

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 368/2014 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 10ης Απριλίου 2014

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 στην Κοινότητα και την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, καθώς και για την κατάργηση του άρθρου 9 της οδηγίας 2004/36/ΕΚ ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 2 ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 474/2006 ⁽³⁾ καταρτίστηκε 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 (EASA) διαβίβασαν στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικές με την επικαιροποίηση του κοινοτικού καταλόγου. Σχετικές πληροφορίες διαβιβάστηκαν επίσης από τρίτες χώρες. Με βάση τις πληροφορίες αυτές, πρέπει να επικαιροποιηθεί ο κοινοτικός κατάλογος.
- (3) Η Επιτροπή ενημέρωσε όλους τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς, είτε απευθείας είτε μέσω των αρχών που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία τους, για τα ουσιώδη περιστατικά και τους προβληματισμούς που θα μπορούσαν να αποτελέσουν το υπόβαθρο για τη λήψη απόφασης σχετικά με την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας τους 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 τη δυνατότητα να συμβουλευθούν τα έγγραφα που διαβίβασαν τα κράτη μέλη, να υποβάλουν γραπτές παρατηρήσεις και να εκθέσουν προφορικά τις θέσεις τους στην Επιτροπή και την επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/1991 του Συμβουλίου («επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών») ⁽⁴⁾.
- (5) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών έλαβε επικαιροποιήσεις από την Επιτροπή σχετικά με τις εν εξελίξει από κοινού διαβουλεύσεις που άρχισαν στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 και του σχετικού εκτελεστικού κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006 της Επιτροπής ⁽⁵⁾ με τις αρμόδιες αρχές και τους αερομεταφορείς των εξής κρατών: Γεωργία, Δημοκρατία της Γουινέας, Ινδία, Ινδονησία, Καζαχστάν, Λίβανος, Μαδαγασκάρη, Ισλαμική Δημοκρατία της Μαυριτανίας, Μοζαμβίκη, Νεπάλ, Φιλιππίνες, Σουδάν, Βασίλειο της Σουαζιλάνδης, Υεμένη και Ζάμπια. Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών έλαβε επίσης πληροφορίες από την Επιτροπή σχετικά με το Αφγανιστάν, το Ιράν και την Κιργιζία. Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών έλαβε επίσης επικαιροποιήσεις από την Επιτροπή για τις τεχνικές διαβουλεύσεις με τη Ρωσική Ομοσπονδία και για την παρακολούθηση της Λιβύης.
- (6) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών παρακολούθησε τις παρουσιάσεις του EASA σχετικά με τα αποτελέσματα της ανάλυσης των εκθέσεων ελέγχου που διεξήγαγε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) στο πλαίσιο του Γενικού Ελεγκτικού Προγράμματος Εποπτείας της Ασφάλειας [Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)]. Ζητήθηκε από τα κράτη μέλη να δώσουν προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων

⁽¹⁾ ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15.

⁽²⁾ ΕΕ L 143 της 30.4.2004, σ. 76.

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής, της 22ας Μαρτίου 2006, για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 84 της 23.3.2006, σ. 14).

⁽⁴⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3922/1991 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας (ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4).

⁽⁵⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 473/2006 της Επιτροπής, της 22ας Μαρτίου 2006, για θέσπιση των εκτελεστικών κανόνων όσον αφορά τον κοινοτικό κατάλογο των αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 84 της 23.3.2006, σ. 8).

που έχουν λάβει άδεια εκμετάλλευσης από κράτη στα οποία εντοπίστηκαν από τον ΔΟΠΑ σοβαρά προβλήματα ασφάλειας ή για τα οποία ο EASA συμπέρανε ότι παρουσιάζουν σημαντικές ελλείψεις στο σύστημα εποπτείας της ασφάλειας. Εκτός από τις διαβουλεύσεις που διενεργεί η Επιτροπή δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η προτεραιότητα που δίδεται στις επιθεωρήσεις διαδρόμου θα καταστήσει δυνατή τη συγκέντρωση περαιτέρω πληροφοριών σχετικά με τις επιδόσεις ασφάλειας των αερομεταφορέων που έχουν λάβει άδεια εκμετάλλευσης στα εν λόγω κράτη.

- (7) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών προέβη σε ακρόαση των θέσεων του EASA σχετικά με τα αποτελέσματα της ανάλυσης των επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος «Εκτίμηση της Ασφάλειας Ξένων Αεροσκαφών» [Safety Assessment of Foreign Aircraft (SAFA)] σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 ⁽¹⁾.
- (8) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών προέβη σε ακρόαση των θέσεων του EASA σχετικά με τα έργα παροχής τεχνικής βοήθειας που υλοποιήθηκαν σε χώρες τις οποίες αφορούν τα μέτρα ή η παρακολούθηση δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005. Η εν λόγω επιτροπή ενημερώθηκε για τα σχέδια του EASA και για τα αιτήματα παροχής περαιτέρω τεχνικής βοήθειας και συνεργασίας με σκοπό τη βελτίωση της διοικητικής και τεχνικής ικανότητας των αρχών πολιτικής αεροπορίας, ώστε να διευκολυνθεί η επίλυση περιπτώσεων μη τήρησης των ισχυόντων διεθνών προτύπων. Ζητήθηκε επίσης από τα κράτη μέλη να ανταποκριθούν στα αιτήματα αυτά σε διμερή βάση και σε συντονισμό με την Επιτροπή και τον EASA. Εν προκειμένω, η Επιτροπή υπογράμμισε τη χρησιμότητα παροχής πληροφοριών στη διεθνή κοινότητα αερομεταφορών, ιδίως μέσω της βάσης δεδομένων SCAN του ΔΟΠΑ, όσον αφορά την τεχνική βοήθεια που παρέχεται από την Ένωση και από τα κράτη μέλη για τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας σε όλο τον κόσμο.
- (9) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών παρακολούθησε επίσης παρουσίαση του ΔΟΠΑ σχετικά με τις εν εξελίξει εργασίες του όσον αφορά την παρακολούθηση των επιδόσεων ασφάλειας των κρατών μελών του, μεταξύ άλλων μέσω του προγράμματος USOAP του ΔΟΠΑ, καθώς και επίδειξη των εργαλείων της τεχνολογίας των πληροφοριών που έχουν αναπτυχθεί στο πλαίσιο αυτό. Αναφερόμενος στο ψήφισμα A38-5 της Συνέλευσης («περιφερειακή συνεργασία και βοήθεια για την επίλυση των ελλείψεων ασφάλειας, τον καθορισμό προτεραιοτήτων και τον καθορισμό μετρήσιμων στόχων»), ο ΔΟΠΑ ζήτησε από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών να αποφεύγει, όταν είναι δυνατόν, την επανάληψη των δραστηριοτήτων στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 και του προγράμματος USOAP του ΔΟΠΑ, και ενθάρρυνε τη συνέχιση της συνεργασίας που θα μπορούσε να οδηγήσει τελικά στην επανεξέταση της θητείας της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών.
- (10) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών παρακολούθησε επίσης παρουσίαση του Eurocontrol με αντικείμενο την επικαιροποίηση της λειτουργίας συναγερμού SAFA. Εκτός από τα στατιστικά στοιχεία για τα μηνύματα συναγερμού για τους απαγορευμένους αερομεταφορείς, ο Eurocontrol εστίασε στη σημασία που έχει η ορθή υποβολή σχεδίου πτήσης όσον αφορά τον συναγερμό SAFA. Αρχικές ενέργειες έχουν αναληφθεί για τη βελτίωση της ποιότητας υποβολής των σχεδίων πτήσης. Για τη συνεχή βελτίωση της κοινοποίησης και της λειτουργίας συναγερμού, εκπονούνται περαιτέρω μέτρα σε στενή συνεργασία με την Επιτροπή.

Αερομεταφορείς της Ένωσης

- (11) Με βάση την ανάλυση από τον EASA των πληροφοριών που προέκυψαν από επιθεωρήσεις διαδρόμου που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA σε αεροσκάφη αερομεταφορέων της Ένωσης ή από επιθεωρήσεις τυποποίησης που διενήργησε ο EASA, καθώς και από ειδικές επιθεωρήσεις και ελέγχους που διενήργησαν εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας, μερικά κράτη μέλη έλαβαν μέτρα επιβολής και ενημέρωσαν σχετικά την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών. Όσον αφορά τον αερομεταφορέα *Bingo Airways*, η Πολωνία ανέφερε ότι εξετάζει την πρακτική εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων από τον αερομεταφορέα και ότι έχει αυξήσει τις επιθεωρήσεις της. Όσον αφορά τον αερομεταφορέα *Sonnig*, η Ελβετία ενημέρωσε ότι έχει κινηθεί διαδικασία ανάκλησης του πιστοποιητικού αερομεταφορέα της *Sonnig*, μετά την οποία ο αερομεταφορέας επέστρεψε το πιστοποιητικό αερομεταφορέα και την οικεία άδεια εκμετάλλευσης.
- (12) Τα κράτη μέλη διαβεβαίωσαν εκ νέου ότι ενεργήσουν κατάλληλα, εάν από σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες προκύψει ότι υπάρχει άμεσος κίνδυνος για την ασφάλεια πτήσεων λόγω μη συμμόρφωσης των αερομεταφορέων της Ένωσης με τα κατάλληλα πρότυπα ασφαλείας.

Αερομεταφορείς της Γεωργίας

- (13) Λόγω των ευρημάτων που διαπιστώθηκαν κατά τον αναλυτικό έλεγχο συστημάτων [Comprehensive System Audit (CSA)] του ΔΟΠΑ στη Γεωργία τον Οκτώβριο του 2013, ο ΔΟΠΑ κοινοποίησε σε όλα τα συμβαλλόμενα κράτη της σύμβασης του Σικάγου ένα σοβαρό πρόβλημα ασφάλειας που αφορά τις πτητικές λειτουργίες αεροσκαφών.

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

- (14) Έχοντας υπόψη την εν λόγω κοινοποίηση, η Επιτροπή άρχισε επίσημες διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Γεωργίας (GCAA), επιδιώκοντας να λάβει λεπτομερείς πληροφορίες για τα μέτρα που έχουν λάβει για την αντιμετώπιση των ελλείψεων ασφάλειας που εντοπίστηκαν κατά τον έλεγχο του ΔΟΠΑ.
- (15) Προς τον σκοπό αυτό, στις 17 Μαρτίου 2014 πραγματοποιήθηκε συνάντηση της GCAA με την Επιτροπή και τον EASA. Η GCAA εξήγησε τη βασική αιτία των σοβαρών προβλημάτων ασφάλειας, καθώς και λεπτομέρειες του σχεδίου διορθωτικών μέτρων που υποβλήθηκε στον ΔΟΠΑ. Από τις πληροφορίες που υποβλήθηκαν κατά τη συνεδρίαση η GCAA απέδειξε την ισχυρή δέσμευσή της να εφαρμόσει και να επιβάλει τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας σύμφωνα με τις απαιτήσεις της σύμβασης του Σικάγου. Η GCAA δήλωσε στη συνεδρίαση ότι όλα τα μέτρα του σχεδίου διορθωτικών μέτρων που υπέβαλαν στον ΔΟΠΑ είχαν ολοκληρωθεί και ότι περιμένει πλέον αποστολή επαληθευσης από τον ΔΟΠΑ αργότερα εντός του τρέχοντος έτους.
- (16) Βάσει των πληροφοριών που παρείχε η GCAA, η Επιτροπή δεν θεώρησε αναγκαίο να ζητήσει από την GCAA να παραστεί στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών. Η Επιτροπή ανέφερε στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών σχετικά με την εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων από την GCAA.
- (17) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 και λαμβανομένων υπόψη των μέτρων που έλαβε η GCAA, εκτιμάται ότι στο παρόν στάδιο δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης προκειμένου να συμπεριληφθούν αερομεταφορείς της Γεωργίας. Ωστόσο, εάν δεν κριθεί ικανοποιητική η εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων από πλευράς της GCAA, για το οποίο η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση στην επόμενη συνεδρίαση της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών, η Επιτροπή θα υποχρεωθεί να λάβει περαιτέρω μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορές της Δημοκρατίας της Γουινέας

- (18) Όπως συμφωνήθηκε στη συνεδρίαση που πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες τον Ιανουάριο του 2013, οι αρμόδιες αρχές της Δημοκρατίας της Γουινέας (DNAC) διαβίβαζε τακτικά πληροφορίες σχετικά με την εν εξελίξει εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων που είχε εγκρίνει ο ΔΟΠΑ τον Δεκέμβριο του 2012, καθώς και σχετικά με όλες τις δραστηριότητες που συνδέονται με αυτό.
- (19) Στην τελευταία έκθεση προόδου, η οποία παρελήφθη στις 27 Φεβρουαρίου 2014, παρουσιάζονται λεπτομερώς οι πλέον πρόσφατες δραστηριότητες και εξελίξεις σχετικά με την εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων. Ο αναθεωρημένος νόμος περί πολιτικής αεροπορίας εγκρίθηκε από το Κοινοβούλιο στις 5 Νοεμβρίου 2013 και τέθηκε σε ισχύ στις 28 Νοεμβρίου 2013. Ορισμένα σχέδια εκτελεστικών πράξεων διαβιβάστηκαν προς έγκριση στην κυβέρνηση. Πραγματοποιήθηκε κοινή αποστολή ΔΟΠΑ/Παγκόσμιας Τράπεζας (2 με 6 Δεκεμβρίου 2013) για να αξιολογηθεί η εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων και να προσδιορισθούν οι λοιπές ανάγκες όσον αφορά την ασφαλεία πτήσεων και την αεροπορική ασφάλεια. Η μετάφραση των εγχειριδίων των διαδικασιών OPS, AIR και AGA στη γαλλική γλώσσα βρίσκεται σε εξέλιξη και αναμένεται ότι θα συμβάλει στη βελτίωση των επιπέδων ασφάλειας. Ορισμένες ειδικές δράσεις εκπαίδευσης των επιθεωρητών πραγματοποιήθηκαν σε πεδία επίλυσης προβλημάτων στην ασφαλεία πτήσεων, την έγκριση επιχειρησιακών προδιαγραφών στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας.
- (20) Το πιστοποιητικό αερομεταφορέα επικαιροποιήθηκε ώστε να αντικατοπτρίζει αυτές τις τελευταίες εξελίξεις και υποβλήθηκε στον ΔΟΠΑ με επιγραμμική χρήση του εργαλείου CMA. Η επικύρωση των εν λόγω μέτρων από τον ΔΟΠΑ εκκρεμεί.
- (21) Για όλα τα προϋπάρχοντα πιστοποιητικά αερομεταφορέα που είχαν ανασταλεί στα τέλη Μαρτίου του 2013, είναι σε εξέλιξη πλήρης και σύμφωνη με τον ΔΟΠΑ πιστοποίηση 5 φάσεων εθνικού αερομεταφορέα (του PROBIZ Guinée, με 1 αεροσκάφος BE90), με τη συνδρομή και τη στήριξη ειδικής αποστολής των CAFAC/BAGASOO και ταυτόχρονη εκπαίδευση σε όλη τη διαδικασία στον τόπο εργασίας των επιθεωρητών της DNAC. Στη διαδικασία πιστοποίησης εκκρεμεί προς το παρόν η έγκριση του προγράμματος συντήρησης από την FAA η οποία είναι η αρχή του κράτους νηολόγησης του αεροσκάφους. Ο αερομεταφορέας PROBIZ Guinée δεν εκτελεί πτήσεις προς την Ένωση.
- (22) Η DNAC είχε ζητήσει τη διενέργεια αποστολής συντονισμού και επικύρωσης του ΔΟΠΑ [ICAO Coordinated Validation Mission (ICVM)] για να επιβεβαιωθεί η πρόοδος στην εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων, την οποία ο ΔΟΠΑ σκόπευε να την πραγματοποιήσει τον Μάιο του 2014. Πρόσφατες αλλαγές στα ανώτερα διοικητικά στελέχη του Υπουργείου Μεταφορών προκάλεσαν καθυστέρηση και η επιτόπια αποστολή συντονισμού και επικύρωσης προγραμματίστηκε προσωρινά για το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου του 2014.
- (23) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι στο παρόν στάδιο δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης προκειμένου να συμπεριληφθούν αερομεταφορείς της Δημοκρατίας της Γουινέας. Σε περίπτωση που από τις σχετικές πληροφορίες ασφαλείας προκύψει ότι υπάρχουν άμεσοι κίνδυνοι για την ασφαλεία πτήσεων λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, η Επιτροπή θα υποχρεωθεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορές της Ινδίας

