

## ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2017/830 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 15ης Μαΐου 2017

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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 474/2006 <sup>(2)</sup> καταρτίζεται κατάλογος αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης.
- (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 σημαντικές για την επικαιροποίηση του εν λόγω καταλόγου. Σχετικές πληροφορίες διαβίβασαν επίσης τρίτες χώρες και διεθνείς οργανισμοί. Με βάση τις πληροφορίες αυτές πρέπει να επικαιροποιηθεί ο κατάλογος.
- (3) Η Επιτροπή ενημέρωσε όλους τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς, είτε απευθείας είτε μέσω των αρχών που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία τους, σχετικά με τα ουσιώδη περιστατικά και τους προβληματισμούς που θα μπορούσαν να αποτελέσουν τη βάση για τη λήψη απόφασης να τους επιβληθεί απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης ή για την τροποποίηση των όρων επιβολής απαγόρευσης λειτουργίας σε αερομεταφορείς που περιλαμβάνονται στους καταλόγους του παραρτήματος Α και του παραρτήματος Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (4) Η Επιτροπή έδωσε στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς τη δυνατότητα να συμβουλευθούν τα έγγραφα που διαβίβασαν τα κράτη μέλη, να υποβάλουν γραπτές παρατηρήσεις και να εκθέσουν προφορικά τις θέσεις τους στην Επιτροπή και την επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/1991 του Συμβουλίου <sup>(3)</sup> («επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών»).
- (5) Η Επιτροπή ενημέρωσε την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών για τις εν εξελίξει κοινές διαβουλεύσεις, στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006 <sup>(4)</sup>, με τις αρμόδιες αρχές και τους αερομεταφορείς των εξής κρατών: Μπενίν, Βολιβία, Ινδία, Ινδονησία, Λιβύη, Μοζαμβίκη, Νιγηρία, Πακιστάν, Άγιος Βικέντιος και Γρεναδίνες, Ταϊλάνδη, Ουκρανία και Ζιμπάμπουε. Η Επιτροπή ενημέρωσε επίσης την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών σχετικά με την κατάσταση ασφάλειας της αεροπορίας στο Αφγανιστάν, την Ανγκόλα, την Ισημερινή Γουινέα, τη Γεωργία, το Καζαχστάν, τον Λίβανο και το Νεπάλ 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) του ΔΟΠΑ. Εν προκειμένω, ζητήθηκε από τα κράτη μέλη να δώσουν προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων που έχουν λάβει άδεια από κράτη στα οποία ο ΔΟΠΑ διαπίστωσε σοβαρά προβλήματα ασφάλειας ή για τα οποία ο EASA συμπέρανε ότι υφίστανται σημαντικές ελλείψεις στο σύστημα εποπτείας της ασφάλειας. Πέραν των διαβουλεύσεων που διεξάγει η Επιτροπή δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η προτεραιότητα που δίδεται στις επιθεωρήσεις διαδρόμου παρέχει περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις ασφάλειας των αερομεταφορέων που έχουν αδειοδοτηθεί σε αυτές τις τρίτες χώρες.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> 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).

