

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2015/2322 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 10ης Δεκεμβρίου 2015

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,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 474/2006 ⁽²⁾ 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 εν λόγω καταλόγου. Σχετικές πληροφορίες διαβιβάστηκαν επίσης από ορισμένες 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 ⁽³⁾ του Συμβουλίου («επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών»).
- (5) Η Επιτροπή ενημέρωσε την Επιτροπή Ασφάλειας των Αερομεταφορών κατά τις εν εξελίξει κοινές διαβουλεύσεις, στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 και του εκτελεστικού του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006 ⁽⁴⁾, με τις αρμόδιες αρχές και τους αερομεταφορείς των εξής κρατών: Μποτσουάνα, Δημοκρατία της Γουινέας, Ινδία, Ινδονησία, Ιράν, Ιράκ, Καζαχστάν, Λίβανος, Μαδαγασκάρη, Μοζαμβίκη, Νεπάλ, Φιλιππίνες, Σουδάν, Ταϊβάν, Ταϊλάνδη, Τουρκμενιστάν και Ζάμπια. Η Επιτροπή ενημέρωσε την Επιτροπή Ασφάλειας των Αερομεταφορών σχετικά με την κατάσταση στη Γεωργία, τη Λιβύη, το Σάο Τομέ και Πρίνσιπε, το Τατζικιστάν και την Υεμένη, και σχετικά με τις τεχνικές διαβουλεύσεις με τη Ρωσική Ομοσπονδία.
- (6) Ο EASA παρουσίασε στην Επιτροπή και στην Επιτροπή Ασφάλειας των Αερομεταφορών 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).

⁽¹⁾ ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15.

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

⁽³⁾ Κανονισμός (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).

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

Ζητήθηκε από τα κράτη μέλη να δώσουν προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων 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 συλλογή περαιτέρω πληροφοριών σχετικά με τις επιδόσεις ασφάλειας των αερομεταφορέων που έχουν λάβει άδεια εκμετάλλευσης στα εν λόγω κράτη.

- (7) Ο EASA ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή και την Επιτροπή Ασφάλειας των Αερομεταφορών για 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⁾ της Επιτροπής.
- (8) Επιπλέον, ο EASA ενημέρωσε την Επιτροπή και την Επιτροπή Ασφάλειας των Αερομεταφορών για τα έργα παροχής τεχνικής βοήθειας που υλοποιήθηκαν σε χώρες τις οποίες αφορούν τα μέτρα ή η παρακολούθηση δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005. Παρείχε πληροφορίες για τα σχέδια και τα αιτήματα παροχής περαιτέρω τεχνικής βοήθειας και συνεργασίας με σκοπό τη βελτίωση της διοικητικής και τεχνικής ικανότητας των αρχών πολιτικής αεροπορίας, προκειμένου να διευκολυνθεί η επίλυση περιπτώσεων μη τήρησης των ισχυόντων διεθνών προτύπων πολιτικής αεροπορίας. Τα κράτη μέλη κλήθηκαν να ανταποκριθούν στα αιτήματα αυτά σε διμερή βάση, 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 (Safety Collaborative Assistance Network) του ΔΟΠΑ, όσον αφορά την τεχνική βοήθεια που παρέχεται από την Ένωση και τα κράτη μέλη για τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας σε όλο τον κόσμο.
- (9) Ο Eurocontrol παρουσίασε στην Επιτροπή και την Επιτροπή Ασφάλειας των Αερομεταφορών τα νεώτερα όσον αφορά την κατάσταση της λειτουργίας συναερμού SAFA και των υπαρχόντων στατιστικών στοιχείων για τα μηνύματα συναερμού για τους απαγορευμένους αερομεταφορείς.

Αερομεταφορές της Ένωσης

- (10) Με βάση την ανάλυση από τον EASA των πληροφοριών που προέκυψαν από επιθεωρήσεις διαδρόμου που διενεργήθηκαν 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, αρκετά κράτη μέλη έλαβαν μέτρα επιβολής και ενημέρωσαν σχετικά την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών. Η Μάλτα ενημέρωσε την Επιτροπή και την Επιτροπή Ασφάλειας των Αερομεταφορών σχετικά με ορισμένα μέτρα που έχει λάβει όσον αφορά σειρά αερομεταφορέων της Μάλτας και η Εσθονία ανέφερε σχετικά με την κατάσταση του αερομεταφορέα AS Avies. Πριν από τη συνεδρίαση της Επιτροπής Ασφάλειας των Αερομεταφορών, η Ελλάδα έδωσε πληροφορίες για ορισμένα μέτρα που είχε λάβει όσον αφορά ορισμένους αερομεταφορείς της Ελλάδας.
- (11) Τα κράτη μέλη διαβεβαίωσαν εκ νέου ότι θα ενεργήσουν δεόντως, αν από σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες προκύψει ότι υπάρχει άμεσος κίνδυνος για την ασφάλεια πτήσεων λόγω μη συμμόρφωσης αερομεταφορέων της Ένωσης με τα κατάλληλα πρότυπα ασφάλειας.

Αερομεταφορές της Μποτσουάνα

- (12) Η αρχή πολιτικής αεροπορίας της Μποτσουάνα («CAAB»), σε επιστολή της με ημερομηνία 27 Αυγούστου 2015, παρέσχε πληροφορίες σχετικά με την πρόοδο που έχει σημειωθεί στην επίλυση των σοβαρών προβλημάτων ασφάλειας πτήσεων και άλλων ευρημάτων του ΔΟΠΑ. Η CAAB απέδειξε ότι έχει σημειώσει περαιτέρω πρόοδο όσον αφορά την εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφάλειας. Η CAAB δεσμεύθηκε με το περιφερειακό γραφείο του ΔΟΠΑ να λάβει περαιτέρω βοήθεια για την επίλυση των σοβαρών προβλημάτων ασφάλειας και άλλων ευρημάτων. Η CAAB κάλεσε τον ΔΟΠΑ να διενεργήσει αποστολή συντονισμού και επικύρωσης του ΔΟΠΑ (Coordinated Validation Mission, ICVM) πριν τα τέλη του 2015, ώστε να εξακριβώσει την επίλυση των σοβαρών προβλημάτων ασφάλειας.
- (13) Η βελτιωμένη εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφάλειας και οι διαθέσιμες πληροφορίες για την ασφάλεια δεν δικαιολογούν απόφαση επιβολής απαγόρευσης ή περιορισμών λειτουργίας στους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στη Μποτσουάνα. Ωστόσο, η Επιτροπή κρίνει ότι πρέπει να συνεχισθεί η εκ του σύνεγγυς παρακολούθηση της κατάστασης.
- (14) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται 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 Μποτσουάνα.

⁽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).

Αερομεταφορές της Δημοκρατίας της Γουινέας

- (15) Όπως συμφωνήθηκε στη τεχνική συνεδρίαση που πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες τον Ιανουάριο του 2013, η αρμόδια αρχή της Δημοκρατίας της Γουινέας (Direction nationale de l'aviation civile, «DNAC») διαβίβαζε τακτικά στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικά με την εν εξελίξει εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων που ενέκρινε ο ΔΟΠΑ τον Δεκέμβριο του 2012, καθώς και σχετικά με όλες τις δραστηριότητες που συνδέονται με το εν λόγω σχέδιο.
- (16) Στην τελευταία έκθεση προόδου που διαβίβασε η DNAC και παρελήφθη από την Επιτροπή στις 10 Αυγούστου 2015, αναλύονται λεπτομερώς οι πλέον πρόσφατες δραστηριότητες και εξελίξεις σχετικά με την εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων που, επί του παρόντος, εστιάζεται στην κατάσταση της διαδικασίας πιστοποίησης των αερομεταφορέων και στη νηολόγηση των αεροσκαφών. Όλα τα προϋπάρχοντα πιστοποιητικά αερομεταφορέα είχαν ανασταλεί στα τέλη Μαρτίου 2013. Η πλήρως σύμφωνη με τον ΔΟΠΑ πιστοποίηση (5 φάσεων) των αερομεταφορέων *Eagle Air* και *PROBIZ Guinée* έχει ολοκληρωθεί και οι αερομεταφορείς αυτοί έλαβαν πιστοποιητικά αερομεταφορέα στις 10 Απριλίου 2015 (ΑOC αριθ. 1/DNAC/2015) και στις 4 Αυγούστου 2015 (ΑOC αριθ. 2/DNAC/2015), αντίστοιχα. Τέσσερις άλλοι αερομεταφορείς — *Konair*, *Sahel Aviation Guinée*, *Fly Nimba Airlines* και *Ijet Aviation*— έχουν αρχίσει επίσης τη διαδικασία πιστοποίησης.
- (17) Η νηολόγηση των αεροσκαφών έχει σημειώσει πρόοδο και η DNAC αναφέρει ότι προστέθηκαν στο νηολόγιο πέντε νέα αεροσκάφη.
- (18) Η σταδιακή εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων, σύμφωνα με τα όσα είχαν εγκριθεί από τον ΔΟΠΑ τον Δεκέμβριο 2012, και οι διαθέσιμες πληροφορίες για την ασφάλεια δεν δικαιολογούν, επί του παρόντος, απόφαση επιβολής απαγόρευσης ή επιχειρησιακών περιορισμών στους αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι στη Δημοκρατία της Γουινέας. Ωστόσο, η Επιτροπή κρίνει ότι πρέπει να συνεχισθεί η εκ του σύνεγγυς παρακολούθηση της κατάστασης.
- (19) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται 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.
- (20) Εάν από τυχόν σχετικές πληροφορίες ασφάλειας προκύψει ότι υπάρχουν άμεσοι κίνδυνοι για την ασφάλεια λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, η Επιτροπή ενδέχεται να υποχρεωθεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορές της Ινδίας

- (21) Στις 20 Οκτωβρίου 2015, πραγματοποιήθηκαν τεχνικές διαβουλεύσεις εμπειρογνομόνων της Επιτροπής, του EASA, των κρατών μελών και αντιπροσώπων της Γενικής Διεύθυνσης Πολιτικής Αεροπορίας της Ινδίας («DGCA της Ινδίας») με τον αερομεταφορέα *Air India*. Η DGCA της Ινδίας παρείχε στοιχεία όσον αφορά τα τρέχοντα μέτρα βιωσιμότητας που έχει θέσει σε εφαρμογή και αφορούν την ικανότητα εποπτείας της ασφάλειας. Οι τεχνικές διαβουλεύσεις χρησίμευσαν επίσης ως ευκαιρία για να συζητηθεί με την DGCA της Ινδίας η αλληλεπίδραση των αερομεταφορέων της Ινδίας με το πρόγραμμα «Εκτίμηση της Ασφάλειας Ξένων Αεροσκαφών» (Safety Assessment of Foreign Aircraft, SAFA).
- (22) Οι εν λόγω διαβουλεύσεις κατέστησαν σαφές ότι, ακόμη και αν η DGCA της Ινδίας έχει εφαρμόσει ορισμένα μέτρα για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας των βελτιώσεων της ασφάλειας των αερομεταφορών, χρειάζονται περαιτέρω μέτρα σε διάφορους τομείς. Από την άλλη πλευρά, η DGCA της Ινδίας αξιοποιεί τη βάση δεδομένων SAFA για την παρακολούθηση των επιδόσεων των αερομεταφορέων της Ινδίας βάσει του προγράμματος SAFA. Αυτό προκύπτει, μεταξύ άλλων, από το γεγονός ότι η DGCA της Ινδίας ανέφερε ότι, τον Ιούνιο 2015, πραγματοποιήθηκε συνεδρίαση με την *Air India* για να συζητηθούν οι διαδικασίες εντός της *Air India* σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο η *Air India* διαχειρίζεται τις επιδόσεις της στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA.
- (23) Η *Air India* διαβίβασε επισκόπηση του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας που εφαρμόζει, σύνοψη των στατιστικών στοιχείων SAFA ανά στόλο, παραδείγματα της επικοινωνιακής στρατηγικής για το πρόγραμμα διαχείρισης της ασφάλειας, και λεπτομέρειες της διαδικασίας SAFA που έχει αναπτύξει με σκοπό τη συνεχή βελτίωση.
- (24) Με επιστολές από 29 Οκτωβρίου 2015, ως επακόλουθο τεχνικών διαβουλεύσεων, η Επιτροπή επανέλαβε στην DGCA της Ινδίας ορισμένα μηνύματα, καθώς και ότι συνιστάται η προσεκτικότερη παρακολούθηση των επιδόσεων των αερομεταφορέων της Ινδίας βάσει του προγράμματος SAFA. Η Επιτροπή δήλωσε επίσης στην *Air India* ότι η πρόοδος όσον αφορά τη διαχείριση της διαδικασίας SAFA πρέπει να αποδειχθεί από τις επιδόσεις βάσει του προγράμματος SAFA.

Επισημάνθηκε στην DGCA της Ινδίας και στην *Air India* η αρμοδιότητα που έχει ο EASA βάσει του (Μέρους-TCO του) κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής⁽¹⁾ να διενεργεί αξιολογήσεις της ασφάλειας των αερομεταφορέων τρίτων χωρών και ότι οι επιδόσεις βάσει του προγράμματος SAFA αποτελούν ένα από τα κύρια στοιχεία που λαμβάνει υπόψη ο EASA όταν διενεργεί τις εν λόγω αξιολογήσεις.

- (25) Η Επιτροπή έλαβε υπόψη τις πληροφορίες που διαβίβασαν DGCA της Ινδίας και η *Air India*. Εκτιμήθηκε εν προκειμένω ότι δεν χρειάζονται απαγόρευση ή περιορισμοί λειτουργίας αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Ινδία, αλλά ότι θα συνεχίσουν να είναι αναγκαίες περαιτέρω τεχνικές διαβουλεύσεις, ώστε να διασφαλισθεί ότι είναι δυνατός διαρκώς ο διάλογος με την DGCA της Ινδίας σε θέματα που αφορούν την ασφάλεια.
- (26) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται 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 Ινδίας.
- (27) Η Επιτροπή προτιμάται να συνεχίσει τις επίσημες διαβουλεύσεις με την DGCA της Ινδίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006.
- (28) Τα κράτη μέλη πρόκειται να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων της Ινδίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορείς της Ινδονησίας

- (29) Συνεχίζονται οι διαβουλεύσεις με την αρμόδια αρχή της Ινδονησίας, τη Γενική Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας της Ινδονησίας («DGCA της Ινδονησίας»), με σκοπό να παρακολουθείται η πρόοδος που σημειώνει η DGCA της Ινδονησίας στην εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων όλων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Ινδονησία σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Μετά τον έλεγχο του ΔΟΠΑ τον Μάιο του 2014, η DGCA οριστικοποίησε το σχέδιο διορθωτικών μέτρων και βρίσκεται προς το παρόν στο στάδιο συμπλήρωσης των εν λόγω διορθωτικών μέτρων. Μετά από αίτημα της DGCA της Ινδονησίας, διοργανώθηκε, στις 29 Οκτωβρίου, τεχνική συνεδρίαση της Επιτροπής, του EASA και των κρατών μελών με τη DGCA της Ινδονησίας και τους αερομεταφορείς *Citilink*, *Lion Air* και *Batik Air*. Η συνεδρίαση αυτή κατέστησε σαφές ότι εκπονούνται τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για να αποκατασταθούν οι ελλείψεις που διαπιστώθηκαν από προηγούμενους ελέγχους, αλλά τα εν λόγω μέτρα εξακολουθούν να βρίσκονται σε διαφορετικό στάδιο υλοποίησης. Η κύρια αδυναμία που διαπιστώθηκε είναι η εκτέλεση επιθεωρήσεων σε αερομεταφορείς και αεροσκάφη. Έχουν προβλεφθεί οι διαδικασίες εκτέλεσης αυτών των επιθεωρήσεων, αλλά στην πράξη δεν ακολουθούνται πάντοτε. Ο αριθμός ευρημάτων κατά τις επιθεωρήσεις παραμένει χαμηλός και η αναφορά των ευρημάτων στις εταιρείες που επιθεωρούνται δεν πραγματοποιείται πάντοτε σύμφωνα με τις διαδικασίες. Δεν υπάρχουν επαρκείς διαδικασίες για την παρακολούθηση των ευρημάτων, η ουσιαστική παρακολούθηση των ευρημάτων παραμένει ελλιπής και οι προθεσμίες δεν τηρούνται, ούτε εφαρμόζονται πάντα. Η DGCA της Ινδονησίας πρέπει να χειρίζεται περίπου 59 πιστοποιητικά αερομεταφορέα (AOC) και αρκετοί από τους αερομεταφορείς αυτούς αναπτύσσονται πολύ ταχύρρυθμα. Είναι σημαντικό να συμβαδίζει η DGCA της Ινδονησίας με τις εξελίξεις αυτές.
- (30) Ο αερομεταφορέας *Citilink* παρουσίασε την ανάπτυξη της εταιρείας και τη διαχείριση της ασφάλειας εντός της εταιρείας. Η ανάπτυξη της επιχείρησης συνεχίζεται με περίπου οκτώ νέα αεροσκάφη ανά έτος, ενώ τα συστήματα και οι διαδικασίες φαίνεται να σταδιακά σταθεροποιούνται. Η ανάλυση δεδομένων πτήσης έχει βελτιωθεί και η εταιρεία έχει επίγνωση των επιχειρησιακών κινδύνων. Έχει υιοθετηθεί σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, αλλά πρέπει να ωριμάσει περαιτέρω, ιδίως όσον αφορά το χαμηλό ποσοστό αναφορών συμβάντων και περιστατικών.
- (31) Η *Lion Air* και η *Batik Air* έκαναν από κοινού παρουσίαση, καθώς αμφότερες ανήκουν στον όμιλο *Lion Air*. Η ανάπτυξη αυτών των δύο αεροπορικών εταιρειών παραμένει σημαντική: καθεμιά από τις δύο εταιρείες πρόκειται να παραλάβει περίπου 10 νέα αεροσκάφη το 2016 και περίπου ίδιο αριθμό αεροσκαφών τα επόμενα έτη. Οι κύριες προκλήσεις για τους αερομεταφορείς είναι η πρόσληψη και η εκπαίδευση επαρκούς προσωπικού σε όλα τα πεδία. Και οι δύο αεροπορικές εταιρείες παρουσίασαν σχέδια εκπαίδευσης των πληρωμάτων πτήσης και πρόσληψης και εκπαίδευσης άλλου προσωπικού. Οι προβλεπόμενες από την *Lion Air* ελάχιστες απαιτήσεις όσον αφορά τα προσόντα νεοπροσλαμβανόμενων χειριστών και οι απαιτήσεις για την προαγωγή σε κυβερνήτη είναι σχετικά χαμηλού επιπέδου για τα συχνά δύσκολο επιχειρησιακά περιβάλλον. Κατά συνέπεια, και λόγω της ταχείας ανάπτυξης του αερομεταφορέα, είναι μεγάλος ο αριθμός των σχετικά άπειρων χειριστών της *Lion Air*. Αυτό μεδερμηνεύεται σε υψηλό αριθμό μη σταθεροποιημένων προσεγγίσεων και υψηλό κίνδυνο να σημειωθούν περιστατικά κατά την προσγείωση (κακές προσγειώσεις, υπερβάσεις διαδρόμου). Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι η υπέρβαση διαδρόμου του αερομεταφορέα *Batik Air* εμπειρία στις 6 Νοεμβρίου 2015. Όσον αφορά αυτό το συγκεκριμένο συμβάν, η DGCA της Ινδονησίας και ο αερομεταφορέας *Batik Air* έλαβαν άμεσα μέτρα

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2014, 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 133 της 25.10.2012, σ. 12).

για την κατάλληλη διερεύνηση του συμβάντος και να ληφθούν σχετικά μέτρα μετριασμού. Επιπλέον, το σύστημα παρακολούθησης στοιχείων πτήσης έχει βελτιωθεί και οδηγεί σε χρήσιμα αποτελέσματα και τη βελτίωση της ασφάλειας. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας φαίνεται να είναι καλά ανεπτυγμένο και, πρόσφατα, άρχισε να βελτιώνεται η αναφορά συμβάντων και περιστατικών, αν και πρέπει να ωριμάσουν περισσότερο η πραγματική εφαρμογή και ο εντοπισμός των κινδύνων. Από τη συνεδρίαση κατέστη σαφές ότι οι κύριες απειλές για την *Lion Air* και την *Baltic Air* είναι η ταχεία ανάπτυξη και η σχετική απειρία των πληρωμάτων πτήσης.

- (32) Η DGCA της Ινδονησίας κλήθηκε σε ακρόαση ενώπιον της Επιτροπής Ασφάλειας των Αερομεταφορών, στις 25 Νοεμβρίου 2015. Η DGCA της Ινδονησίας επανέλαβε τα σημεία που παρουσιάστηκαν κατά την τεχνική συνεδρίαση της 29ης Οκτωβρίου 2015. Σε αυτά περιλαμβάνονται το πρόγραμμα συνεχούς επιτήρησης και το σύστημα διαχείρισης ευρημάτων. Παρουσιάστηκαν τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων επιτήρησης στους τέσσερις ινδονησιακούς αερομεταφορείς που εξαιρούνται επί του παρόντος από τη γενική απαγόρευση των ινδονησιακών αερομεταφορών, καθώς και στους τρεις αερομεταφορείς που ήταν παρόντες στην ακρόαση. Επιπλέον, η DGCA της Ινδονησίας παρουσίασε την εξέλιξη του συστήματος διαχείρισης διακινδύνευσης. Η DGCA της Ινδονησίας κάλεσε την Επιτροπή για επιτόπια επίσκεψη επαλήθευσης. Η αποστολή αυτή θα δώσει την ευκαιρία για επανεξέταση της προόδου και για τον προσδιορισμό του επιπέδου της πραγματικής εφαρμογής των διεθνών προτύπων ασφάλειας στην αρχή DGCA και στους αερομεταφορείς.
- (33) Η παρουσίαση της ανάπτυξης και της εφαρμογής της διαχείρισης της ασφάλειας από τους αερομεταφορείς *Citilink*, *Lion Air* και *Batik Air* ήταν σε μεγάλο βαθμό σύμφωνη με την παρουσίασή τους κατά τη διάρκεια της τεχνικής συνεδρίασης της 29ης Οκτωβρίου.
- (34) Με επιστολή από 22 Οκτωβρίου 2015, η DGCA της Ινδονησίας ενημέρωσε την Επιτροπή ότι μετά την τελευταία επικαιροποίηση πιστοποιήθηκαν δύο νέοι αερομεταφορείς, συγκεκριμένα εκδόθηκε το ΠΑ αριθ. 135-054 για την *Alda Trans Papua* και το ΠΑ αριθ. 135-059 για τη *Weststar Aviation Indonesia*. Ωστόσο, η DGCA της Ινδονησίας δεν προσκόμισε στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η εποπτεία ασφάλειας των εν λόγω αερομεταφορέων εξασφαλίζεται σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Στην ίδια επιστολή, η DGCA της Ινδονησίας ενημέρωσε την Επιτροπή ότι ανακλήθηκαν τα ΠΑ των αερομεταφορέων *Pacific Royale Airways* (AOC 121-045), *Air Maleo* (AOC 121-041, μόνον εσωτερικές εμπορευματικές γραμμές), *Manunggal Air Service* (AOC 121-020), *Nusantara Buana Air* (AOC 135-041), *Survai Udara Penas* (Persero, AOC 135-006) και *Asconusa Air Transport* (AOC 135-022).
- (35) Παρά την πρόοδο που μπορεί να σημειωθεί μετά τον έλεγχο από τον ΔΟΠΑ τον Μάιο 2014, και ακόμη και μετά την τεχνική συνεδρίαση που πραγματοποιήθηκε τον Οκτώβριο, η επαλήθευση των βελτιώσεων είναι προαπαιτούμενο για την απαραίτητη εμπιστοσύνη στην ασφάλεια ώστε να εξεταστεί το ενδεχόμενο περαιτέρω χαλάρωσης της απαγόρευσης λειτουργίας για τους αερομεταφορείς της Ινδονησίας. Συνεπώς, η ΕΕ πρόκειται να διοργανώσει το 2016 επιτόπια επίσκεψη αξιολόγησης, για να συγκεντρώσει τις απαραίτητες πληροφορίες. Επί του παρόντος, ωστόσο, δεν υπάρχουν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία που να συνηγορούν υπέρ απόφασης για περαιτέρω ελαφρύνσεις της απαγόρευσης λειτουργίας αερομεταφορέων της Ινδονησίας, στους οποίους συγκαταλέγονται οι *Citilink*, *Lion Air* και *Batik Air*.
- (36) Συνεπώς, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι ο κοινοτικός κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να συμπεριληφθούν οι αερομεταφορείς *Alda Trans Papua* και *Weststar Aviation* στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006. Οι αερομεταφορείς *Pacific Royale Airways*, *Manunggal Air Service*, *Nusantara Buana Air*, *Survai Udara Penas* και *Asconusa Air Transport* πρέπει να διαγραφούν από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

Αερομεταφορείς του Ιράν

- (37) Ο αερομεταφορέας *Iran Air*, ο οποίος έχει πιστοποιηθεί από την Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας της Ισλαμικής Δημοκρατίας του Ιράν («CAOIRI») είχε περιληφθεί στις 30 Μαρτίου 2010 στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006. Μετά από επιτόπια επίσκεψη αξιολόγησης, προσδιορίστηκαν περαιτέρω, στις 5 Ιουλίου 2010, οι περιορισμοί λειτουργίας του στόλου της *Iran Air*.
- (38) Η *Iran Air* διαβίβασε στην Επιτροπή στοιχεία, με σχετική τεκμηρίωση, για τον στόλο που διαθέτει σήμερα. Ο αερομεταφορέας ζήτησε να εξαιρεθούν τα αεροσκάφη τύπου A320 από τους περιορισμούς λειτουργίας, ώστε η *Iran Air* να χρησιμοποιεί τα νεότερα αεροσκάφη της τύπου A320 και στις πτήσεις της εντός της Ένωσης. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που υπέβαλε η *Iran Air*, η μέση ηλικία του στόλου των αεροσκαφών A320 της *Iran Air* είναι χαμηλότερη από τον μέσο όρο ηλικίας των αεροσκαφών που επιτρέπεται να εκτελούν πτήσεις εντός της Ένωσης. Η *Iran Air* ισχυρίζεται επίσης ότι το αεροσκάφος μπορεί να λειτουργεί αξιόπιστα. Ωστόσο, επειδή δεν κατέστη δυνατόν να επαληθευτούν τα στοιχεία που παρασχεθήκαν, με βάση τις πληροφορίες που διαδίδει προς το παρόν η Επιτροπή δεν είναι δυνατόν να προστεθούν νέα αεροσκάφη στον κατάλογο αεροσκαφών με τα οποία επιτρέπεται στην *Iran Air* να εκτελεί πτήσεις εντός της Ένωσης.

- (39) Σύμφωνα με το ΠΑ της *Iran Air*, έχει μειωθεί ο αριθμός των αεροσκαφών των τύπων που επιτρέπεται να εκτελούν πτήσεις εντός της Ένωσης. Ο κατάλογος των εξαιρούμενων αεροσκαφών που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (40) Συνεπώς, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι ο κοινοτικός κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης πρέπει να τροποποιηθεί, ώστε να αποτυπώνει τον σημερινό στόλο αεροσκαφών της *Iran Air* στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

Αερομεταφορείς του Ιράκ

- (41) Ο EASA απευθύνθηκε τέσσερις φορές εγγράφως στην ιρακινή αρχή πολιτικής αεροπορίας («ICAA»), από τις 13 Ιουνίου 2014 έως τις 16 Μαρτίου 2015, διατυπώνοντας ανησυχίες για τις επιδόσεις της *Iraqi Airways* στον τομέα της ασφάλειας στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA. Οι ανησυχίες βασίζονται στα δεδομένα SAFA με τα οποία αποδεικνύεται ότι δεν υπήρξε επαρκής ανάλυση πρωταρχικών αιτιών από την *Iraqi Airways*.
- (42) Στις 20 Αυγούστου 2014, η *Iraqi Airways* αιτήθηκε από τον EASA αδειοδότηση φορέα εκμετάλλευσης τρίτης χώρας (TCO). Ο EASA εκτίμησε την αίτηση για TCO της *Iraqi Airways* σύμφωνα με τις απαιτήσεις του «Μέρους-TCO».
- (43) Ο EASA, κατά την εκτίμηση της ασφάλειας της *Iraqi Airways* για αδειοδότηση TCO, εξέφρασε θεμελιώδεις ανησυχίες σχετικά με την έλλειψη ικανότητας της *Iraqi Airways* να αντιμετωπίσει τα προβλήματα ασφάλειας που είχαν τεθεί και να υποβάλει εγκαίρως τεκμηρίωση σχετικά με την ασφάλεια. Ως εκ τούτου, ο EASA κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η διενέργεια περαιτέρω αξιολόγησης δεν θα έχει ως αποτέλεσμα την αδειοδότηση της *Iraqi Airways* και ότι, συνεπώς, ο αερομεταφορέας δεν πληροί τις ισχύουσες απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής. Κατά συνέπεια, στις 16 Ιουλίου 2015 ο EASA απέρριψε, για τους σαφείς λόγους ασφάλειας που περιγράφονται ανωτέρω, την αίτηση TCO της *Iraqi Airways*.
- (44) Στις 28 Σεπτεμβρίου 2015, η Επιτροπή έστειλε επιστολή στην ICAA. Αποτέλεσμα της επιστολής ήταν η έναρξη επίσημων διαβουλεύσεων με την αρμόδια αρχή για τη ρυθμιστική εποπτεία των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Ιράκ, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006. Με την επιστολή αυτή, η Επιτροπή διευκρίνισε ότι η έναρξη αυτών των επίσημων διαβουλεύσεων βασίζονταν στις επιδόσεις ασφάλειας της *Iraqi Airways* στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA, καθώς και στην αρνητική απόφαση που είχε λάβει ο EASA σχετικά με την αίτηση αδειοδότησης TCO της *Iraqi Airways*.
- (45) Στις 27 Οκτωβρίου 2015 η Επιτροπή έστειλε επιστολή στην ICAA και στην *Iraqi Airways*, με την οποία ενημέρωσε αμφότερους ότι η υπόθεση της *Iraqi Airways* είχε εγγραφεί στην ημερήσια διάταξη της συνεδρίασης από 24 έως 26 Νοεμβρίου 2015 της Επιτροπής για την ασφάλεια των αερομεταφορών και ότι τόσο η ICAA όσο και η *Iraqi Airways* θα έχουν τη δυνατότητα ακρόασης ενώπιον της Επιτροπής Ασφάλειας των Αερομεταφορών, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.
- (46) Στις 3 Νοεμβρίου 2015 πραγματοποιήθηκε τηλεδιάσκεψη μεταξύ εμπειρογνομόνων της Επιτροπής, του EASA, κρατών μελών και εκπροσώπων της ICAA και της *Iraqi Airways*. Κατά τη διάρκεια της τηλεδιάσκεψης, η ICAA παρουσίασε επισκόπηση των λειτουργιών του, συμπεριλαμβανομένων των βασικών αρχών άσκησης της εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων. Στις λοιπές πληροφορίες από την ICAA περιλαμβάνονταν επισκόπηση της εποπτείας που ασκεί στην *Iraqi Airways*, καθώς και ο τρόπος με τον οποίο η ICAA δίνει συνέχεια στις πληροφορίες που αφορούν το πρόγραμμα SAFA. Ο παρουσίαση από την *Iraqi Airways* κατά την εν λόγω τηλεδιάσκεψη περιλάμβανε, μεταξύ άλλων, στοιχεία πολύ γενικόλογης επισκόπησης των πληροφοριών σχετικά με το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και ποιότητας και άλλες σχετικές με την ασφάλεια διαδικασίες.
- (47) Στις 25 Νοεμβρίου 2015 πραγματοποιήθηκε ακρόαση της ICAA και της *Iraqi Airways* ενώπιον της Επιτροπής Ασφάλειας των Αερομεταφορών. Μεταξύ άλλων στοιχείων, η ICAA ανέφερε ότι έχει την ευθύνη εποπτείας επτά κατόχων ΠΑ, συμπεριλαμβανομένου της *Iraqi Airways*. Επιπλέον, η ICAA παρουσίασε συνοπτικά τις δράσεις που έχει προγραμματίσει για να ενισχύσει τις ικανότητές της. Ο EASA παρέσχε πληροφορίες σχετικά με τα προβλήματα ασφάλειας στα οποία στηρίχθηκε η αρνητική απόφασή του για αδειοδότηση TCO.
- (48) Η *Iraqi Airways* παρουσίασε διάφορα στοιχεία, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών για την ανάλυση SAFA και τις σχετικές ακόλουθες ενέργειες. Η παρουσίαση δεν περιλάμβανε επαρκή τεκμήρια σχετικά με τη λεπτομερή λειτουργία του συστήματος διαχείρισης της ποιότητας και της ασφάλειας της *Iraqi Airways*. Οι πληροφορίες από την *Iraqi Airways* δεν ήταν επαρκείς για να εξαιλέψουν πλήρως τις ανησυχίες για την ασφάλεια στις οποίες είχε στηριχθεί η απορριπτική απόφαση του EASA για αδειοδότηση TCO της *Iraqi Airways*.
- (49) Συνεπώς, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι ο κοινοτικός κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να συμπεριληφθεί ο αερομεταφορέας *Iraqi Airways* στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

- (50) Καθώς η συμπερίληψη αυτή αποτελεί άμεση συνέπεια της απορριπτικής απόφασης του EASA για αδειοδότηση TCO, η Επιτροπή προτίθεται να επανεξετάσει την καταχώριση στο παράρτημα Α, εάν και όταν ο EASA ενημερώσει την Επιτροπή ότι κρίνει πως έχουν εκπληρωθεί οι όροι για να λάβει ο EASA θετική απόφαση σύμφωνα με το Μέρος-TCO όσον αφορά την *Iraqi Airways*.

Αερομεταφορές του Καζαχστάν

- (51) Από τον Ιούλιο 2009, όλοι, πλην ενός, οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στο Καζαχστάν υπόκεινται σε πλήρη απαγόρευση λειτουργίας, κυρίως λόγω της αδυναμίας της αρμόδιας αρχής για την εποπτεία ασφάλειας των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Καζαχστάν (Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας του Καζαχστάν, «CAC») να εφαρμόζει και να επιβάλλει τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων. Είχε μερικώς εξαιρεθεί ο αερομεταφορέας *Air Astana*. Η *Air Astana* είχε περιληφθεί στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 και του επιτράπηκε να εκτελεί πτήσεις στην Ένωση με τμήμα του στόλου της, και μόνο για το επίπεδο των πτητικών λειτουργιών του κατά τη χρονική στιγμή καταχώρησής της στο παράρτημα Β.
- (52) Το 2014, μετά τη βελτίωση των καταγραφών στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA, επιτράπηκε στην *Air Astana* να αυξήσει το επίπεδο των πτητικών λειτουργιών της στην Ένωση, αλλά μόνο με τον τύπο των αεροσκαφών με τα οποία της είχε επιτραπεί να εκτελεί πτήσεις στην Ένωση από το 2009.
- (53) Η *Air Astana* πιστοποιήθηκε εκ νέου από την CAC τον Απρίλιο 2015 και από τη Διεθνή Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών (IATA) τον Μάιο 2015, κατόπιν ελέγχου επιχειρησιακής ασφάλειας (Operational Safety Audit, IOSA). Ο αερομεταφορέας παρέχει στην Επιτροπή τακτική ενημέρωση σχετικά με τις πτητικές λειτουργίες, την εκπαίδευση και τις δραστηριότητες συντήρησης. Από τον έλεγχο της *Air Astana* που πραγματοποιήθηκε από τον EASA τον Οκτώβριο 2015 στο πλαίσιο του Μέρους-TCO δεν προέκυψαν στοιχεία μη συμμόρφωσης προς τα διεθνή πρότυπα. Διαπιστώθηκε ότι η *Air Astana* είναι επαρκώς στελεχωμένη και αποτελεσματικά διοικούμενη από ικανή διεθνή ομάδα διαχείρισης, σε συνδυασμό με τοπικό προσωπικό. Ο αερομεταφορέας έχει αναπτύξει ισχυρή και αξιόπιστη νοοτροπία ασφάλειας. Ως εκ τούτου, ο ομάδα ελέγχου EASA συνέστησε να αδειοδοτηθεί η *Air Astana* ως TCO χωρίς ευρήματα.
- (54) Με σκοπό την παροχή επικαιροποιημένων πληροφοριών σχετικά με τις δραστηριότητες εποπτείας της ασφάλειας του Καζαχστάν κλήθηκε η CAC σε ακρόαση στη συνεδρίαση της Επιτροπής Ασφάλειας των Αερομεταφορών της 24ης Νοεμβρίου 2015. Η CAC ανέφερε ότι έχει δρομολογηθεί σειρά μέτρων για την αντιμετώπιση των ελλείψεων που διαπίστωσε ο ΔΟΠΑ το 2014 στο πλαίσιο της αποστολής συντονισμού και επικύρωσης (Coordinated Validation Mission, ICVM), στις οποίες συγκαταλέγονται τα σοβαρά προβλήματα ασφάλειας της ασφάλειας (Significant Safety Concerns, SSC) στον τομέα των πτητικών λειτουργιών. Στα μέτρα αυτά περιλαμβάνονται η καθιέρωση προγράμματος εκπαίδευσης επιδερμητών αεροπορικής ασφάλειας και η βελτίωση των διαδικασιών που σχετίζονται με την πιστοποίηση των αερομεταφορέων και την έκδοση των ειδικών εγκρίσεων. Η CAC ανέφερε ότι δεν αναμένεται επίλυση των σοβαρών προβλημάτων ασφάλειας πριν από το τέλος του 2015, το νωρίτερο. Επιπλέον, τον Νοέμβριο 2015, η αρμόδια αρχή του Καζαχστάν υπέγραψε μνημόνιο συμφωνίας με πάροχο συμβουλευτικών υπηρεσιών, με σκοπό να αυξηθεί το επίπεδο ουσιαστικής εφαρμογής των σχετικών προτύπων ασφάλειας πτήσεων στο Καζαχστάν. Η CAC ανέφερε επίσης ότι, το 2015, πιστοποιήθηκαν εκ νέου συνολικά 12 αερομεταφορείς υπό την εποπτεία της και ανακλήθηκαν 5 ΠΑ. Μολονότι είναι θετικές αυτές οι εξελίξεις, παραμένει σημαντική αβεβαιότητα όσον αφορά το επίπεδο συμμόρφωσης των διαδικασιών πιστοποίησης και έγκρισης αερομεταφορέων, καθώς και όσον αφορά την αποτελεσματικότητα των ρυθμιστικών μέτρων που εφαρμόζονται για την αντιμετώπιση σοβαρών προβλημάτων ασφάλειας.
- (55) Η *Air Astana* κλήθηκε επίσης σε ακρόαση στη συνεδρίαση της Επιτροπής Ασφάλειας των Αερομεταφορών της 24ης Νοεμβρίου 2015. Η *Air Astana* παρουσίασε αποδεικτικά στοιχεία ότι έχει καθιερώσει άριστες και αποτελεσματικές διαδικασίες διαχείρισης της ασφάλειας για την αντιμετώπιση κινδύνων προστασίας, την ανάλυση πρωταρχικών αιτιών και την προώθηση νοοτροπίας ασφάλειας εντός του αερομεταφορέα. Ο αερομεταφορέας έχει αποδείξει την ικανότητά του να διαχειρίζεται τις αλλαγές της κλίμακας και του όγκου των δραστηριοτήτων του με ασφαλή και αποτελεσματικό τρόπο. Εξάλλου, η *Air Astana* διαβεβαίωσε ότι η εποπτεία του στόλου της πραγματοποιείται σύμφωνα με τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.
- (56) Ο αερομεταφορέας SCAT JSC, που έχει πιστοποιηθεί στο Καζαχστάν, ζήτησε ακρόαση ενώπιον της Επιτροπής Ασφάλειας των Αερομεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 24 Νοεμβρίου 2015. Ο αερομεταφορέας έχει ολοκληρώσει επιτυχώς την πιστοποίηση IOSA (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ελέγχου της Ασφάλειας της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορών IATA). Σύμφωνα με τις πληροφορίες που υπέβαλε η SCAT JSC, πολλά από τα αεροσκάφη του τύπου Boeing B-737 και B-757 είναι νηολογημένα στη Λιθουανία. Μολονότι η Επιτροπή αναγνωρίζει την πρόοδο που έχει επιτελέσει η SCAT JSC, ο αερομεταφορέας δεν προσκόμισε στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι οι πτητικές λειτουργίες του, καθώς και η διαρκής αξιοπλοία και συντήρηση των αεροσκαφών του εκτελούνται σύμφωνα με τα ισχύοντα πρότυπα ασφάλειας.
- (57) Με βάση τις πληροφορίες που διαθέτει η Επιτροπή, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που παρασχέθηκαν κατά την ακρόαση της 24ης Νοεμβρίου 2015, συνάγεται το συμπέρασμα ότι προχωρά με βραδείς ρυθμούς το έργο κανονιστικής μεταρρύθμισης στο Καζαχστάν στο πεδίο της πολιτικής αεροπορίας. Ωστόσο, το σοβαρό πρόβλημα ασφάλειας στον τομέα των πτητικών λειτουργιών πρέπει να επιλυθεί πριν εξετασθεί το ενδεχόμενο σημαντικής χαλάρωσης των περιορισμών που ισχύουν προς το παρόν για τους αερομεταφορείς που τελούν υπό την εποπτεία της CAC εξαιρουμένου της *Air Astana*.

- (58) Με βάση τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή, τα θετικά αποτελέσματα του ελέγχου TCO της Air Astana και τις εξηγήσεις που έδωσε ο αερομεταφορέας κατά τη διάρκεια της ακρόασης ενώπιον της Επιτροπής Ασφάλειας των Αερομεταφορών, θεωρείται ότι δεν υπάρχουν πλέον οι προϋποθέσεις για τη διατήρηση της μερικής απαγόρευσης του Air Astana.
- (59) Όσον αφορά την SCAT JSC, η Επιτροπή προτίθεται να εξετάσει περαιτέρω αυτήν την υπόθεση, προκειμένου να διασφαλίσει ότι τυχόν μελλοντική πιθανότητα χαλάρωσης της απαγόρευσης λειτουργίας της SCAT JSC δεν ενέχει κινδύνους για την ασφάλεια των πτήσεων προς την Ένωση.
- (60) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι ο κοινοτικός κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης πρέπει να τροποποιηθεί, ώστε να διαγραφεί η Air Astana από το παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (61) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αεροσκαφών της Air Astana σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορές του Λιβάνου

- (62) Οι διαβουλεύσεις με την αρμόδια αρχή του Λιβάνου, τη Γενική Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας («DGCA του Λιβάνου»), συνεχίζονται με στόχο να επιβεβαιωθεί ότι ο Λίβανος εφαρμόζει το σχέδιο διορθωτικών μέτρων που είχε εκπονηθεί μετά τα ευρήματα και το σημαντικό πρόβλημα ασφάλειας που εντοπίστηκε κατά την αποστολή συντονισμού και επικύρωσης του ΔΟΠΑ τον Δεκεμβρίου 2012.
- (63) Στις 4 Νοεμβρίου 2015, εκπρόσωποι της DGCA του Λιβάνου και οι αερομεταφορείς Middle East Airlines και Wings of Lebanon συμμετείχαν σε τεχνική συνεδρίαση στις Βρυξέλλες με την Επιτροπή και τον EASA, προκειμένου να ενημερώσουν σχετικά με την πρόοδο που σημειώνει η DGCA του Λιβάνου, κυρίως για την επίλυση του σοβαρού προβλήματος ασφάλειας, σχετικά με την ίδρυση Συμβουλίου της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και τον διαχωρισμό των εποπτικών καθηκόντων ασφάλειας από τα καθήκοντα παροχής υπηρεσιών, τα οποία εκτελεί προς το παρόν φέρει η DGCA.
- (64) Η DGCA του Λιβάνου παρείχε συμπληρωματικές πληροφορίες στον ΔΟΠΑ σχετικά με το σοβαρό πρόβλημα ασφάλειας και παρουσίασε τις εν λόγω πληροφορίες κατά τη διάρκεια της τεχνικής συνεδρίασης. Η DGCA κάλεσε προσφάτως τον ΔΟΠΑ να ελέγξει τα διορθωτικά μέτρα, αλλά αυτό δεν έχει ακόμη πραγματοποιηθεί. Η DGCA του Λιβάνου ανέφερε ότι η Διεύθυνση Ασφάλειας Πτήσεων, η αρμόδια διεύθυνση για την πιστοποίηση και εποπτεία των αερομεταφορέων, έχει μια πιο ανεξάρτητη θέση εντός της DGCA του Λιβάνου, παρόλο που αυτό τεκμηριώθηκε με σαφή αποδεικτικά στοιχεία στην τεχνική συνεδρίαση.
- (65) Ο αερομεταφορέας Middle East Airlines έκανε παρουσίαση των πτητικών λειτουργιών του και της διαχείρισης της ασφάλειας, και φαίνεται ότι ο αερομεταφορέας ελέγχει τις διαδικασίες στους τομείς κρίσιμης σημασίας για την ασφάλεια των πτητικών λειτουργιών, την εκπαίδευση των πληρωμάτων, τη διαχείριση της αξιοπλοΐας, και της διαχείρισης της ποιότητας και ασφάλειας. Ο EASA παρείχε πληροφορίες για το γεγονός ότι ήταν θετικά τα αποτελέσματα πρόσφατης συνεδρίασης με την Middle East Airlines στο πλαίσιο της αιτήσεως που είχε υποβάλει για τη χορήγηση άδειας TCO. Ο αερομεταφορέας διοργανώνει τακτικά ελέγχους από τρίτους προκειμένου να μετριάσει η αδήθηση της εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων από την ίδια αρχή εποπτείας και να βελτιωθεί περαιτέρω η εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφάλειας.
- (66) Ο αερομεταφορέας Wings of Lebanon παρουσίασε την εκμετάλλευση του ενός αεροσκάφους του και τις διαδικασίες ασφάλειας που εφαρμόζει. Πρόσφατα αντικαταστάθηκαν τα κύρια στελέχη του αερομεταφορέα αυτού, γεγονός που βελτίωσε τις επιχειρησιακές διαδικασίες εντός του αερομεταφορέα και απετέλεσε την αφετηρία για την ανάπτυξη συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.
- (67) Οι σταδιακές βελτιώσεις του συστήματος εποπτείας της ασφάλειας, σε συνδυασμό με τα μέτρα άμβλυνσης που έλαβε η Middle East Airlines και τις διαθέσιμες πληροφορίες για την ασφάλεια, δεν δικαιολογούν, στο παρόν στάδιο, απόφαση επιβολής απαγόρευσης ή επιχειρησιακών περιορισμών στους αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι στο Λίβανο. Με βάση τα ανωτέρω, οι διαβουλεύσεις με την αρμόδια αρχή του Λιβάνου θα συνεχιστούν σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006.
- (68) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται 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 για να συμπεριληφθούν αερομεταφορείς του Λιβάνου.

- (69) 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 ενδέχεται να υποχρεωθεί να λάβει περαιτέρω μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορές της Μαδαγασκάρης

- (70) Η Επιτροπή συνέχισε τις διαβουλεύσεις με την αρχή πολιτικής αεροπορίας της Μαδαγασκάρης, την Aviation Civile de Madagascar («ACM»). Κατόπιν αιτήματος της ACM, πραγματοποιήθηκε συνεδρίαση στις Βρυξέλλες, στις 2 Οκτωβρίου 2015, με τη συμμετοχή, αφενός, της Επιτροπής, του EASA και ενός κράτους μέλους και, αφετέρου, της ACM και του αερομεταφορέα *Air Madagascar*.
- (71) Στη συνεδρίαση, η ACM και ο αερομεταφορέας *Air Madagascar* παρείχαν πληροφορίες για την πρόοδο που έχουν σημειώσει όσον αφορά τα οικεία σχέδια διορθωτικών και προληπτικών μέτρων που εφάρμοσαν για την αντιμετώπιση των ελλείψεων ασφάλειας που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 66 έως 74 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2011. Τόσο η ACM όσο και η *Air Madagascar* θεωρούν ότι οι ελλείψεις ασφάλειας έχουν αντιμετωπιστεί επαρκώς. Η ACM ζήτησε νέα αξιολόγηση των περιορισμών λειτουργίας που έχουν επιβληθεί στην *Air Madagascar*.
- (72) Η Επιτροπή σημείωσε την πρόοδο που ανέφερε η ACM όσον αφορά την αποκατάσταση των ελλείψεων που διαπιστώθηκαν από τον ΔΟΠΑ καθώς και τις πληροφορίες από την ACM και τον αερομεταφορέα *Air Madagascar* όσον αφορά τα οικεία σχέδια διορθωτικών μέτρων και σχέδια προληπτικών μέτρων. Μολονότι αναγνωρίζεται η πρόοδος που έχει επιτύχει η ACM και ο αερομεταφορέας *Air Madagascar*, δεν έχουν επιτευχθεί ακόμη οι προϋποθέσεις για την χαλάρωση της ισχύουσας μερικής απαγόρευσης της *Air Madagascar*, ακόμη και αν ληφθεί υπόψη η αναμενόμενη περαιτέρω πρόοδος. Εξακολουθεί να είναι απαραίτητη η επαλήθευση της πραγματικής εφαρμογής των διεθνών προτύπων ασφάλειας. Η ACM οφείλει να εδραιώσει την πείρα της όσον αφορά τις νέες διαδικασίες που έχει θέσει σε εφαρμογή. Εν προκειμένω ενδέχεται να προβλεφθεί επιτόπια επίσκεψη αξιολόγησης από την Ένωση στη Μαδαγασκάρη, το πρώτο τρίμηνο του 2016. Επιπλέον, επί του παρόντος δεν υπάρχουν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία που να δικαιολογούν τυχόν χαλάρωση των περιορισμών λειτουργίας αερομεταφορέων της Μαδαγασκάρης.
- (73) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται 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 όσον αφορά τους αερομεταφορείς της Μαδαγασκάρης.

Αερομεταφορές της Μοζαμβίκης

- (74) Μετά την αποστολή αξιολόγησης από την Ένωση, που πραγματοποιήθηκε τον Απρίλιο 2015, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, ενώ η αρμόδια αρχή πολιτικής αεροπορίας στη Μοζαμβίκη, Instituto de Aviação Civil de Moçambique («IACM») κατέδειξε σημαντική πρόοδο όσον αφορά την εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφάλειας, εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικές ελλείψεις στο σύστημα εποπτείας της ασφάλειας στη Μοζαμβίκη. Ως εκ τούτου, αποφασίστηκε να παρέχει η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον EASA, τεχνική συνδρομή στην IACM, με σκοπό να διευκολύνει την επίλυση των ελλείψεων που εξακολουθούν να υπάρχουν και να ολοκληρωθεί η εσωτερική διαδικασία δημιουργίας ικανοτήτων που απαιτείται για να επιτευχθεί η απαιτούμενη βιωσιμότητα.
- (75) Στις 12 Οκτωβρίου 2015 άρχισε έργο τεχνικής βοήθειας μακράς διάρκειας, που θα διαρκέσει έως τις αρχές Ιουνίου 2016. Η πρώτη φάση του έργου απέφερε ορισμένα αρχικά αποτελέσματα. Κατόπιν διεξοδικής επανεξέτασης του νομικού πλαισίου και των εφαρμοστέων κανονισμών πολιτικής αεροπορίας έχουν εντοπιστεί τα διορθωτικά μέτρα και οι βελτιώσεις προς μεταγενέστερη υιοθέτηση. Εξετάζεται η προσαρμογή των βασικών αρχών και της διάρθρωσης ορισμένων πράξεων της νομοθεσίας της Ένωσης στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας στις ιδιαιτερότητες του συστήματος πολιτικής αεροπορίας της Μοζαμβίκης. Καταβάλλονται εστιασμένες προσπάθειες για τη συστηματική αντιμετώπιση όλων των ανοικτών ευρημάτων του Γενικού Ελεγκτικού Προγράμματος Εποπτείας της Ασφάλειας (Universal Safety Oversight Audit Programme, USOAP) του ΔΟΠΑ, με σκοπό να βελτιωθεί σημαντικά η αναλογία αποτελεσματικής εφαρμογής. Πραγματοποιήθηκε κύκλος επαφών με όλους τους υπάρχοντες αερομεταφορείς και επανεξετάστηκε το καθεστώς πιστοποίησής τους. Εξετάζεται σειρά πρωτοκόλλων συνεργασίας, προκειμένου να εξαλειφθούν οι ελλείψεις σε μερικούς από τους πιο ευάλωτους τομείς της IACM. Έχει αρχίσει ο εντοπισμός όλων των διαδικασιών και διεργασιών της IACM που χρειάζονται ριζική μεταρρύθμιση.
- (76) Στις 14 Σεπτεμβρίου 2015 άρχισε έργο τεχνικής βοήθειας σύντομης διάρκειας, που έληξε στις 13 Νοεμβρίου 2015. Το έργο περιλάμβανε πρακτική εξάσκηση και καθοδήγηση σχετικά με την πιστοποίηση και την επιτήρηση αεροδρομίων, με ιδιαίτερη επικέντρωση στο νέο διεθνές αεροδρόμιο Nacala και στο υφιστάμενο διεθνές αεροδρόμιο Beira.
- (77) Ωστόσο, η ικανότητα της IACM να εποπτεύει τις δραστηριότητες της πολιτικής αεροπορίας στη Μοζαμβίκη δεν είναι επί του παρόντος σε ικανοποιητικό επίπεδο σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Ως εκ τούτου, δεν υπάρχουν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία που να δικαιολογούν απόφαση για χαλάρωση της απαγόρευσης λειτουργίας όλων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Μοζαμβίκη.

- (78) Σύμφωνα με τον κατάλογο που διαβίβασε το IACM στις 5 Νοεμβρίου 2015, έχουν πιστοποιηθεί στη Μοζαμβίκη τρεις νέοι αερομεταφορείς, συγκεκριμένα οι: *Ambassador Lda* (AOC MOZ-21), *Everett Aviation Lda* (AOC MOZ-18) και *Inaer Aviation Mozambique Lda* (AOC MOZ-19). Ωστόσο, η DGCA δεν είναι σε θέση να υποβάλει στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η εποπτεία ασφάλειας των εν λόγω αερομεταφορέων εξασφαλίζεται σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Με τον ίδιο κατάλογο, η IACM ενημέρωσε την Επιτροπή ότι ανακλήθηκαν τα πιστοποιητικά των αερομεταφορέων *Aero-Serviços Sarl* (AOC MOZ-08), *Emílio Air Charter Lda* (AOC MOZ-05) και *Unique Air Charter Lda* (AOC MOZ-13), που είχαν προηγουμένως ανασταλεί κατά τη διάρκεια διαδικασίας νέας πιστοποίησης, επειδή οι εν λόγω αερομεταφορείς δεν ολοκλήρωσαν τη διαδικασία νέας πιστοποίησης.
- (79) Συνεπώς, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι ο κοινοτικός κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να συμπεριληφθούν οι αερομεταφορείς *Ambassador Lda*, *Everett Aviation Lda* και *Inaer Aviation Mozambique Lda* στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 και να διαγραφούν οι αερομεταφορείς *Aero-Serviços Sarl*, *Emílio Air Charter Lda* και *Unique Air Charter Lda* από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

Αερομεταφορείς του Νεπάλ

- (80) Η Επιτροπή συνέχισε τις διαβουλεύσεις με την αρχή πολιτικής αεροπορίας του Νεπάλ («CAAN»), προκειμένου να προσδιοριστούν οι ικανότητες της CAAN να εφαρμόζει και να επιβάλλει επαρκώς τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων.
- (81) Η Επιτροπή και ο EASA επισκέφθηκαν την CAAN από τις 5 έως τις 9 Οκτωβρίου 2015. Ο σκοπός της επίσκεψης του EASA ήταν να παράσχει τεχνική βοήθεια με τη μορφή αξιολόγησης της προόδου που έχει επιτευχθεί από την CAAN σε σχέση με τα ευρήματα του ελέγχου του ΔΟΠΑ και να αναθεωρήσει τον χάρτη πορείας ώστε να περιλαμβάνει και συστάσεις για το κλείσιμο των εκκρεμών ζητημάτων. Η Επιτροπή συμμετείχε σε αυτή την επίσκεψη με σκοπό την επανεξέταση της προόδου που πραγματοποιήθηκε από την CAAN για την αποκατάσταση των ελλείψεων οι οποίες προκάλεσαν την απαγόρευση των αερομεταφορέων του Νεπάλ που επιβλήθηκε τον Δεκέμβριο 2013.
- (82) Η επιτόπια επίσκεψη επιβεβαίωσε ότι η CAAN σημείωσε πρόοδο όσον αφορά την εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφάλειας. Σύμφωνα με τη ΔΟΠΑ, το σχέδιο διορθωτικών μέτρων που εκπονήθηκε από την CAAN καλύπτει πλήρως τα ευρήματα, συμπεριλαμβανομένων των ευρημάτων σοβαρού προβλήματος ασφάλειας από τον ΔΟΠΑ. Ωστόσο, δεν κατέστη δυνατόν να επαληθευτεί κατά την επιτόπια επίσκεψη η υλοποίηση των μέτρων. Το σοβαρό πρόβλημα ασφάλειας που αφορά τις πτητικές λειτουργίες εξακολουθεί να υπάρχει. Η CAAN αναμένει, τον Δεκέμβριο 2015, την αποστολή Ομάδας Ασφάλειας Πτήσεων του Περιφερειακού Γραφείου του ΔΟΠΑ, για αρχική αξιολόγηση της εφαρμογής των διορθωτικών μέτρων, με προοπτική ενδεχόμενη αποστολή συντονισμού και επικύρωσης του ΔΟΠΑ, το πρώτο τρίμηνο του 2016. Κατά την εν λόγω αποστολή συντονισμού και επικύρωσης, σκοπός θα είναι να επαληθευθεί από τον ΔΟΠΑ η ουσιαστική εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων. Η CAAN εφαρμόζει πρόγραμμα τακτικών ελέγχων για όλους τους αερομεταφορείς και άλλους παρόχους υπηρεσιών που τελούν υπό την εποπτεία της. Ωστόσο, το πρόγραμμα επιθεωρήσεων πρέπει να αναπτυχθεί περαιτέρω.
- (83) Κατά τη διάρκεια συνεδρίασης με τον Υπουργό Τουρισμού, Πολιτισμού και Πολιτικής Αεροπορίας, τονίσθηκε ότι η πλήρης εξουσιοδότηση της CAAN να λειτουργεί ανεξάρτητα από το πολιτικό επίπεδο κατά την άσκηση των καθηκόντων της που σχετίζονται με την ασφάλεια και η επαρκής στελέχυσή της με ειδικευμένο προσωπικό αποτελούν απαραίτητα στοιχεία για τη βελτίωση του συστήματος εποπτείας της αεροπορίας στο Νεπάλ. Ο Υπουργός ενημέρωσε ότι εκπονούνται περαιτέρω τροποποιήσεις του νόμου περί πολιτικής αεροπορίας του Νεπάλ, έτσι ώστε να αντιμετωπιστούν τα θεσμικά ζητήματα και η ανεξαρτησία της εποπτείας της ασφάλειας από τους παρόχους υπηρεσιών και ότι η CAAN έχει την πλήρη υποστήριξη όσον αφορά την επίλυση όλων των προβλημάτων.
- (84) Στις 7 και 8 Οκτωβρίου 2015, η Επιτροπή και ο EASA επισκέφθηκαν τους αερομεταφορείς *Buddha Air*, *Yeti Airlines*, *Tara Air* and *Nepal Airlines Corporation*, που είναι νηολογημένοι στο Νεπάλ, προκειμένου να επανεξετάσουν τις εξελίξεις μετά την προηγούμενη επίσκεψη του Φεβρουαρίου 2014. Και οι τέσσερις αερομεταφορείς έχουν πιστοποιηθεί εκ νέου, σύμφωνα με την προσέγγιση πέντε σταδίων, και η CAAN διενεργεί τακτική εποπτεία. Η ανάπτυξη συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας και η νοοτροπία ασφάλειας εντός των εν λόγω αερομεταφορέων είναι τα διάφορα στάδια ωριμότητας και, παρά το γεγονός ότι ορισμένοι από αυτούς είναι σαφώς πιο προχωρημένα από άλλους, κανένας τους δεν πληροί επί του παρόντος τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.
- (85) Η CAAN ενημέρωσε επίσης ότι είχαν πιστοποιηθεί δύο νέοι αερομεταφορείς. Στις 13 Νοεμβρίου 2014 είχε εκδοθεί το ΠΑ με αριθμό 083/2014 για την *Saurya Airlines* και στις 9 Μαρτίου 2015 είχε εκδοθεί το πιστοποιητικό αερομεταφοράς με αριθμό 084/2015 για την *Himalaya Airlines*. Ωστόσο, η DGCA δεν ήταν σε θέση να υποβάλει στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η εποπτεία ασφάλειας των εν λόγω αερομεταφορέων εξασφαλίζεται σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

- (86) Συνεπώς, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι ο κοινοτικός κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης πρέπει να τροποποιηθεί για να συμπεριληφθούν οι αερομεταφορείς *Alda Trans Parua* και *Weststar Aviation* στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

Αερομεταφορείς των Φιλιππίνων

- (87) Η Επιτροπή, ο EASA και τα κράτη μέλη παρακολουθούν εκ του σύνεγγυς τις επιδόσεις ασφάλειας των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στις Φιλιππίνες και εκτελούν πτήσεις εντός της Ένωσης, μεταξύ άλλων με κατά προτεραιότητα επιθεωρήσεις διαδρόμου που πρέπει να διενεργούνται σε ορισμένους αερομεταφορείς των Φιλιππίνων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (88) Πριν από τη συνεδρίαση της Επιτροπής Ασφάλειας των Αερομεταφορών, η αρχή πολιτικής αεροπορίας των Φιλιππίνων («CAAP») διαβίβασε στην Επιτροπή ορισμένες τεχνικές πληροφορίες που αφορούν την εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στις Φιλιππίνες. Μεταξύ άλλων αναφερόταν ότι υπάρχουν επί του παρόντος 38 δραστηριοποιούμενοι κάτοχοι πιστοποιητικού αερομεταφορέα στις Φιλιππίνες. Η ομάδα διοίκησης της CAAP που έχει μέχρι τώρα συμβάλει στις βελτιώσεις στο πλαίσιο της πολιτικής αεροπορίας των Φιλιππίνων παραμένει στη θέση της και είναι προσηλωμένη στη συνεχή βελτίωση του προγράμματός της. Επιπλέον, από τις πληροφορίες που υποβλήθηκαν από την CAAP και από την ανάλυση των διαθέσιμων πληροφοριών σχετικά με ατυχήματα και συμβάντα δεν προκύπτουν ανησυχητικές εξελίξεις που αφορούν πιστοποιημένοι αερομεταφορείς των Φιλιππίνων.
- (89) Οι αερομεταφορείς *Philippine Airlines*, *Air Philippines Corporation* και *Cebu Pacific Air* έχουν υποβληθεί προσφάτως σε επιθεωρήσεις διαδρόμου στο πλαίσιο του SAFA. Οι εκθέσεις αναφέρουν ότι δεν υπάρχουν αρνητικές τάσεις που συνδέονται με αυτές τις επιθεωρήσεις διαδρόμου SAFA.
- (90) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται 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 των Φιλιππίνων.
- (91) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας από τους αερομεταφορείς των Φιλιππίνων, διενεργώντας κατά προτεραιότητα επιθεωρήσεις διαδρόμου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορείς της Ρωσικής Ομοσπονδίας

- (92) Η Επιτροπή, ο EASA και τα κράτη μέλη παρακολουθούν εκ του σύνεγγυς τις επιδόσεις ασφάλειας των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Ρωσική Ομοσπονδία και εκτελούν πτήσεις εντός της Ένωσης, μεταξύ άλλων με κατά προτεραιότητα επιθεωρήσεις διαδρόμου που πρέπει να διενεργούνται σε ορισμένους αερομεταφορείς της Ρωσικής Ομοσπονδίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (93) Στις 23 Οκτωβρίου 2015, η Επιτροπή, συνεπικουρούμενη από τον EASA και ένα κράτος μέλος, πραγματοποίησε συνεδρίαση με αντιπροσώπους της Υπηρεσίας Αερομεταφορών της Ρωσικής Ομοσπονδίας («FATA»). Σκοπός της εν λόγω συνεδρίασης ήταν να επανεξεταστούν οι επιδόσεις ασφάλειας των αερομεταφορέων της Ρωσικής Ομοσπονδίας, με βάση τις εκθέσεις των επιθεωρήσεων διαδρόμου SAFA το χρονικό διάστημα μεταξύ της 20ής Σεπτεμβρίου 2014 και της 19ης Οκτωβρίου 2015 και να εντοπιστούν περιπτώσεις που χρειάζονται ιδιαίτερη προσοχή.
- (94) Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης, η Επιτροπή αναφέρθηκε στην έλλειψη κατάλληλης ανάλυσης πρωταρχικών αιτιών από ορισμένους αερομεταφορείς με δείκτη SAFA 2 ή υψηλότερο. Η FATA δήλωσε ότι τα ευρήματα των ελέγχων που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA αναλύονται τακτικά και ότι παρακολουθείται αδιάλειπτος η αποτελεσματικότητα των διορθωτικών μέτρων. Η FATA δεσμεύτηκε να δώσει συνέχεια σε περιπτώσεις στις οποίες δεν είχε ακόμη αποκατασταθεί δρόμος η μη συμμόρφωση και να υποβάλει στην Επιτροπή επικαιροποίηση σχετικά με την κατάσταση στις εν λόγω περιπτώσεις. Επιπλέον, η FATA ενημέρωσε σχετικά με τις πρόσφατες περιπτώσεις αναστολής ή ανάκλησης πιστοποιητικών αερομεταφορέων υπό την εποπτεία της.
- (95) Βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών, 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. Ωστόσο, συμφωνήθηκε ότι οι τακτικές συνεδριάσεις εμπειρογνομώνων μεταξύ της Επιτροπής και των ρωσικών αρχών, τουλάχιστον μία φορά πριν από κάθε συνεδρίαση της Επιτροπής Ασφάλειας των Αερομεταφορέων, πρέπει να συνεχιστεί.

- (96) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται 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 Ρωσικής Ομοσπονδίας.
- (97) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας πτήσεων από τους αερομεταφορείς της Ρωσικής Ομοσπονδίας, διενεργώντας κατά προτεραιότητα επιθεωρήσεις διαδρόμου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (98) Σε περίπτωση που από τις εν λόγω επιθεωρήσεις προκύψει άμεσο κίνδυνος για την ασφάλεια λόγω μη συμμόρφωσης με τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, η Επιτροπή ενδέχεται να υποχρεωθεί να λάβει μέτρα κατά αερομεταφορέων της Ρωσικής Ομοσπονδίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορείς του Σουδάν

- (99) Η αρχή πολιτικής αεροπορίας του Σουδάν («SCAA») διατηρεί τακτικές επαφές με την Επιτροπή, ιδίως όσον αφορά την αξιολόγηση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Σουδάν. Οι δραστηριότητες εποπτείας της SCAA έχουν βελτιωθεί όσον αφορά τον αριθμό των αερομεταφορέων. Μολονότι η SCAA επιβεβαίωσε την ετοιμότητά της να υποδεχθεί επιτόπια επίσκεψη αξιολόγησης τον Οκτώβριο 2015, στη συνέχεια ζήτησε την αναβολή της επίσκεψης για το 2016, προκειμένου η SCAA και οι αερομεταφορείς να έχουν περισσότερο χρόνο για να εφαρμόσουν τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας.
- (100) Πρέπει να πραγματοποιηθεί αποστολή ενωσιακής αξιολόγησης της ασφαλείας προκειμένου να διαπιστωθεί κατά πόσον η SCAA και οι αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι στο Σουδάν συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας.
- (101) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται 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 όσον αφορά τους αερομεταφορείς του Σουδάν.

Αερομεταφορείς της Ταϊβάν

- (102) Έχοντας υπόψη τα δύο θανατηφόρα ατυχήματα που συνέβησαν με αεροσκάφη του αερομεταφορέα *TransAsia Airways* (TNA) τους τελευταίους 18 μήνες, η Επιτροπή άρχισε επίσημες διαβουλεύσεις με την αρχή πολιτικής αεροπορίας της Ταϊβάν («CAA») σύμφωνα με τις διατάξεις που καθορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006 της Επιτροπής. Για το θέμα αυτό, προσκλήθηκαν η CAA και ο αερομεταφορέας TNA σε τεχνική συνεδρίαση στις Βρυξέλλες, στις 19 Οκτωβρίου 2015, για να συζητήσουν με την Επιτροπή και τον EASA το σύστημα εποπτείας της ασφαλείας που εφαρμόζει CAA, καθώς και τις επιδόσεις ασφαλείας της TNA..
- (103) Κατά τη διάρκεια της εν λόγω συνεδρίασης, η CAA κοινοποίησε ότι το οικείο σύστημα εποπτείας της ασφαλείας βασίζεται στα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του ΔΟΠΑ, και εξήγησε, με παραπομπή στα οκτώ κρίσιμα στοιχεία ΔΟΠΑ, τον τρόπο με τον οποίο ασκεί τις αρμοδιότητες εποπτείας της ασφαλείας. Η CAA ανέλυσε λεπτομερέστερα τα μέτρα που δρομολόγησε μετά τα συμβάντα και τα ατυχήματα στα οποία εμπλεκόταν ο αερομεταφορέας TNA κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο ετών. Επιπλέον, σύμφωνα με τους κανονισμούς της Ταϊβάν, η CAA ανέστειλε το επίπεδο των αεροπορικών δραστηριοτήτων που διεξάγονταν από τον αερομεταφορέα TNA για ένα έτος από την ημερομηνία του δεύτερου ατυχήματος. Τέλος, CAA υπογράμμισε τη δέσμευσή της να εφαρμόσει το παράρτημα 19 του ΔΟΠΑ και ανακοίνωσε ότι θα αξιολογήσει, έως το τέλος του 2017, τα συστήματα διαχείρισης ασφαλείας (Safety Management System, SMS) όλων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Ταϊβάν.
- (104) Κατά την ίδια συνεδρίαση, ο αερομεταφορέας TNA ενημέρωσε την Επιτροπή ότι, μετά από την θανατηφόρα ατυχήματα που συνέβησαν το 2014 και το 2015, ανέπτυξε και εφάρμοσε σχέδιο δράσης για την ενίσχυση της ασφαλείας πτήσεων που καλύπτει τα ακόλουθα πεδία: ενίσχυση της εταιρικής νοοτροπίας, τεχνική οργάνωσης, εφαρμογή συστήματος διαχείρισης ασφαλείας, εκπαίδευση και μέτρηση. Ανέφερε ότι κατά τη διάρκεια του 2015 πραγματοποιήθηκαν σημαντικές αλλαγές στην οργάνωση του αερομεταφορέα, όπως η ένταξη νέων στελεχών στο ανώτατο επίπεδο διοίκησης του αερομεταφορέα, η συγκρότηση τμήματος διασφάλισης της ποιότητας, η σύσταση επιτροπής ασφαλείας πτήσεων για τη χάραξη πολιτικής και την προώθηση της ασφαλείας καθώς και την ανανέωση του στόλου έτσι ώστε η μέση ηλικία του στόλου είναι τέσσερα έτη το 2016. Πραγματοποιήθηκαν επίσης ειδικές δράσεις για τη βελτίωση της εκπαίδευσης των πληρωμάτων πτήσης. Επιπλέον των δραστηριοτήτων εποπτείας από την CAA, το 2015 πραγματοποιήθηκαν επισκέψεις αξιολόγησης από την ATR και την Flight Safety Foundation με τη βοήθεια της Airbus και του Bureau Veritas. Και οι δύο οι επιτόπιες επισκέψεις αξιολόγησης οδήγησαν σε σειρά συστάσεων, οι οποίες καλύπτονται από το σχέδιο διορθωτικών μέτρων που εκπονήθηκε ακολούθως από τον αερομεταφορέα TNA.

- (105) Στο τέλος της συνεδρίασης, η CAA κατέληξε επαναλαμβάνοντας ότι όλες οι πτυχές του τομέα των αερομεταφορών στην Ταϊβάν πληρούν τα διεθνή πρότυπα που έχει καταρτίσει ο ΔΟΠΑ, και δεσμεύτηκε να συνεχίσει να παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς τις επιδόσεις ασφάλειας του αερομεταφορέα TNA και την εφαρμογή των σχεδίων διορθωτικών και προληπτικών μέτρων.
- (106) Με βάση τις πληροφορίες που είχε στη διάθεσή της η Επιτροπή, εκτιμήθηκε ότι δεν ήταν αναγκαίο να παρευρεθούν η CAA και ο αερομεταφορέας TNA στην Επιτροπή Ασφάλειας των Αερομεταφορών και ότι δεν είναι αναγκαία η απαγόρευση λειτουργίας αερομεταφορέων της Ταϊβάν. Ωστόσο, η CAA και ο αερομεταφορέας TNA συμφώνησαν να πραγματοποιηθούν περαιτέρω τεχνικές διαβουλεύσεις για να είναι σε θέση η Επιτροπή να παρακολουθεί την εφαρμογή των οικείων σχεδίων διορθωτικών και προληπτικών μέτρων, και για να καταστεί δυνατός ο συνεχής διάλογος επί θεμάτων ασφάλειας.
- (107) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται 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 όσον αφορά τους αερομεταφορείς της Ταϊβάν.
- (108) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αεροσκαφών που έχουν πιστοποιηθεί στην Ταϊβάν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορές της Ταϊλάνδης

- (109) Με επιστολή της 14ης Οκτωβρίου 2015, η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας της Ταϊλάνδης («CAA της Ταϊλάνδης») διαβίβασε πληροφορίες στην Επιτροπή σχετικά με την πρόοδο της υλοποίησης των διορθωτικών δράσεων για την αντιμετώπιση του σοβαρού προβλήματος ασφάλειας που διαπίστωσε ο ΔΟΠΑ και άλλων ευρημάτων του ΔΟΠΑ και της Ομοσπονδιακής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Federal Aviation Administration, FAA) των Ηνωμένων Πολιτειών. Στην επιστολή επισημάνθηκε ότι η κυβέρνηση της Ταϊλάνδης κατόρθωσε εντός ολίγων μηνών να αναδιοργανώσει την πρώην Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας σε αυτοτελή αρχή πολιτικής αεροπορίας της Ταϊλάνδης («CAA της Ταϊλάνδης»). Η CAA της Ταϊλάνδης έχει προσλάβει νέους εξειδικευμένους τεχνικούς και πρόσθετο προσωπικό επιθεώρησης, και είναι σε εξέλιξη η διαδικασία περαιτέρω ενίσχυσης του εργατικού της δυναμικού.
- (110) Από τις 9 έως τις 12 Νοεμβρίου 2015, ο EASA πραγματοποίησε επίσκεψη στην Ταϊλάνδη, μεταξύ άλλων στην CAA της Ταϊλάνδης, για να επανεξετάσει τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης που διαπιστώθηκαν από τη ΔΟΠΑ, υπό το πρίσμα των αιτήσεων που έχουν υποβάλει δύο ταϊλανδοί αερομεταφορείς για χορήγηση άδειας TCO. Οι παρατηρήσεις του EASA συμφωνούν με τις διαπιστώσεις του ΔΟΠΑ. Ο EASA διαπίστωσε ότι η CAA της Ταϊλάνδης ήταν σχετικά υποτελεχόμενη και με υπερβολικό εργασιακό φόρτο, αλλά παρατήρησε επίσης ενθαρρυντικές εξελίξεις. Για την περαιτέρω εξέλιξη χρειάζονται πολιτική στήριξη και επαρκές και ρεαλιστικό χρονικό διάστημα για να εφαρμοστούν διορθωτικά μέτρα με βιώσιμο τρόπο.
- (111) Κατόπιν αιτήματος της κυβέρνησης της Ταϊλάνδης, διοργανώθηκε τεχνική συνεδρίαση στις 23 Νοεμβρίου 2015, στην οποία συμμετείχαν η Επιτροπή, ο EASA, υψηλόβαθμοι αξιωματούχοι της κυβέρνησης της Ταϊλάνδης, υπάλληλοι της αρχής πολιτικής αεροπορίας της Ταϊλάνδης, καθώς και αντιπρόσωποι του αερομεταφορέα *Thai Airways International*. Οι πληροφορίες που παρασχέθηκαν κατά τη συνεδρίαση σχετικά με τις βελτιώσεις που πρέπει να επέλθουν στο σύστημα πολιτικής αεροπορίας της Ταϊλάνδης κρίθηκαν επίσης σημαντικές για την Επιτροπή Ασφάλειας των Αερομεταφορών.
- (112) Η αντιπροσωπεία της Ταϊλάνδης κλήθηκε σε ακρόαση ενώπιον της Επιτροπής Ασφάλειας των Αερομεταφορών, στις 25 Νοεμβρίου 2015. Η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας της Ταϊλάνδης παρουσίασε τις οργανωτικές βελτιώσεις και τα βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα σχέδια μέτρων με τα οποία θα πρέπει να αντιμετωπιστούν τα ευρήματα του ΔΟΠΑ και να επιλυθεί το σοβαρό πρόβλημα ασφάλειας. Όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα, η CAA της Ταϊλάνδης εξήγησε ότι έκρινε προτιμότερο υψηλής ποιότητας σύστημα ασφάλειας της αεροπορίας από τον καθορισμό εξωπραγματικών προθεσμιών. Η CAA της Ταϊλάνδης προτίθεται να εφαρμόσει τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς ασφάλειας της αεροπορίας και να συνάψει συμβάσεις με τον EASA και άλλους ευρωπαίους εταίρους, για τη στήριξη της εφαρμογής τους. Η *Thai Airways* παρουσίασε την εξέλιξη του αερομεταφορέα, καθώς και την εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφάλειας και της διαχείρισης της ασφάλειας στις πτητικές λειτουργίες της.
- (113) Η ουσιαστική εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφάλειας βρίσκεται σε χαμηλό επίπεδο, όπως αποδεικνύεται από τα αποτελέσματα του ελέγχου του ΔΟΠΑ του Φεβρουαρίου 2015, αλλά η κυβέρνηση και η CAA της Ταϊλάνδης δείχνουν σαφή δέσμευση για βελτίωση του συστήματος εποπτείας της ασφάλειας στην Ταϊλάνδη και παρείχαν αποδεικτικά

στοιχεία ότι σε σύντομο χρονικό διάστημα έχει ήδη επιτευχθεί σχετική πρόοδος. Ωστόσο, οι διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια των αερομεταφορέων της Ταϊλάνδης δεν δικαιολογούν απόφαση επιβολής απαγόρευσης ή επιχειρησιακών περιορισμών. Για την παρακολούθηση της κατάστασης εκ του σύνεγγυς, θα συνεχιστούν οι διαβουλεύσεις με τις αρχές της Ταϊλάνδης σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006.

- (114) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται 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 όσον αφορά τους αερομεταφορείς της Ταϊλάνδης.
- (115) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αεροσκαφών που έχουν πιστοποιηθεί στην Ταϊλάνδη σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (116) 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 ενδέχεται να υποχρεωθεί να λάβει περαιτέρω μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορείς της Ζάμπια

- (117) Στις 4 Σεπτεμβρίου 2015, η αρχή πολιτικής αεροπορίας της Ζάμπια («ZCAA») διαβίβασε στην Επιτροπή ενημέρωση σχετικά με τις εργασίες που αφορούν το σχέδιο μέτρων ασφαλείας της Ζάμπια. Από την ενημέρωση αυτή προκύπτει ότι έχει επιτευχθεί ικανοποιητική πρόοδος. Ωστόσο, μερικά μέτρα εξακολουθούν να βρίσκονται στο τελικό τους στάδιο και δεν έχουν ολοκληρωθεί. Με συμφωνία μεταξύ της Επιτροπής και της Ζάμπια αποφασίστηκε να αναβληθεί για τις αρχές του 2016 η επίσκεψη αξιολόγησης από την ΕΕ.
- (118) Αναμένεται ότι η Ζάμπια θα συνεχίσει να καταβάλλει προσπάθειες για την εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφαλείας. Η Επιτροπή προτίθεται να προετοιμαστεί περαιτέρω για την επιτόπια επίσκεψη αξιολόγησης στις αρχές του 2016, με σκοπό την επαλήθευση της εφαρμογής των προτύπων αυτών στη Ζάμπια.
- (119) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται 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 όσον αφορά τους αερομεταφορείς της Ζάμπια.
- (120) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (121) 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 Δεκεμβρίου 2015.