- (24) Η Επιτροπή διαβίβασε στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τις πρόσφατες εξελίξεις στην εποπτεία των αερομεταφορέων που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες αρχές της Ινδίας. Άμεσα συναφές είναι το γεγονός ότι η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας των ΗΠΑ [Federal Aviation Administration (FAA)], μετά από επίσκεψη που πραγματοποίησε στο πλαίσιο του προγράμματος IASA (International Aviation Safety Assessment — Αξιολόγηση της Διεθνούς Ασφάλειας Πτήσεων) τον Σεπτέμβριο του 2013, ανακοίνωσε στις 31 Ιανουαρίου 2014 υποβάθμιση της Ινδίας ως προς την κατηγορία συμμόρφωσης από το επίπεδο 1 στο επίπεδο 2 λόγω ελλείψεων που διαπιστώθηκαν από τον έλεγχο της IASA.
- (25) Προηγουμένως, τον Νοέμβριο του 2013, η Επιτροπή είχε διαβιβάσει στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με την ικανότητα των αρμόδιων αρχών της Ινδίας να εκπληρώνουν τις εποπτικές τους υποχρεώσεις σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα, μεταξύ των οποίων είναι και τα πρότυπα της σύμβασης του Σικάγου. Ειδική αναφορά έγινε στην αποστολή συντονισμού και επικύρωσης του ΔΟΠΑ τον Δεκέμβριο του 2012 και την αντίστοιχη παρακολούθηση τον Αύγουστο του 2013. Επιπλέον, έγινε αναφορά σε επιστολές που είχε προηγουμένως αποστείλει η Επιτροπή στις αρχές της Ινδίας για τα προβλήματα ασφάλειας πτήσεων. Μετά την επιτόπια αποστολή συντονισμού και επικύρωσης τον Αύγουστο του 2013, ο ΔΟΠΑ έκλεισε επίσημα τα δύο σοβαρά προβλήματα ασφάλειας που είχαν αναφερθεί τον Νοέμβριο του 2013 στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών. Στην τελική έκθεση της επιτόπιας αποστολής συντονισμού και επικύρωσης δίδονται λεπτομέρειες για τα διορθωτικά μέτρα που έλαβε η Γενική Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας (DGCA) της Ινδίας για την επίλυση των εκκρεμών ζητημάτων.
- (26) Μετά την ανακοίνωση της FAA ότι υποβάθμισε την κατηγορία συμμόρφωσης IASA της Ινδίας, η Επιτροπή συνάντησε στις 12 Φεβρουαρίου 2014 τον Γενικό Διευθυντή Πολιτικής Αεροπορίας και εξέφρασε τις ανησυχίες της όσον αφορά την υποβάθμιση. Η Επιτροπή ζήτησε από τις αρχές της Ινδίας να εξηγήσουν με σαφήνεια τα διορθωτικά μέτρα που είχαν ληφθεί σχετικά με την υποβάθμιση IASA της FAA. Επιπλέον, επ' ευκαιρία της συνάντησης υπενθυμίσθηκαν τα μέτρα που έπρεπε να ληφθούν με βάση τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.
- (27) Σε συνέχεια της προηγούμενης συνάντησης στις 12 Φεβρουαρίου 2014, ο Γενικός Διευθυντής Πολιτικής Αεροπορίας έστειλε επιστολή στην Επιτροπή στις 17 Φεβρουαρίου 2014. Η επιστολή αυτή περιείχε λεπτομέρειες των μέτρων που είχε λάβει η DGCA για την υποβάθμιση αυτή. Μεταξύ άλλων αναφερόταν ότι είχαν ληφθεί μέτρα για τα περισσότερα ευρήματα και ότι υπήρχε σχέδιο διορθωτικών μέτρων για τα κύρια προβληματικά θέματα.
- (28) Η Επιτροπή απέστειλε επιστολή στις 6 Μαρτίου 2014 με την οποία πληροφορούσε την DGCA της Ινδίας ότι άρχισε επίσημες διαβουλεύσεις με τις αρχές που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Ινδία, σύμφωνα με τις διατάξεις που ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006 της Επιτροπής. Στην επιστολή επαναλάμβανε ότι χρειάζεται συνεχής δέσμευση και ζήτησε τεχνική συνεδρίαση ώστε να καταστεί δυνατόν στην Επιτροπή και τα κράτη μέλη να αξιολογήσουν περαιτέρω τα θέματα. Στις 18 Μαρτίου 2014, η DGCA απάντησε αναφέροντας ότι συμφωνεί με την εν λόγω συνεδρίαση.
- (29) Ενόψει της προετοιμασίας της DGCA για τη συνεδρίαση με την Επιτροπή και με βάση την αξιολόγηση των πληροφοριών που ελήφθησαν μέχρι τούδε, εκτιμήθηκε σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια ότι, στο παρόν στάδιο, ο κοινοτικός κατάλογος αερομεταφορέων δεν πρέπει να τροποποιηθεί για να περιληφθούν αερομεταφορείς από την Ινδία. Η κατάσταση θα παρακολουθείται εκ του σύνεγγυς και σε περίπτωση που από σχετικές πληροφορίες ασφάλειας προκύψει ότι δεν τηρούνται τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, η Επιτροπή θα υποχρεωθεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.
- (30) Τα κράτη μέλη θα συνεχίσουν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων της Ινδίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορές της Ινδονησίας

- (31) Οι διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Ινδονησίας (DGCA) συνεχίζονται με σκοπό την παρακολούθηση της προόδου της DGCA όσον αφορά τη διασφάλιση της εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων όλων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Ινδονησία σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας.
- (32) Η Επιτροπή απέστειλε επιστολή στην DGCA στις 14 Ιανουαρίου 2014 προκειμένου να λάβει επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με τους αερομεταφορείς που τελούν υπό την εποπτεία της. Με την από 10 Φεβρουαρίου 2014 επιστολή της, η DGCA ενημέρωσε την Επιτροπή ότι οι κάτωθι τρεις νέοι αερομεταφορείς είχαν λάβει πιστοποίηση μετά την τελευταία επικαιροποίηση: στις 25 Οκτωβρίου 2013 είχε εκδοθεί πιστοποιητικό αερομεταφορέα με αριθμό 121-028 για τον αερομεταφορέα *Sky Aviation*, την 1η Νοεμβρίου 2013 πιστοποιητικό με αριθμό 121-043 για τον *Aviastar Mandiri* και στις 29 Νοεμβρίου 2013 πιστοποιητικό με αριθμό 121-058 για τον *NAM Air*. Ωστόσο, επειδή η DGCA δεν διαβίβασε αποδεικτικά στοιχεία ότι η εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων των εν λόγω αερομεταφορέων ασκείται σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια, κρίνεται ότι οι εν λόγω αερομεταφορείς πρέπει να περιληφθούν στο παράρτημα Α.

- (33) Το 2012, DGCA άρχισε αλληλογραφία με την Επιτροπή με σκοπό τη διαγραφή του αερομεταφορέα *PT. Citilink Indonesia* από το παράρτημα Α, όπως είχε συμβεί με τη μητρική εταιρεία του *Garuda Indonesia*. Μετά την απάντηση της Επιτροπής ακολούθησε αλληλογραφία καταρχήν με την *Garuda Indonesia* και το 2013 με την *PT. Citilink Indonesia*. Μετά την υποβολή στην Επιτροπή περιεκτικής τεκμηρίωσης από την *PT. Citilink Indonesia* για την πιστοποίηση του αερομεταφορέα, πραγματοποιήθηκε τεχνική συνεδρίαση στις Βρυξέλλες στις 5 Νοεμβρίου 2013. Στην εν λόγω συνεδρίαση συμμετείχαν η Επιτροπή, ο EASA και τα κράτη μέλη. Στο τέλος της συνεδρίασης ζητήθηκε από την *PT. Citilink Indonesia* να διαβιβάσει περαιτέρω στοιχεία για τις δραστηριότητες εποπτείας της DGCA στην *PT. Citilink Indonesia*. Οι εν λόγω πληροφορίες διαβιβάστηκαν από την *PT. Citilink Indonesia* στις 20 Φεβρουαρίου 2014.
- (34) Στην επιστολή της 10ης Φεβρουαρίου 2014, η DGCA παρείχε πληροφορίες στην Επιτροπή σχετικά με το αίτημά της να αρθεί η απαγόρευση λειτουργίας της *PT. Citilink Indonesia*. Στην επιστολή αυτή η DGCA διαβίβασε στοιχεία για τους πόρους και τις ικανότητες, το ιστορικό ασφαλείας της *PT. Citilink Indonesia*, καθώς και αποδεικτικά στοιχεία για τις δραστηριότητες εποπτείας που ασκεί η DGCA στην ασφάλεια πτήσεων του αερομεταφορέα. Με βάση την εν λόγω τεκμηρίωση, η DGCA δήλωσε ότι κατά την άποψή της η *PT. Citilink Indonesia* λειτουργεί με ασφάλεια και σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας πτήσεων.
- (35) Στις 25 Μαρτίου 2014, η επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών παρακολούθησε παρουσίαση της DGCA με αντικείμενο την επικαιροποίηση της νομοθεσίας και την εποπτεία, καθώς και πληροφορίες σχετικά με την εποπτεία της *PT. Citilink Indonesia*. Μετά την παρουσίαση της DGCA ακολούθησε παρουσίαση της *PT. Citilink Indonesia*, η οποία περιελάμβανε σχέδια επέκτασης του στόλου και θέματα σχετικά με την πρόσληψη χειριστών και με τη διαχείριση της ασφαλείας πτήσεων.
- (36) Η επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών έθεσε ερωτήσεις στη DGCA και την *PT. Citilink Indonesia* που αφορούσαν τη διαχείριση της ασφαλείας πτήσεων, καθώς και τους κινδύνους που είχε διαπιστώσει ο αερομεταφορέας. Με βάση τις απαντήσεις που δόθηκαν, η επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών εξέφρασε τον προβληματισμό της για τον τρόπο με τον οποίο οι αρμόδιες αρχές, η *PT. Citilink Indonesia* και οι υπόλοιποι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στην Ινδονησία ελέγχουν τους κινδύνους που συνδέονται με τους υψηλούς ρυθμούς επέκτασης των εταιρειών αυτών. Η επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών εξέφρασε επίσης ανησυχίες για την ικανότητα της *PT. Citilink Indonesia* να εξάγει συμπεράσματα από τα στοιχεία που συλλέγει με το οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφαλείας και να ενεργεί αναλόγως.
- (37) Με βάση τις πληροφορίες που δόθηκαν και τις ανησυχίες που εκφράστηκαν σχετικά με την ικανότητα της DGCA και της *PT. Citilink Indonesia* να ελέγχουν τους κινδύνους που συνδέονται με την ανάπτυξη του αερομεταφορέα, καθώς και σχετικά με την ικανότητα του αερομεταφορέα να διαχειρίζεται την ασφάλεια πτήσεων, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια, η επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών δεν έκρινε επαρκή τα στοιχεία ότι η *PT. Citilink Indonesia* συμμορφώνεται πλήρως με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας και, ως εκ τούτου, συμπέρανε ότι ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας δεν είναι δυνατόν να διαγραφεί προς το παρόν από το παράρτημα Α.
- (38) Η Επιτροπή και η επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών αναγνωρίζουν τις προσπάθειες της DGCA για την επίτευξη ενός συστήματος πολιτικής αεροπορίας πλήρως σύμφωνου με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ. Επισημάνθηκε ότι η DGCA επέδειξε την αναγκαία διαφάνεια, καθώς και τη βούλησή της να κοινοποιεί πληροφορίες.
- (39) Η Επιτροπή και η επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών ενθαρρύνουν τη DGCA να εστιάσει ιδιαίτερώς την προσοχή της στα εναπομένοντα προβλήματα που υπάρχουν στην περαιτέρω ανάπτυξη των συστημάτων διαχείρισης της ασφαλείας πτήσεων και σε κατάλληλη στρατηγική για τον περιορισμό των κινδύνων που ενέχει η ταχεία επέκταση του τομέα των αερομεταφορών στην Ινδονησία.

Αερομεταφορείς του Καζακστάν

- (40) Στη συνεδρίαση της επιτροπής ασφαλείας των αερομεταφορών τον Νοέμβριο του 2013, συμφωνήθηκε η Επιτροπή να εκπονήσει επισκόπηση των υφιστάμενων περιορισμών στις πτητικές λειτουργίες της *Air Astana* για την επόμενη συνεδρίαση της επιτροπής ασφαλείας των αερομεταφορών.
- (41) Η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον EASA και τα κράτη μέλη, πραγματοποίησε συνάντηση με κρατικούς υπαλλήλους του Καζακστάν και εκπροσώπους του αερομεταφορέα *Air Astana* στις 20 Ιανουαρίου 2014.
- (42) Σε συνέχεια της συνάντησης αυτής, η αρχή πολιτικής αεροπορίας του Καζακστάν, Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας (CAC) όρισε επιθεωρητή ασφαλείας ειδικά για την *Air Astana*. Το όνομα και το βιογραφικό του σημείωμα κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή. Ο εν λόγω επιθεωρητής θα είναι υπεύθυνος από την αρχή πολιτικής αεροπορίας για την εποπτεία του αερομεταφορέα και θα βρίσκεται σε συχνή επαφή με τη διοίκηση του αερομεταφορέα και με το επιχειρησιακό και τεχνικό προσωπικό του, προκειμένου να αξιολογεί την οργάνωση και τις επιδόσεις του προσωπικού του αερομεταφορέα στη διεξαγωγή των πτητικών λειτουργιών, της συντήρησης και της εκπαίδευσης. Τυχόν ελλείψεις που θα παρατηρεί ο επιθεωρητής πρέπει να επισημαινούνται αμέσως στον αερομεταφορέα. Ο επιθεωρητής θα αποστέλλει στην Επιτροπή (είτε απευθείας είτε μέσω σημείου επαφής) εκθέσεις με τις παρατηρήσεις του τουλάχιστον δύο φορές ετησίως, δύο μήνες πριν από κάθε συνεδρίαση της επιτροπής ασφαλείας των αερομεταφορών ή, περισσότερες φορές, εφόσον ζητηθεί από την Επιτροπή. Αποτέλεσμα της συνεδρίασης αυτής ήταν επίσης ο ορισμός σημείου επαφής εντός της CAC με σκοπό τη διευκόλυνση της επικοινωνίας της εν λόγω αρχής με την Επιτροπή σε θέματα ασφαλείας πτήσεων. Επιπλέον, στην ίδια

συνεδρίαση, η διοίκηση της *Air Astana* συμφώνησε να συνεχίσει να ενημερώνει την Επιτροπή, κατά την τρέχουσα πρακτική, σχετικά με όλες τις εξελίξεις εντός της εταιρείας όσον αφορά την ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένων (μεταξύ άλλων) της ανανέωσης του στόλου και νέων διαδρομών προς την ΕΕ.

