			Ζάμπια
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	Άγνωστος	Ζάμπια

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

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

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική του επωνυμία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθ. πιστοποιητικού αερομεταφορέα	Αριθ. αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα	Τύπος αεροσκάφους	Σήμα(τα) νηολογίου και, εφόσον διατίθεται, αριθμός(οι) σειράς κατασκευής	Κράτος νηολογίου
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος αεροσκαφών πλην: 2 τύπου Falcon 50· 1 τύπου Falcon 900	Όλος ο στόλος αεροσκαφών πλην: TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ	Δημοκρατία της Γκαμπόν
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Καζακιστάν	Όλος ο στόλος αεροσκαφών πλην: 2 τύπου B767, 4 τύπου B757, 10 τύπου A319/320/ 321, 5 τύπου Fok- ker 50	Όλος ο στόλος αεροσκαφών πλην: P4-KCA, P4-KCB· P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS· P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS· P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Αρούμπα (Βασίλειο των Κάτω Χωρών)
AIR BANGLADESH	17	BGD	Μπαγκλαντές	B747-269B	S2-ADT	Μπαγκλαντές
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Κομόρες	Όλος ο στόλος αεροσκαφών πλην: LET 410 UVP	Όλος ο στόλος αεροσκαφών πλην: D6-CAM (851336)	Κομόρες
GABON AIRLINES ⁽³⁾	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος αεροσκαφών πλην: 1 τύπου Boeing B-767-200	Όλος ο στόλος αεροσκαφών πλην: TR-LHP	Δημοκρατία της Γκαμπόν
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος αεροσκαφών πλην: 1 τύπου Challenger· CL601 1 τύπου HS-125-800	Όλος ο στόλος αεροσκαφών πλην: TR-AAG, ZS-AFG	Δημοκρατία της Γκαμπόν Δημοκρατία της Νοτίου Αφρικής
TAAG ANGOLA AIRLINES ⁽⁴⁾	001	DTA	Δημοκρατία της Αγκόλας	Όλος ο στόλος αεροσκαφών πλην: 3 τύπου Boeing B-777	Όλος ο στόλος αεροσκαφών πλην: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF	Δημοκρατία της Αγκόλας

⁽¹⁾ Επιτρέπεται στην Afrijet να χρησιμοποιεί μόνον το συγκεκριμένο αεροσκάφος για τις πτήσεις της στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα.

⁽²⁾ Επιτρέπεται στην Air Astana να χρησιμοποιεί μόνον το συγκεκριμένο αεροσκάφος για τις πτήσεις της στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα.

⁽³⁾ Επιτρέπεται στην Gabon Airlines να χρησιμοποιεί μόνον το συγκεκριμένο αεροσκάφος για τις πτήσεις της στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα.

⁽⁴⁾ Επιτρέπεται στην TAAG Angola Airlines να εκτελεί πτήσεις μόνον προς την Πορτογαλία με το συγκεκριμένο αεροσκάφος υπό τους όρους που καθορίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις (58) και (59) του παρόντος κανονισμού.

⁽¹⁾ Είναι δυνατόν να επιτραπεί στους αερομεταφορείς που παρατίθενται στο παράρτημα Β να ασκούν δικαιώματα κυκλοφορίας χρησιμοποιώντας πλήρως εκμισθωμένο αεροσκάφος ενός αερομεταφορέα ο οποίος δεν υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας, υπό τον όρο ότι τηρούνται τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας.