

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1197/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 21ης Νοεμβρίου 2011

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 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 εντός της Κοινότητας 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⁽²⁾,

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 Ένωσης, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.
- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, ορισμένα κράτη μέλη και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (στο εξής «EASA») διαβίβασαν στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικές με την επικαιροποίηση του κοινοτικού καταλόγου. Σχετικές πληροφορίες κοινοποίησαν επίσης τρίτες χώρες. Με βάση τα ανωτέρω πρέπει να επικαιροποιηθεί 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, αναφέροντας τα ουσιώδη περιστατικά και προβληματισμούς που θα μπορούσαν να αποτελέσουν τη βάση για τη λήψη απόφασης όσον αφορά την επιβολή σε αυτούς τους αερομεταφορείς απαγόρευσης λειτουργίας εντός της Ένωσης 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 διαβίβασει τα κράτη μέλη, να υποβάλουν γραπτές παρατηρήσεις και να παρουσιάσουν προφορικά τις θέσεις τους στην Επιτροπή εντός 10 εργάσιμων ημερών, καθώς και στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών που έχει συσταθεί με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3922/1991 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 ασφάλειας των αερομεταφορών προέβη σε ακρόαση των θέσεων του EASA σχετικά με τα αποτελέσματα της ανάλυσης των εκθέσεων ελέγχου που διεξήχθη από τη Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), στο πλαίσιο του συνολικού προγράμματος USOAP καθώς και σχετικά με τα έργα παροχής τεχνικής βοήθειας που υλοποιήθηκαν σε χώρες τις οποίες αφορά ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005. Η εν λόγω επιτροπή ενημερώθηκε για τα αιτήματα παροχής περαιτέρω τεχνικής βοήθειας και συνεργασίας για τη βελτίωση της διοικητικής και τεχνικής ικανότητας των αρχών πολιτικής αεροπορίας με σκοπό την επίλυση περιπτώσεων μη συμμόρφωσης προς τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα.
- (6) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 πρέπει να τροποποιηθεί ανάλογα.
- (7) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών,

Αερομεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης

- (8) Με βάση την ανάλυση από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) των πληροφοριών που προέκυψαν από επιθεωρήσεις διαδρόμου που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA (Εκτίμηση της Ασφάλειας Ξένων Αεροσκαφών) σε αεροσκάφη ορισμένων αερομεταφορέων της Ένωσης ή από επιθεωρήσεις τυποποίησης καθώς και από επιθεωρήσεις και ελέγχους που διενήργησαν οι αντίστοιχες εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας σε συγκεκριμένους τομείς, ορισμένα κράτη μέλη έλαβαν κάποια μέτρα επιβολής. Τα εν λόγω κράτη μέλη ενημέρωσαν την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών σχετικά με τα μέτρα αυτά: Η Κύπρος αποφάσισε να ανακαλέσει στις 5 Αυγούστου 2011 το πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) του αερομεταφορέα Eurocyprgia Airlines. Η Ιταλία ενημέρωσε ότι η άδεια που κατέχουν οι αερομεταφορείς Livingston και ItaliAirlines παραμένει σε αναστολή. Η Γαλλία αποφάσισε να ανακαλέσει το ΠΑ του αερομεταφορέα Blue Line στις 6 Οκτωβρίου 2010. Η Ελλάδα αποφάσισε να ανακαλέσει το ΠΑ του αερομεταφορέα First Airways, στις 21 Οκτωβρίου 2010, να ανακαλέσει το ΠΑ του αερομεταφορέα Athens Airways στις 20 Ιουλίου 2011, να ανακαλέσει το ΠΑ του αερομεταφορέα Air Go Airlines, στις 2 Σεπτεμβρίου 2011, να ανακαλέσει το ΠΑ του αερομεταφορέα Argo Airways, στις 9 Σεπτεμβρίου 2011, να περιορίσει τη διάρκεια ισχύος της άδειας του αερομεταφορέα Hellenic Imperial Airways σε πέντε μήνες μέχρι τις 2 Φεβρουαρίου 2012 ως αποτέλεσμα της συνεχιζόμενης

⁽¹⁾ ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15.⁽²⁾ ΕΕ L 143 της 30.4.2004, σ. 76.⁽³⁾ ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4.

αυστηρής εποπτείας των αεροπορικών δραστηριοτήτων του και της συντήρησής του. Το Ηνωμένο Βασίλειο επιβεβαίωσε ότι η ενίσχυση της εποπτείας των αερομεταφορέων Jet2.com, Oasis και Titan Airways δεν έφερε στο φως περαιτέρω προβλήματα ασφαλείας. Οι Κάτω Χώρες αποφάσισαν να αναστείλουν το ΠΑ του αερομεταφορέα Solid-air στις 28 Σεπτεμβρίου και να αναστείλουν το ΠΑ του αερομεταφορέα Amsterdam Airlines στις 4 Νοεμβρίου 2011. Η Γερμανία αποφάσισε να ανακαλέσει το ΠΑ του αερομεταφορέα ACH Hamburg GmbH στις 29 Ιουνίου 2011. Επιπλέον, όσο εκκρεμεί η αναμενόμενη ενίσχυση του προσωπικού της LBA το 2012, η LBA συνεχίζει να επικεντρώνει την εποπτεία της στους αερομεταφορείς που φαίνεται ότι παρουσιάζουν υψηλότερο κίνδυνο. Η Πορτογαλία ενημέρωσε ότι το ΠΑ του αερομεταφορέα Luzair έληξε στις 19 Σεπτεμβρίου 2011, ότι έχει ξεκινήσει η διαδικασία της εκ νέου πιστοποίησης και πως, δεδομένου ότι η ενισχυμένη εποπτεία του αερομεταφορέα White Airways δεν έχει αποκαλύψει προβλήματα ασφαλείας, ο αερομεταφορέας έχει τεθεί και πάλι υπό κανονική εποπτεία. Τέλος, η Σουηδία αποφάσισε να αναστείλει στις 16 Σεπτεμβρίου 2011 το ΠΑ του αερομεταφορέα Flyg Centrum AB και οι αερομεταφορείς Nova Air και AirSweden Aviation AB έχουν υποβάλει σχέδια διορθωτικών μέτρων τα οποία εξετάζονται από τις αρμόδιες αρχές της Σουηδίας. Εντωμεταξύ, οι αερομεταφορείς αυτοί παραμένουν υπό ενισχυμένη εποπτεία.

Αερομεταφορείς της Ισπανίας

- (9) Μετά την έκδοση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2011 της Επιτροπής, στις 19 Απριλίου 2011⁽¹⁾, δύο τακτικές αναλύσεις δεδομένων των επιθεωρήσεων SAFA από τον EASA εξακολουθούν να εμφανίζουν αυξημένο αριθμό αερομεταφορέων που έχουν αδειοδοτηθεί στην Ισπανία και εξακολουθούν να παρουσιάζουν, με βάση τα αποτελέσματα επιθεωρήσεων SAFA, περισσότερες από μία διαπιστώσεις μειζονος σημασίας ανά επιθεώρηση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συνέχισε τις επίσημες διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Ισπανίας (AESA), οι οποίες ξεκίνησαν στις 14 Μαρτίου 2011.
- (10) Σε συνεδρίαση στις 19 Οκτωβρίου 2011, η AESA ενημέρωσε την Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα που έχουν ληφθεί μέχρι σήμερα για την αντιμετώπιση των προβλημάτων ασφαλείας των ισπανικών αερομεταφορέων με βιώσιμο τρόπο. Ειδικότερα, η AESA ενημέρωσε την Επιτροπή ότι, μετά τη λήψη διορθωτικών μέτρων από την εταιρεία, το ΠΑ του αερομεταφορέα Flightline ανανεώθηκε, αλλά με τον περιορισμό του αποκλεισμού του αεροσκάφους τύπου Metro III. Στην περίπτωση του αερομεταφορέα Zorex A.E., η AESA είχε ξεκινήσει τη διαδικασία αναστολής και λήψης προσωρινών μέτρων για την απαγόρευση διεξαγωγής δρομολογίων τον Μάιο του 2011. Μετά τη λήψη διορθωτικών μέτρων από την εταιρεία τα μέτρα ήρθαν. Ωστόσο, μετά από περαιτέρω στοιχεία που αποδεικνύουν ότι ο αερομεταφορέας δεν αντιμετώπισε ικανοποιητικά τα προβλήματα ασφαλείας, κινήθηκε νέα διαδικασία αναστολής στις 7 Οκτωβρίου 2011. Όσον αφορά τον αερομεταφορέα Alba Star, η AESA είχε ήδη εντοπίσει προβλήματα όσον αφορά τις επιδόσεις του εν λόγω αερομεταφορέα στον τομέα της ασφαλείας και είχε ενισχύσει την εποπτεία. Η AESA, από τους δικούς της ελέγχους και επιθεωρήσεις, είχε καταλήξει στο

συμπέρασμα ότι οι άλλοι ισπανικοί αερομεταφορείς που είχαν παρουσιάσει κακές επιδόσεις στις επιθεωρήσεις SAFA δεν παρουσίαζαν άμεσο κίνδυνο ασφαλείας, αλλά θα εξακολουθούσαν να υπόκεινται σε ενισχυμένη εποπτεία.

- (11) Η AESA ενημέρωσε επίσης ότι τα ΠΑ των αερομεταφορέων Baleares Link Express και Eurocontinental είχαν ανακληθεί στις 27 Ιουνίου 2011.
- (12) Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης της επιτροπής ασφαλείας των αερομεταφορών, η AESA ενημέρωσε την επιτροπή σχετικά με τα περαιτέρω μέτρα που είχαν ληφθεί. Πιο συγκεκριμένα, την πληροφόρησαν ότι το ΠΑ της Zorex S.A. είχε ανασταλεί στις 7 Νοεμβρίου 2011, ότι ο αερομεταφορέας Alba Star είχε υποβληθεί σε επιθεωρήσεις στις 24 Οκτωβρίου 2011 χωρίς να εντοπιστούν σημαντικές αποκλίσεις, και ότι στις δύο τελευταίες επιθεωρήσεις SAFA δεν υπήρξαν ευρήματα. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας IMD Airways S.L. είχε υποβληθεί σε σειρά επιθεωρήσεων στις 20 και 24 Οκτωβρίου καθώς και στις 3 και 4 Νοεμβρίου 2011 χωρίς να υπάρξουν σημαντικά ευρήματα.
- (13) Λαμβανομένου υπόψη των ενεργειών στις οποίες προέβη η AESA για την αντιμετώπιση των ελλείψεων που έχουν διαπιστωθεί όσον αφορά την ασφαλεία πτήσεων των ισπανικών αερομεταφορέων εκτιμάται ότι, επί του παρόντος, οι πτητικές δραστηριότητες των εν λόγω αερομεταφορέων ελέγχονται επαρκώς από την εν λόγω αρχή με σκοπό την αποφυγή τυχόν σοβαρών κινδύνων για την ασφαλεία και, ως εκ τούτου, δεν απαιτείται δεν απαιτείται η λήψη περαιτέρω μέτρων. Εντωμεταξύ, η Επιτροπή, σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA), θα συνεχίσει να παρακολουθεί τις επιδόσεις των ισπανικών αερομεταφορέων στον τομέα της ασφαλείας.

Αερομεταφορείς της Αλβανίας

- (14) Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) προέβη σε διεξοδικό έλεγχο της ασφαλείας πτήσεων στην Αλβανία στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Προγράμματος Ελέγχου των Δραστηριοτήτων Εποπτείας της Ασφάλειας (USOAP), τον Δεκέμβριο του 2009. Από τον έλεγχο αυτό προέκυψαν πολλά και σημαντικά προβλήματα σε ό,τι αφορά την ικανότητα των αρμόδιων αρχών της Αλβανίας να ανταπεξέλθουν στα καθήκοντά τους όσον αφορά την εποπτεία της ασφαλείας πτήσεων. Όταν ο ΔΟΠΑ εξέδωσε την τελική έκθεσή του για τον έλεγχο αυτόν, έκρινε ότι τα πρότυπα του ΔΟΠΑ δεν εφαρμόζονταν αποτελεσματικά σε ποσοστό άνω του 59%. Σε ορισμένα κρίσιμα θέματα όπως είναι η επίλυση των προβλημάτων στην ασφαλεία πτήσεων, τα πρότυπα του ΔΟΠΑ δεν εφαρμόζονταν αποτελεσματικά σε ποσοστό άνω του 80%. Επιπλέον, οι αρμόδιες αρχές της Αλβανίας δεν κατάφεραν να προτείνουν κατάλληλα σχέδια διορθωτικών μέτρων, όπως αποδεικνύεται από το γεγονός ότι περισσότερο από το 90% των διορθωτικών μέτρων που υπέβαλαν οι εν λόγω αρχές στον ΔΟΠΑ τον Αύγουστο του 2010 στους τομείς της νομοθεσίας, της οργάνωσης, της αδειοδότησης, των πτητικών δραστηριοτήτων, της αξιοπιστίας και των ατυχημάτων/συμβάντων δεν έγιναν δεκτά από τον ΔΟΠΑ. Επίσης, οι αρμόδιες αρχές της Αλβανίας δεν κατάφεραν να υποβάλουν έκθεση σχετικά με την υλοποίηση των προαναφερόμενων σχεδίων διορθωτικών μέτρων.

(¹) EE L 104 της 20.4.2011, σ. 10

- (15) Ο EASA διεξήγαγε διεξοδική επιθεώρηση τυποποίησης στην Αλβανία τον Ιανουάριο του 2010. Η τελική έκθεση της εν λόγω επιθεώρησης αποκάλυψε σημαντικές ελλείψεις σε όλα τα πεδία που ελέγχθηκαν, οι οποίες χρειάζεται να αντιμετωπιστούν άμεσα. Ωστόσο, ο EASA ενημέρωσε ότι οι αρμόδιες αρχές της Αλβανίας (ACAA) υπέβαλαν αναλυτικό σχέδιο μέτρων το οποίο κρίθηκε αποδεκτό και συμφωνήθηκε στις 29 Απριλίου 2010 και μια σειρά διορθωτικών μέτρων που έπρεπε να εφαρμοστούν σταδιακά μέχρι το τέλος του 2011, με άμεσα μέτρα για την αντιμετώπιση των ελλείψεων στην ασφάλεια πτήσεων. Εκτός από τις ακρόασεις της ACAA ενώπιον των επιτροπών ασφαλείας των αερομεταφορών, που πραγματοποιήθηκε τον Μάρτιο ⁽¹⁾ και τον Ιούνιο 2010 ⁽²⁾ αντίστοιχα, οι αρμόδιες αρχές της Αλβανίας κλήθηκαν να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για να συνεχιστεί η αποτελεσματική και έγκαιρη εφαρμογή των προγραμμάτων δράσης που συμφωνήθηκαν με τον EASA, δίδοντας προτεραιότητα στην αντιμετώπιση των διαπιστωμένων ελλείψεων, οι οποίες προκαλούν ανησυχία για την ασφάλεια πτήσεων εάν δεν αντιμετωπιστούν σύντομα. Αναφέρθηκε ειδικότερα ότι ήταν υψίστης σημασίας για την ACAA να επισπεύσει την ενίσχυση των ικανοτήτων της και να εξασφαλίσει την εποπτεία στην ασφάλεια πτήσεων όλων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Αλβανία σύμφωνα με τους εφαρμοστέους κανονισμούς ασφαλείας πτήσεων και να λάβει μέτρα επιβολής, εάν χρειαστεί.
- (16) Ο EASA συνέχισε ενεργά τις διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Αλβανίας για την παρακολούθηση των σχεδίων διορθωτικών μέτρων που υποβλήθηκε από τις εν λόγω αρχές προκειμένου να διορθωθούν οι σημαντικές ελλείψεις που διαπιστώθηκαν από τον EASA κατά τη διεξοδική επιθεώρηση τυποποίησης στην Αλβανία, η οποία πραγματοποιήθηκε τον Ιανουάριο 2010. Για τον σκοπό αυτό, ο EASA διεξήγαγε τον Ιούλιο 2011 επιθεωρήσεις παρακολούθησης στους τομείς της αξιοπλοΐας και των πτητικών δραστηριοτήτων. Οι τελικές εκθέσεις που προκύπτουν από τις επιθεωρήσεις αυτές, οι οποίες απευθύνθηκαν στην ACAA στις 10 Αυγούστου και 2 Σεπτεμβρίου 2011 αντίστοιχα, αποκαλύπτουν όχι μόνο ότι τα συμφωνηθέντα σχέδια διορθωτικών μέτρων δεν υλοποιήθηκαν έγκαιρα, αλλά επίσης ότι αναφέρθηκαν νέες ελλείψεις. Στο πεδίο της αξιοπλοΐας, ο EASA κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τρεις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης που απορρέουν από την επιθεώρηση του Ιανουαρίου 2010 δεν αντιμετωπίστηκαν ορθά από τις αρμόδιες αρχές της Αλβανίας και ότι σε τρεις άλλες περιπτώσεις δεν δόθηκε ικανοποιητική λύση σε αντίθεση με προηγούμενες δηλώσεις των αρμοδίων αρχών της Αλβανίας ⁽³⁾, ενώ για τέσσερα από τα προβλήματα που διαπιστώθηκαν ο EASA θεωρεί ότι επηρεάζουν την ασφάλεια των πτήσεων. Ως εκ τούτου, η ACAA δεν ήταν σε θέση να ανταπεξέλθει στα καθήκοντά της όσον αφορά την εποπτεία της αξιοπλοΐας, αφού δεν προσέλαβε εξειδικευμένο προσωπικό για τον σκοπό αυτό και οι συμβάσεις που είχαν συναφθεί στο παρελθόν με εξωτερικό προσωπικό για την αντιστάθμιση αυτής της κατάστασης έχουν λήξει από τον Ιανουάριο 2011. Συνεπώς, δεν υπήρχε εποπτεία ούτε της νομοθεσίας αξιοπλοΐας που ισχύει στην Αλβανία, ούτε των κατόχων των πιστοποιητικών αξιοπλοΐας κατά τη στιγμή της επιθεώρησης. Στο πεδίο πτητικών δραστηριοτήτων, ο EASA κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τέσσερις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης που απορρέουν από την επιθεώρηση του Ιανουαρίου 2010 δεν αντιμετωπίστηκαν ορθά από τις αρμόδιες αρχές της Αλβανίας και ότι σε δύο ακόμη δεν δόθηκε ικανοποιητική λύση σε αντίθεση με προηγούμενες δηλώσεις των αρμοδίων αρχών της Αλβανίας ⁽⁴⁾, ενώ για πέντε από τα προβλήματα που διαπιστώθηκαν ο EASA θεωρεί ότι επηρεάζουν την ασφάλεια των πτήσεων. Ως εκ τούτου, οι αρμόδιες αρχές της Αλβανίας δεν ήταν σε θέση να εκπληρώσουν αποτελεσματικά τα καθήκοντά τους όσον αφορά την εποπτεία των πτητικών δραστηριοτήτων, αφού η ACAA δεν προσέλαβε εξειδικευμένο προσωπικό για τον σκοπό αυτό και οι συμβάσεις που είχαν συναφθεί στο παρελθόν με εξωτερικό προσωπικό για την αντιστάθμιση αυτής της κατάστασης έχουν διακοπεί. Κατά συνέπεια, η νομοθεσία για τις πτητικές δραστηριότητες, η οποία ισχύει στην Αλβανία δεν εφαρμόζεται ικανοποιητικά και η εποπτεία των κατόχων των πιστοποιητικών αξιοπλοΐας δεν ασκείται αποτελεσματικά με αποτέλεσμα πολλά κρίσιμα για την ασφάλεια στοιχεία να μην υπόκεινται σε εποπτεία.
- (17) Οι αρμόδιες αρχές της Ιταλίας, οι οποίες είχαν δρομολογήσει ένα αναλυτικό έργο αδειοποίησης με τις αρμόδιες αρχές της Αλβανίας από τον Σεπτέμβριο του 2010, ενημέρωσαν ότι, λόγω έλλειψης του κατάλληλου προσωπικού, οι εν λόγω αρχές έκαναν μέχρι τώρα περιορισμένη χρήση της παρεχόμενης βοήθειας με σκοπό την ενίσχυση των τεχνικών και διοικητικών τους ικανοτήτων.
- (18) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η Επιτροπή συνέχισε ενεργά τις διαβουλεύσεις με την ACAA, ζητώντας πληροφορίες σχετικά με την εποπτεία της ασφαλείας των αερομεταφορέων που έχουν αδειοδοτηθεί στην Αλβανία, οι οποίες έπρεπε να υποβληθούν εγγράφως μέχρι τις 11 Οκτωβρίου 2011. Περαιτέρω διαβουλεύσεις διεξήχθησαν στις 21 Οκτωβρίου 2011 με τις αρμόδιες αρχές της Γαλλίας και της Ιταλίας και την υποστήριξη του EASA. Η ACAA κλήθηκε επίσης σε ακρόαση από την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 9 Νοεμβρίου 2011. Η ACAA δεν παρείχε περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με τις δράσεις που έχουν αναληφθεί για την αντιμετώπιση των ελλείψεων που αναφέρθηκαν από τον ΔΟΠΑ, ούτε απόδειξη ότι όλες οι ελλείψεις τις οποίες διαπίστωσε ο EASA στο πλαίσιο των επιθεωρήσεων τυποποίησης που διεξήγαγε είχαν καλυφθεί έγκαιρα ή είχαν ληφθεί διορθωτικά μέτρα που έγιναν δεκτά από τον EASA. Ο EASA επιβεβαίωσε ότι μόνο ένας περιορισμένος αριθμός μέτρων έγιναν δεκτά και μόνο στο πεδίο των πτητικών δραστηριοτήτων. Οι αρμόδιες αρχές της Αλβανίας επιβεβαίωσαν ότι δεν διαθέτουν εξειδικευμένους επιθεωρητές και ότι εξακολουθούν να βασίζονται αποκλειστικά σε τρεις εξωτερικούς συμβούλους, έμμεσα συμβεβλημένους, οι οποίοι εργάζονται με μερική απασχόληση και σε βραχυπρόθεσμη βάση μέχρι τον Δεκέμβριο του 2011, για την άσκηση των εποπτικών τους αρμοδιοτήτων. Η ACAA δεν κατάφερε ωστόσο να αποδείξει την άσκηση συνεχούς εποπτείας καθώς και την απουσία σύγκρουσης συμφερόντων των εν λόγω συμβασιούχων. Η ACAA παρέλειψε επίσης να υποβάλει στοιχεία σχετικά με το εύρος των εποπτικών δραστηριοτήτων που ασκούνται στο πεδίο της αξιοπλοΐας και παραδέχθηκε ότι η εποπτεία της ασφαλείας πτήσεων είχε διακοπεί για αρκετούς

⁽¹⁾ Αιτιολογικές σκέψεις (55) έως (58) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 273/2010 της 30ής Μαρτίου 2010, ΕΕ L 84 της 31.3.2010, σ. 30.

⁽²⁾ Αιτιολογικές σκέψεις (24) έως (30) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 590/2010 της 5ης Ιουλίου 2010, ΕΕ L 170 της 6.7.2010, σ. 9.

⁽³⁾ Επιθεώρηση τυποποίησης από τον EASA AIR.AL.06.2011, 6 περιπτώσεις μη συμμόρφωσης σε εκκρεμότητα, με στοιχεία AL#10418(d), 10419(d), 10423(c), 10426(c), 10427(d), 10428(d).

⁽⁴⁾ Επιθεώρηση τυποποίησης από τον EASA OPS.AL.06.2011, 4 περιπτώσεις μη συμμόρφωσης σε εκκρεμότητα, με στοιχεία F3(d) σχετικά με τα εκπαιδευτικά προγράμματα, F4(d) σχετικά με το εγχειρίδιο επιθεώρησης, F7(c) σχετικά με το SSP, F9(d) σχετικά με τη συνεχή εποπτεία.

- μήνες κατά την περίοδο 2010/2011 λόγω δυσχερειών που είχαν ανακύψει σχετικά με τις συμβάσεις των εν λόγω εμπειρογνομήνων.
- (19) Ωστόσο, οι αρμόδιες αρχές της Αλβανίας δήλωσαν ότι ο βασικός νόμος για τη σύσταση της ACAA τροποποιήθηκε στις 10 Νοεμβρίου 2011 προκειμένου να αποκτήσει η εν λόγω αρχή μεγαλύτερη οικονομική ανεξαρτησία και καλύτερες συνθήκες απασχόλησης για το προσωπικό της και ότι στη συνέχεια πρόκειται να δημοσιευθεί διεθνής πρόσκληση υποβολής προσφορών για την παροχή τεχνικής βοήθειας για διάστημα πέντε ετών, με προοπτική την υπογραφή των συμβάσεων στις αρχές του 2012. Οι αρχές της Αλβανίας αναγνώρισαν ότι η απασχόληση εξωτερικού προσωπικού με σύμβαση δεν υποκαθιστά την ανάγκη πρόσληψης εξειδικευμένων επιθεωρητών με πλήρη απασχόληση ώστε να καταστεί δυνατός ο έλεγχος των καθηκόντων που αφορούν την εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων και δεσμεύθηκε να προσληφθεί το προσωπικό αυτό το συντομότερο δυνατόν.
- (20) Ο αερομεταφορέας Albanian Airlines που έχει πιστοποιηθεί στην Αλβανία κλήθηκε σε ακρόαση από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών στις 9 Νοεμβρίου 2011 παρουσία της ACAA. Μολονότι το ΠΑ επεκτάθηκε στις 17 Ιουνίου 2011 με σκοπό την προσθήκη ενός τρίτου αεροσκάφους τύπου BAE-146 με σήμα νηολόγησης ZA-MAN, δεν προκομίστηκαν αποδεικτικά στοιχεία ότι είχαν διενεργηθεί εκ των προτέρων έλεγχοι από τις αρμόδιες αρχές της Αλβανίας πριν από την έκδοση του πιστοποιητικού αξιοπλοΐας και την προσθήκη του αεροσκάφους στο ΠΑ. Επιπλέον, ενώ το ΠΑ ανανεώθηκε στις 27 Ιουλίου 2011 από τις αρμόδιες αρχές της Αλβανίας, δεν προσκομίστηκε κανένα στοιχείο που να αποδεικνύει ότι διενεργήθηκαν εκ των προτέρων έλεγχοι στο πεδίο της αξιοπλοΐας πριν από την ανανέωση. Όσον αφορά τις πτητικές δραστηριότητες, οι εκ των προτέρων έλεγχοι ήταν επίσης περιορισμένοι. Μολονότι η Albanian Airlines εφαρμόζει σύστημα διαχείρισης της ποιότητας, δεν προσκομίστηκαν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι όλες οι ελλείψεις που εντοπίστηκαν από την ACAA και τον EASA το 2011 είχαν διορθωθεί εγκαίρως, και ειδικότερα εκείνες που σχετίζονται με το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και την εκπαίδευση των ιπτάμενων πληρωμάτων. Την 10η Νοεμβρίου η ACAA ανακοίνωσε, προσκομίζοντας τα απαιτούμενα έγγραφα, την ανάκληση, με άμεση ισχύ, του ΠΑ του αερομεταφορέα Albanian Airlines. Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών έλαβε υπό σημείωση την απόφαση αυτή των αρμόδιων αρχών της Αλβανίας.
- (21) Ο αερομεταφορέας Belle Air που έχει πιστοποιηθεί στην Αλβανία κλήθηκε σε ακρόαση από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών στις 9 Νοεμβρίου 2011 παρουσία της ACAA. Ο αερομεταφορέας Belle Air ανέφερε ότι, από τα πέντε αεροσκάφη του, μόνο ένα αεροσκάφος τύπου Boeing DC-9-82 είναι νηολογημένο στην Αλβανία και ότι τα άλλα αεροσκάφη τύπου Airbus A318/319/320/321 και ATR72 είναι νηολογημένα στη Γαλλία με σήματα νηολόγησης F-ORAA, F-ORAD, F-ORAE, F-ORAG. Ο αερομεταφορέας Belle Air κατέδειξε ότι τα αεροσκάφη που είναι νηολογημένα στη Γαλλία αποτελούν αντικείμενο διαχείρισης από συμβαλλόμενο φορέα διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας εγκεκριμένο από τις αρμόδιες αρχές της Γαλλίας, οι οποίες επιβεβαίωσαν ότι η αξιοπλοΐα και η αδειοδότηση των σχετικών πληρωμάτων παραμένουν υπό την δική τους εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων. Ο αερομεταφορέας Belle Air κατέδειξε επίσης ότι είχε καθιερώσει τη διενέργεια εσωτερικών ελέγχων των δραστηριοτήτων της, ιδίως μέσω συστημάτων διαχείρισης της ποιότητας και της ασφάλειας πτήσεων. Την 10η
- Νοεμβρίου η ACAA ανακοίνωσε, προσκομίζοντας τα απαιτούμενα έγγραφα, την ανάκληση, με άμεση ισχύ, του πιστοποιητικού αξιοπλοΐας του αεροσκάφους με σήμα νηολόγησης ZA-ARD το οποίο χρησιμοποιούσε μέχρι την εν λόγω ημερομηνία ο αερομεταφορέας Belle Air και της άμεσης απαγόρευσης πτήσεων μέχρις ότου ολοκληρωθεί η διαδικασία πιστοποίησης του αεροσκάφους αυτού. Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών έλαβε υπό σημείωση την απόφαση αυτή των αρμόδιων αρχών της Αλβανίας.
- (22) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας πτήσεων αναγνωρίζουν τις προσπάθειες που καταβάλλονται για τη μεταρρύθμιση του συστήματος πολιτικής αεροπορίας στην Αλβανία, και ειδικότερα για τη θέσπιση νέου νομοθετικού πλαισίου σύμφωνου προς τα διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα ασφάλειας, τις προσπάθειες που έχουν αναληφθεί για την αντιμετώπιση ελλείψεων στην ασφάλεια πτήσεων οι οποίες αναφέρθηκαν από τον ΔΟΠΑ, τον EASA και εκείνων που διαπιστώθηκαν στο πλαίσιο των διαβουλεύσεων, καθώς και τα μέτρα επιβολής του νόμου που έλαβε η ACAA και τη δέσμευση για άμεση πρόσληψη εξειδικευμένων επιθεωρητών σε μόνιμη βάση.
- (23) Η ACAA ζήτησε επίσης επίσημα τη συνδρομή της αρμόδιας αρχής της Ιταλίας, στο πλαίσιο υφιστάμενης συμφωνίας συνεργασίας μεταξύ των αρχών αυτών, με σκοπό την ενίσχυση της διοικητικής και τεχνικής ικανότητας της ACAA σχετικά με την εποπτεία της ασφάλειας, ιδίως στον τομέα των πτητικών δραστηριοτήτων. Οι αρμόδιες αρχές της Ιταλίας ενημέρωσαν την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών για την ετοιμότητά τους να θέσουν σε εφαρμογή το πρόγραμμα αυτό χωρίς καθυστέρηση, ώστε να καταστεί δυνατή η αποτελεσματική άσκηση από την ACAA της εποπτείας των αερομεταφορέων υπό τον ρυθμιστικό της έλεγχο, έως ότου αποκτήσει η ACAA το απαιτούμενο εξειδικευμένο προσωπικό ώστε να μπορεί να ενεργεί αυτόνομα.
- (24) Υπό το φως αυτών των εξελίξεων εκτιμάται, με βάση τα κοινά κριτήρια, ότι δεν απαιτούνται περαιτέρω μέτρα στο στάδιο αυτό. Ωστόσο, τα κράτη μέλη θα ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση προς τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου που πρέπει να διενεργούνται στα αεροσκάφη των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Αλβανία σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 351/2008.
- (25) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας πτήσεων ενθαρρύνουν την Αλβανία να λάβει μέτρα ώστε να σημειωθεί σημαντική πρόοδος προς την ενίσχυση των τεχνικών και διοικητικών ικανοτήτων της ACAA και καλεί την ACAA να συνεργαστεί πλήρως και με διαφάνεια με τον ΔΟΠΑ και τον EASA, προκειμένου να επιτευχθεί γρήγορα ουσιαστική πρόοδος στην εφαρμογή των κατάλληλων διορθωτικών μέτρων για την αντιμετώπιση όλων των ελλείψεων που έχουν διαπιστωθεί. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών θα επαναξιολογήσουν την κατάσταση σε εύθετο χρόνο.
- TAAG Angolan Airlines**
- (26) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 273/2010⁽¹⁾, ο αερομεταφορέας TAAG Angolan Airlines που έχει

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 273/2010 της Επιτροπής, της 30ής Μαρτίου 2010, ΕΕ L 84 της 31.3.2010, σ. 25, βλ. ειδικότερα τις παραγράφους (59) έως (68).

πιστοποιηθεί στην Αγκόλα επιτρέπεται να εκτελεί πτήσεις στην ΕΕ μόνο με τέσσερα αεροσκάφη τύπου Boeing 737-700 με σήματα νηολόγησης D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH και D2-TBJ και με τρία αεροσκάφη τύπου Boeing 777-200 με σήματα νηολόγησης D2-TED, D2-TEE και D2-TEF. Ο αερομεταφορέας TAAG ανακοίνωσε ότι μετά την ανανέωση του στόλου του τα αεροσκάφη τύπου Boeing B747 καταργήθηκαν και αντικαταστάθηκαν τον Ιούνιο/Ιούλιο 2011 από δύο αεροσκάφη τύπου Boeing 777-300 με σήμα νηολόγησης D2-TEG και D2-THE. Ο αερομεταφορέας TAAG ζήτησε να επιτραπεί στα αεροσκάφη αυτά να εκτελούν επίσης πτήσεις στην ΕΕ.

- (27) Ο αερομεταφορέας TAAG Angolan Airlines υπέβαλε γραπτές παρατηρήσεις και εκλήθη σε ακρόαση από την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών στις 9 Νοεμβρίου 2011. Ο αερομεταφορέας TAAG κατέδειξε την ικανότητά του να εξασφαλίσει σίγουρες, ασφαλείς και ακριβείς χρονικά πτήσεις με τα αεροσκάφη τύπου Boeing B777-200 και 777-300.
- (28) Οι αρμόδιες αρχές της Αγκόλα (INAVIC) επιβεβαίωσαν στην επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών και παρείχαν αποδεικτικά στοιχεία ότι η επέκταση του στόλου του αερομεταφορέα TAAG με τα αεροσκάφη τύπου B777-300 είχε λάβει τη δέουσα έγκριση. Η INAVIC ανέφερε επίσης ότι ο αερομεταφορέας υπόκειται σε συνεχή εποπτεία και ότι στο πλαίσιο της επιτήρησης αυτής δεν έχουν διαπιστωθεί λόγοι ανησυχίας όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων. Όσον αφορά τα συμβάντα του Δεκεμβρίου 2010 στη Λισαβόνα και τη Λουάντα, οι εν εξελίξει έρευνες των αρμοδίων αρχών δεν έχουν αποκαλύψει ελλείψεις που αφορούν τις πτητικές δραστηριότητες του αερομεταφορέα ή τη συντήρηση των αεροσκαφών του αερομεταφορέα TAAG ούτε οδήγησαν σε συγκεκριμένες συστάσεις προς την εταιρεία.
- (29) Οι αρμόδιες αρχές της Πορτογαλίας ανέφεραν ότι δεν είχαν διαπιστώσει προβλήματα ασφαλείας κατά τις επιθεωρήσεις διαδρόμου που πραγματοποιήθηκαν στην Πορτογαλία για τα αεροσκάφη του αερομεταφορέα TAAG.
- (30) Βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι πρέπει να επιτραπεί στον αερομεταφορέα TAAG να εκτελεί πτήσεις στην ΕΕ με τα δύο επιπλέον αεροσκάφη τύπου Boeing B777-300ER με σήματα νηολόγησης D2-TEG και D2-TEH τα οποία θα πρέπει συνεπώς να προστεθούν στο παράρτημα Β. Οι πτητικές δραστηριότητες του εν λόγω αερομεταφορέα στην Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να συνεχίσουν να υπόκεινται σε κατάλληλη εξακρίβωση της πραγματικής συμμόρφωσης προς τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου που πρέπει να διενεργούνται στα αεροσκάφη του εν λόγω αερομεταφορέα δυνάμει του κανονισμού αριθ. 351/2008.

Al Wafeer Air

- (31) Μετά την ανάλυση του EASA για τα αποτελέσματα των ελέγχων διαδρόμου SAFA⁽¹⁾ που διενεργήθηκαν στα αεροσκάφη που χρησιμοποιεί στην ΕΕ ο αερομεταφορέας Al Wafeer Air ο οποίος έχει πιστοποιηθεί στη Σαουδική Αραβία, η οποία αποκάλυψε επαναλαμβανόμενες σοβαρές περιπτώσεις μη συμμόρφωσης προς τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, η Επιτροπή προέβη στις 5 Αυγούστου 2011 σε επίσημες διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Σαουδικής Αραβίας. Οι εν λόγω αρχές ανακοίνωσαν στις 14 Σεπτεμ-

βρίου ότι το ΠΑ του αερομεταφορέα Al Wafeer Air είχε ανασταλεί και διαβεβαίωσαν ότι δεν θα έπρεπε να επιτραπεί η επανέναρξη των πτήσεων χωρίς να διασφαλιστεί προηγουμένως η αντιμετώπιση των ελλείψεων που είχαν διαπιστωθεί κατά τη διάρκεια του προγράμματος SAFA. Η Επιτροπή θα συνεχίσει τις διαβουλεύσεις της με τις αρμόδιες αρχές της Σαουδικής Αραβίας για να δοθεί η απαιτούμενη συνέχεια στην περίπτωση αυτή.

Pakistan International Airways

- (32) Η Επιτροπή ξεκίνησε διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές του Πακιστάν στις 8 Σεπτεμβρίου 2011, προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που διαπιστώθηκαν σε πολλές επιθεωρήσεις διαδρόμου⁽²⁾ και τα οποία αφορούν την αξιοπλοία των αεροσκαφών που χρησιμοποιεί ο αερομεταφορέας Pakistan International Airways PIA στην Ένωση από τον Σεπτέμβριο του 2010. Οι διαβουλεύσεις αυτές ξεκίνησαν ως αποτέλεσμα της ανάλυσης των εν λόγω επιθεωρήσεων SAFA από τον EASA και ιδίως της επιθεώρησης SAFA διενήργησαν οι αρμόδιες αρχές της Γαλλίας⁽³⁾ σε αεροσκάφος τύπου Airbus A310 με σήμα νηολόγησης AP-BGO, η οποία είχε ως αποτέλεσμα να πρέπει να επιστρέψει το αεροσκάφος κενό στο Πακιστάν για συντήρηση.
- (33) Στην απάντησή τους, της 17ης Σεπτεμβρίου 2011, οι αρμόδιες αρχές του Πακιστάν (PCAA) έδωσαν πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που έλαβαν για την αντιμετώπιση των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης που διαπιστώθηκαν. Η απάντηση περιελάμβανε αναλυτικά στοιχεία σχετικά με σχέδιο διορθωτικών μέτρων που κατήρτισε ο αερομεταφορέας PIA και το οποίο περιλαμβάνει 15 συγκεκριμένα μέτρα που προτίθεται να λάβει ο αερομεταφορέας, τα περισσότερα από τα οποία επρόκειτο να ολοκληρωθούν έως τις 30 Οκτωβρίου 2011.
- (34) Στις 31 Οκτωβρίου 2011, η PCAA ενημέρωσε την Επιτροπή σχετικά με την πρόοδο του αερομεταφορέα PIA στην ολοκλήρωση του σχεδίου διορθωτικών μέτρων, καθώς και για τα μέτρα που είχε λάβει η PCAA. Από τα δεκαπέντε μέτρα του σχεδίου διορθωτικών μέτρων του αερομεταφορέα PIA, οκτώ έχουν ολοκληρωθεί και τα υπόλοιπα πρόκειται να ολοκληρωθούν το αργότερο στις 15 Δεκεμβρίου 2011. Η PCAA έχει εκπονήσει σχέδιο δεκατριών σημείων τα οποία αφορούν ζητήματα ασφαλείας του αερομεταφορέα PIA, την κατάσταση αξιοπλοίας των αεροσκαφών του, και δράσεις για την επίτευξη συστημικών βελτιώσεων στην αεροπορική εταιρεία.
- (35) Τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν την Επιτροπή να συνεχίσει τις διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές του Πακιστάν και

⁽¹⁾ DGAC/F-2010-2383, DGAC/F-2010-2540, DGAC/F-2010-2298, CAA-UK-2010-0993

⁽²⁾ AESA-E-2010-632, AESA-E-2011-361, AESA-E-2011-361, AESA-E-2011-455, AESA-E-2011-581, AESA-E-2011-701, CAA-N-2010-102, CAA-N-2010-119, CAA-N-2010-120, CAA-N-2011-5, CAA-N-2010-234, CAA-N-2011-38, CAA-UK-2010-918, CAA-UK-2010-958, CAA-UK-2010-1083, CAA-UK-2011-114, CAA-UK-2011-185, CAA-UK-2011-187, CAA-UK-2011-326, CAA-UK-2011-398, CAA-UK-2011-664, CAA-UK-2011-751, CAADK-2010-62, DGAC/F-2010-2034, DGAC/F-2010-2214, DGAC/F-2010-2518, DGAC/F-2010-2639, DGAC/F-2011-376, DGAC/F-2011-608, DGAC/F-2011-878, DGAC/F-2011-1138, DGAC/F-2011-1370, DGAC/F-2011-1560, DGAC/F-2011-1777, DGAC/F-2011-1811, DGAC/F-2011-2084, ENAC-IT-2011-219, ENAC-IT-2011-569, LBA/D-2010-1573, LBA/D-2011-534, LBA/D-2011-721, LBA/D-2011-1003

⁽³⁾ DGAC/F-2011-1811.

με τον αερομεταφορέα, με σκοπό να διασφαλιστεί η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα των διορθωτικών μέτρων και των μέτρων αποκατάστασης. Για τον σκοπό αυτό τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση του αερομεταφορέα ΡΙΑ προς τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου οι οποίες πρέπει να διενεργούνται στα αεροσκάφη του εν λόγω αερομεταφορέα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 351/2008 ώστε να επιβεβαιωθεί η αποτελεσματικότητα των διορθωτικών μέτρων που έλαβε ο αερομεταφορέας. Αν όμως από την επιθεώρηση προκύψει ότι με τα μέτρα που έλαβε ο αερομεταφορέας δεν κατέστη δυνατόν να αντιμετωπιστούν τα διαπιστωθέντα προβλήματα ασφαλείας πτήσεων, η Επιτροπή θα είναι υποχρεωμένη να λάβει μέτρα για τον περιορισμό των ενδεχόμενων κινδύνων για την ασφάλεια.

Αερομεταφορείς της Ρωσικής Ομοσπονδίας

- (36) Έπειτα από δύο νέες τακτικές αναλύσεις από τον EASA των δεδομένων σχετικά με τις επιθεωρήσεις SAFA, από τις οποίες προκύπτει ότι διάφοροι αερομεταφορείς που είναι αδειοδοτημένοι στη Ρωσική Ομοσπονδία εξακολουθούν να παρουσιάζουν, με βάση τα αποτελέσματα επιθεωρήσεων SAFA, περισσότερες από μία διαπιστώσεις μείζονος σημασίας ανά επιθεώρηση, και λόγω του γεγονότος ότι σε ορισμένους από τους αερομεταφορείς αυτούς σημειώθηκαν θανατηφόρα δυστυχήματα το 2011, η Επιτροπή διεξήγαγε διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας (FATA), στο περιθώριο της διάσκεψης κορυφής ΕΕ-Ρωσίας για την πολιτική αεροπορία η οποία πραγματοποιήθηκε στην Αγία Πετρούπολη στις 12 και 13 Οκτωβρίου 2011.
- (37) Προκειμένου να παρασχεθούν λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις στην ασφάλεια πτήσεων των αερομεταφορέων που εκτελούν πτήσεις προς την Ευρωπαϊκή Ένωση και με την ασφάλεια των πτήσεων ορισμένων τύπων αεροσκαφών που εμπλέκονται σε θανατηφόρα δυστυχήματα ρωσικών αερομεταφορέων στη Ρωσική Ομοσπονδία το 2010 και το 2011 διεξήχθησαν περαιτέρω διαβουλεύσεις με τις εν λόγω αρχές στις 27 Οκτωβρίου. Επίσης στο πλαίσιο των διαβουλεύσεων αυτών, η Επιτροπή, ο EASA, ο Eurocontrol και ένα κράτος μέλος δέχθηκαν σε ακρόαση δύο αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι από τις εν λόγω αρχές, VIM AVIA (VIM AIRLINES) και TATARSTAN AIRLINES.
- (38) Στο πλαίσιο των διαβουλεύσεων αυτών, η FATA γνωστοποίησε ότι ορισμένοι τύποι αεροσκαφών – Tupolev TU-134 και Tupolev TU-154B-2 και TU-154M που χρησιμοποιούνται από ορισμένους ρωσικούς αερομεταφορείς αποτελούν αντικείμενο διαφόρων μέτρων που αφορούν τη διαρκή αξιοπλοΐα τους και τις υποχρεωτικές πληροφορίες αξιοπλοΐας του εξοπλισμού που έχει τοποθετηθεί σ' αυτά, καθώς και τις διαδικασίες για τις πτητικές τους δραστηριότητες. Η FATA ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή ότι μέρος του εξοπλισμού του αεροσκάφους που είναι υποχρεωτικός για την εκτέλεση διεθνών πτήσεων (GPWS/TAWS) κατέστη υποχρεωτικός και για τις πτήσεις στο εσωτερικό της Ρωσικής Ομοσπονδίας από την 1η Ιανουαρίου 2012.
- (39) Κατά τη συνεδρίαση της επιτροπής ασφαλείας των αερομεταφορέων στις 8 Νοεμβρίου 2011, η FATA γνωστοποίησε ότι είχαν ληφθεί τα ακόλουθα μέτρα επιβολής για αερομεταφορείς που υπόκεινται στον ρυθμιστικό της έλεγχο:

α) Ανάκληση του ΠΑ των κάτωθι 12 αερομεταφορέων που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές στην Ένωση:

- 2nd Aviation Unit Sverdlovsk (κωδικός ΔΟΠΑ UKU) ανάκληση στις 2.03.2011, MOSKVA (κωδικός ΔΟΠΑ MOA) ανάκληση στις 23.03.2011, AVIAL NB (κωδικός ΔΟΠΑ NVI), ανάκληση στις 15.07.2011, AVIAENERGO (κωδικός ΔΟΠΑ ERG), ανάκληση στις 18.07.2011, CONTINENT (κωδικός ΔΟΠΑ CNE) ανάκληση στις 2.08.2011 λαμβανομένων υπόψη των δηλώσεων των εν λόγω αερομεταφορέων·
 - RUSAIR (κωδικός ΔΟΠΑ CGI) ανάκληση στις 13.07.2011 βάσει των πραγματικών περιστατικών μετά το δυστύχημα στις 20.06.2011 του αεροσκάφους τύπου TU-134 που χρησιμοποιούσε ο εν λόγω αερομεταφορέας·
 - YAK SERVICE (κωδικός ΔΟΠΑ AKY) ανάκληση στις 23.09.2011 βάσει των γεγονότων που ακολούθησαν το ατύχημα της 7ης Σεπτεμβρίου 2011 του αεροσκάφους τύπου YAK-42 που χρησιμοποιούσε ο εν λόγω αερομεταφορέας και των αποτελεσμάτων επιθεώρησης που διεξήγαγε σ' αυτόν η FATA στις 22.09.2011·
 - AEROSTARZ (κωδικός ΔΟΠΑ ASE), ανάκληση στις 28.10.2011, AVIANOVA (κωδικός ΔΟΠΑ VNV), ανάκληση στις 10.10.2011, KAVMINVODYAVIA (κωδικός ΔΟΠΑ MVD) ανάκληση στις 27.09.2011 βάσει των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων που διεξήχθησαν στους εν λόγω αερομεταφορείς από την FATA στις 20.10.2011, στις 4.10.2011 και στις 27.09.2011 αντιστοίχως·
 - SKY EXPRESS (κωδικός ΔΟΠΑ SXR) ανάκληση στις 31.10.2011 βάσει βιομηχανικών δεικτών, της χρηματοοικονομικής κατάστασης του αερομεταφορέα και των αποτελεσμάτων επιθεώρησης που διεξήχθη σ' αυτόν από την FATA στις 6.10.2011·
 - AERORENT (κωδικός ΔΟΠΑ NRO) ανάκληση στις 07.11.2011 λόγω μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις πιστοποίησης και των αποτελεσμάτων της επιθεώρησης που διεξήχθη από την FATA στις 27.09.2011.
- β) Τροποποίηση του ΠΑ των ακόλουθων 6 αερομεταφορέων που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές στην Ένωση με την επιβολή περιορισμών λειτουργίας με εντολή της FATA στις 2 Νοεμβρίου 2011:
- AVIASTAR-TU, UTAIR-CARGO, TATARSTAN AIRLINES, DAGHESTAN, YAKUTIA και VIM AVIA (VIM AIRLINES).

- (40) Όσον αφορά τις επιδόσεις ορισμένων αερομεταφορέων (Yakutia και Tatarstan Airlines), οι πτητικές δραστηριότητες των οποίων παρακολουθούνται συνεχώς από το 2007 και οι οποίοι κλήθηκαν σε ακρόαση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή

και τα μέλη της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών τον Απρίλιο του 2008, η Επιτροπή επέστησε την προσοχή της FATA στα αποτελέσματα της ανάλυσης των επιθεωρήσεων διαδρόμου SAFA από τον EASA, από τα οποία προκύπτει ότι ορισμένες αδυναμίες όσον αφορά την αξιοπλοΐα και τις πτητικές δραστηριότητες δεν αντιμετωπίστηκαν αποτελεσματικά με τα προηγούμενα διορθωτικά μέτρα. Η FATA δήλωσε ότι είχε ζητήσει από τις αρμόδιες περιφερειακές αρχές που είναι επιφορτισμένες με την εποπτεία των αερομεταφορών αυτών να διερευνήσουν τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων SAFA και να διασφαλίσουν την εφαρμογή των κατάλληλων διορθωτικών μέτρων από τους εν λόγω αερομεταφορείς για την κάλυψη τυχόν ελλείψεων.

- (41) Οι δύο αερομεταφορείς κλήθηκαν σε ακρόαση από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών στις 8 Νοεμβρίου 2011 και προσκόμισαν στοιχεία από τα οποία προέκυπτε ότι είχαν καλυφθεί οι ελλείψεις που είχαν διαπιστωθεί στο παρελθόν κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων διαδρόμου SAFA. Και οι δύο αερομεταφορείς δήλωσαν ότι είχαν σταματήσει να εκτελούν πτήσεις στην Ένωση μετά την απόφαση της FATA της 2ας Νοεμβρίου 2011.
- (42) Όσον αφορά τον αερομεταφορέα VIM AVIA (VIM AIRLINES), η Επιτροπή επέστησε την προσοχή της FATA σε δύο ζητήματα τα οποία δημιούργησαν ανησυχίες ως προς την πραγματική συμμόρφωση του αερομεταφορέα με τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, και συγκεκριμένα την αλληλογραφία της FATA με τις αρμόδιες αρχές της Γαλλίας έπειτα από επιθεώρηση σε γαλλικό αεροδρόμιο ⁽¹⁾ η οποία κατέληξε σε πολλά σημαντικά και σοβαρά ευρήματα που επηρεάζουν την ασφάλεια των πτήσεων και οδηγούν στην απαγόρευση της απογείωσης του αεροσκάφους και στην επιβολή περιορισμού από τις αρχές αυτές όσον αφορά την πτήση της επιστροφής (πτήση αυτομεταφοράς), καθώς και στην ανάκληση, στις 24 Μαΐου 2011, της έγκρισης συντήρησης που εκδόθηκε για τον εν λόγω αερομεταφορέα από τον EASA (EASA 145.0410) μετά την αναστολή της στις 24 Σεπτεμβρίου 2010 λόγω της αδυναμίας του αερομεταφορέα VIM AVIA (VIM AIRLINES) να αντιμετωπίσει ικανοποιητικά τα διαπιστωθέντα προβλήματα σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία ⁽²⁾. Τα άλτα προβλήματα που οδήγησαν στην ανάκληση της έγκρισης συντήρησης περιελάμβαναν ελλείψεις στο πεδίο της αξιοπλοΐας που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια διαφόρων επιθεωρήσεων SAFA σε αερολιμένες της Ένωσης ⁽³⁾, και ειδικότερα την ύπαρξη ελαττωμάτων ή ζημιών που δεν είχαν εντοπιστεί, ελαττωμάτων ή ζημιών που αν και είχαν εντοπιστεί παρέμεναν χωρίς αξιολόγηση ή παρακολούθηση και ελαττωμάτων ή ζημιών εκτός των αποδεκτών ορίων συντήρησης.
- (43) Κατά την παρουσίασή του στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών, ο αερομεταφορέας VIM AVIA (VIM AIR-

INES) δεν κατέδειξε ότι διαθέτει σε λειτουργία σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων το οποίο διασφαλίζει ότι ο εν λόγω αερομεταφορέας είναι σε θέση να προβαίνει στον ορθό προσδιορισμό, την αξιολόγηση, τη διαχείριση και τον έλεγχο των κινδύνων κατά τρόπο που να διασφαλίζει την ασφαλή εκτέλεση των δραστηριοτήτων του. Ο αερομεταφορέας VIM AVIA (VIM AIRLINES) δήλωσε ότι είχε σταματήσει να εκτελεί πτήσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση μετά την απόφαση της FATA της 2ας Νοεμβρίου 2011.

- (44) Βάσει των πληροφοριών που κοινοποίησε ο Eurocontrol, η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών πληροφορήθηκε ότι, στην πραγματικότητα, και οι τρεις αερομεταφορείς – VIM AVIA (VIM AIRLINES), YAKUTIA και TATARSTAN AIRLINES έχουν εκτελέσει πολλές πτήσεις στην ΕΕ και μετά τις 2 Νοεμβρίου 2011. Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών ενημερώθηκε επίσης ότι ένας αερομεταφορέας (AERO RENT), του οποίου το ΠΑ είχε ανακληθεί από την FATA εκτελούσε εμπορικές πτήσεις από την ΕΕ μετά την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης ανάκλησης.
- (45) Με βάση αυτές τις πληροφορίες, η Επιτροπή αναγκάστηκε να ζητήσει επειγόντως διευκρινίσεις από την FATA προκειμένου να βεβαιωθεί ότι όντως τηρούνταν τα διάφορα μέτρα επιβολής (ανάκληση του ΠΑ και επιβολή περιορισμών λειτουργίας) έναντι των ρωσικών αερομεταφορέων.
- (46) Αφού εξέτασαν τα έγγραφα που υπέβαλε ο εν λόγω αερομεταφορέας και έχοντας ακούσει τα επιχειρήματα που ανέπτυξε ενώπιον της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών, η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών εξέφρασαν αμφιβολίες για την ικανότητα του αερομεταφορέα VIM AVIA (VIM AIRLINES) να επαναλάβει τις πτήσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση, και έως ότου λάβουν τα απαραίτητα δικαιολογητικά που να αποδεικνύουν ότι έχει εφαρμόσει πλήρως διορθωτικά μέτρα για τη βιώσιμη αντιμετώπιση των προβλημάτων που διαπιστώθηκαν τόσο στο πλαίσιο των επιθεωρήσεων SAFA όσο και στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων διαρκούς εποπτείας της FATA.
- (47) Η Επιτροπή ζήτησε πληροφορίες από την FATA στις 10 Νοεμβρίου 2011 με σκοπό να λάβει διαβεβαιώσεις μέχρι τις 14 Νοεμβρίου 2011 ότι είχαν όντως επιβληθεί περιορισμοί στις πτητικές δραστηριότητες των εν λόγω αερομεταφορέων στην Ένωση μέχρις ότου αποδείξουν ότι έχουν επιλύσει, κατά τρόπο βιώσιμο, όλα τα προβλήματα που διαπιστώθηκαν τόσο στο πλαίσιο των επιθεωρήσεων SAFA όσο και στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων συνεχούς εποπτείας της FATA. Στις 14 Νοεμβρίου η FATA υπέβαλε τεκμηριωμένα στοιχεία που επιβεβαιώνουν ότι οι περιορισμοί στις δραστηριότητες του αερομεταφορέα VIM AVIA (VIM AIRLINES) θα συνεχίσουν να ισχύουν μέχρι την 1η Απριλίου 2012 και ότι περιορισμοί έχουν επίσης επιβληθεί στις δραστηριότητες των άλλων πέντε ρωσικών αερομεταφορέων μέχρις ότου προσκομίσουν στην FATA στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι έχουν αντιμετωπίσει αποτελεσματικά όλα τα προβλήματα ασφαλείας των πτήσεων που διαπιστώθηκαν κατά τις επιθεωρήσεις διαδρόμου SAFA. Επίσης, η FATA επιβεβαίωσε ότι λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για να διασφαλίσει τη συμμόρφωση όλων των αερομεταφορέων στους οποίους επιβλήθηκαν περιορισμοί λειτουργίας με τις αποφάσεις της FATA.

⁽¹⁾ DGAC/F-2011-2145.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής, ΕΕ L 315 της 28.11.2003, σ. 1.

⁽³⁾ SDAT-2011-0058, ENAC-IT-2011-0027, ENAC-IT-2011-0180, SCCA-2010-0002, GDCA-2010-0028, AESA-E-2010-0922, CAAHUN-2011-0023, ENAC-IT-2011-0510, AESA-E-2010-0690, ENAC-IT-2010-0649, LBA/D-2011-0594, CAA-NL-2011-0143, DGAC/F-2011-2145, ENAC-IT-2010-0796, CAA-NL-2011-0141, SCCA-2011-0009, CAA-N-2011-0013, ENAC-IT-2011-0020, ENAC-IT-2011-0103, GDCA-2011-0029, SAFA-BUL-2011-0064, SAFA-DGAC/F-2011-0445, SAFA-BUL-2011-0015, HCAAGR-2011-0039, ENAC-IT-2011-0092, LBA/D-2010-1312, BUL-2010-0105, SCCA-2010-0008, CAA-SR-2011-0044, HCAAGR-2010-0397, DGAC/F-2010-2689, HCAAGR-2010-0414.

- (48) Με βάση τα έγγραφα που υπέβαλε η FATA, εκτιμάται ότι, στο παρόν στάδιο και σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια, δεν είναι απαραίτητα περαιτέρω μέτρα για την VIM AVIA (VIM AIRLINES). Η Επιτροπή θα εξετάσει εκ νέου τις επιδόσεις του εν λόγω αερομεταφορέα στο πλαίσιο της επιτροπής ασφαλείας των αερομεταφορών, τον Μάρτιο 2012.
- (49) Η επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών έχει εκφράσει την επιθυμία να συνεχίσει τον εποικοδομητικό διάλογο με την FATA για όλα τα θέματα που αφορούν την ασφαλεία των πτήσεων. Η Επιτροπή και η επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών θα παρακολουθούν στενά τις επιδόσεις των αερομεταφορέων για τους οποίους η FATA έχει επιβάλει περιορισμούς δραστηριοτήτων στην Ένωση προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι πτητικές τους δραστηριότητες θα επαναληφθούν μόνον εφόσον αποδείξουν ότι έχουν επιλύσει αποτελεσματικά όλα τα προβλήματα που διαπιστώθηκαν κατά τις επιθεωρήσεις διαδρόμου που διενεργήθηκαν στην ΕΕ. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών θα επιδιώξουν τη βιώσιμη επίλυση των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης όσον αφορά την ασφαλεία πτήσεων που διαπιστώθηκαν κατά τις επιθεωρήσεις διαδρόμου SAFA με περαιτέρω τεχνικές διαβουλεύσεις με την FATA. Εντωμεταξύ, τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση των ρωσικών αεροπορικών εταιρειών προς τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας πτήσεων, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου, οι οποίες πρέπει να διενεργούνται στα αεροσκάφη των εν λόγω αερομεταφορέων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 351/2008 και η Επιτροπή θα παρακολουθεί στενά τα μέτρα που λαμβάνουν.
- Jordan Aviation**
- (50) Με βάση την ανάλυση των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων SAFA που διενεργήθηκαν σε ορισμένους αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι στο Χασεμιτικό Βασίλειο της Ιορδανίας από το 2010, η Επιτροπή ξεκίνησε διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές πολιτικής αεροπορίας του Χασεμιτικού Βασιλείου (CARC) της Ιορδανίας, την 1η Σεπτεμβρίου 2011, με σκοπό να λάβει διαβεβαιώσεις ότι οι ελλείψεις στην ασφαλεία πτήσεων που διαπιστώθηκαν κατά τις εν λόγω επιθεωρήσεις SAFA είχαν αντιμετωπιστεί με βιώσιμο τρόπο και, στις περιπτώσεις στις οποίες αυτό δεν είχε ακόμη επιτευχθεί, ότι είχαν ληφθεί τα κατάλληλα μέτρα για τον μετριασμό των διαπιστωθέντων κινδύνων για την ασφαλεία.
- (51) Στην απάντησή της 19ης Σεπτεμβρίου 2011, η CARC δεν παρείχε σαφείς αποδείξεις για την αποτελεσματική εφαρμογή διορθωτικών και προληπτικών μέτρων από τους οικείους αερομεταφορείς. Επιπλέον, η έλλειψη πληροφόρησης σχετικά με την ανάλυση των βαθύτερων αιτιών των προβλημάτων ασφαλείας σε συνδυασμό με τα ολοένα και πιο πενιχρά αποτελέσματα των επιθεωρήσεων SAFA που παρατηρούνται σε πολλούς αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι στο Χασεμιτικό Βασίλειο της Ιορδανίας έθεσε ορισμένα ερωτήματα σχετικά με την ικανότητα των αρμοδίων αρχών της χώρας αυτής να ασκούν με ικανοποιητικό τρόπο τα καθήκοντά τους στο πεδίο της συνεχούς εποπτείας των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί απ' αυτές.
- (52) Η Επιτροπή απηύθυνε νέα αιτήματα παροχής πληροφοριών στις 6 Οκτωβρίου 2011 και κάλεσε την CARC σε συνάντηση στις Βρυξέλλες στις 21 Οκτωβρίου 2011 με σκοπό την αποσαφήνιση των ανωτέρω θεμάτων. Κατά τη διάρκεια αυτής της συνάντησης, η CARC περιέγραψε μια σειρά μέτρων που είχε λάβει τον Σεπτέμβριο του 2011 με σκοπό να ενισχυθεί η εποπτεία της στους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στην Ιορδανία και να διασφαλιστεί ότι τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργούνται στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού προγράμματος αξιολόγησης της ασφαλείας ξένων αεροσκαφών (SAFA) λαμβάνονται δεόντως υπόψη στο πλαίσιο της εποπτείας των αερομεταφορέων της Ιορδανίας, ώστε να αντιμετωπίζονται κατά τρόπο βιώσιμο οι ελλείψεις που διαπιστώνονται κατά τις επιθεωρήσεις. Ωστόσο, στη συνάντηση αυτή δεν κατέστη δυνατόν να διευκρινιστούν επαρκώς οι επιδόσεις του αερομεταφορέα Jordan Aviation στο πεδίο της ασφαλείας πτήσεων.
- (53) Στην περίπτωση του αερομεταφορέα Jordan Aviation στις εκθέσεις SAFA επισημαίνονται σημαντικές αδυναμίες στη διαχείριση της αξιοπλοΐας και της λειτουργίας των αεροσκαφών τύπου Boeing B-767. Πιο συγκεκριμένα, έπειτα από επιθεώρηση SAFA του αεροσκάφους Boeing B-767 με αριθμό νηολογίου JY-JAG στη Γαλλία⁽¹⁾, λόγω σοβαρών αδυναμιών στο πεδίο της αξιοπλοΐας κρίθηκε απαραίτητη η επιστροφή του αεροσκάφους, κενού, στην Ιορδανία, προκειμένου να ληφθούν διορθωτικά μέτρα σε θέματα συντήρησης. Ο αριθμός των ευρημάτων σε κάθε επιθεώρηση SAFA, καθώς και οι συστηματικές ελλείψεις όσον αφορά την ασφαλεία πτήσεων από το 2010, μαρτυρούν την ύπαρξη σοβαρών προβλημάτων ασφαλείας. Κατά συνέπεια, η CARC και ο αερομεταφορέας Jordan Aviation κλήθηκαν να παρουσιάσουν τις θέσεις τους στην επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών τον Νοέμβριο του 2011.
- (54) Κατά την ακρόασή τους από την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών στις 9 Νοεμβρίου 2011, η CARC και ο αερομεταφορέας Jordan Aviation αναγνώρισαν τα οφέλη των διαβουλεύσεων που διεξήχθησαν με την Επιτροπή, επικουρούμενη από τον EASA και τα κράτη μέλη. Οι διαβουλεύσεις αυτές αποτέλεσαν τη βάση για την εκπόνηση, και από τους δύο οργανισμούς, σχεδίου διορθωτικών μέτρων με στόχο την αντιμετώπιση των ελλείψεων που εντοπίστηκαν κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων SAFA στο πεδίο της ασφαλείας, καθώς και των αδυναμιών που εντοπίστηκαν στις εσωτερικές τους διαδικασίες. Η επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών αναγνώρισε τις προσπάθειες που καταβάλλονται με σκοπό την εξεύρεση βιώσιμων λύσεων για την αντιμετώπιση των ελλείψεων στην ασφαλεία πτήσεων και σημείωσε τη δέσμευση που ανέλαβαν η CARC και ο αερομεταφορέας Jordan Aviation για την πλήρη εφαρμογή του σχεδίου τους όπως παρουσιάστηκε κατά την ακρόαση.
- (55) Η επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών, αν και εκφράζει την ικανοποίησή της για τις ενθαρρυντικές πρωτοβουλίες του αερομεταφορέα, εξέφρασε τις ανησυχίες της σχετικά με την τρέχουσα ικανότητα του αερομεταφορέα Jordan Aviation να μετριάσει τους κινδύνους ασφαλείας των εμπορικών δραστηριοτήτων που εκτελούνται με το αεροσκάφος τύπου Boeing B-767. Λαμβανομένων υπόψη των πολυάριθμων και επαναλαμβανόμενων ελλείψεων στην ασφαλεία πτήσεων που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων διαδρόμου σε αεροσκάφη τύπου Boeing B-767 της Jordan

(1) DGAC/F-2011-269.

Aviation και της αδυναμίας της εταιρείας να εφαρμόσει, μέχρι σήμερα, κατάλληλο σχέδιο διορθωτικών και προληπτικών μέτρων, καθώς και της αδυναμίας της CARC να ασκήσει επαρκή εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων, εκτιμάται, βάσει των κοινών κριτηρίων, ότι η Jordan Aviation πρέπει να συμπεριληφθεί στο παράρτημα Β και ότι οι δραστηριότητές της θα πρέπει να υπόκεινται σε περιορισμούς, ώστε να αποκλείονται οι πτήσεις με όλα τα αεροσκάφη τύπου Boeing B-767. Θα πρέπει να επιτραπεί στον αερομεταφορέα να εκτελεί πτήσεις εντός της Ένωσης με τους άλλους τύπους αεροσκαφών που αναγράφονται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το παράρτημα Β.

- (56) Τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν την Επιτροπή να συνεχίσει τις διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές του Χασεμιτικού Βασιλείου της Ιορδανίας, με στόχο να εξασφαλίσει ότι τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας εφαρμόζονται αποτελεσματικά από τις αρχές αυτές και ότι τα διορθωτικά και προληπτικά μέτρα που εφαρμόζονται από όλους τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς είναι βιώσιμα σε μακροπρόθεσμη βάση. Εντωμεταξύ, τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση της Jordan Aviation με τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου που πρέπει να διενεργούνται στα αεροσκάφη του εν λόγω αερομεταφορέα δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 351/2008.
- (57) Η Επιτροπή είναι έτοιμη να υποστηρίξει τις προσπάθειες της CARC και του αερομεταφορέα Jordan Aviation, πραγματοποιώντας επίσκεψη αξιολόγησης, με τη συμμετοχή των κρατών μελών και του EASA, για την αξιολόγηση των επιδόσεων ασφαλείας του αερομεταφορέα Jordan Aviation και της προόδου της CARC στο πεδίο της εποπτείας των αερομεταφορέων που είναι πιστοποιημένοι στο Χασεμιτικό Βασίλειο της Ιορδανίας.