- (43) Στις 7 Φεβρουαρίου 2014 η Επιτροπή και ο EASA πραγματοποίησαν δεύτερη συνεδρίαση με εκπροσώπους της CAC (συγκεκριμένα με τον επιθεωρητή ασφάλειας και το σημείο επαφής) και με εκπροσώπους της *Air Astana*, προκειμένου να συζητήσουν περαιτέρω τεχνικά ζητήματα βάσει των προκαταρκτικών απαντήσεων που παρασχεθήκαν από την πλευρά του Καζακστάν στα ερωτηματολόγια της Επιτροπής. Με την ευκαιρία αυτή, συμφωνήθηκε η CAC να υποβάλει το σχέδιο επιθεώρησης για το 2014, τις εσωτερικές διαδικασίες επιθεώρησης και επικαιροποιημένη κατάσταση των πιστοποιητικών αερομεταφορέα που έχουν εκδοθεί στη χώρα. Η CAC ανέλαβε επίσης τη δέσμευση να ευθυγραμμισθούν οι προδιαγραφές λειτουργίας της *Air Astana* με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ, και ιδίως τα ελάχιστα χαμηλής ορατότητας. Η *Air Astana* κλήθηκε να παράσχει σφαιρική ανάλυση των επιδόσεων SAFA του αερομεταφορέα. Όλα τα έγγραφα που ζητήθηκαν παρασχεθήκαν στην Επιτροπή σύντομα μετά τη συνεδρίαση.
- (44) Στις 25 Μαρτίου 2014 η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών πρόεβη σε ακρόαση της CAC και της *Air Astana*. Κατά τη διάρκεια της ακρόασης, η CAC παρείχε λεπτομέρειες σχετικά με την πρόοδο στον τομέα της νομοθεσίας περί αερομεταφορών, τις υποδομές, την οργάνωση της CAC και την εκπαίδευση των επιθεωρητών ασφάλειας πτήσεων. Η *Air Astana* ενημέρωσε την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών για την εταιρική της δομή, τη σύνθεση του στόλου, τα βραχυπρόθεσμα σχέδια εμπορικής ανάπτυξης και το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων.
- (45) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών σημείωσε ότι οι παρούσες επιδόσεις της *Air Astana* στον τομέα της ασφάλειας πτήσεων δεν προκαλούν ανησυχίες όσον αφορά τους τύπους αεροσκαφών με τους οποίους της επιτρέπεται να εκτελεί πτήσεις προς την Ένωση. Ο αερομεταφορέας είναι σε θέση να προσαρμόζεται στις μεταβολές και υπάρχει σύστημα που επιτρέπει την ασφαλή εκτέλεση πτήσεων. Ωστόσο, η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών επεσήμανε ότι οι αρχές πολιτικής αεροπορίας του Καζακστάν εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα στην εφαρμογή του κρατικού συστήματος εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων, μεταξύ άλλων και όσον αφορά την έλλειψη επιθεωρητών με τα κατάλληλα προσόντα, και ότι αδυνατεί στο παρόν στάδιο να διασφαλίσει συνεχή εποπτεία των πτητικών λειτουργιών και της αξιοπλοΐας. Οι αρχές του Καζακστάν ενδιαφέρονται να συνεχίσουν τη μεταρρύθμιση στον τομέα των αερομεταφορών και να συνεχίσουν τη συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας.
- (46) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια, κρίνεται επομένως ότι το όριο στο επίπεδο των πτητικών λειτουργιών που επιβλήθηκε στην *Air Astana* το 2009 δεν είναι δυνατόν να αρθεί, οι υπόλοιποι δε περιορισμοί, όπως προβλέπονται στο παράρτημα Β, παραμένουν αμετάβλητοι. Βάσει των κοινών κριτηρίων κρίνεται ότι όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στο Καζακστάν πρέπει να παραμείνουν στο παράρτημα Α.
- (47) Η Επιτροπή και ο EASA θα συνεχίσουν να παρακολουθούν στενά την κατάσταση της ασφάλειας πτήσεων όλων των αερομεταφορέων που έχουν λάβει πιστοποίηση στο Καζακστάν, μεταξύ των οποίων είναι η *Air Astana*. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών θα ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση της *Air Astana* με τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, διενεργώντας κατά προτεραιότητα επιθεωρήσεις διαδρόμου των αεροσκαφών της σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορείς του Λιβάνου

- (48) Οι διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές του Λιβάνου (LCAA) συνεχίστηκαν με στόχο να επιβεβαιωθεί ότι ο Λίβανος αντιμετωπίζει τις ελλείψεις που διαπιστώθηκαν από τον ΔΟΠΑ κατά την αποστολή συντονισμού και επικύρωσης που πραγματοποιήθηκε στον Λίβανο από τις 5 έως τις 11 Δεκεμβρίου 2012. Η LCAA κατήρτισε σχέδιο διορθωτικών μέτρων και έχει αρχίσει να εφαρμόζει τα μέτρα αυτά, ιδίως όσον αφορά το σοβαρό πρόβλημα ασφαλείας.
- (49) Τον Νοέμβριο του 2013 η Επιτροπή και ο EASA έλαβαν μια πρώτη σειρά εγγράφων τεκμηρίωσης από την LCAA, τα οποία περιείχαν την αλληλογραφία μεταξύ της LCAA και του ΔΟΠΑ σχετικά με το εν λόγω σοβαρό πρόβλημα ασφαλείας, κατάλογο των ελέγχων και των επιθεωρήσεων που διενεργήθηκαν το 2013 για το σοβαρό πρόβλημα ασφαλείας, το σχέδιο ελέγχου της εποπτείας των αερομεταφορέων από την LCAA για το 2014 και τον χάρτη πορείας της LCAA σχετικά με το κρατικό πρόγραμμα ασφαλείας πτήσεων του Λιβάνου. Η Επιτροπή και ο EASA ανέλυσαν τα διαβιβασθέντα έγγραφα και ζήτησαν πρόσθετες πληροφορίες από την LCAA, ώστε να αναλύσουν περαιτέρω την αλληλογραφία μεταξύ της LCAA και του ΔΟΠΑ για το σοβαρό πρόβλημα ασφαλείας, την ικανότητα εποπτείας της LCAA και περαιτέρω στοιχεία σχετικά με τον χάρτη πορείας της LCAA για το σοβαρό πρόβλημα ασφαλείας.
- (50) Όσον αφορά την αλληλογραφία μεταξύ της LCAA και του ΔΟΠΑ για την επίλυση του σοβαρού προβλήματος ασφαλείας, η Επιτροπή και ο EASA επεσήμαναν ότι ο ΔΟΠΑ παρότρυνε την LCAA να λάβει αμέσως μέτρα και ότι η επικύρωση του προτεινόμενου σχεδίου διορθωτικών μέτρων της LCAA από τον ΔΟΠΑ δεν προχωρούσε ταχέως.
- (51) Όσον αφορά τα πρόσθετα έγγραφα που ζητήθηκαν για να αξιολογηθεί η εποπτική ικανότητα της LCAA, ελήφθησαν και αναλύθηκαν έγγραφα τεκμηρίωσης που αφορούσαν τους αερομεταφορείς *TMA*, *Open Sky*, *Wings of Lebanon*, *Executive Aircraft Services*, *MED Airways*, *Corporate Jet* και *IBEX Air Charter*. Τα ευρήματα που επισημάνθηκαν από την LCAA στους εν λόγω αερομεταφορείς αφορούν κατά κύριο λόγο προβλήματα τεκμηρίωσης και τήρησης αρχείων. Ωστόσο, η LCAA κατά τα φαινόμενα δεν αξιολόγησε πλήρως άλλα ειδικά τεχνικά πεδία, όπως η εκπαίδευση χειριστών.

- (52) Όσον αφορά τον χάρτη πορείας της LCAA για το σοβαρό πρόβλημα ασφάλειας, στο πλαίσιο του έργου που αφορά τη μονάδα για την ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών στις χώρες της Μεσογείου [Mediterranean Aviation Safety Cell (MASC)], η LCAA υπέβαλε προς έγκριση εντός των επόμενων έξι μηνών ρυθμιστικό χάρτη πορείας, ο οποίος περιλαμβάνει προσθήκη για το σοβαρό πρόβλημα ασφάλειας. Η Επιτροπή και ο EASA δεσμεύτηκαν να παρακολουθούν στενά την έγκριση και την εφαρμογή του χάρτη πορείας και να ενημερώνουν την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών.
- (53) Πραγματοποιήθηκαν περαιτέρω διαβουλεύσεις μεταξύ της Επιτροπής, των κρατών μελών, του EASA και της LCAA, μεταξύ άλλων μέσω συνεδρίασης τεχνικού χαρακτήρα που πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες στις 27 Φεβρουαρίου 2014, κατά τη διάρκεια της οποίας η LCAA παρείχε πρόσθετες πληροφορίες. Η LCAA κατέδειξε βελτιώσεις όσον αφορά την εποπτεία που ασκεί στους αερομεταφορείς και εργάζεται για τη βαθμιαία επίτευξη περισσότερο ανεξάρτητης και βιώσιμης οργάνωσής της. Οι πρώτες ενέργειες για την επίλυση του σοβαρού προβλήματος ασφαλείας έχουν πραγματοποιηθεί. Η LCAA φάνηκε να αξιοποιεί κατάλληλα την τεχνική συνδρομή που της παρέχει η Ένωση και τα κράτη μέλη και αναζητεί τρόπους ελέγχου των διορθωτικών μέτρων που έχουν ληφθεί μέχρι στιγμής.
- (54) Με βάση την κατάσταση που περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 48 έως 53, οι διαβουλεύσεις με τις αρχές του Λιβάνου θα συνεχιστούν σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006.
- (55) Ως εκ τούτου, εκτιμάται ότι στο παρόν στάδιο δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης για να συμπεριληφθούν αερομεταφορείς του Λιβάνου. Σε περίπτωση που από τις σχετικές πληροφορίες ασφαλείας προκύψει ότι υπάρχουν άμεσοι κίνδυνοι για την ασφάλεια πτήσεων λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, η Επιτροπή θα υποχρεωθεί να λάβει περαιτέρω μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορείς της Λιβύης

- (56) Οι διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Λιβύης (LYCAA) συνεχίζονται με σκοπό να επιβεβαιωθεί ότι η Λιβύη σημειώνει πρόοδο στις εργασίες για τη μεταρρύθμιση του οικείου συστήματος ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας και, ιδίως, για να διασφαλισθεί ότι η εποπτεία ασφαλείας πτήσεων όλων των αερομεταφορέων που είναι πιστοποιημένοι στη Λιβύη ασκείται σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας.
- (57) Στο πλαίσιο του προγράμματος EUROMED, ομάδα συμβούλων επισκέφθηκε τη Λιβύη από τις 2 έως τις 7 Φεβρουαρίου 2014 με σκοπό να υποβάλει στην Επιτροπή παρατηρήσεις σχετικά με την πραγματική κατάσταση που επικρατεί στο εσωτερικό της LYCAA, καθώς και των αερομεταφορέων *Afriqiyah Airways* και *Libyan Airlines*. Οι κύριες παρατηρήσεις ήταν: η LYCAA φάνηκε να διαθέτει επαρκείς ανθρώπινους πόρους και κατάλληλα γραφεία, αλλά οι διαδικασίες εργασίας είναι ανεπαρκείς· τόσο η πρωτογενής όσο και η παράγωγη νομοθεσία για την ασφάλεια των αερομεταφορών είναι εξαιρετικά ελαστική και δεν έχουν εκδοθεί κανονισμοί ασφαλείας· η διαχείριση της ασφαλείας πτήσεων δεν εκτελείται στο επίπεδο της αρμόδιας αρχής· η LYCAA φάνηκε να εξαρτάται από τη στήριξη εξωτερικών συμβούλων για τη βελτίωση της ικανότητάς της να παρέχει αποδεκτά αποτελέσματα σε σύντομο χρονικό διάστημα, χωρίς κάποια ένδειξη βιωσιμότητας λόγω περιορισμένων αποτελεσμάτων στην ανάπτυξη ικανοτήτων· δεν ήταν σαφές εάν όλοι οι αερομεταφορείς υπόκεινται σε πιστοποίηση και εποπτεία· η *Libyan Airlines* επαναπιστοποιήθηκε στον Δεκέμβριο του 2013· και τέλος, οι σύμβουλοι έκριναν ότι υπάρχουν αρκετά αποδεικτικά στοιχεία για ενδεδειγμένη ασφάλεια πτήσεων στον φορέα.
- (58) Στις 4 Μαρτίου 2014 πραγματοποιήθηκε συνάντηση μεταξύ της Επιτροπής, του EASA, των κρατών μελών, εκπροσώπου της LYCAA και ομάδας εκπροσώπων του αερομεταφορέα *Afriqiyah Airways*. Στη συνάντηση αυτή, ο αερομεταφορέας *Afriqiyah Airways* κατέδειξε ότι είχε σημειώσει περαιτέρω πρόοδο όσον αφορά τις συστάσεις ασφαλείας που διατυπώθηκαν στην έκθεση ατυχήματος μετά το μοιραίο ατύχημα στις 12 Μαΐου 2010. Έχουν αναληφθεί αρκετές πρωτοβουλίες, αλλά κάποιες βρίσκονται ακόμα σε πολύ πρώιμο στάδιο. Ο αερομεταφορέας διευκρίνισε ότι είχε συνάψει σύμβαση με αερομεταφορέα της Ιρλανδίας, κάτοχο πιστοποιητικού αερομεταφορέα, ώστε να μεταφέρει δύο αεροσκάφη του Airbus A320 στο ιρλανδικό νηολόγιο, με σκοπό τη μίσθωσή τους χωρίς πλήρωμα και στη συνέχεια την πλήρη μίσθωσή τους με τη χρήση εν μέρει προσωπικού της *Afriqiyah Airways*, η οποία θα προέβαινε στις ενδεδειγμένες επικυρώσεις των αδειών εκμετάλλευσής ώστε να εκτελεί πτήσεις σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης.
- (59) Στις 13 Μαρτίου 2014 πραγματοποιήθηκε συνεδρίαση μεταξύ της Επιτροπής, του EASA, των κρατών μελών και εκπροσώπων της LYCAA και των αερομεταφορέων *Afriqiyah Airways* και *Libyan Airlines*. Στην εν λόγω συνεδρίαση, η LYCAA ενημέρωσε για τις εποπτικές ικανότητές της, τις εποπτικές της δραστηριότητες, καθώς και για δραστηριότητες που αφορούν την επαναπιστοποίηση των αερομεταφορέων. Επιπλέον, η LYCAA παρουσίασε την πρόοδό της στον τομέα της διαχείρισης της ασφαλείας πτήσεων. Στη βάση αυτή, στο τέλος της συνεδρίασης η LYCAA επιχειρηματολόγησε και πάλι υπέρ της άρσης των περιορισμών, δεδομένου ότι, κατά την άποψή της, πληρούνται πλέον όλες οι συμφωνηθείσες προϋποθέσεις. Η *Libyan Airlines* δεν έκανε παρουσίαση, αλλά της υποβλήθηκαν ερωτήσεις σχετικά με τη διαχείριση της ασφαλείας πτήσεων. Από τις απαντήσεις που δόθηκαν, κατά την άποψη της Επιτροπής, προκύπτει ότι το πεδίο αυτό πρέπει να αναπτυχθεί περαιτέρω.
- (60) Σε επιστολή της προς την Επιτροπή στις 20 Μαρτίου 2014, η LYCAA συνόψισε εκ νέου τα μέτρα που έχει λάβει για να καταστεί η αρμόδια αρχή σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, καθώς και τα μέτρα που ελήφθησαν για να καταστεί δυνατή η λήξη των περιορισμών που επιβάλλει επί του παρόντος στους αερομεταφορείς της Λιβύης σε συμφωνία με την Επιτροπή και την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών.