- (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 της Επιτροπής <sup>(1)</sup>.
- (8) Επιπλέον, ο EASA ενημέρωσε την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών για τα έργα παροχής τεχνικής βοήθειας που υλοποιήθηκαν σε τρίτες χώρες τις οποίες αφορούσαν τα μέτρα ή οι απαιτήσεις παρακολούθησης που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005. Ο EASA διαβίβασε πληροφορίες για τα σχέδια και τα αιτήματα παροχής περαιτέρω τεχνικής βοήθειας και συνεργασίας με σκοπό τη βελτίωση της διοικητικής και της τεχνικής ικανότητας των αρχών πολιτικής αεροπορίας, προκειμένου να διευκολυνθεί η επίλυση περιπτώσεων μη τήρησης των εφαρμοστέων διεθνών προτύπων πολιτικής αεροπορίας. Ζητήθηκε από τα κράτη μέλη να ανταποκριθούν στα εν λόγω αιτήματα σε διμερή βάση σε συντονισμό με την Επιτροπή και τον EASA. Εν προκειμένω, η Επιτροπή τόνισε εκ νέου τη χρησιμότητα της παροχής πληροφοριών στη διεθνή κοινότητα αερομεταφορών, ιδίως μέσω της βάσης δεδομένων του Δικτύου Συνδρομής και Συνεργασίας για την Ασφάλεια (Safety Collaborative Assistance Network) του ΔΟΠΑ, όσον αφορά την τεχνική βοήθεια που παρέχουν η Ένωση και τα κράτη μέλη για τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας σε όλο τον κόσμο.
- (9) Ο Eurocontrol παρουσίασε στην Επιτροπή και στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών την επικαιροποιημένη κατάσταση της λειτουργίας συνέγερσης SAFA και τα τρέχοντα στατιστικά στοιχεία για τα μηνύματα συνέγερσης για απαγορευμένους αερομεταφορείς.

#### **Αερομεταφορείς της Ένωσης**

- (10) Μετά 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 ορισμένα μέτρα επιβολής της νομοθεσίας και ενημέρωσαν σχετικά την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών. Το Ηνωμένο Βασίλειο ενημέρωσε την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών για τα μέτρα που έλαβε όσον αφορά τον αερομεταφορέα *Blu Halkin Ltd*.
- (11) Τα κράτη μέλη βεβαίωσαν εκ νέου την ετοιμότητά τους να ενεργήσουν, αν από σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες προκύψει ότι υπάρχει επικείμενη διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης των αερομεταφορέων της Ένωσης με τα κατάλληλα πρότυπα ασφάλειας.

#### **Αερομεταφορείς του Μπενίν**

- (12) Από τις 29 έως τις 31 Μαρτίου 2017 πραγματοποιήθηκε στο Μπενίν επίσκεψη ενωσιακής αξιολόγησης. Στην επίσκεψη έλαβαν μέρος εμπειρογνώμονες της Επιτροπής, του EASA και από ένα κράτος μέλος. Κατά την επίσκεψη, η Εθνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας του Μπενίν («ANAC του Μπενίν») απέδειξε ότι έχει σημειώσει σημαντική πρόοδο τα τελευταία έτη στην εφαρμογή των προτύπων και των συνιστώμενων πρακτικών του ΔΟΠΑ.
- (13) Η ANAC του Μπενίν έχει συσταθεί ως η αρχή πολιτικής αεροπορίας με οικονομική και λειτουργική αυτονομία βάσει του νόμου περί αεροπορίας που εξέδωσε το Μπενίν το 2013. Στοιχεία δείχνουν ότι η ANAC του Μπενίν είναι ικανή να διατηρεί και να επιβάλλει σταθερό ρυθμιστικό σύστημα και φαίνεται ότι οι εθνικοί κανονισμοί επικαιροποιούνται συνεχώς όταν εκδίδονται νέες τροποποιήσεις των προτύπων και των συνιστώμενων πρακτικών του ΔΟΠΑ. Ωστόσο, κατά την επίσκεψη εντοπίστηκαν ορισμένα πεδία τα οποία πρέπει να βελτιωθούν περαιτέρω, ιδίως όσον αφορά τον χρόνο που απαιτείται για την ολοκλήρωση της διαδικασίας τροποποίησης των εθνικών κανονισμών. Η ANAC του Μπενίν προσκόμισε στοιχεία ότι έχει καθιερώσει αξιόπιστη διαδικασία πρόσληψης και εκπαίδευσης του προσωπικού της. Επειδή ο αριθμός πλήρως ειδικευμένων επιθεωρητών υπερβαίνει τον απαιτούμενο για το τρέχον επίπεδο αεροπορικών δραστηριοτήτων του Μπενίν, η ANAC του Μπενίν έχει συνάψει προγράμματα ανταλλαγής επιθεωρητών της με τις γειτονικές χώρες.
- (14) Κατά την επίσκεψη, η ANAC του Μπενίν παρείχε στοιχεία ότι η πιστοποίηση των αερομεταφορέων διεξάγεται σύμφωνα με τη διαδικασία του ΔΟΠΑ και ότι όλες οι δραστηριότητες τεκμηριώνονται δεόντως. Μολονότι τα στοιχεία δείχνουν ότι η ANAC του Μπενίν έχει την ικανότητα να εποπτεύει τις αεροπορικές δραστηριότητες στο Μπενίν, η αποτελεσματικότητα των εν λόγω εποπτικών δραστηριοτήτων θα μπορούσε να βελτιωθεί περαιτέρω εάν στηρίζονταν στα αποτελέσματα διεξοδικής αξιολόγησης της διακινδύνευσης της ασφάλειας.

<sup>(1)</sup> 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).

- (15) Στις 26 Απριλίου 2017 η ANAC του Μπενίν υπέβαλε στην Επιτροπή και στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών τα διορθωτικά μέτρα που έχει λάβει για την αντιμετώπιση των σημείων που παρατηρήθηκαν κατά την επίσκεψη ενωσιακής αξιολόγησης. Η ANAC του Μπενίν ενημέρωσε επίσης σχετικά με ορισμένα μέτρα που έλαβε για να βελτιώσει την ασφάλεια της αεροπορίας στο Μπενίν. Στα εν λόγω μέτρα περιλαμβάνεται η ενίσχυση της εφαρμογής των κρίσιμων στοιχείων εποπτείας της ασφάλειας, καθώς και η σύναψη ορισμένων εργασιακών ρυθμίσεων με τις αρχές άλλων χωρών για τη διάθεση πρόσθετων επιθεωρητών εφόσον απαιτείται από το επίπεδο των πτητικών λειτουργιών.
- (16) Με βάση όλες τις μέχρι σήμερα διαθέσιμες πληροφορίες, καθώς και με τα αποτελέσματα της επίσκεψης του Μαρτίου 2017, η Επιτροπή κρίνει ότι η ANAC του Μπενίν έχει σημειώσει σημαντική βελτίωση επί συνεχές χρονικό διάστημα. Αναγνωρίζεται επίσης ότι η ANAC του Μπενίν επέδειξε την πλήρη βούλησή της να έχει επαφές με την Επιτροπή σε διαρκή βάση. Οι διαθέσιμες πληροφορίες οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η ANAC του Μπενίν είναι ικανή να φέρει σε πέρας τα καθήκοντά της στο πεδίο της εποπτείας των αερομεταφορών που έχουν πιστοποιηθεί στο Μπενίν.
- (17) Συνεπώς, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι ο κατάλογος αερομεταφορών που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης πρέπει να τροποποιηθεί προκειμένου να διαγραφούν όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στο Μπενίν από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (18) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορών που έχουν πιστοποιηθεί στο Μπενίν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (19) Σε περίπτωση που από τις σχετικές πληροφορίες ασφάλειας προκύψει ότι υπάρχει επικείμενη διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, η Επιτροπή ενδέχεται να υποχρεωθεί να λάβει περαιτέρω μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

#### **Αερομεταφορές της Βολιβίας**

- (20) Δεν διαπιστώθηκαν μείζονα προβλήματα ασφάλειας στους αερομεταφορείς που έχουν νηολογηθεί στη Βολιβία τα τελευταία έτη. Ωστόσο, το μοιραίο ατύχημα του αερομεταφορέα *LaMia*, στις 29 Νοεμβρίου 2016, δημιούργησε ανησυχίες ως προς τον τρόπο που οι βολιβιανές αρχές διεξάγουν την εποπτεία της ασφάλειας των αερομεταφορών που είναι υπό την ευθύνη τους.
- (21) Στις 23 Μαρτίου 2017 πραγματοποιήθηκε συνεδρίαση τεχνικής διαβούλευσης μεταξύ εκπροσώπων της Επιτροπής, του EASA και ενός κράτους μέλους και ανώτερων εκπροσώπων της Γενικής Διεύθυνσης Πολιτικής Αεροπορίας της Βολιβίας («DGAC»). Κατά τη συνεδρίαση, η DGAC εξήγησε τις αλλαγές στην αναδιοργάνωσή της και τα σχέδιά της να εφαρμόσει σταθερή νοοτροπία ασφάλειας, να καθιερώσει σφαιρικό και πολυσιχρές σύστημα ασφάλειας, να δημιουργήσει αναλυτική βάση δεδομένων ασφάλειας με τις περιπτώσεις διακινδύνευσης στο επίκεντρό της και να βελτιώσει τις εποπτικές διαδικασίες και την εκπαίδευση του προσωπικού της.
- (22) Η DGAC εξήγησε ότι, ήδη πριν συμβεί το ατύχημα της *LaMia*, η κυβέρνηση της Βολιβίας είχε λάβει αποφάσεις βελτίωσης της διοικητικής δομής της DGAC, ώστε να ενισχυθεί ο πολιτικός χαρακτήρας της DGAC έναντι της στρατιωτικής προσέγγισης στο παρελθόν. Επίσης, η κυβέρνηση επενδύει επί του παρόντος σε μηχανισμούς βελτίωσης της εποπτείας της ασφάλειας και στην τροποποίηση του εθνικού νομικού πλαισίου με σκοπό να είναι σε θέση η DGAC να λαμβάνει αποτελεσματικά μέτρα επιβολής, όταν χρειάζεται. Τα εν λόγω μέτρα δείχνουν τη βούληση των βολιβιανών αρχών να ενισχύσουν τις ικανότητές τους στην εποπτεία της ασφάλειας, αν και η αποτελεσματικότητά τους θα εξαρτηθεί από την υλοποίησή τους και, εν προκειμένω, υπάρχει μεγάλο περιθώριο για τις βολιβιανές αρχές να βελτιώσουν περαιτέρω την ικανότητα της DGAC να εποπτεύει την ασφάλεια.
- (23) Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής και μετά τη συνεδρίαση τεχνικής διαβούλευσης, η DGAC έδωσε χρήσιμες πληροφορίες για τις δραστηριότητές της όσον αφορά την αδειοδότηση, την πιστοποίηση και την εποπτεία, καθώς και την ειδικευση και την εκπαίδευση του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με την εποπτεία της ασφάλειας. Η DGAC έδωσε επίσης πληροφορίες για τα ατυχήματα και τα σοβαρά περιστατικά που συνέβησαν το 2016 και το 2017.
- (24) Με βάση τις σήμερα διαθέσιμες πληροφορίες, καθώς και τις πληροφορίες που δόθηκαν πριν και μετά τη συνεδρίαση τεχνικής διαβούλευσης στις 23 Μαρτίου 2017, εκτιμάται ότι η DGAC της Βολιβίας έχει και την ικανότητα και τη βούληση να αντιμετωπίσει τυχόν ελλείψεις ασφαλείας.
- (25) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορών που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης για να συμπεριληφθούν αερομεταφορείς της Βολιβίας.

- (26) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Βολιβία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (27) Σε περίπτωση που από τις σχετικές πληροφορίες ασφαλείας προκύψει ότι υπάρχει επικείμενη διακινδύνευση της ασφαλείας 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.