Rollins Air

- (58) Η Επιτροπή ξεκίνησε επίσημες διαπραγματεύσεις με την εταιρεία Rollins Air που είναι πιστοποιημένη από τις αρμόδιες αρχές της Ονδούρας μετά από πληροφορίες που έλαβε από τις αρμόδιες αρχές της Γαλλίας σχετικά με την απόφασή τους να μην χορηγήσουν δικαιώματα εναέριας κυκλοφορίας στον εν λόγω αερομεταφορέα μέχρις ότου επιλυθούν τα προβλήματα στην ασφάλεια πτήσεων τα οποία διαπιστώθηκαν κατά την τεχνική αξιολόγηση του τεχνικού ερωτηματολογίου και των πρόσθετων πληροφοριών που υπέβαλε η Rollins Air για τη λήψη της άδειας προσγείωσης (έκδοση της λεγόμενης τυποποιημένης αναφοράς SAFA).
- (59) Η εταιρεία κλήθηκε να διευκρινίσει τα ακόλουθα ζητήματα και να παρουσιάσει τις θέσεις της στην επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών στις 8 Νοεμβρίου 2011: α) στοιχεία που αποδεικνύουν ότι είχε εφαρμοστεί πρόγραμμα ανάλυσης δεδομένων πτήσης συμβατό με τις διατάξεις του ΔΟΠΑ· β) στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η Γαλλία, συμπεριλαμβανομένων των υπερπόντιων εδαφών, περιλαμβανόταν στην εξουσιοδοτημένη περιοχή πτητικών λειτουργιών για το αεροσκάφος τύπου L1011-500 με αριθμό νηολογίου ως HR-AVN, όπως είχε εγκριθεί από την αρμόδια αρχή της· γ) στοιχεία που αποδεικνύουν ότι οι πιλότοι της σχεδιαζόμενης πτήσης είχαν υποβληθεί με επιτυχία στους απαραίτητους ελέγχους επάρκειας κατά τη διάρκεια των τελευταίων 12 μηνών και δ) ότι και τα δύο μέλη του ιπτάμενου πληρώματος που πρότεινε ο αερομεταφορέας είχαν συμπληρώσει το όριο ηλικίας που προβλέπει ο ΔΟΠΑ.

(60) Ούτε η Rollins Air ούτε η αρμόδια αρχή της Ονδούρας (DGAC) ήταν παρούσες στην επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών. Η DGAC εξουσιοδότησε τη διπλωματική αντιπροσωπεία της Ονδούρας στο Βασίλειο του Βελγίου να ενημερώσει την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών σχετικά με την επίσημη θέση της στις 9 Νοεμβρίου 2011, σύμφωνα με την οποία η DGAC κίνησε διαδικασία για την ακύρωση της νηολόγησης του αεροσκάφους HR-AVN από το εθνικό νηολόγιο της Ονδούρας και ότι δεν επιτρέπεται πλέον στην Rollins Air να εκτελεί πτήσεις με το προαναφερθέν αεροσκάφος. Ωστόσο, η Rollins Air χρησιμοποιεί περισσότερα του ενός αεροσκάφη του τύπου αυτού και δεν δόθηκαν άλλες πληροφορίες σχετικά με τα θέματα που αναφέρονται ανωτέρω.

- (61) Η επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών έλαβε υπόψη ότι η Ονδούρα κατατάσσεται στην κατηγορία 2 του προγράμματος IASA των ΗΠΑ από την αμερικανική Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας πράγμα που σημαίνει ότι οι αρμόδιες αρχές της Ονδούρας εμφανίζουν συστηματικές ελλείψεις όσον αφορά την αποτελεσματική άσκηση των καθηκόντων τους στο πεδίο της πιστοποίησης και εποπτείας των αερομεταφορέων που υπόκεινται στον ρυθμιστικό τους έλεγχο.
- (62) Κατά συνέπεια, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι η Air Rollins πρέπει να περιληφθεί στο παράρτημα Α, μέχρις ότου υποβάλει στοιχεία που θα αποδεικνύουν την αποτελεσματική αντιμετώπιση των ελλείψεων που έχουν καταγραφεί στην τυποποιημένη έκθεση των αρμόδιων αρχών της Γαλλίας.

Αερομεταφορείς της Δημοκρατίας του Κονγκό

- (63) Οι αρμόδιες αρχές της Δημοκρατίας του Κονγκό (ANAC) γνωστοποίησαν την έκδοση νέου ΠΑ για τον αερομεταφορέα Equatorial Congo Airlines S.A. στις 23 Σεπτεμβρίου 2011, χωρίς να υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία ότι η πιστοποίηση και η εποπτεία του εν λόγω αερομεταφορέα συμφωνούν πλήρως με τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ασφαλείας πτήσεων. Συνεπώς, βάσει των κοινών κριτηρίων εκτιμάται ότι η Equatorial Congo Airlines S.A. πρέπει να περιληφθεί επίσης στο παράρτημα Α.

Αερομεταφορείς της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό

- (64) Υπάρχουν επαληθευμένα στοιχεία ότι οι αρμόδιες αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό (AAC) εξέδωσαν νέο ΠΑ για τον αερομεταφορέα Stellar Airways, χωρίς να υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία ότι η πιστοποίηση και η εποπτεία του αερομεταφορέα συμφωνούν πλήρως με τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ασφαλείας πτήσεων. Συνεπώς, βάσει των κοινών κριτηρίων εκτιμάται ότι η Stellar Airways πρέπει να περιληφθεί επίσης στο παράρτημα Α.

Αερομεταφορείς των Φιλιππίνων

- (65) Η Επιτροπή πληροφορήθηκε ότι οι αρμόδιες αρχές των Φιλιππίνων (CAAP) έχουν εκδώσει νέο ΠΑ σε αερομεταφορείς, όπως η Aeromajestic και η Interisland Airlines. Η CAAP παρέλειψε να απαντήσει στο αίτημα της Επιτροπής για παροχή πληροφοριών που εστάλη στις 26 Οκτωβρίου 2011 σχετικά με την εγκυρότητα των πιστοποιητικών των εν λόγω εταιρειών και δεν απέδειξε περαιτέρω ότι η πιστοποίηση και η εποπτεία του αερομεταφορέα συμφωνούν πλήρως με τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ασφαλείας πτήσεων. Συνεπώς, βάσει των κοινών κριτηρίων εκτιμάται ότι οι εν λόγω αερομεταφορείς πρέπει να περιληφθούν επίσης στο παράρτημα Α.

Γενικές παρατηρήσεις για τους άλλους αερομεταφορείς που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα Α και Β

- (66) Μέχρι τώρα δεν έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή κανένα αποδεικτικό στοιχείο όσον αφορά την πλήρη εφαρμογή κατάλληλων διορθωτικών μέτρων από τους υπόλοιπους αερομεταφορείς που περιλαμβάνονται στον κοινοτικό κατάλογο που επικαιροποιήθηκε στις 19 Απριλίου 2011, ούτε από τις αρχές που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία των εν λόγω αερομεταφορέων, παρά τα ειδικά αιτήματα που έχει υποβάλει η Επιτροπή. Ως εκ τούτου, με βάση τα κοινά κριτήρια, εκτιμάται ότι οι συγκεκριμένοι αερομεταφορείς πρέπει να εξακολουθήσουν να υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας (παράρτημα Α) ή σε περιορισμούς λειτουργίας (παράρτημα Β), κατά περίπτωση.
- (67) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ασφαλείας των αερομεταφορών,

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 Α του παρόντος κανονισμού.
2. Το παράρτημα Β αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος Β του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής 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.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα στα κράτη μέλη σύμφωνα με τις Συνθήκες.

Βρυξέλλες, 21 Νοεμβρίου 2011.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,
Joaquín ALMUNIA
Αντιπρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΠΟΥ ΥΠΟΚΕΙΝΤΑΙ ΣΕ ΠΛΗΡΗ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΕ ⁽¹⁾

Όνομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Σουρινάμ
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Δημοκρατία της Γκάνα
ROLLINS AIR	HR-005	RAV	Ονδούρα
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Άγνωστος	VRB	Δημοκρατία της Ρουάντα
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Αφγανιστάν, ήτοι:			Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
KAM AIR	AOC 001	KMF	Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
PAMIR AIRLINES	Άγνωστος	PIR	Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Αγκόλας, πλην της TAAG Angola Airlines που αναγράφεται στο παράρτημα Β, ήτοι:			Δημοκρατία της Αγκόλα
AEROJET	AO 008-01/11	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Δημοκρατία της Αγκόλα
AIR GICANGO	009	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Δημοκρατία της Αγκόλα
AIR NAVE	017	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
ANGOLA AIR SERVICES	006	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
DIEXIM	007	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
FLY540	AO 004-01 FLYA	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
GIRA GLOBO	008	GGL	Δημοκρατία της Αγκόλα
HELIANG	010	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα

⁽¹⁾ Οι αερομεταφορείς του παραρτήματος Α μπορούν να ασκούν δικαιώματα κυκλοφορίας με πλήρη μίσθωση αεροσκάφους από αερομεταφορέα που δεν υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας, με την προϋπόθεση ότι τηρούνται τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας

Όνομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης
HELIMALONGO	ΑΟ 005-01/11	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
MAVEWA	016	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
SONAIR	ΑΟ 002-01/10-SOR	SOR	Δημοκρατία της Αγκόλα
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Μπενίν, ήτοι:			Δημοκρατία του Μπενίν
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Δημοκρατία του Μπενίν
AFRICA AIRWAYS	Άγνωστο	AFF	Δημοκρατία του Μπενίν
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	α.α.	Δημοκρατία του Μπενίν
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Δημοκρατία του Μπενίν
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Δημοκρατία του Μπενίν
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Δημοκρατία του Μπενίν
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Δημοκρατία του Μπενίν
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Δημοκρατία του Μπενίν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας του Κονγκό, ήτοι:			Δημοκρατία του Κονγκό
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Δημοκρατία του Κονγκό
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Δημοκρατία του Κονγκό
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Άγνωστο	Δημοκρατία του Κονγκό
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό, ήτοι:			Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 051/09	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 TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 029/08	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	BRV	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	ABB	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 052/09	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)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	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)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/ 003/08	EWS	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/08	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)

Όνομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/ 038/08	ALX	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 033/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 042/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	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)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 034/08	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)
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/ 787/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 050/09	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 SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/ 024/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
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 λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Τζιμπουτί, ήτοι:			Τζιμπουτί
DAALLO AIRLINES	Άγνωστος	DAO	Τζιμπουτί

Όνομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση 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	άνευ αντικ.	Ισημερινή Γουινέα
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Ισημερινή Γουινέα
GUINEA AIRWAYS	738	άνευ αντικ.	Ισημερινή Γουινέα
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Άγνωστος	Άγνωστος	Ισημερινή Γουινέα
UTAGE – UNION DE TRANSPORTE AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Ισημερινή Γουινέα
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ινδονησίας, πλην των Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia and Metro Batavia, 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
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Δημοκρατία της Ινδονησίας
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	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 TRANSPORT	135-034	IDA	Δημοκρατία της Ινδονησίας

Όνομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KAL STAR	121-037	KLS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KARTIKA AIRLINES	121-003	ΚΑΕ	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Δημοκρατία της Ινδονησίας
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MEGANTARA	121-025	MKE	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	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
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	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

Όνομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης
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
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, πλην της Air Astana, ήτοι:			Δημοκρατία του Καζακστάν
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	Δημοκρατία του Καζακστάν
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Δημοκρατία του Καζακστάν
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Δημοκρατία του Καζακστάν
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Δημοκρατία του Καζακστάν
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Δημοκρατία του Καζακστάν
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Δημοκρατία του Καζακστάν
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Δημοκρατία του Καζακστάν
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0435-10	SAP	Δημοκρατία του Καζακστάν
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Δημοκρατία του Καζακστάν
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Δημοκρατία του Καζακστάν
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Δημοκρατία του Καζακστάν
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Δημοκρατία του Καζακστάν
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Δημοκρατία του Καζακστάν
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Δημοκρατία του Καζακστάν
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Δημοκρατία του Καζακστάν
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Δημοκρατία του Καζακστάν
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Δημοκρατία του Καζακστάν
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Δημοκρατία του Καζακστάν
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	Δημοκρατία του Καζακστάν

Όνομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Δημοκρατία του Καζακστάν
MEGA AIRLINES	AK-0424-10	MGK	Δημοκρατία του Καζακστάν
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Δημοκρατία του Καζακστάν
PRIME AVIATION	AK-0393-09	PKZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Δημοκρατία του Καζακστάν
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Δημοκρατία του Καζακστάν
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Δημοκρατία του Καζακστάν
SCAT	AK-0420-10	VSV	Δημοκρατία του Καζακστάν
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Δημοκρατία του Καζακστάν
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Δημοκρατία του Καζακστάν
UST-KAMENOGORSK / AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Δημοκρατία του Καζακστάν
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Δημοκρατία του Καζακστάν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Κιργιζίας, ήτοι:			Δημοκρατία της Κιργιζίας
AIR MANAS	17	MBB	Δημοκρατία της Κιργιζίας
ASIAN AIR	36	AZZ	Δημοκρατία της Κιργιζίας
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Δημοκρατία της Κιργιζίας
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Δημοκρατία της Κιργιζίας
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Δημοκρατία της Κιργιζίας
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Δημοκρατία της Κιργιζίας
DAMES	20	DAM	Δημοκρατία της Κιργιζίας
EASTOK AVIA	15	EEA	Δημοκρατία της Κιργιζίας
I TEK AIR	04	IKA	Δημοκρατία της Κιργιζίας

Όνομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Δημοκρατία της Κιργιζίας
KIPFIZIA	03	LYN	Δημοκρατία της Κιργιζίας
KIPFIZIA AIRLINE	Άγνωστος	KGA	Δημοκρατία της Κιργιζίας
S GROUP AVIATION	6	SGL	Δημοκρατία της Κιργιζίας
SKY WAY AIR	21	SAB	Δημοκρατία της Κιργιζίας
TRAST AERO	05	TSJ	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 Δημοκρατίας της Γκαμπόν, πλην των Gabon Airlines, Afrijet και SN2AG που αναγράφονται στο παράρτημα Β, ήτοι:			Δημοκρατία της Γκαμπόν
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Άγνωστος	Δημοκρατία της Γκαμπόν
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Δημοκρατία της Γκαμπόν
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Δημοκρατία της Γκαμπόν
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Δημοκρατία της Γκαμπόν
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Δημοκρατία της Γκαμπόν
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Δημοκρατία της Γκαμπόν
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Άγνωστο	Δημοκρατία της Γκαμπόν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Μαυριτανίας, ήτοι:			Δημοκρατία της Μαυριτανίας
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Δημοκρατία της Μαυριτανίας
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Μοζαμβίκης, ήτοι:			Δημοκρατίας της Μοζαμβίκης
MOZAMBIQUE AIRLINES – LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE	MOZ-01/2010	LAM	Δημοκρατίας της Μοζαμβίκης

Όνομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	02 του 2010	MXE	Δημοκρατίας της Μοζαμβίκης
TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES	03 του 2010	Άγνωστος	Δημοκρατίας της Μοζαμβίκης
HELICOPTEROS CAPITAL	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατίας της Μοζαμβίκης
CFA MOZAMBIKH	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατίας της Μοζαμβίκης
UNIQUE AIR CHARTER	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατίας της Μοζαμβίκης
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατίας της Μοζαμβίκης
SAFARI AIR	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατίας της Μοζαμβίκης
ETA AIR CHARTER LDA	04 του 2010	Άγνωστος	Δημοκρατίας της Μοζαμβίκης
EMILIO AIR CHARTER LDA	05 του 2010	Άγνωστος	Δημοκρατίας της Μοζαμβίκης
CFM-TTA SA	07 του 2010	Άγνωστος	Δημοκρατίας της Μοζαμβίκης
AERO-SERVICOS SARL	08 του 2010	Άγνωστος	Δημοκρατίας της Μοζαμβίκης
VR CROPSPRAYERS LDA	06 του 2010	Άγνωστος	Δημοκρατίας της Μοζαμβίκης
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές των Φιλιππίνων, ήτοι:			Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AEROMAJESTIC	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
BEACON	Άγνωστος	Άγνωστο	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Δημοκρατία των Φιλιππίνων

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
CM AERO	4AN2000001	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
CORPORATE AIR	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
HUMA CORPORATION	2009014	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
INTERISLAND	Άγνωστο	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Άγνωστο	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009004	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	Δημοκρατία των Φιλιππίνων

Όνομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
WORLD AVIATION, CORP.	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
YOKOTA AVIATION, INC.	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ZENITH AIR, INC.	2009012	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	RIT	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σάο Τομέ και Πρίνσιπε, ήτοι:			Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
AFRICA CONNECTION	10/ΑΟC/2008	Άγνωστος	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/ΑΟC/2007	BGI	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
EXECUTIVE JET SERVICES	03/ΑΟC/2006	EJZ	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/ΑΟC/2006	Άγνωστος	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
GOLIAF AIR	05/ΑΟC/2001	GLE	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
ISLAND OIL EXPLORATION	01/ΑΟC/2008	Άγνωστος	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
STP AIRWAYS	03/ΑΟC/2006	STP	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/ΑΟC/2002	TFK	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
TRANSCARG	01/ΑΟC/2009	Άγνωστος	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/ΑΟC/2007	TMS	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση 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

Όνομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης
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, ήτοι:			Δημοκρατία του Σουδάν
SUDAN AIRWAYS	Άγνωστος	SUD	Δημοκρατία του Σουδάν
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Δημοκρατία του Σουδάν
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Δημοκρατία του Σουδάν
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Δημοκρατία του Σουδάν
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Δημοκρατία του Σουδάν
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Δημοκρατία του Σουδάν
ALMAJARA AVIATION	Άγνωστο	MJA	Δημοκρατία του Σουδάν
BADER AIRLINES	035	BDR	Δημοκρατία του Σουδάν
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Δημοκρατία του Σουδάν
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Δημοκρατία του Σουδάν
GREEN FLAG AVIATION	017	Άγνωστος	Δημοκρατία του Σουδάν
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Δημοκρατία του Σουδάν
NOVA AIRLINES	001	NOV	Δημοκρατία του Σουδάν
TARCO AIRLINES	056	Άγνωστος	Δημοκρατία του Σουδάν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Σουαζιλάνδης, ήτοι:			Σουαζιλάνδη
SWAZILAND AIRLINK	Άγνωστος	SZL	Σουαζιλάνδη
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ζάμπιας, ήτοι:			Ζάμπια
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Ζάμπια

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΠΟΥ ΥΠΟΚΕΙΝΤΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΕ ⁽¹⁾

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ)	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης	Τύπος αεροσκάφους που υπόκειται σε περιορισμούς	Σήμα(-τα) νηολογίου και, εφόσον διατίθεται(-νται), αριθμός(-οι) σειράς κατασκευής	Κράτος νηολόγησης
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DPRK	Όλος ο στόλος πλιν: 2 αεροσκαφών τύπου TU - 204	Όλος ο στόλος πλιν: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος πλιν: 2 αεροσκαφών τύπου Falcon 50, 2 αεροσκαφών τύπου Falcon 900	Όλος ο στόλος πλιν: TR-LGV· TR-LGY· TR-AFJ· TR-AFR	Δημοκρατία της Γκαμπόν
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Καζακστάν	Όλος ο στόλος πλιν: 2 αεροσκαφών τύπου B-767, 4 αεροσκαφών τύπου B-757, 10 αεροσκαφών τύπου A319/320/321, 5 αεροσκαφών τύπου Fokker 50	Όλος ο στόλος πλιν: 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)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Δημοκρατία της Γκάνα	Όλος ο στόλος πλιν: 2 αεροσκαφών τύπου DC8-63F	Όλος ο στόλος πλιν: 9G-TOP και 9G-RAC	Δημοκρατία της Γκάνα
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Μαδαγασκάρη	Όλος ο στόλος πλιν: 2 αεροσκαφών τύπου Boeing B-737-300, 2 αεροσκαφών τύπου ATR 72-500, 1 αεροσκάφους τύπου ATR 42-500, 1 αεροσκάφους τύπου ATR 42-320 και 3 αεροσκαφών τύπου DHC 6-300	Όλος ο στόλος πλιν: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Δημοκρατία της Μαδαγασκάρης
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Κομόρες	Όλος ο στόλος πλιν: Όλος ο στόλος πλιν του LET 410 UVP	Όλος ο στόλος πλιν: D6-CAM (851336)	Κομόρες

⁽¹⁾ Οι αερομεταφορείς που παρατίθενται στο παράρτημα Β μπορούν να ασκούν δικαιώματα μεταφορών με πλήρη μίσθωση αεροσκάφους από αερομεταφορέα, ο οποίος δεν υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας, υπό τον όρο ότι τηρούνται τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας.

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ)	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης	Τύπος αεροσκάφους που υπόκειται σε περιορισμούς	Σήμα(-τα) νηολογίου και, εφόσον διατίθεται(-νται), αριθμός(-οι) σειράς κατασκευής	Κράτος νηολόγησης
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος πλην: 1 αεροσκάφους τύπου Boeing B-767-200	Όλος ο στόλος πλην: TR-LHP	Δημοκρατία της Γκαμπόν
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν	Όλος ο στόλος πλην: 14 αεροσκαφών τύπου A-300, 8 αεροσκαφών τύπου A-310, 1 αεροσκάφους τύπου B-737	Όλος ο στόλος πλην: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν
JORDAN AVIATION	C002	JAV	Χασεμιτικό Βασίλειο της Ιορδανίας	Όλος ο στόλος πλην: 8 αεροσκαφών τύπου Boeing B-737, 2 αεροσκαφών τύπου Airbus A-310, 1 αεροσκάφους τύπου Airbus A-320	Όλος ο στόλος πλην: JY-JAB JY-JAD JY-JAN JY-JAO JY-JAX JY-JAY JY-JAP JY-JAQ JY-JAV JY-JAH JY-JAC	Χασεμιτικό Βασίλειο της Ιορδανίας
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 Νοτίου Αφρικής

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ)	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης	Τύπος αεροσκάφους που υπόκειται σε περιορισμούς	Σήμα(-τα) νηολογίου και, εφόσον διατίθεται(-νται), αριθμός(-οι) σειράς κατασκευής	Κράτος νηολόγησης
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Δημοκρατία της Αγκόλα	Όλος ο στόλος πλην: 5 αεροσκαφών τύπου Boeing B-777 και 4 αεροσκαφών τύπου Boeing B-737-700	Όλος ο στόλος πλην: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Δημοκρατία της Αγκόλα

(¹) Στην Afrijet επιτρέπεται να χρησιμοποιεί μόνον το συγκεκριμένο αεροσκάφος που αναφέρεται για τις τρέχουσες πτητικές της δραστηριότητες εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(²) Στην Air Astana επιτρέπεται να χρησιμοποιεί μόνον το συγκεκριμένο αεροσκάφος που αναφέρεται για τις πτήσεις της εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(²) Στην Gabon Airlines επιτρέπεται να χρησιμοποιεί μόνον το συγκεκριμένο αεροσκάφος που αναφέρεται για τις τρέχουσες πτητικές της δραστηριότητες εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(⁴) Στην Iran Air επιτρέπεται να χρησιμοποιεί το συγκεκριμένο αεροσκάφος για τις πτητικές της δραστηριότητες εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπό τους όρους που προβλέπονται στην αιτιολογική σκέψη 69 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 590/2010, ΕΕ L 170 της 6.7.2010, σ. 15.