- (61) Ωστόσο, στην ίδια επιστολή της 20ής Μαρτίου 2014, η LYCAA επιβεβαιώνει ότι δεν θα ενεργεί εξ ιδίων όσον αφορά τους ισχύοντες περιορισμούς λειτουργίας και ότι «κάθε μέτρο θα συντονίζεται με την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών».
- (62) Η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών έκριναν ενθαρρυντική την πρόοδο που σημείωσε η LYCAA και δήλωσαν ότι πρέπει να στηριχθεί περαιτέρω στα θεμέλια που έχει θέσει η παρούσα ηγεσία της.
- (63) Η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών επεσήμαναν ότι η LYCAA συνεχίζει να διατηρεί τους υφιστάμενους περιορισμούς στην εκτέλεση πτήσεων εντός της Ένωσης τους οποίους επιβάλλει σε όλους τους αερομεταφορείς της Λιβύης κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής και της επιτροπής ασφάλειας.
- (64) Ως εκ τούτου, εκτιμάται ότι στο παρόν στάδιο δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορών που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης όσον αφορά αερομεταφορείς της Λιβύης. Ωστόσο, η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών δήλωσαν ότι, προτού η LYCAA αποφασίσει την έκδοση άδειας στους αερομεταφορείς της για την εκτέλεση πτήσεων προς την Ένωση, πρέπει να αποδειχθεί κατά τρόπο ικανοποιητικό για την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών ότι η διαδικασία επαναπιστοποίησης έχει ολοκληρωθεί αποτελεσματικά και ότι διασφαλίζεται βιώσιμη και συνεχής εποπτεία σύμφωνα με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ. Προκειμένου να ληφθούν τα ανωτέρω αποδεικτικά στοιχεία, και υπό την προϋπόθεση ότι ισχύουν επαρκείς ρυθμίσεις ασφάλειας, η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών ζήτησε από την Επιτροπή να δρομολογήσει επιτόπια επίσκεψη αξιολόγησης στη Λιβύη με τη συμμετοχή ομάδας εμπειρογνομόνων από τον EASA και κράτη μέλη της ΕΕ όσο το δυνατόν συντομότερα, κατά προτίμηση πριν από την επόμενη συνεδρίαση της επιτροπής.
- (65) Σε περίπτωση που από τις σχετικές πληροφορίες ασφάλειας προκύψει ότι υπάρχουν άμεσοι κίνδυνοι για την ασφάλεια πτήσεων λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, η Επιτροπή θα υποχρεωθεί να λάβει περαιτέρω μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορές της Μαδαγασκάρης

- (66) Ο αερομεταφορέας *Air Madagascar* υπόκειται σε περιορισμούς λειτουργίας και περιλαμβάνεται στο παράρτημα Β του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2011 της Επιτροπής⁽¹⁾. Οι διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Μαδαγασκάρης (ACM) και την *Air Madagascar* συνεχίστηκαν έκτοτε με στόχο την επικαιροποίηση των στοιχείων για την επιτευχθείσα πρόοδο στην εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων.
- (67) Σε απάντηση στα επανειλημμένα αιτήματα της ACM και του αερομεταφορέα *Air Madagascar* να επανεκτιμηθούν οι περιορισμοί λειτουργίας που έχουν επιβληθεί με βάση τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 390/2011, η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον EASA και εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, πραγματοποίησε επίσκεψη αξιολόγησης της ασφάλειας στη Μαδαγασκάρη μεταξύ 10 και 13 Φεβρουαρίου 2014. Σκοπός της επίσκεψης ήταν να επαληθευθεί η ικανοποιητική εφαρμογή των μέτρων που έλαβαν η ACM και η *Air Madagascar* για να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα ασφάλειας πτήσεων που περιγράφονται στον προαναφερθέντα κανονισμό.
- (68) Κατά τη διάρκεια της επίσκεψης, η ACM δεν ήταν σε θέση να παράσχει στην ομάδα αξιολόγησης στοιχεία για την αποτελεσματικότητα του σχεδίου διορθωτικών και προληπτικών μέτρων, όπως έχουν εκπονηθεί και τεθεί σε εφαρμογή, για να αντιμετωπισθούν οι ελλείψεις επαρκούς εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων της *Air Madagascar*. Η ομάδα παρατήρησε ότι όσον αφορά το πρόγραμμα εποπτείας των δραστηριοτήτων της *Air Madagascar* που εγκρίθηκε για το 2013, πραγματοποιήθηκε μόνον το 60 % των προγραμματισμένων επιθεωρήσεων στα πεδία των πτητικών λειτουργιών και της αδειοδότησης και λιγότερο από το 25 % στο πεδίο της αξιοπλοΐας. Από την ανάλυση των επιθεωρήσεων στην οποία προέβη η ACM προέκυψε επίσης ότι τα ευρήματα περατώθηκαν με βάση τα σχέδια διορθωτικών μέτρων και όχι με βάση την επαλήθευση των εφαρμοσθέντων μέτρων.
- (69) Η ACM επεσήμανε την έλλειψη κατάλληλα ειδικευμένου προσωπικού ως τη σημαντικότερη γενεσιουργό αιτία για την αδυναμία να εφαρμοστεί ορθά κατάλληλο πρόγραμμα εποπτείας. Το επιχείρημα αυτό είχε ήδη συζητηθεί στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών τον Νοέμβριο του 2012. Την εποχή εκείνη, όπως ορίζεται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1146/2012 της Επιτροπής⁽²⁾, η ACM είχε ενημερώσει την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών ότι συνήψε διετή σύμβαση για να λάβει εξωτερική τεχνική βοήθεια στην εκπλήρωση των υποχρεώσεων της στην εποπτεία ασφάλειας πτήσεων. Η ομάδα παρατήρησε κατά την επίσκεψη ότι η σύμβαση αυτή ανεστάλη 6 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της.

⁽¹⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 390/2011 της Επιτροπής, της 19ης Απριλίου 2011, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας (ΕΕ L 104 της 20.4.2011, σ. 10).

⁽²⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1146/2012 της Επιτροπής, της 3ης Δεκεμβρίου 2012, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας (ΕΕ L 333 της 5.12.2012, σ. 7).

- (70) Η εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών και προληπτικών μέτρων που είχε εκπονήσει η *Air Madagascar* για την αντιμετώπιση των περιορισμών λειτουργίας που έχουν επιβληθεί από τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 390/2011 αξιολογήθηκε από την ομάδα κατά την επίσκεψή της στον αερομεταφορέα. Η ομάδα έλαβε αποδείξεις για τις βελτιώσεις του αερομεταφορέα στα συστήματα διαχείρισης της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών, την τεκμηρίωση και τον έλεγχο της ποιότητας. Ο αερομεταφορέας χαρακτήρισε τα εν λόγω συστήματα διαχείρισης εξαιρετικά ανεπαρκή, όπως αποδείχθηκε από την ανάλυση των γενεσιουργών αιτιών των αποτελεσμάτων του προγράμματος SAFA.
- (71) Από την αξιολόγηση που διεξήγαγε η ομάδα δεν προέκυψαν σημαντικά ευρήματα στα πεδία των πτητικών λειτουργιών και της αδειοδότησης, εκφράστηκαν όμως ορισμένες ανησυχίες στο πεδίο της αξιοπλοΐας, γεγονός που συνεπάγεται ότι απαιτείται να επέλθουν περαιτέρω βελτιώσεις στις διαδικασίες που εφαρμόζει ο αερομεταφορέας. Επιπλέον, ο αριθμός και η φύση των συστάσεων της ομάδας στην *Air Madagascar* δείχνουν την εξάρτηση του αερομεταφορέα από τα αποτελέσματα των εποπτικών δραστηριοτήτων τρίτων για τη συνεχή βελτίωση των οικείων συστημάτων ασφαλείας.
- (72) Για την αντιμετώπιση των ευρημάτων που διαπιστώθηκαν κατά την επίσκεψη ενωσιακής αξιολόγησης της ασφάλειας, η ACM και η *Air Madagascar* κατήρτισαν δύο διαφορετικά σχέδια διορθωτικών και προληπτικών μέτρων.
- (73) Μετά το αίτημα που υπέβαλαν η ACM και η *Air Madagascar* για επαναξιολόγηση των περιορισμών λειτουργίας βάσει του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2011, η ACM και η *Air Madagascar* κλήθηκαν σε ακρόαση από την Επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών στις 26 Μαρτίου 2014. Με την ευκαιρία αυτή, η ACM και η *Air Madagascar* εξέδωσαν λεπτομερώς το σχέδιο διορθωτικών μέτρων που κατήρτισαν για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που είχαν διαπιστωθεί κατά την επιτόπια επίσκεψη. Η ACM δήλωσε επίσης ότι η εκτέλεση πτήσεων όλων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Μαδαγασκάρη —πλην της *Air Madagascar*— περιορίζεται στις εσωτερικές πτήσεις. Επιπλέον, η μόνη παρέκκλιση από τον κανόνα αυτόν είναι οι πτήσεις ιατρικής αποκομιδής. Η Επιτροπή και η Επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών τόνισαν ότι η Επιτροπή πρέπει ενημερώνεται για κάθε αλλαγή στην πολιτική αυτή.
- (74) Μολονότι η Επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών αναγνώρισε τις βελτιώσεις που έχουν επιτύχει η ACM και η *Air Madagascar* όσον αφορά την εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφαλείας, κατέληξε στο συμπέρασμα, με βάση την έκθεση της επίσκεψης ενωσιακής αξιολόγησης της ασφάλειας και τις πληροφορίες που προσκόμισε η ACM και η *Air Madagascar* κατά τη διάρκεια της ακρόασης ενώπιον της Επιτροπής ασφαλείας των αερομεταφορών, ότι θα χρειασθούν περαιτέρω βελτιώσεις, ιδίως στην ACM όσον αφορά τις εποπτικές της δραστηριότητες. Συνεπώς, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που ορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, κρίνεται ότι η *Air Madagascar* πρέπει να παραμείνει στο παράρτημα Β.
- (75) Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών θα ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, διενεργώντας κατά προτεραιότητα επιθεωρήσεις διαδρόμου των αεροσκαφών του αερομεταφορέα *Air Madagascar* σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορές της Ισλαμικής Δημοκρατίας της Μαυριτανίας

- (76) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012, τα κράτη μέλη ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας μέσω επιθεωρήσεων διαδρόμου σε αεροσκάφη των αερομεταφορέων που έχουν λάβει άδεια εκμετάλλευσης στη Μαυριτανία. Η πλέον πρόσφατη ανάλυση του EASA στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA αναφέρεται η διενέργεια έντεκα επιθεωρήσεων σε τρία αεροσκάφη του αερομεταφορέα *Mauritania Airlines International (MAI)*. Μολονότι από την ανάλυση σχετικά με τα κενά που εντοπίστηκαν κατά τη διάρκεια των εν λόγω επιθεωρήσεων στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA διαφαίνεται ελαφρά βελτίωση, ο EASA συνέστησε στα συμμετέχοντα κράτη να συνεχίσουν να εστιάζουν τις επιθεωρήσεις στον συγκεκριμένο αερομεταφορέα. Από τις πιο πρόσφατες επιθεωρήσεις προέκυψε έκρυθμη τάση σε ορισμένα ευρήματα, κάποια από τα οποία της κατηγορίας 3 (επίπεδο ευρήματος SAFA το οποίο ενδέχεται να έχει μείζονα επίδραση στην ασφάλεια πτήσεων).
- (77) Η Επιτροπή και ο EASA είχαν ζητήσει πρόσθετες πληροφορίες, συγκεκριμένα τακτικές εκθέσεις ασφαλείας, από τις εθνικές αρχές της Μαυριτανίας (ANAC) και από τη MAI σχετικά με την παρακολούθηση της ασφάλειας. Η MAI τελικά έστειλε προκαταρκτικές πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή και τη λειτουργία του οικείου συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.
- (78) Η Επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών επεσήμανε ότι η ANAC και η MAI πρέπει να συνεχίσουν να επιδιώκουν περαιτέρω βελτίωση της κατάστασης, ιδίως όσον αφορά τη διαβίβαση πληροφοριών ασφαλείας στην Επιτροπή. Η Επιτροπή υπέδειξε ότι θα υπενθυμίσει στη Μαυριτανία τη σημασία των δεσμεύσεων που έχει αναλάβει για το οικείο σχέδιο διορθωτικών μέτρων, την ανάγκη διεξαγωγής ανάλυσης των πρωταρχικών αιτιών, και την ανάγκη να διαβιβάζει τις τακτικές εκθέσεις που πρέπει να υποβάλλουν η ANAC και η MAI.
- (79) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια, εκτιμάται συνεπώς ότι στο παρόν στάδιο δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης όσον αφορά αερομεταφορείς της Ισλαμικής Δημοκρατίας της Μαυριτανίας. Εάν από τα αποτελέσματα των μελλοντικών επιθεωρήσεων διαδρόμου στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA ή από άλλα σχετικά στοιχεία για την ασφάλεια πτήσεων προκύψει ελλιπής τήρηση των προτύπων ασφαλείας κάτω από το αποδεκτό επίπεδο, η Επιτροπή θα υποχρεωθεί να εξετάσει το ενδεχόμενο να λάβει μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορές της Μοζαμβίκης

- (80) Οι αρμόδιες αρχές της Μοζαμβίκης (IACM) έχουν υποβάλει εκθέσεις σχετικά με την τρέχουσα εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων που είχε υποβάλει στον ΔΟΠΑ, ο οποίος το ενέκρινε. Στην τελευταία έκθεση προόδου, την οποία παρέλαβε η Επιτροπή και ο EASA κατά την τηλεδιάσκεψη στις 26 Φεβρουαρίου 2014 και τεκμηριώθηκε με την υποβολή υποστηρικτικών εγγράφων στις 13 Μαρτίου 2014, αναφέρεται ότι η IACM συνέχισε να εργάζεται για την επικαιροποίηση του νομικού πλαισίου με σκοπό την ενίσχυση των απαιτήσεων υποχρεωτικής και εθελοντικής αναφοράς περιστατικών, διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων, αναχαίτισεων αεροσκαφών, και τη θέσπιση κρατικού προγράμματος ασφάλειας. Ο διαχωρισμός μεταξύ ρυθμιστικής αρχής και παρόχων υπηρεσιών είναι σε εξέλιξη, με μεταβίβαση επί του παρόντος των δραστηριοτήτων αεροναυτικών πληροφοριών από την IACM στον υπάρχοντα πάροχο υπηρεσιών αεροναυτικής Aeorportos de Moçambique. Η πρόσληψη και η εκπαίδευση προσωπικού συνεχίζεται, ώστε να ενισχυθεί περαιτέρω η εποπτική ικανότητα, κυρίως στα πεδία των πτητικών λειτουργιών και της αδειοδότησης, της αεροναυτικής και των αεροδρομίων, της αξιοπλοΐας, της θέσπισης και της εφαρμογής κανόνων, των συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών, της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των επικοινωνιών, της αεροναυτικής και επιτήρησης. Η επανεκτίμηση των αδειών όλου του προσωπικού των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας βρίσκονται σε εξέλιξη και θα ολοκληρωθεί έως τον Ιούνιο του 2014. Η διαδικασία πιστοποίησης αεροδρομίου του αερολιμένα Μαπούτο θα αρχίσει το 2014 και θα ακολουθήσει η διαδικασία για άλλους τρεις αερολιμένες που εξυπηρετούν τη διεθνή κυκλοφορία. Η πιστοποίηση του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτικής θα αρχίσει τον Σεπτέμβριο του 2014 και θα βασισθεί σε επικαιροποιημένους κανονισμούς που θα τεθούν σε εφαρμογή στα τέλη Μαρτίου 2014.
- (81) Η IACM συνέχισε την αντιμετώπιση των εκκρεμών ευρημάτων USOAP που αφορούσαν τα συναφή θέματα πρωτοκόλλου και τις περισσότερες από τις απαιτούμενες ρυθμίσεις και διαδικασίες προς υποστήριξη των απαντήσεων που δόθηκαν και τηλεφωνώθηκαν με τη χρήση του ηλεκτρονικού εργαλείου CMA του ΔΟΠΑ. Η επικύρωση των εν λόγω μέτρων από τον ΔΟΠΑ εκκρεμεί.
- (82) Ο προϋπολογισμός της IACM για το 2014 αυξήθηκε κατά 20 % περίπου, γεγονός που αποδεικνύει τη συνεχιζόμενη πολιτική υποστήριξη και τη δέσμευση ενίσχυσης της ικανότητας και αποτελεσματικότητάς της.
- (83) Στις 29 Νοεμβρίου 2013 σημειώθηκε δυστύχημα με αεροσκάφος του αερομεταφορέα *Linhas Aéreas de Moçambique (LAM)*. Ένα από τα αεροσκάφη Embraer ERJ-190 του αερομεταφορέα, το οποίο εκτελούσε πτήση από το Μαπούτο προς Λουάντα, συνετρίβη στη Ναμίμπια, με αποτέλεσμα τον θάνατο όλων των επιβαίνοντων (28 επιβατών — μεταξύ των οποίων 6 υπήκοοι της ΕΕ — και 6 μελών του πληρώματος). Η επιτροπή διερεύνησης ατυχημάτων της Ναμίμπια εξέδωσε την προκαταρκτική έκθεση διερεύνησης του δυστυχήματος στις 9 Ιανουαρίου 2014 και τα προκαταρκτικά της συμπεράσματα υποδεικνύουν εσκεμμένη ενέργεια του κυβερνήτη του αεροσκάφους. Η τελική έκθεση διερεύνησης ατυχήματος αναμένεται έως τα τέλη του 2014.
- (84) Η IACM ανέφερε επίσης ότι ο αερομεταφορέας LAM συνέχισε την υλοποίηση των προχωρημένων σταδίων του οικείου συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, και ιδίως του σταδίου III. Ως πρώτη αντίδραση στο ατύχημα, η LAM ενίσχυσε τις επιχειρησιακές διαδικασίες προκειμένου να εξασφαλιστεί η παρουσία δύο μελών του πληρώματος στον θάλαμο διακυβέρνησης ανά πάσα στιγμή και σε όλες της φάσεις της πτήσης.
- (85) Η IACM ζήτησε τη διενέργεια αποστολής συντονισμού και επικύρωσης από τον ΔΟΠΑ για να επικυρωθεί η πρόοδος στην εφαρμογή του οικείου σχεδίου διορθωτικών μέτρων, το οποίο προς το παρόν έχει προγραμματιστεί για το φθινόπωρο του 2014.
- (86) Η IACM ανέφερε επίσης ότι συνέχισε τη διαδικασία επαναπιστοποίησης των αερομεταφορέων σε πλήρη συμμόρφωση με τις SARPS του ΔΟΠΑ και, μέχρι στιγμής, έχουν επαναπιστοποιηθεί σύμφωνα με τον κατάλογο που διαβίβασε η IACM 13 αερομεταφορείς (*LAM-Linhas Aéreas de Moçambique S.A., MEX-Moçambique Expresso SARL, ETA-Empresa de Transportes Aéreos Lda, CPY-Cropsprayers, CFM-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda, KAY-Kaya Airlines Lda, SAM-Solenta Aviation Mozambique SA, HCP-Helicópteros Capital Lda, SAF-Safari Air Lda, CRA-CR Aviation Lda, COA-Coastal Aviation, TTA-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda και OHI-Omni Helicópteros International Lda*). Επειδή η IACM δεν ήταν σε θέση να παράσχει στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων των εν λόγω 13 αερομεταφορέων ασκείται σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια, εκτιμάται ότι οι αερομεταφορείς πρέπει να περιληφθούν στο παράρτημα Α.
- (87) Λόγω της ανεπαρκούς προόδου στη διαδικασία επαναπιστοποίησης, η IACM ανέστειλε τα πιστοποιητικά αερομεταφορέα τριών αεροπορικών εταιρειών (*Emilio Air Charter Lda, Aero-Serviços SARL και Unique Air Charter Lda*) και απαγόρευσε τις πτήσεις των στόλων τους. Επειδή η αναστολή δεν είναι οριστική και η IACM δεν ήταν σε θέση να παράσχει στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων των εν λόγω τριών αερομεταφορέων ασκείται σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια, εκτιμάται ότι οι αερομεταφορείς αυτοί πρέπει να παραμείνουν στο παράρτημα Α.
- (88) Η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών εξέφρασαν την ικανοποίησή τους για τη σημαντική πρόοδο που ανέφερε η IACM όσον αφορά την αποκατάσταση των ελλείψεων που είχε διαπιστώσει ο ΔΟΠΑ και ενθάρρυναν τις προσπάθειές της για ολοκλήρωση των εργασιών της όσον αφορά την καθιέρωση συστήματος πολιτικής αεροπορίας πλήρως σύμφωνου με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ. Η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών αναγνώρισαν επίσης και εξέφρασαν την ικανοποίησή τους για τις συνεχείς βελτιώσεις που ανέφερε η LAM όσον αφορά τη συνεχή

προσπάθειά της να υιοθετηθεί και να συμμορφώνεται με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων. Αναγνωρίζοντας τη σημαντική πρόοδο που έχει ήδη επιτευχθεί, καθώς και την περαιτέρω πρόοδο που αναμένεται, εκτιμάται ότι θα πραγματοποιηθεί ίσως αποστολή ενωσιακής αξιολόγησης της ασφάλειας το τέταρτο τρίμηνο του 2014.

Αερομεταφορές του Νεπάλ

- (89) Μετά την έκδοση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1264/2013 της Επιτροπής ⁽¹⁾, όλοι οι αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι στο Νεπάλ συμπεριλήφθηκαν στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής.
- (90) Η Επιτροπή, με τη συνδρομή εμπειρογνομόνων του EASA και των κρατών μελών, πραγματοποίησε επίσκεψη αξιολόγησης στο Νεπάλ από τις 3 έως τις 8 Φεβρουαρίου 2014 για να εκτιμήσει περαιτέρω τις ικανότητες της αρμόδιας αρχής του Νεπάλ (CAAN) και ορισμένων αερομεταφορέων του Νεπάλ, με σκοπό να διαπιστώσει εάν θα ήταν δυνατή κάποια άμβλυνση της ισχύουσας απαγόρευσης λειτουργίας. Αξιολογήθηκαν οι αερομεταφορείς *Nepal Airlines Corporation*, *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air*, *Yeti Airlines* και *Sita Air*.
- (91) Η Επιτροπή υπέβαλε στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών την έκθεση σχετικά με την επίσκεψη αξιολόγησης. Τα βασικά συμπεράσματα όσον αφορά την αξιολόγηση των αερομεταφορέων ήταν ότι οι αερομεταφορείς *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air* και *Yeti Airlines* κατανοούν τα ζητήματα που άπτονται της διαχείρισης της ασφάλειας και παρείχαν στοιχεία που φανέρωναν συμμόρφωση με τους εθνικούς κανονισμούς ασφάλειας, ενώ αντίθετως ο αερομεταφορέας *Sita Air* δεν ήταν σε θέση να αποδείξει την ικανότητά του να εκτελεί ασφαλείς πτήσεις ή να αποδείξει την πλήρη και διαρκή αξιοπιστία των αεροσκαφών του. Επιπλέον, ο εν λόγω αερομεταφορέας παρέλειψε να εφαρμόσει πλήρως όλες τις συστάσεις ασφάλειας που είχαν διατυπωθεί μετά το θανατηφόρο ατύχημα το 2012, διότι δεν χρησιμοποιεί προσομοιωτή σε κανένα μέρος της εκπαίδευσής του.
- (92) Όσον αφορά τον αερομεταφορέα *Nepal Airlines Corporation*, η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών επεσήμανε ότι, μολονότι υπήρχε βασικό πλαίσιο για τη διαχείριση της ασφάλειας, ο αερομεταφορέας όφειλε να ορίσει αποτελεσματικότερες μεθόδους για την προώθηση της ασφάλειας, να βελτιώσει την υποβολή αναφορών και την ανάλυση και να θέσει δυσκολότερους στόχους όσον αφορά τις επιδόσεις ασφαλείας, καθώς επίσης να προβεί σε ποσοτικό προσδιορισμό του «αποδεκτού επιπέδου ασφαλείας» που είχε υποσχεθεί στην πολιτική ασφαλείας του. Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών επεσήμανε επίσης τα φιλόδοξα σχέδια επέκτασης της *Nepal Airlines Corporation*, τα οποία περιλαμβάνουν την προσθήκη τριών νέων τύπων αεροσκαφών στον στόλο του αερομεταφορέα σε διάστημα ενός έτους και δήλωσαν ότι απαιτείται κατάλληλη διαχείριση τέτοιων σχεδίων για τον περιορισμό των κινδύνων ασφαλείας.
- (93) Επιπλέον, στις 16 Φεβρουαρίου 2014 σημειώθηκε θανατηφόρο ατύχημα με αεροσκάφος του αερομεταφορέα *Nepal Airlines Corporation*, με αποτέλεσμα τον θάνατο και των 18 επιβαίνοντων, μεταξύ των οποίων και ενός πολίτη της Ένωσης. Η Επιτροπή έστειλε επιστολή στην CAAN στις 3 Μαρτίου 2014 και ζήτησε πληροφορίες σχετικά με το ατύχημα, καθώς και πληροφορίες για τα μέτρα που έλαβε η CAAN για την αποτροπή παρόμοιων ατυχημάτων στο μέλλον. Η CAAN απάντησε με επιστολή της στις 18 Μαρτίου 2014, στην οποία εξήγηε τα μέτρα που έχει λάβει. Ωστόσο, οι πληροφορίες δεν κρίθηκαν επαρκείς, διότι δεν επέτρεψαν στην Επιτροπή να αξιολογήσει εάν τα μέτρα που έχει λάβει η CAAN ανταποκρίνονται στη σοβαρότητα του ατυχήματος.
- (94) Όσον αφορά την CAAN, κατά την αξιολόγηση διαπιστώθηκαν σοβαρές ελλείψεις ιδίως στα πεδία της αδειοδότησης και την εκπαίδευσης του προσωπικού, της πιστοποίησης των αερομεταφορέων, καθώς και στις δραστηριότητες εποπτείας των πτητικών λειτουργιών.
- (95) Στον τομέα της αδειοδότησης και της εκπαίδευσης των χειριστών, διαπιστώθηκε ότι οι αρμόδιες αρχές δεν τηρούν τις συστάσεις του παραρτήματος 1 του ΔΟΠΑ, ιδίως όσον αφορά την έγκριση των οργανισμών εκπαίδευσης, τις θεωρητικές γνώσεις, την επικύρωση αδειών που έχουν χορηγηθεί στο εξωτερικό και τον εξοπλισμό εκπαίδευσης με χρήση προσομοιωτή πτήσεων. Συνεπώς, δεν ήταν δυνατό να διασφαλισθεί ότι οι χειριστές διαθέτουν επαρκή προσόντα για την εκτέλεση των καθηκόντων τους σύμφωνα με τα εφαρμοστέα πρότυπα του ΔΟΠΑ.
- (96) Λόγω των ανεπαρκειών αυτών, δεν ήταν δυνατόν να εξασφαλισθεί ότι οι αξιολογηθέντες αερομεταφορείς οι οποίοι εξαρτώνται από την πιστοποίηση και την αδειοδότηση της CAAN πληρούν τα σχετικά πρότυπα του ΔΟΠΑ.
- (97) Τον Ιούλιο του 2013 ο ΔΟΠΑ πραγματοποίησε αποστολή συντονισμού και επικύρωσης, η οποία είχε ως αποτέλεσμα τον εντοπισμό σοβαρού προβλήματος ασφαλείας που αφορούσε τις πτητικές λειτουργίες αεροσκαφών. Τα μέτρα που περιλαμβάνονταν στο αρχικό σχέδιο διορθωτικών μέτρων που είχε υποβάλει η CAAN στον ΔΟΠΑ για να αποκαταστήσει τις αδυναμίες που επισημάνθηκαν για σοβαρό πρόβλημα ασφαλείας δεν είχαν ολοκληρωθεί εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας, με αποτέλεσμα το σοβαρό πρόβλημα ασφαλείας να εξακολουθεί να υφίσταται. Η Επιτροπή και η επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών επεσήμαναν επίσης ότι σύμφωνα με τον ΔΟΠΑ συνεχίζεται η πλημμελής εφαρμογή, η οποία θίγει την ικανότητα της χώρας στους τομείς της πρωτογενούς αεροπορικής νομοθεσίας και των κανονισμών περί πολιτικής αεροπορίας, της οργάνωσης της πολιτικής αεροπορίας, καθώς και της αδειοδότησης και της εκπαίδευσης του προσωπικού.

⁽¹⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1264/2013 της Επιτροπής, της 3ης Δεκεμβρίου 2013, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας (ΕΕ L 326 της 6.12.2013, σ. 7).

- (98) Η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών αναγνώρισαν ότι η CAAN είχε σημειώσει κάποια πρόοδο μετά τον έλεγχο του ΔΟΠΑ το 2009 και μετά την αποστολή συντονισμού και επικύρωσης που πραγματοποίησε ο ΔΟΠΑ το 2013 με την τροποποίηση του νόμου για τις αεροπορικές μεταφορές, καθώς και την καθιέρωση νέων και αναθεωρημένων απαιτήσεων, εγχειριδίων και διαδικασιών. Παρόλα αυτά, πολλές από αυτές τις αλλαγές ήταν ελλιπείς και δεν εφαρμόζονται με βιώσιμο τρόπο.
- (99) Η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών αναγνώρισαν τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει η CAAN στην επίτευξη βιώσιμης προόδου και ενθάρρυναν την παροχή τεχνικής συνδρομής από την Ένωση και τα κράτη μέλη. Η Επιτροπή επανέλαβε τη δέσμευσή της να αξιολογήσει τις δυνατότητες επέκτασης του ήδη υφιστάμενου προγράμματος τεχνικής συνεργασίας μεταξύ της CAAN και του EASA.
- (100) Έχοντας υπόψη την έκθεση της επιτόπιας επίσκεψης ενωσιακής αξιολόγησης, το ανεπίλυτο σοβαρό πρόβλημα ασφάλειας που διαπιστώθηκε κατά την αποστολή συντονισμού και επικύρωσης του ΔΟΠΑ και το γεγονός ότι μετά την τελευταία επικαιροποίηση σημειώθηκε και άλλο θανατηφόρο ατύχημα, η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι οι αρμόδιες αρχές του Νεπάλ δεν είναι σε θέση να εφαρμόζουν και να επιβάλλουν επαρκώς τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας σε επίπεδο που θα επέτρεπε τον μετριασμό της απαγόρευσης λειτουργίας που έχει επιβληθεί για έναν ή περισσότερους αερομεταφορείς.
- (101) Βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται συνεπώς ότι στο παρόν στάδιο δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης όσον αφορά τους αερομεταφορείς της Νεπάλ.

Αερομεταφορείς των Φιλιππίνων

- (102) Η Επιτροπή κάλεσε εκπροσώπους της αρχής πολιτικής αεροπορίας των Φιλιππίνων (CAAP) και του αερομεταφορέα *Cebu Pacific Air* σε συνεδρίαση τεχνικού χαρακτήρα που πραγματοποιήθηκε στις 28 Ιανουαρίου 2014 για να συζητηθούν αναλυτικότερα τα μέτρα ασφάλειας και άλλοι σχετικοί παράγοντες όσον αφορά το ατύχημα υπέρβασης διαδρόμου που σημειώθηκε στον διεθνή αερολιμένα του Davao στις 2 Ιουνίου 2013.
- (103) Στην εν λόγω συνεδρίαση συμμετείχαν η Επιτροπή, εμπειρογνώμονες του EASA και των κρατών μελών, καθώς και ανώτερα στελέχη της CAAP και της *Cebu Pacific Air*.
- (104) Η CAAP παρέσχε λεπτομερείς πληροφορίες για τη ρυθμιστική εποπτεία που ασκείται στη *Cebu Pacific Air*. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονταν το γεγονός ότι στις 20 Ιουνίου 2013 το εποπτικό και ρυθμιστικό συμβούλιο της CAAP απέστειλε επιστολή στον διευθύνοντα σύμβουλο της *Cebu Pacific Air* με λεπτομερή στοιχεία για τα διορθωτικά μέτρα της CAAP με βάση τα στοιχεία του ατυχήματος. Τα μέτρα περιλάμβαναν την υποχρέωση των υπόλογων στελεχών και προϊσταμένων της *Cebu Pacific Air* να διεξαγάγουν επαναξιολόγηση εστιάζοντας στην πτητική λειτουργία, το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και την εταιρική νοοτροπία. Η CAAP ανέφερε επίσης ότι θα διενεργούσε δειγματοληπτικούς ελέγχους των ικανοτήτων του ιπτάμενου πληρώματος σε ασυνήθεις καταστάσεις στον προσομοιωτή πτήσης. Από οργανωτική άποψη, ο αερομεταφορέας κλήθηκε να προσαρμόσει την πολιτική του όσον αφορά τον χρόνο παραμονής των αεροσκαφών στον σταθμό προορισμού από 30 σε 45 λεπτά.
- (105) Η *Cebu Pacific Air* απάντησε στις 4 Οκτωβρίου 2013 στην επιστολή της 20ής Ιουνίου 2013 παρέχοντας συνοπτική παρουσίαση των μέτρων που είχε ήδη λάβει. Τα εν λόγω μέτρα περιλάμβαναν αναθεωρημένη οργανωτική δομή του αερομεταφορέα, εκπαίδευση όλου του προσωπικού στο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, συγκρότηση ομάδων δράσης για την ασφάλεια (Safety Action Group (SAG)) σε όλα τα τμήματα σχετικά με τη διαχείριση των πτητικών λειτουργιών και διεξαγωγή δειγματοληπτικής αξιολόγησης με προσομοιωτή στο κέντρο εκπαίδευσης του αερομεταφορέα από τις 3 έως τις 19 Ιουλίου 2013. Παρέσχε συγκεκριμένες λεπτομέρειες σχετικά με τις αλλαγές στην εκπαίδευση, μεταξύ άλλων και στο πρόγραμμα πτητικής εκπαίδευσης επί γραμμής με προσομοιωτή (Line Orientated Flight Training (LOFT)), και σχετικά με το γεγονός ότι τα πληρώματα παρακολουθούν εντατικά προγράμματα εκπαίδευσης σε προσομοιωτή με εναλλαγή LOFT και ελέγχων ικανοτήτων. Ανταποκρίθηκε επίσης στη σύσταση σχετικά με την οργάνωση του που αφορούσε τον χρόνο παραμονής των αεροσκαφών στον σταθμό προορισμού πριν από την επιστροφή, δηλώνοντας ότι επρόκειτο να τον αλλάξει σε 45 λεπτά στον χειμερινό προγραμματισμό του 2013.
- (106) Επιπλέον, στις 2 Αυγούστου 2013 η CAAP απέστειλε επιστολή σε όλους τους αερομεταφορείς των Φιλιππίνων σχετικά με τη διενέργεια διερεύνησης της ασφάλειας πτήσεων των αεροσκαφών Airbus 319/320, αναφέροντας την ανάγκη λήψης προληπτικών μέτρων, καθώς και λεπτομερή στοιχεία για την εκπαίδευση στην προσέγγιση μη ακριβείας και στην αναπροσέγγιση που πρέπει να ολοκληρώσουν οι αερομεταφορείς. Η *Cebu Pacific Air* απάντησε στις 4 Οκτωβρίου 2013, παραθέτοντας τις αλλαγές που είχε εφαρμόσει εν προκειμένω.
- (107) Επιπλέον, η υπηρεσία διερεύνησης ατυχημάτων αεροσκαφών των Φιλιππίνων (AAIB) κίνησε έρευνα για το ατύχημα υπέρβασης διαδρόμου της *Cebu Pacific Air* στις 2 Ιουνίου 2013 στο Davao. Στις 13 Δεκεμβρίου 2013 ο επικεφαλής της έρευνας ενημέρωσε τον διευθυντή ασφάλειας της *Cebu Pacific Air* ότι η έρευνα ήταν σε εξέλιξη, επισύναψε δε μέρος των στοιχείων που θα περιλαμβάνει το «σχέδιο τελικής έκθεσης», καθώς και τις διαθέσιμες λεπτομέρειες σχετικά με τα συμπεράσματα και τις συστάσεις που απευθύνονται τόσο στην CAAP όσο και στη *Cebu Pacific Air*.

- (108) Η CAAP εφάρμοσε πρόγραμμα ενισχυμένης επιτήρησης της *Cebu Pacific Air*. Ο αριθμός των προγραμματισμένων επιθεωρήσεων εποπτείας που διενεργούνται στο πλαίσιο του προγράμματος ελάχιστων υποχρεωτικών ετήσιων επιθεωρήσεων αυξήθηκε από 34 το 2013 σε συνολικά 62 προγραμματισμένες επιθεωρήσεις εποπτείας.
- (109) Όσον αφορά το ατύχημα που σημειώθηκε στις 2 Ιουνίου 2013, η *Cebu Pacific Air* παρέσχε συνοπτική παρουσίαση των μέτρων που έλαβε. Στα εν λόγω μέτρα περιλαμβάνονται οι απαντήσεις που έλαβε η CAAP κατά την έρευνά της και λεπτομέρειες για τον έλεγχο και την επίβλεψη της πτητικής λειτουργίας. Τα πρόσθετα προαναφερθέντα μέτρα περιλαμβάνουν λεπτομέρειες της ανάλυσης δεδομένων πτήσης και το πρόγραμμα του αερομεταφορέα για τον περιορισμό της υπέρβασης διαδρόμου. Το πρόγραμμα χωρίζεται σε άμεσα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα μέτρα, με βασική συνιστώσα την παροχή λεπτομερών πληροφοριών για πρόγραμμα στήριξης από την Airbus. Όσον αφορά το παρόν πρόγραμμα ενίσχυσης, πραγματοποιήθηκε εκτεταμένη επιχειρησιακή επίσκεψη, η οποία περιελάμβανε ανάλυση των δεδομένων πτήσης, καθώς και παρατηρήσεις για τις πτήσεις και τον προσομοιωτή.
- (110) Η *Cebu Pacific Air* και η CAAP παρέχουν επίσης λεπτομερή στοιχεία για ένα εκτελούμενο πρόγραμμα αναβάθμισης της προσέγγισης με σύστημα αεροναυτιλίας με ραδιοβοηθήματα περιοχής (RNAV) και τις αλλαγές που έχουν επέλθει σε επίπεδο υποδομών και τεχνικών αλλαγών. Κατέστη σαφές ότι το μεσοπρόθεσμο σχέδιο είναι να αντικατασταθούν πολλά από τα υφιστάμενα επίγεια βοηθήματα προσέγγισης μη ακριβείας, στο πλαίσιο του συνολικού προγράμματος μετριασμού των κινδύνων.
- (111) Η CAAP παρέσχε επίσης ορισμένες λεπτομέρειες σχετικά με τη χρήση του Airbus A330 στα δρομολόγια της *Cebu Pacific Air*, επισημαίνοντας ότι, στο πλαίσιο της σχετικής προσαρμογής του πιστοποιητικού αερομεταφορέα, ο αερομεταφορέας υποχρεώθηκε να πραγματοποιήσει μη εμπορικές αερομεταφορές με 100 ώρες πτήσης διαδρομών στην Ασία, πριν του επιτραπεί η εκτέλεση εμπορικών πτήσεων. Η *Cebu Pacific* δεν έχει λάβει έγκριση από την CAAP για πτήσεις μεγάλων αποστάσεων με δικηγήτρια αεροσκάφη (ETOPS), ενόσω εκκρεμεί περαιτέρω αξιολόγηση και απόκτηση επιχειρησιακής πείρας.
- (112) Στη συνεδρίαση τεχνικού χαρακτήρα της 28ης Ιανουαρίου 2014, μετά από λεπτομερείς ερωτήσεις παρασχεθήκαν πληροφορίες για το πρόσφατο ιστορικό συμβάντων ειδικά της *Cebu Pacific Air*. Δύο από τα περιστατικά που συζητήθηκαν περιελάμβαναν υπέρβαση διαδρόμου από αεροσκάφος ATR στο Davao στις 2 Ιουνίου 2013 και από αεροσκάφος Airbus 319 στη Μανίλα στις 13 Ιουνίου 2013. Και στις δύο περιπτώσεις τα αεροσκάφη επέστρεψαν στον διάδρομο μετά την απόκλιση. Στην παρουσίασή της η CAAP έδωσε επίσης περίληψη των ατυχημάτων και των συμβάντων αερομεταφορέων που έχουν λάβει πιστοποίηση στις Φιλιππίνες για την περίοδο 2010-2013.
- (113) Η *Cebu Pacific Air* παρέσχε επίσης όλα τα λεπτομερή στοιχεία για τον στόλο της, καθώς και για τα σχέδια επέκτασης του στόλου και των διαδρομών.
- (114) Στη συνεδρίαση της 28ης Ιανουαρίου 2014, τόσο η CAAP όσο και η *Cebu Pacific Air* παρέχουν επικαιροποιημένες απαντήσεις για τα προβλήματα που διαπιστώθηκαν κατά την επίσκεψη επαλήθευσης της Ένωσης που πραγματοποιήθηκε από τις 3 έως τις 7 Ιουνίου 2013.
- (115) Στις 26 Μαρτίου 2014, πραγματοποιήθηκε ακρόαση των CAAP και *Cebu Pacific Air* από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών. Η CAAP διαβίβασε λεπτομερή στοιχεία για την εκπαίδευση των επιθεωρητών της σε θέματα εποπτείας του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας. Επιπλέον, η CAAP ανέφερε στην επιτροπή ότι έχει προβλεφθεί παροχή τεχνολογίας των πληροφοριών για την εποπτεία και τα συστήματα εποπτείας της. Η CAAP παρουσίασε επισκόπηση του καθεστώτος του κρατικού προγράμματος ασφάλειας πτήσεων των Φιλιππίνων. Όσον αφορά την εποπτεία της *Cebu Pacific Air*, μετά την τεχνική συνεδρίαση της 28ης Ιανουαρίου 2014, η CAAP τόνισε ότι εφαρμόζεται αυστηρό πρόγραμμα επιτήρησης.
- (116) Στην ακρόαση από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών στις 26 Μαρτίου 2014, η *Cebu Pacific Air* έδωσε λεπτομέρειες για την τρέχουσα οργανωτική δομή της και ανέφερε ότι από την 1η Ιανουαρίου 2014 χρησιμοποιεί 50 αεροσκάφη, μεταξύ των οποίων και 3 Airbus A330. Ο αερομεταφορέας υπέβαλε απόσπασμα του ημερολογίου ταυτοποίησης κινδύνων, το οποίο περιείχε στοιχεία για τα μέτρα περιορισμού που έχει λάβει, και δήλωσε τους στόχους της για την ασφάλεια πτήσεων το 2014. Η *Cebu Pacific Air* ανέφερε στην επιτροπή ασφάλειας ότι το ποσοστό ανάκτησης δεδομένων πτήσης από τον αερομεταφορέα φθάνει το 94 %. Ο αερομεταφορέας παρουσίασε επισκόπηση της αξιολόγησης της ασφάλειας και της διαχείρισης του συστήματος ασφάλειας πτήσεων, καθώς και τη λεπτομερή ανάλυση των δεδομένων αναπροσέγγισης και ευστάθειας προσέγγισης που πραγματοποιήθηκε. Ο αερομεταφορέας ανέφερε επίσης λεπτομέρειες όσον αφορά την νοοτροπία αναφοράς που κυριαρχεί στην *Cebu Pacific Air*, καθώς και το γεγονός ότι υπάρχει σύστημα εμπιστευτικής αναφοράς. Επιπλέον, η *Cebu Pacific Air* υπέβαλε αναλυτικά στοιχεία σχετικά με το τρέχον πρόγραμμα διαχείρισης των πληρωμάτων. Η *Cebu Pacific Air* παρείχε στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών στοιχεία για τις απαιτήσεις όσον αφορά την πείρα των κυβερνητών του στόλου αεροσκαφών Airbus μικρών και μεγάλων αποστάσεων.
- (117) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών επεσήμανε ότι ο αερομεταφορέας *Philippine Airlines* άρχισε και πάλι τις πτήσεις προς την Ένωση στις 4 Νοεμβρίου 2013, μετά τη διαγραφή του από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής τον Ιούλιο του 2013. Μετά την επανέναρξη των δρομολογίων προς την Ένωση, στις εκθέσεις των επιθεωρήσεων διαδρόμου για την αξιολόγηση της ασφαλείας των ξένων αεροσκαφών (SAFA) δεν έχουν αναφερθεί αρνητικές τάσεις που θα μπορούσαν να δημιουργήσουν ανησυχίες.

- (118) Με βάση τα στοιχεία που παρασχεθήκαν για την εποπτεία που ασκεί η CAAP στην *Cebu Pacific Air* και για την ικανότητα της *Cebu Pacific Air* να συμμορφωθεί με τους σχετικούς κανονισμούς ασφάλειας πτήσεων, καθώς και με βάση τις δηλώσεις της αρμόδιας αρχής και του αερομεταφορέα στην ακρόαση ενώπιον της επιτροπής για την ασφάλεια των αερομεταφορών, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια, εκτιμήθηκε ότι η *Cebu Pacific Air* πρέπει να εξαιρεθεί από την απαγόρευση λειτουργίας για όλους τους αερομεταφορείς που είναι εγγεγραμμένοι στις Φιλιππίνες και ότι πρέπει να διαγραφεί από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής.
- (119) Τα κράτη μέλη συμφώνησαν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση των *Philippine Airlines* και *Cebu Pacific Air* με τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, διενεργώντας κατά προτεραιότητα επιθεωρήσεις διαδρόμου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012. Εάν από τις επιθεωρήσεις διαδρόμου ή άλλες σχετικές πληροφορίες ασφάλειας πτήσεων προκύψει ότι δεν τηρούνται τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, η Επιτροπή θα υποχρεωθεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορές της Ρωσικής Ομοσπονδίας

- (120) Η Επιτροπή, ο EASA και τα κράτη μέλη συνέχισαν να παρακολουθούν εκ του σύννεγγυς τις επιδόσεις ασφάλειας των αερομεταφορέων που έχουν λάβει πιστοποίηση στη Ρωσική Ομοσπονδία και εκτελούν πτήσεις προς την Ένωση, μεταξύ άλλων διενεργώντας κατά προτεραιότητα επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων της Ρωσικής Ομοσπονδίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (121) Για να επιβεβαιωθεί ότι αντιμετωπίστηκαν επαρκώς τα ευρήματα των επιθεωρήσεων SAFA, η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον EASA και τα κράτη μέλη, πραγματοποίησε συνεδρίαση στις 10 Μαρτίου 2014 με την Υπηρεσία Αερομεταφορών της Ρωσικής Ομοσπονδίας (FATA). Στη συνεδρίαση προσκλήθηκαν επίσης εκπρόσωποι της *Kogalymavia* προκειμένου να αναφέρουν ποια διορθωτικά μέτρα έχουν λάβει για τη βελτίωση της ασφάλειας μετά τις προηγούμενες συστάσεις του Νοεμβρίου του 2013.
- (122) Κατά τη συνεδρίαση, η FATA σημείωσε ότι τα τελευταία αποτελέσματα των επιθεωρήσεων διαδρόμου SAFA στις ρωσικές αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν πτήσεις προς την Ένωση δεν δημιουργούν ανησυχίες, ανέφερε όμως ότι παρενέβη με αιφνίδιες επιθεωρήσεις σε περιπτώσεις σημαντικών ή επανειλημμένων ευρημάτων και ότι ελέγχει αυστηρά την εξάλειψη των ευρημάτων. Η FATA ενημέρωσε περαιτέρω ότι μετά από εμπειριστατωμένο έλεγχο της περιφερειακής υπηρεσίας στο Tatarstan και όλων των αερομεταφορέων υπό την εποπτεία της εν λόγω υπηρεσίας, ανακλήθηκαν τα πιστοποιητικά των αερομεταφορέων *Tulpar Airlines* και *Tatarstan Airlines*, λόγω σημαντικών ελλείψεων στη διαχείριση της ασφάλειας πτήσεων. Όσον αφορά την *Kogalymavia*, η FATA ανέφερε ότι ο αερομεταφορέας είχε υποβληθεί σε αρκετές αιφνίδιες επιθεωρήσεις τους τελευταίους τέσσερις μήνες λόγω του υψηλού δείκτη SAFA το 2013. Σύμφωνα με τη FATA, μέχρι σήμερα ο αερομεταφορέας έχει αντιμετωπίσει όλα τα προηγούμενα ευρήματα και είναι σε θέση να εκτελεί εσωτερικές και διεθνείς πτήσεις βάσει των όρων του οικείου πιστοποιητικού αερομεταφορέα.
- (123) Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης, η *Kogalymavia* παρουσίασε τα εκτελούμενα διορθωτικά μέτρα. Ο αερομεταφορέας ανέφερε ότι έχουν βελτιωθεί οι επιδόσεις SAFA διότι ο δείκτης έπεσε στο 3,49 και ότι επήλθαν σημαντικές διορθωτικές και τεχνικές αλλαγές, όπως η έναρξη μείζονος σχεδίου ανακαίνισης του θαλάμου, η υπεργολαβική ανάθεση όλων των οργανωτικών δραστηριοτήτων της διαχείρισης της συνεχούς αξιοπλοΐας σε οργανισμό εγκεκριμένο από τον EASA, η αναδιοργάνωση της οικείας αλυσίδας προμήθειας ανταλλακτικών, η ίδρυση κέντρου ελέγχου της συντήρησης, η αντικατάσταση του μεγαλύτερου μέρους του προσωπικού της διεύθυνσης συντήρησης και ο διορισμός νέου προϊσταμένου μηχανικού με κατάλληλη πείρα.
- (124) Βάσει των πληροφοριών που υποβλήθηκαν κατά τις εν λόγω διαβουλεύσεις, συνάχθηκε το συμπέρασμα ότι δεν χρειαζόταν ακρόαση των ρωσικών αρχών πολιτικής αεροπορίας ή των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Ρωσική Ομοσπονδία ενώπιον της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών. Η FATA κλήθηκε να θέσει αρκετούς αερομεταφορείς με υψηλό δείκτη SAFA υπό αυξημένη παρακολούθηση και να ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή. Όσον αφορά την *Kogalymavia*, η Επιτροπή ανέφερε ότι, παρά τις βελτιώσεις που έχουν επέλθει, πρέπει να επικυρωθεί η βιωσιμότητα των μέτρων που έχουν ληφθεί από τον αερομεταφορέα, όπως και η αποτελεσματικότητα της οικείας διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων.
- (125) Συνεπώς, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι στο παρόν στάδιο δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης για να προστεθούν αερομεταφορείς της Ρωσικής Ομοσπονδίας. Ωστόσο, εάν από τις σχετικές πληροφορίες ασφάλειας προκύψει ότι υφίσταται άμεσο κίνδυνος για την ασφάλεια πτήσεων λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, η Επιτροπή θα υποχρεωθεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

- (126) Οι επιδόσεις ασφαλείας των αερομεταφορέων που έχουν λάβει πιστοποίηση στη Ρωσική Ομοσπονδία και εκτελούν πτήσεις προς την Ένωση θα συνεχίσουν να αποτελούν αντικείμενο στενής παρακολούθησης. Σε περίπτωση που από τις επιθεωρήσεις διαδρόμου ή από άλλες σχετικές πληροφορίες ασφαλείας προκύψει ότι δεν τηρούνται τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, η Επιτροπή θα υποχρεωθεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορείς του Σουδάν

- (127) Η Επιτροπή ενημέρωσε την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών για τη συμμετοχή της στην εκδήλωση με θέμα την αεροπορία που διοργανώθηκε από την αρχή πολιτικής αεροπορίας του Σουδάν (SCAA) στις 5 και 6 Δεκεμβρίου 2013 στο Χαρτούμ. Η συμμετοχή αυτή έδωσε στην Επιτροπή τη δυνατότητα να διαπιστώσει ότι η SCAA έχει αναδιαρθρωθεί και ότι έχει πολιτική στήριξη ώστε να επενδύσει περαιτέρω στην ασφάλεια. Η εν λόγω στήριξη ανακοινώθηκε δημοσίως από τον υπουργό του Σουδάν που είναι αρμόδιος για την πολιτική αεροπορία ενώπιον της κοινότητας των τοπικών αερομεταφορέων και εκπροσώπων του ΔΟΠΑ.
- (128) Οι αρχές του Σουδάν έχουν σημειώσει σαφή πρόοδο στην προσπάθειά τους να καταστούν αξιόπιστη αρχή, ιδίως χάρη στον αυξημένο προϋπολογισμό που επέτρεψε στη SCAA να προσλάβει ειδικευμένο προσωπικό και να εκπαιδεύει κατάλληλα το προσωπικό της.
- (129) Οι βελτιώσεις αυτές πρέπει να υιοθετηθούν και από τους αερομεταφορείς που διαθέτουν πιστοποιητικό αερομεταφορέα από το Σουδάν. Δύο εξ αυτών, η *Sudan Airways* και η *Nova Airways*, αναβάθμισαν τα πρότυπά τους και υπέβαλαν σε έλεγχο τις διαδικασίες τους.
- (130) Η Επιτροπή και η επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών εξέφρασαν την ικανοποίησή τους για τις εν λόγω συνεχιζόμενες προσπάθειες. Θα μπορούσε να εξεταστεί το ενδεχόμενο επιτόπιας αποστολής επαλήθευσης της Ένωσης όταν η SCAA θεωρήσει ότι οι αερομεταφορείς της έχουν αναπτύξει άρτιες διαδικασίες σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα.
- (131) Ως εκ τούτου, εκτιμάται ότι στο παρόν στάδιο δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης όσον αφορά αερομεταφορείς του Σουδάν.

Αερομεταφορείς του Βασιλείου της Σουαζιλάνδης

- (132) Μετά τον έλεγχο του 2007 στο πλαίσιο του προγράμματος USOAP, οι αρχές πολιτικής αεροπορίας της Σουαζιλάνδης (SWACAA) ζήτησαν νέο κωδικό χώρας από τον ΔΟΠΑ και διέγραψαν όλες τις προηγούμενες νηολογήσεις από το οικείο νηολόγιο. Η SWACAA ανακάλεσε επίσης όλα τα ήδη εκδοθέντα πιστοποιητικά αερομεταφορέα και, ως εκ τούτου, προς το παρόν δεν υπάρχουν έγκυρα πιστοποιητικά αερομεταφορέα στη χώρα.
- (133) Με την ανάληψη καθηκόντων νέου γενικού διευθυντή τον Δεκέμβριο του 2009, η SWACAA έδειξε τη σαφή δέσμευσή της όσον αφορά την αντιμετώπιση των ευρημάτων USOAP του ΔΟΠΑ του 2007. Η SWACAA απέκτησε νέο κωδικό χώρας ΔΟΠΑ (3DC) για τη νηολόγηση αεροσκάφους.
- (134) Αρχισε ευρεία μεταρρύθμιση ολόκληρης της διαδικασίας εποπτείας και έχουν επέλθει ήδη σημαντικές εξελίξεις με την ολοκλήρωση της αναδιατύπωσης του νομικού πλαισίου, τον επιτελούμενο διαχωρισμό της κανονιστικής αρχής από τον πάροχο αερολιμενικών υπηρεσιών και την υπογραφή και την έναρξη ισχύος διαφόρων εταιρικών σχέσεων με γειτονικές χώρες.
- (135) Στις 21 Ιανουαρίου 2014 η Επιτροπή κάλεσε τη SWACAA σε τεχνική διαβούλευση στις Βρυξέλλες στις 27 Ιανουαρίου 2014. Ενώ αρχικά η SWACAA αποδέχθηκε την πρόσκληση, στη συνέχεια αρνήθηκε, ζητώντας περισσότερο χρόνο για να προετοιμαστεί καλύτερα.
- (136) Ο EASA πραγματοποίησε αποστολή παροχής τεχνικής βοήθειας από τις 10 έως τις 14 Μαρτίου 2014. Η αποστολή επικεντρώθηκε στην παροχή βοήθειας στη SWACAA για την εδραίωση των επιτελούμενων προσπαθειών ενίσχυσης της ικανότητάς της και την παροχή πρόσθετης καθοδήγησης για τον καλύτερο τρόπο αντιμετώπισης των εκκρεμούντων μέτρων από τον έλεγχο USOAP του ΔΟΠΑ. Χωρίς να πρόκειται για έλεγχο, κατά την αποστολή τεχνικής βοήθειας του EASA εξακριβώθηκε αξιοσημείωτος αριθμός σημαντικών βελτιώσεων.
- (137) Στις 26 Μαρτίου 2014 η SWACAA παρουσιάσθηκε ενώπιον της επιτροπής ασφαλείας των αερομεταφορών. Η SWACAA κατέστησε σαφές ότι προς το παρόν μέλημά της είναι η εφαρμογή του αναθεωρημένου σχεδίου διορθωτικών μέτρων που συμφωνήθηκε με τον ΔΟΠΑ τον Μάιο του 2013. Με βάση το σχέδιο αυτό και με την ισχυρή πολιτική στήριξη και δέσμευση, καθώς και με την ενισχυμένη χρηματοδότηση, καταβλήθηκε σημαντική προσπάθεια για ενδεδειγμένη πρόσληψη και εκπαίδευση του προσωπικού. Η SWACAA ωφελήθηκε επίσης από το έργο του Γραφείου Τεχνικής Συνεργασίας (TCB) του ΔΟΠΑ με αντικείμενο την εκπαίδευση, τη νομική και οργανωτική υποστήριξη και την ενίσχυση της ικανότητας των εποπτικών καθηκόντων της. Οι εμπειρογνώμονες του ΔΟΠΑ που εργάζονται στο έργο αυτό εκτιμούν την έλλειψη αποτελεσματικής εφαρμογής στο 40 %, με στόχο στο τέλος του έργου (τέλη Ιουνίου του 2014) το

ποσοστό να φθάσει στο 35 %. Σε μια περαιτέρω προσπάθεια να διασφαλιστεί βιωσιμότητα μετά την περάτωση του έργου, η Σουαζιλάνδη θα δεχθεί από τον Ιούλιο του 2014 και εφεξής τον Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (SASO) της SADC (Νοτιοαφρικανική Κοινότητα Ανάπτυξης). Επίσης ανέφεραν ότι η SWACAA δεν αναγνωρίζει κανένα αεροσκάφος με τον παλιό κωδικό ΔΟΠΑ της χώρας (3D) για τη νηολόγηση αεροσκαφών που τελούν υπό την εποπτεία της.

- (138) Η SWACAA αντιμετώπισε και απάντησε στις περισσότερες από τις εκκρεμούσες ερωτήσεις πρωτοκόλλου και παρείχε αποδεικτικά στοιχεία με τη χρήση του ηλεκτρονικού εργαλείου CMA του ΔΟΠΑ. Η επικύρωση των μέτρων αυτών από τον ΔΟΠΑ εκκρεμεί και, ως εκ τούτου, οι επίσημες επιδόσεις παραμένουν ως είχαν το 2007, παρά τις σημαντικές βελτιώσεις που έχουν επέλθει έκτοτε.
- (139) Η SWACAA ζήτησε να πραγματοποιηθεί τον Νοέμβριο του 2014 αποστολή συντονισμού και επικύρωσης, ώστε να λάβει την επικύρωση από τον ΔΟΠΑ για τα πολυάριθμα διορθωτικά μέτρα που έχουν ήδη τεθεί σε εφαρμογή.
- (140) Η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών εξέφρασαν την ικανοποίησή τους για τη δέσμευση της SWACAA να εφαρμόσει το αναθεωρημένο σχέδιο διορθωτικών μέτρων, για τα μεγάλα βήματα που έχουν ήδη γίνει και ενθάρρυναν τις προσπάθειες της SWACAA για την καθιέρωση συστήματος πολιτικής αεροπορίας πλήρως σύμφωνου με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ.
- (141) Με δεδομένη τη σημαντική ενίσχυση της εποπτείας που έχει ήδη επιτευχθεί, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι δεν υπάρχουν πιστοποιητικά αερομεταφορέα και ότι η ζήτηση νέων πιστοποιητικών αερομεταφορέα αναπτύσσεται με αργούς ρυθμούς, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια, εκτιμάται ότι το Βασίλειο της Σουαζιλάνδης πρέπει να διαγραφεί από τον κοινοτικό κατάλογο των αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης.
- (142) Η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών θα συνεχίσουν να παρακολουθούν στενά την ικανότητα της SWACAA να ασκεί πλήρως τις εποπτικές της αρμοδιότητες. Η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών ζητούν από την SWACAA να κοινοποιεί στην Επιτροπή κάθε νέο ή τροποποιημένο πιστοποιητικό αερομεταφορέα που εκδίδει. Σε περίπτωση που από τις σχετικές πληροφορίες ασφάλειας προκύψει ότι υπάρχουν άμεσοι κίνδυνοι για την ασφάλεια πτήσεων λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, η Επιτροπή θα υποχρεωθεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορές της Υεμένης

- (143) Η επίσημη έκθεση διερεύνησης σχετικά με το δυστύχημα του αερομεταφορέα *Yemen Airways (Yemenia)* που συνέβη στις 29 Ιουνίου 2009 στο Μορονί των Κομορών δημοσιεύθηκε στις 25 Ιουνίου 2013. Στην έκθεση διατυπώθηκαν τρεις κύριες συστάσεις, ήτοι: πρώτον, οι αρχές των Κομορών να λάβουν έκτακτα μέτρα μόνιμου χαρακτήρα, προσαρμοσμένα στην έρευνα και επακόλουθα της διάσωσης σε αεροπορικό δυστύχημα που συμβαίνει στη θάλασσα κοντά σε αεροδρόμιά τους· δεύτερον, οι αρχές της Υεμένης να εξασφαλίσουν ότι όλα τα πληρώματα που εκτελούν πτήσεις προς Μορονί έχουν λάβει ορθή εκπαίδευση για την ολοκλήρωση των διαδικασιών ελιγμού εξ όψεως με προκαθορισμένη τροχιά (MVI) και, τρίτον, οι αρχές της Υεμένης να επανεξετάσουν την εκπαίδευση των χειριστών της *Yemenia* ειδικά όσον αφορά την ικανότητά τους να αντιδρούν σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.
- (144) Στις 7 Νοεμβρίου 2013 η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και Μετεωρολογίας της Υεμένης (CAMA) απέστειλε επιστολή στην Επιτροπή. Η εν λόγω επιστολή περιείχε ορισμένες λεπτομέρειες για τα μέτρα ασφαλείας που ελήφθησαν σε σχέση με το δυστύχημα. Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών ενημερώθηκε για τα εν λόγω μέτρα και για τις σχετικές εξελίξεις στη συνεδρίασή της τον Νοέμβριο του 2013.
- (145) Η Επιτροπή διοργάνωσε συνεδρίαση τεχνικού χαρακτήρα η οποία πραγματοποιήθηκε στις 9 Ιανουαρίου 2014 στις Βρυξέλλες. Στην εν λόγω συνεδρίαση συμμετείχαν η Επιτροπή, εμπειρογνώμονες του EASA και των κρατών μελών, καθώς και ανώτεροι εκπρόσωποι της CAMA και της *Yemenia*.
- (146) Πριν από τη συνεδρίαση τεχνικού χαρακτήρα, η Επιτροπή είχε αποστείλει στην CAMA, στις 17 Δεκεμβρίου 2013, συγκεκριμένα ερωτήματα όχι μόνο για την έκθεση του ατυχήματος, αλλά και για τις ευρύτερες αρμοδιότητες της CAMA όσον αφορά την εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Υεμένη. Η Επιτροπή απέστειλε επίσης στην CAMA σειρά συγκεκριμένων ερωτημάτων προς διαβίβαση στην *Yemenia*. Αμφότερες οι σειρές ερωτημάτων είχαν σχεδιαστεί ώστε να διευκολυνθεί η Επιτροπή στην αξιολόγηση του τρόπου με τον οποίο τόσο η CAMA όσο και η *Yemenia* ανταποκρίθηκαν στις συστάσεις που περιείχε η έκθεση του ατυχήματος.
- (147) Ανταποκρινόμενη στις ειδικές συστάσεις που διατυπώθηκαν προς τις αρχές της Υεμένης, η CAMA εξήγησε ότι στα μέτρα της περιλαμβανόταν εντατικοποίηση της εποπτείας ασφαλείας πτήσεων της *Yemenia*, καθώς και αύξηση των επιθεωρήσεων θαλάμου επιβατών και του θαλάμου διακυβέρνησης, και ότι είχε δώσει εντολή στην *Yemenia* να πραγματοποιεί ελέγχους προσόντων σε επίπεδο αερογραμμών και αερολιμένων για όλα τα πληρώματα που υπηρετούν σε αερολιμένες της κατηγορίας "C". Μεταξύ των πρόσθετων μέτρων περιλαμβανόταν η υπόδειξη της CAMA προς την *Yemenia* να πραγματοποιεί συχνότερα εκπαίδευση επαναφοράς μετά από απώλεια στήριξης και απώλειας ελέγχου.

- (148) Ανταποκρινόμενη στις ειδικές συστάσεις που διατυπώθηκαν προς την *Yemenia*, ο αερομεταφορέας εξήγησε ότι είχε εφαρμόσει αλλαγές στον υπεύθυνο διαχείρισης και κάτοχο του πιστοποιητικού αερομεταφορέα, καθώς και ότι προέβη σε αξιολόγηση και συναφείς αλλαγές σε πολιτικές και διαδικασίες. Αναφέρθηκαν επίσης βελτιώσεις σε επίπεδο ελέγχων, κατάρτισης και εφαρμογής. Επιπλέον, η *Yemenia* τόνισε και πάλι την εκπαίδευση του πληρώματός της με προσομοιωτή σε διαδικασίες έκτακτης ανάγκης στο πλαίσιο της περιοδικής εκπαίδευσης με προσομοιωτή, η οποία πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με εκπαιδευτικό πρόγραμμα της Airbus.
- (149) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών έλαβε περαιτέρω λεπτομέρειες όσον αφορά τις τεχνικές συζητήσεις που ακολούθησαν στη συνεδρίαση και είχε επίσης συνοπτική παρουσίαση των εγγράφων τεκμηρίωσης που είχαν αποσταλεί από την CAMA και τη *Yemenia* μετά τη συνεδρίαση.
- (150) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια, εκτιμάται ότι στο παρόν στάδιο δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης προκειμένου να συμπεριληφθούν αερομεταφορείς της Υεμένης. Ωστόσο, οι επιδόσεις στην ασφάλεια πτήσεων όλων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Υεμένη, συμπεριλαμβανομένης της *Yemenia*, θα συνεχίσουν να παρακολουθούνται στενά. Εάν προκύψουν ενδείξεις ότι δεν τηρούνται τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, η Επιτροπή θα υποχρεωθεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.
- (151) Τα κράτη μέλη θα συνεχίσουν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Υεμένη με τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορείς της Ζάμπιας

- (152) Η Επιτροπή ενημέρωσε την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών σχετικά με την πρόσφατη αλληλογραφία που είχε λάβει από τις αρχές της Ζάμπιας, συμπεριλαμβανομένης μιας επιστολής της 10ης Δεκεμβρίου 2013 του Υπουργείου Μεταφορών. Στην επιστολή αναγνωριζόταν προηγούμενη αλληλογραφία της Επιτροπής, της 1ης Οκτωβρίου 2013, με την οποία παρεχόταν καθοδήγηση σε τομείς στους οποίους πρέπει να επικεντρωθούν οι αρχές όσον αφορά την επίτευξη περαιτέρω προόδου και βελτιώσεων.
- (153) Με την επιστολή της 10ης Δεκεμβρίου 2013 οι αρχές της Ζάμπιας ενημέρωσαν ότι διορίστηκε το διοικητικό συμβούλιο της αρχής πολιτικής αεροπορίας της χώρας και ότι σκοπεύουν να προσλάβουν Γενικό Διευθυντή Πολιτικής Αεροπορίας έως τις 31 Ιανουαρίου 2014.
- (154) Η Επιτροπή απάντησε στις 21 Ιανουαρίου 2014 επιβεβαιώνοντας ότι επιθυμεί να διατηρήσει εποικοδομητική συνεργασία με τις αρχές της Ζάμπιας. Στην εν λόγω απάντηση, η Επιτροπή πρότεινε επίσης να προγραμματιστεί συνεδρίαση τεχνικού χαρακτήρα αφού θα έχει οριστεί ο νέος Γενικός Διευθυντής Πολιτικής Αεροπορίας, για να έχει περισσότερες πληροφορίες, ώστε να τηρείται πλήρως ενήμερη η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών.
- (155) Η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών επεσήμαναν τη συνεχή πρόοδο της υπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας της Ζάμπιας και ενθάρρυναν τις αρχές της Ζάμπιας να συνεχίσουν το έργο τους ώστε μετά τον αναγκαίο έλεγχο να επανεξετασθούν σε εύθετο χρόνο οι ισχύοντες περιορισμοί.
- (156) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια, εκτιμάται ότι στο παρόν στάδιο δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης όσον αφορά αερομεταφορείς της Ζάμπιας.
- (157) Στο άρθρο 8 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 αναγνωρίζεται η ανάγκη ταχείας λήψης αποφάσεων και, όπου κρίνεται σκόπιμο, επείγοντως, λόγω των επιπτώσεων στην ασφάλεια. Κατά συνέπεια, είναι ουσιαστικό, για την προστασία των ευαίσθητων πληροφοριών και την ελαχιστοποίηση των εμπορικών επιπτώσεων, οι αποφάσεις στο πλαίσιο της επικαιροποίησης του καταλόγου των αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση ή περιορισμό λειτουργίας εντός της Ένωσης, να δημοσιεύονται και να αρχίζουν να ισχύουν αμέσως μετά την έγκρισή τους.
- (158) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (159) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ασφάλειας 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 2

Ο 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 εφαρμόζεται άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 10 Απριλίου 2014.

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

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

Όνομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο 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 αερομεταφορέα
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Σουρινάμ
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Δημοκρατία της Γκάνα
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	TEJ	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
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	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 εκτελούν πτήσεις 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 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 αερομεταφορέα
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	Άγνωστος	AFF	Δημοκρατία του Μπενίν
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Άγνωστος	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
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
EMERAUDE	RAC06-008	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Δημοκρατία του Κονγκό
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Δημοκρατία του Κονγκό
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Δημοκρατία του Κονγκό

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο 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 αερομεταφορέα
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό (ΛΔΚ), ήτοι:			Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο 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 αερομεταφορέα
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Υπουργική υπογραφή (διάταγμα αριθ. 78/205)	LCG	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

Όνομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο 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 αερομεταφορέα
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	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
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ισημερινής Γουινέας, ήτοι:			Ισημερινή Γουινέα
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ισημερινή Γουινέα
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Άγνωστος	Ισημερινή Γουινέα
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Άγνωστος	Ισημερινή Γουινέα
TANGO AIRWAYS	Άγνωστος	Άγνωστος	Ισημερινή Γουινέα
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ερυθραίας, ήτοι:			Ερυθραία

Όνομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο 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 αερομεταφορέα
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Ερυθραία
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Ερυθραία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Γκαμπόν, πλην των <i>Gabon Airlines, Afrijet</i> και <i>SN2AG</i> που αναγράφονται στο παράρτημα Β, ήτοι:			Δημοκρατία της Γκαμπόν
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	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	SVG	Δημοκρατία της Γκαμπόν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες αρχές ρυθμιστικής εποπτείας της Ινδονησίας, πλην των <i>Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua</i> και <i>Indonesia Air Asia</i>, ήτοι:			Δημοκρατία της Ινδονησίας
AIR BORN INDONESIA	135-055	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ASCO NUSA AIR	135-022	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας

Όνομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο 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 αερομεταφορέα
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Δημοκρατία της Ινδονησίας
BATIK AIR	121-050	BTK	Δημοκρατία της Ινδονησίας
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Republic of Indonesia
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	ESD	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
HEAVY LIFT	135-042	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Δημοκρατία της Ινδονησίας
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KAL STAR	121-037	KLS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KOMALA INDONESIA	135-051	Άγνωστος	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	MNS	Δημοκρατία της Ινδονησίας

Όνομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο 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 αερομεταφορέα
MARTABUANA ABADION	135-049	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MIMIKA AIR	135-007	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NAM AIR	121-058	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Δημοκρατία της Ινδονησίας
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	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
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SKY AVIATION	121-028	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	PNS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SURYA AIR	135-046	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Δημοκρατία της Ινδονησίας

Όνομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο 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 αερομεταφορέα
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	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
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
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Δημοκρατία του Καζακστάν
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Δημοκρατία του Καζακστάν
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Δημοκρατία του Καζακστάν
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Δημοκρατία του Καζακστάν
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Δημοκρατία του Καζακστάν
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Δημοκρατία του Καζακστάν
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Δημοκρατία του Καζακστάν
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Δημοκρατία του Καζακστάν
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Δημοκρατία του Καζακστάν
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Δημοκρατία του Καζακστάν
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Δημοκρατία του Καζακστάν

Όνομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο 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 αερομεταφορέα
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Δημοκρατία του Καζακ- στάν
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Δημοκρατία του Καζακ- στάν
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Δημοκρατία του Καζακ- στάν
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Δημοκρατία του Καζακ- στάν
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Δημοκρατία του Καζακ- στάν
LUK AERO (former EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Δημοκρατία του Καζακ- στάν
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Δημοκρατία του Καζακ- στάν
SCAT	AK-0460-12	VSV	Δημοκρατία του Καζακ- στάν
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Δημοκρατία του Καζακ- στάν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν αδειο- δοτηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Κιργι- ζίας, μεταξύ των οποίων:			Δημοκρατία της Κιργι- ζίας
AIR BISHKEK (πρώην EASTOK AVIA)	15	EAA	Δημοκρατία της Κιργιζίας
AIR MANAS	17	MBB	Δημοκρατία της Κιργιζίας
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Δημοκρατία της Κιργιζίας
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Δημοκρατία της Κιργιζίας
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Δημοκρατία της Κιργιζίας
HELI SKY	Άγνωστος	HAC	Δημοκρατία της Κιργιζίας
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Δημοκρατία της Κιργιζίας
KYRGYZ AIRLINES	Άγνωστος	KGZ	Δημοκρατία της Κιργιζίας
KYRGYZSTAN	03	LYN	Δημοκρατία της Κιργιζίας
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Δημοκρατία της Κιργιζίας
S GROUP AVIATION	6	Άγνωστος	Δημοκρατία της Κιργιζίας
S GROUP INTERNATIONAL	Άγνωστος	IND	Δημοκρατία της Κιργιζίας
SKY BISHKEK	Άγνωστος	BIS	Δημοκρατία της Κιργιζίας

Όνομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο 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 αερομεταφορέα
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Δημοκρατία της Κιργιζίας
SKY WAY AIR	39	SAB	Δημοκρατία της Κιργιζίας
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Δημοκρατία της Κιργιζίας
SUPREME AVIATION	40	SGK	Δημοκρατία της Κιργιζίας
TEZ JET	46	TEZ	Δημοκρατία της Κιργιζίας
VALOR AIR	07	VAC	Δημοκρατία της Κιργιζίας
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λιβερίας.			Λιβερία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Μοζαμβίκης, ήτοι:			Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης

Όνομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο 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 αερομεταφορέα
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Δημοκρατία της Μοζαμβικής
OHI —OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβικής
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβικής
SAM — SOLENTA AVIATION	MOZ-10	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβικής
TTA — LDATRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Δημοκρατία της Μοζαμβικής
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβικής
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες αρχές ρυθμιστικής εποπτείας του Νεπάλ, ήτοι:			Δημοκρατία του Νεπάλ
AIR DYNASTY HELI. S.	035-01	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
BUDDHA AIR	014/96	BHA	Δημοκρατία του Νεπάλ
BUDDHA AIR (ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ)	058/2010	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
FISHTAIL AIR	017/01	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
GOMA AIR	064/2010	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
MAKALU AIR	057A/2009	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
NEPAL AIRLINES CORPORTATION	003/2000	RNA	Δημοκρατία του Νεπάλ
SHREE AIRLINES	030/02	SHA	Δημοκρατία του Νεπάλ
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
SIMRIK AIR	034/00	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
SIMRIK AIRLINES	052/2009	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ

Όνομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο 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 αερομεταφορέα
SITA AIR	033/2000	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
TARA AIR	053/2009	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Δημοκρατία του Νεπάλ
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές των Φιλιππίνων, πλην της <i>Philippine Airlines</i> και <i>Cebu Pacific Air</i>, ήτοι:			Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AIR JUAN AVIATION	2013053	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
CM AERO SERVICES	20110401	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
LION AIR	2009019	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων

Όνομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο 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 αερομεταφορέα
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009004	SRQ	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	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/AOC/2008	ACH	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Άγνωστος	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	IOE	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε

Όνομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο 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 αερομεταφορέα
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	TRG	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/ΑΟC/2007	TLZ	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν αδειοδοτηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Σιέρα Λεόνε, μεταξύ των οποίων:			Σιέρα Λεόνε
AIR RUM, LTD	Άγνωστος	RUM	Σιέρα Λεόνε
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Άγνωστος	DTY	Σιέρα Λεόνε
HEAVYLIFT CARGO	Άγνωστος	Άγνωστος	Σιέρα Λεόνε
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Άγνωστος	ORJ	Σιέρα Λεόνε
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Άγνωστος	PRR	Σιέρα Λεόνε
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Άγνωστος	SVT	Σιέρα Λεόνε
TEEBAH AIRWAYS	Άγνωστος	Άγνωστος	Σιέρα Λεόνε
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σουδάν, ήτοι:			Δημοκρατία του Σουδάν
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Δημοκρατία του Σουδάν
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Δημοκρατία του Σουδάν
BADER AIRLINES	035	BDR	Δημοκρατία του Σουδάν
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	Δημοκρατία του Σουδάν
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Δημοκρατία του Σουδάν
DOVE AIRLINES	052	DOV	Δημοκρατία του Σουδάν
ELIDINER AVIATION	008	DND	Δημοκρατία του Σουδάν
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Δημοκρατία του Σουδάν
GREEN FLAG AVIATION	017	Άγνωστος	Δημοκρατία του Σουδάν
HELEJETIC AIR	057	HJT	Δημοκρατία του Σουδάν
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Δημοκρατία του Σουδάν

Όνομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο 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 αερομεταφορέα
KUSH AVIATION	060	KUH	Δημοκρατία του Σουδάν
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Δημοκρατία του Σουδάν
MID AIRLINES	025	NYL	Δημοκρατία του Σουδάν
NOVA AIRLINES	046	NOV	Δημοκρατία του Σουδάν
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	Δημοκρατία του Σουδάν
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Δημοκρατία του Σουδάν
TARCO AIRLINES	056	TRQ	Δημοκρατία του Σουδάν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ζάμπια, 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 νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΑΟΚ)	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα	Τύπος αεροσκάφους που αποτελεί αντικείμενο περιορισμού	Σήμα(-τα) νηολογίου και, εφόσον διατίθεται(-νται), αριθμός(-οί) σειράς κατασκευής	Κράτος νηολόγησης
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Δημοκρατία της Αγκόλα	Όλος ο στόλος πλην: 5 aircraft of type Boeing B777 and 4 aircraft of type Boeing B737-700	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
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0443-11	KZR	Kazakhstan	Όλος ο στόλος πλην: των αεροσκαφών τύπου Boeing B767, των αεροσκαφών τύπου Boeing B757, των αεροσκαφών τύπου Airbus A319/320/321.	Όλος ο στόλος πλην: των αεροσκαφών τύπου Boeing B767, όπως αναφέρει το πιστοποιητικό αερομεταφορέα των αεροσκαφών του στόλου των Boeing B757, κατά τα αναφερόμενα στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα των αεροσκαφών του στόλου των Airbus A319/320/321, κατά τα αναφερόμενα στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα.	Αρούμπα (Βασίλειο των Κάτω Χωρών)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Κομόρες	Όλος ο στόλος πλην: LET 410 UVP	Όλος ο στόλος πλην: D6-CAM (851336)	Κομόρες
AFRIJET ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκαφών τύπου Falcon 50, 2 αεροσκαφών τύπου Falcon 900	Όλος ο στόλος πλην: TR-LGV· TR-LGY· TR-AFJ· TR-AFR	Δημοκρατία της Γκαμπόν
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος πλην: 1 αεροσκάφους τύπου Boeing B767-200	Όλος ο στόλος πλην: TR-LHP	Δημοκρατία της Γκαμπόν
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος πλην: 1 αεροσκάφους τύπου Challenger CL-601, 1 αεροσκάφους τύπου HS-125-800	Όλος ο στόλος πλην: TR-AAG, ZS-AFG	Δημοκρατία της Γκαμπόν· Δημοκρατία της Νότιας Αφρικής.
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Δημοκρατία της Γκάνα	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκαφών τύπου DC8-63F	Όλος ο στόλος πλην: 9G-TOP και 9G-RAC	Δημοκρατία της Γκάνα

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

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΑΟΚ)	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα	Τύπος αεροσκάφους που αποτελεί αντικείμενο περιορισμού	Σήμα(-τα) νηολογίου και, εφόσον διατίθεται(-νται), αριθμός(-οι) σειράς κατασκευής	Κράτος νηολόγησης
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν	Όλος ο στόλος πλην: 14 αεροσκαφών τύπου Airbus A300, 8 αεροσκαφών τύπου Airbus A310, 1 αεροσκάφος τύπου Boeing B737	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
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Λαϊκή Δημοκρατία της Κορέας	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκαφών τύπου TU-204	Όλος ο στόλος πλην: P-632, P-633	Λαϊκή Δημοκρατία της Κορέας
AIR MADA-GASCAR	5R-M01/ 2009	MDG	Μαδαγασκάρη	Όλος ο στόλος πλην: 3 αεροσκαφών τύπου Boeing B-737-300, 2 αεροσκαφών τύπου ATR 72-500, 1 αεροσκάφος τύπου ATR 42-500, 1 αεροσκάφος τύπου ATR 42-320 και 3 αεροσκαφών τύπου DHC 6-300	Όλος ο στόλος πλην: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Δημοκρατία της Μαδαγασκάρης

(1) Στο πλαίσιο του παρόντος επιπέδου λειτουργίας της εντός της Ένωσης, επιτρέπεται στην Air Astana να χρησιμοποιεί τους συγκεκριμένους τύπους αεροσκαφών που αναφέρονται υπό την προϋπόθεση ότι είναι νηολογημένα στην Αρούμπα και ότι όλες οι αλλαγές στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα υποβάλλονται έγκαιρα στην Επιτροπή και στο Eurocontrol.

(2) Επιτρέπεται στην Afrijet να χρησιμοποιεί μόνον το συγκεκριμένο αεροσκάφος που αναφέρεται στο πλαίσιο του παρόντος επιπέδου λειτουργίας της εντός της Ένωσης.

(3) Επιτρέπεται στην Gabon Airlines να χρησιμοποιεί μόνον το συγκεκριμένο αεροσκάφος που αναφέρεται στο πλαίσιο του παρόντος επιπέδου λειτουργίας της εντός της Ένωσης.

(4) Επιτρέπεται στην Iran Air να χρησιμοποιεί το συγκεκριμένο αεροσκάφος για τις πτητικές λειτουργίες της εντός της 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.