#### **Αερομεταφορές της Ινδίας**

- (28) Στις 28 Μαρτίου 2017 πραγματοποιήθηκε συνεδρίαση τεχνικής διαβούλευσης μεταξύ της Επιτροπής, του EASA, των κρατών μελών και εκπροσώπων της Γενικής Διεύθυνσης Πολιτικής Αεροπορίας της Ινδίας («DGCA της Ινδίας»). Η εν λόγω συνεδρίαση πραγματοποιήθηκε βάσει προγενέστερης συμφωνίας με τη DGCA της Ινδίας, σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006, για τη διεξαγωγή τακτικών τεχνικών διαβουλεύσεων με την Επιτροπή ώστε να συζητούνται οι υποχρεώσεις της DGCA της Ινδίας όσον αφορά την πιστοποίηση και την επιτήρηση των αερομεταφορέων που έχει πιστοποιήσει.
- (29) Κατά τη συνεδρίαση, η DGCA της Ινδίας έδωσε πληροφορίες σχετικά με την ανάλυση που πραγματοποίησε με βάση το πρόγραμμα SAFA των επιδόσεων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Ινδία, καθώς και τη σύγκριση των στοιχείων του 2016 και του 2017 για τις επιδόσεις και συγκεκριμένες πληροφορίες για την επιτήρηση του αερομεταφορέα *Air India* που έχει πιστοποιηθεί στην Ινδία. Η DGCA της Ινδίας ενημέρωσε επίσης για τις εξελίξεις όσον αφορά την ικανότητα επιτήρησης, καθώς και τη σύσταση «βάσης δεδομένων των επιθεωρήσεων διαδρόμου».
- (30) Στην εν λόγω συνεδρίαση, η Επιτροπή επέστησε εκ νέου την προσοχή της DGCA της Ινδίας σε ορισμένα στοιχεία που αφορούν τις υποχρεώσεις πιστοποίησης και επιτήρησης που έχει η DGCA της Ινδίας. Συγκεκριμένα, επισημαίνοντας τον διαφανή τρόπο με τον οποίο η DGCA της Ινδίας έδωσε πληροφορίες στην Επιτροπή σχετικά με την ασφαλεία, τόνισε τη σημασία να συνεχισθεί η ανάπτυξη της ικανότητας της DGCA της Ινδίας στην πιστοποίηση και την επιτήρηση, καθώς και στην πρόσληψη και την εκπαίδευση τεχνικού προσωπικού και την ανάγκη να αναπτύξει εργαλεία για τη συστηματική ιχνηλάτηση και παρακολούθηση της εποπτείας της ασφαλείας.
- (31) Με βάση τις σήμερα διαθέσιμες πληροφορίες, καθώς και τις πληροφορίες που έδωσε η DGCA της Ινδίας στη συνεδρίαση τεχνικής διαβούλευσης στις 28 Μαρτίου 2017, εκτιμάται ότι η DGCA της Ινδίας έχει και την ικανότητα και τη βούληση να αντιμετωπίσει ελλείψεις ασφαλείας.
- (32) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι στο παρόν στάδιο δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης για να συμπεριληφθούν αερομεταφορείς της Ινδίας.
- (33) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Ινδία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (34) Σε περίπτωση που από τις σχετικές πληροφορίες ασφαλείας προκύψει ότι υπάρχει επικείμενη διακινδύνευση της ασφαλείας 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.