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΠΟΥ ΥΠΟΚΕΙΝΤΑΙ ΣΕ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ, 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
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Ιράκ
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

⁽¹⁾ Οι αερομεταφορείς που αναγράφονται στο παράρτημα Α επιτρέπεται να ασκούν δικαιώματα μεταφοράς με πλήρη μίσθωση αεροσκάφους από αερομεταφορέα που δεν υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας, υπό 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
HELIANG	010	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
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

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
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Δημοκρατία του Κονγκό
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό (ΛΔΚ), ήτοι:			Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ 2012	BUL	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/ 2015	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ 2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	KGO	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/ 2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

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
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Τζιμπουτί, 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
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 Afrijet και SN2AG που αναγράφονται στο παράρτημα Β, ήτοι:			Δημοκρατία της Γκαμπόν
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Δημοκρατία της Γκαμπόν
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Δημοκρατία της Γκαμπόν

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
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Δημοκρατία της Γκαμπόν
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Δημοκρατία της Γκαμπόν
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Δημοκρατία της Γκαμπόν
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Άγνωστος	Δημοκρατία της Γκαμπόν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες αρχές ρυθμιστικής εποπτείας της Ινδονησίας, πλην των Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua και Indonesia Air Asia, ήτοι:			Δημοκρατία της Ινδονησίας
AIR BORN INDONESIA	135-055	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Δημοκρατία της Ινδονησίας
BATIK AIR	121-050	BTK	Δημοκρατία της Ινδονησίας
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Δημοκρατία της Ινδονησίας
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Δημοκρατία της Ινδονησίας
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Δημοκρατία της Ινδονησίας

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
<i>DIRGANTARA AIR SERVICE</i>	135-014	DIR	Δημοκρατία της Ινδονησίας
<i>EASTINDO</i>	135-038	ESD	Δημοκρατία της Ινδονησίας
<i>ELANG LINTAS INDONESIA</i>	135-052	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
<i>ELANG NUSANTARA AIR</i>	135-053	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
<i>ENGGANG AIR SERVICE</i>	135-045	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
<i>ERSA EASTERN AVIATION</i>	135-047	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
<i>GATARI AIR SERVICE</i>	135-018	GHS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
<i>HEAVY LIFT</i>	135-042	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
<i>INDONESIA AIR ASIA EXTRA</i>	121-054	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
<i>INDONESIA AIR TRANSPORT</i>	121-034	IDA	Δημοκρατία της Ινδονησίας
<i>INTAN ANGKASA AIR SERVICE</i>	135-019	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
<i>JAYAWIJAYA DIRGANTARA</i>	121-044	JWD	Δημοκρατία της Ινδονησίας
<i>JOHNLIN AIR TRANSPORT</i>	135-043	JLB	Δημοκρατία της Ινδονησίας
<i>KAL STAR</i>	121-037	KLS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
<i>KARTIKA AIRLINES</i>	121-003	KAE	Δημοκρατία της Ινδονησίας
<i>KOMALA INDONESIA</i>	135-051	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
<i>KURA-KURA AVIATION</i>	135-016	KUR	Δημοκρατία της Ινδονησίας
<i>LION MENTARI AIRLINES</i>	121-010	LNI	Δημοκρατία της Ινδονησίας
<i>MARTABUANA ABADION</i>	135-049	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας

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
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MIMIKA AIR	135-007	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MY INDO AIRLINES	121-042	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
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
SMAC	135-015	SMC	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SURYA AIR	135-046	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	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
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
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	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 Καζαχστάν, πλην της Air Astana, ήτοι:			Δημοκρατία του Καζαχστάν
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Δημοκρατία του Καζαχστάν
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Δημοκρατία του Καζαχστάν
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Δημοκρατία του Καζαχστάν
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Δημοκρατία του Καζαχστάν
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Δημοκρατία του Καζαχστάν
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Δημοκρατία του Καζαχστάν
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Δημοκρατία του Καζαχστάν
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Δημοκρατία του Καζαχστάν
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Δημοκρατία του Καζαχστάν
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Δημοκρατία του Καζαχστάν
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Δημοκρατία του Καζαχστάν
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Δημοκρατία του Καζαχστάν

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	KZ-01/003	SOZ	Δημοκρατία του Καζαχστάν
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Δημοκρατία του Καζαχστάν
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Δημοκρατία του Καζαχστάν
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Δημοκρατία του Καζαχστάν
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Δημοκρατία του Καζαχστάν
SCAT	KZ-01/004	VSV	Δημοκρατία του Καζαχστάν
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Δημοκρατία του Καζαχστάν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν αδειοδοτηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Κιργισίας, ήτοι:			Δημοκρατία της Κιργισίας
AIR BISHKEK (πρώην EASTOK AVIA)	15	EAA	Δημοκρατία της Κιργισίας
AIR MANAS	17	MBB	Δημοκρατία της Κιργισίας
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Δημοκρατία της Κιργισίας
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Δημοκρατία της Κιργισίας
HELI SKY	47	HAC	Δημοκρατία της Κιργισίας
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Δημοκρατία της Κιργισίας
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Δημοκρατία της Κιργισίας
S GROUP INTERNATIONAL (πρώην S GROUP AVIATION)	45	IND	Δημοκρατία της Κιργισίας
SKY BISHKEK	43	BIS	Δημοκρατία της Κιργισίας
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Δημοκρατία της Κιργισίας
SKY WAY AIR	39	SAB	Δημοκρατία της Κιργισίας
TEZ JET	46	TEZ	Δημοκρατία της Κιργισίας
VALOR AIR	07	VAC	Δημοκρατία της Κιργισίας

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 Λιβερίας.			Λιβερία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λιβύης, ήτοι:			Λιβύη
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Λιβύη
AIR LIBYA	004/01	TLR	Λιβύη
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Λιβύη
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Λιβύη
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Λιβύη
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Λιβύη
PETRO AIR	025/08	PEO	Λιβύη
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Μοζαμβίκης, ήτοι:			Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	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
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
EVERETT AVIATION LDA	MOZ-18	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA	MOZ-19	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	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
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
MAKOND, LDA	MOZ-20	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες αρχές ρυθμιστικής εποπτείας του Νεπάλ, ήτοι:			Δημοκρατία του Νεπάλ
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Δημοκρατία του Νεπάλ
FISHTAIL AIR	017/2001	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
GOMA AIR	064/2010	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
MAKALU AIR	057A/2009	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Δημοκρατία του Νεπάλ
SAURYA AIRLINES	083/2014	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Δημοκρατία του Νεπάλ
SIMRIK AIR	034/2000	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ

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
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Δημοκρατία του Νεπάλ
SITA AIR	033/2000	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
TARA AIR	053/2009	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Δημοκρατία του Νεπάλ
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σάο Τομέ και Πρίνσιπε, ήτοι:			Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
AFRICA'S CONNECTION	10/ΑΟC/2008	ACH	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
STP AIRWAYS	03/ΑΟC/2006	STP	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν αδειοδοτηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Σιέρα Λεόνε, ήτοι:			Σιέρα Λεόνε
AIR RUM, LTD	ΑΓΝΩΣΤΟΣ	RUM	Σιέρα Λεόνε
DESTINY AIR SERVICES, LTD	ΑΓΝΩΣΤΟΣ	DTY	Σιέρα Λεόνε
HEAVYLIFT CARGO	ΑΓΝΩΣΤΟΣ	Άγνωστος	Σιέρα Λεόνε
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	ΑΓΝΩΣΤΟΣ	ORJ	Σιέρα Λεόνε
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	ΑΓΝΩΣΤΟΣ	PRR	Σιέρα Λεόνε
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	ΑΓΝΩΣΤΟΣ	SVT	Σιέρα Λεόνε
TEEBAH AIRWAYS	ΑΓΝΩΣΤΟΣ	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	54	AAJ	Δημοκρατία του Σουδάν
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Δημοκρατία του Σουδάν
BADR AIRLINES	35	BDR	Δημοκρατία του Σουδάν
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Δημοκρατία του Σουδάν
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Δημοκρατία του Σουδάν
DOVE AIRLINES	52	DOV	Δημοκρατία του Σουδάν
ELIDINER AVIATION	8	DND	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
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Δημοκρατία του Σουδάν
GREEN FLAG AVIATION	17	Άγνωστος	Δημοκρατία του Σουδάν
HELEJETIC AIR	57	HJT	Δημοκρατία του Σουδάν
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Δημοκρατία του Σουδάν
KUSH AVIATION	60	KUH	Δημοκρατία του Σουδάν
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Δημοκρατία του Σουδάν
MID AIRLINES	25	NYL	Δημοκρατία του Σουδάν
NOVA AIRLINES	46	NOV	Δημοκρατία του Σουδάν
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Δημοκρατία του Σουδάν
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Δημοκρατία του Σουδάν
TARCO AIRLINES	56	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 ΟΙ ΟΠΟΙΟΙ ΥΠΟΚΕΙΝΤΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ⁽¹⁾

Όνομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφοράς (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφοράς (ΠΑ)	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 του αεροσκάφους που αποτελεί αντικείμενο περιορισμού	Κράτος νηολόγησης
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Δημοκρατία της Αγκόλα	Όλος ο στόλος πλην: 6 αεροσκαφών τύπου Boeing B777 και 4 αεροσκαφών τύπου Boeing B737-700.	Όλος ο στόλος πλην: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Δημοκρατία της Αγκόλα
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Κομόρες	Όλος ο στόλος πλην: LET 410 UVP.	Όλος ο στόλος πλην: D6-CAM (851336).	Κομόρες
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκαφών τύπου Falcon 50, 2 αεροσκαφών τύπου Falcon 900.	Όλος ο στόλος πλην: TR-LGV· TR-LGY· TR-AFJ· TR-AFR.	Δημοκρατία της Γκαμπόν
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος πλην: 1 αεροσκάφους τύπου Challenger CL-601, 1 αεροσκάφους τύπου HS-125-800.	Όλος ο στόλος πλην: TR-AAG, ZS-AFG.	Δημοκρατία της Γκαμπόν· Δημοκρατία της Νοτίου Αφρικής.
IRAN AIR ⁽²⁾	FS100	IRA	Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν	Όλος ο στόλος πλην: 10 αεροσκαφών τύπου Airbus A300 και 2 αεροσκαφών τύπου Airbus A310.	Όλος ο στόλος πλην: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBS, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL.	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

⁽¹⁾ Οι αερομεταφορείς που αναγράφονται στο παράρτημα Α επιτρέπεται να ασκούν δικαιώματα μεταφοράς με πλήρη μίσθωση αεροσκάφους από αερομεταφορέα που δεν υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας, υπό 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 (ΠΑ)	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 του αεροσκάφους που αποτελεί αντικείμενο περιορισμού	Κράτος νηολόγησης
AIR MADAGASCAR	5R- M01/2009	MDG	Μαδαγασκάρη	Όλος ο στόλος πλην: αεροσκαφών τύπου Boeing B737, αεροσκαφών τύπου ATR 72/42 και 3 αεροσκαφών τύπου DHC 6-300.	Όλος ο στόλος πλην: αεροσκαφών του στόλου των Boeing B737, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα, αεροσκαφών του στόλου των ATR 72/42, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα-5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Δημοκρατία της Μαδαγασκάρης

(¹) Επιτρέπεται στον Afrijet να χρησιμοποιεί μόνον το συγκεκριμένο αεροσκάφος που αναφέρεται στο πλαίσιο του τρέχοντος επιπέδου λειτουργίας του εντός της Ένωσης.

(²) Επιτρέπεται στον Iran Air να χρησιμοποιεί το συγκεκριμένο αεροσκάφος για τις πτητικές λειτουργίες του 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.