#### **Αερομεταφορές της Ινδονησίας**

- (35) Οι διαβουλεύσεις της Επιτροπής με τη Γενική Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας της Ινδονησίας («DGCA της Ινδονησίας») συνεχίζονται με σκοπό να παρακολουθείται η πρόοδος που σημειώνει η DGCA της Ινδονησίας ώστε να εξασφαλίσει ότι το σύστημα εποπτείας της ασφαλείας πτήσεων στην Ινδονησία ανταποκρίνεται στα διεθνή πρότυπα ασφαλείας. Εν προκειμένω, με την επιστολή της 16ης Μαρτίου 2017, η DGCA της Ινδονησίας διαβίβασε στην Επιτροπή επιπλέον πληροφορίες και επικαιροποιημένα στοιχεία σχετικά με την κατάσταση των μέτρων εποπτείας της αεροπορίας και της ασφαλείας στην Ινδονησία.
- (36) Η DGCA της Ινδονησίας έδωσε πληροφορίες για το διάστημα από τον Νοέμβριο του 2016 έως τον Μάρτιο του 2017 για τους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στην Ινδονησία, την εποπτεία ασφαλείας αυτών των αερομεταφορέων, τα μέτρα επιβολής που έλαβε η DGCA της Ινδονησίας, την εκπόνηση αεροπορικών κανονισμών στην Ινδονησία, κατάλογο με τα σοβαρά περιστατικά που συνέβησαν το εν λόγω διάστημα και την τεχνική συνδρομή που παρασχέθηκε στη DGCA της Ινδονησίας.

- (37) Στο διάστημα από τον Νοέμβριο του 2016 έως τον Μάρτιο του 2017 δεν πιστοποιήθηκαν νέοι αερομεταφορείς και δεν ανακλήθηκαν πιστοποιητικά πτητικών λειτουργιών από τη DGCA της Ινδονησίας. Η DGCA της Ινδονησίας δήλωσε στην από 16 Μαρτίου 2017 επιστολή της ότι η κύρια προτεραιότητά της είναι η προετοιμασία της αποστολής συντονισμού και επικύρωσης του ΔΟΠΑ («ICVM») που θα πραγματοποιηθεί τον Οκτώβριο του 2017. Το αποτέλεσμα αυτής της ICVM αναμένεται ότι θα δώσει σαφή ένδειξη όσον αφορά την ανάπτυξη του συστήματος εποπτείας της ασφάλειας στην Ινδονησία. Η DGCA της Ινδονησίας δεν παρέσχε αποδεικτικά στοιχεία ότι διασφαλίζεται η εποπτεία ασφάλειας των αερομεταφορέων που περιλαμβάνονται στον κατάλογο των αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.
- (38) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι στο παρόν στάδιο δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης για να συμπεριληφθούν ή να διαγραφούν αερομεταφορείς της Ινδονησίας.
- (39) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Ινδονησία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

### **Αερομεταφορείς της Λιβύης**

- (40) Στις 6 Μαρτίου 2017 πραγματοποιήθηκε τεχνική συνεδρίαση μεταξύ της Επιτροπής, του EASA, ενός κράτους μέλους και της αρχής πολιτικής αεροπορίας της Λιβύης («LYCAA»).
- (41) Κατά τη συνεδρίαση, η LYCAA παρέσχε πληροφορίες για τις δραστηριότητές της στην επιτήρηση, μεταξύ των οποίων για τα σχέδια της όσον αφορά την πρόσληψη και την εκπαίδευση τεχνικού προσωπικού, καθώς και για τη στρατηγική της στην τεχνική ανάπτυξη στο πλαίσιο της δημιουργίας ικανότητας στην ασφάλεια της αεροπορίας. Η LYCAA επανέλαβε ότι, εντός των ορίων ενός προβληματικού επιχειρησιακού περιβάλλοντος, δεσμεύεται να εκπληρώσει τις διεθνείς της υποχρεώσεις όσον αφορά την ασφάλεια της αεροπορίας.
- (42) Η Επιτροπή αναγνωρίζει τις προσπάθειες της διεύθυνσης της LYCAA και το γεγονός ότι η LYCAA δεσμεύθηκε να συνεργάζεται με την Επιτροπή για να της παρέχει επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση των υποχρεώσεων στην επιτήρηση.
- (43) Ωστόσο, η Επιτροπή λαμβάνει επίσης υπόψη τις δυσχερείς επιχειρησιακές συνθήκες που εξακολουθούν να επικρατούν στη Λιβύη και το πώς αυτές επηρεάζουν τη δυνατότητα της LYCAA να εκπληρώνει τις οικείες υποχρεώσεις εποπτείας της ασφάλειας. Επομένως, βάσει όλων των διαθέσιμων πληροφοριών, η Επιτροπή κρίνει ότι η Λιβύη δεν είναι σε θέση προς το παρόν να εκπληρώνει τις διεθνείς υποχρεώσεις της όσον αφορά την ασφάλεια της αεροπορίας.
- (44) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του ενωσιακού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης όσον αφορά τους αερομεταφορείς της Λιβύης.

### **Αερομεταφορείς της Μοζαμβίκης**

- (45) Από τις 6 έως τις 10 Φεβρουαρίου 2017 πραγματοποιήθηκε στη Μοζαμβίκη επίσκεψη ενωσιακής αξιολόγησης. Στην επίσκεψη έλαβαν μέρος εμπειρογνώμονες της Επιτροπής, του EASA και κρατών μελών. Κατά την επίσκεψη, η Εθνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας της Μοζαμβίκης («IACM») απέδειξε ότι έχει σημειώσει σημαντική πρόοδο τα τελευταία έτη. Η IACM έχει εστιάσει στην εφαρμογή των προτύπων και των συνιστώμενων πρακτικών του ΔΟΠΑ. Η IACM ακολουθεί παραδοσιακή προσέγγιση στην ασφάλεια της αεροπορίας με βάση τη συμμόρφωση και προσανατολίζεται στην υλοποίηση και τη χρήση σύγχρονων τεχνικών διαχείρισης της ασφάλειας της αεροπορίας, καθώς και ενός κρατικού προγράμματος ασφάλειας.
- (46) Από την προηγούμενη επίσκεψη ενωσιακής αξιολόγησης τον Απρίλιο του 2015, έχει σημειωθεί σημαντική πρόοδος με την έκδοση νέου νόμου περί αεροπορίας στη Μοζαμβίκη και την εισαγωγή νέου καθεστώτος της IACM. Μετά την έκδοση του νέου νόμου περί αεροπορίας, είναι υπό επικαιροποίηση πολλοί άλλοι κανονισμοί και απαιτήσεις, καθώς και εγχειρίδια και διαδικασίες, ώστε να ανταποκρίνονται στον νέο νόμο περί αεροπορίας και στις τελευταίες τροποποιήσεις των διεθνών προτύπων ασφάλειας. Η στελέχωση της IACM έχει βελτιωθεί και διατίθενται περισσότεροι ειδικευμένοι επιθεωρητές για να εποπτεύουν τις αεροπορικές δραστηριότητες στη Μοζαμβίκη. Εκπαιδεύονται περισσότεροι επιθεωρητές και το τρέχον σχέδιο στελέχωσης αρκεί για το επίπεδο των αεροπορικών δραστηριοτήτων στη Μοζαμβίκη. Βελτιώθηκαν επίσης οι εγκαταστάσεις της IACM. Η IACM έχει συσταθεί ως η αρχή πολιτικής αεροπορίας με διοικητική, οικονομική, περιουσιακή και λειτουργική αυτονομία.

- (47) Στοιχεία δείχνουν ότι η IACM έχει την ικανότητα να εποπτεύει τις αεροπορικές δραστηριότητες στη Μοζαμβίκη και να διατηρεί σταθερό ρυθμιστικό σύστημα και ότι η IACM εφαρμόζει και επιβάλλει τους υπάρχοντες αεροπορικούς κανονισμούς, ώστε να αντιμετωπίσει τυχόν ελλείψεις ασφαλείας. Το σύστημα εποπτείας της ασφαλείας έχει καθιερωθεί πλήρως στη Μοζαμβίκη, αν και βρίσκονται ακόμη σε εξέλιξη δραστηριότητες για την περαιτέρω βελτίωση του συστήματος και τη διασφάλιση ότι ανταποκρίνεται στις πρόσφατες τροποποιήσεις των διεθνών προτύπων ασφαλείας.
- (48) Σχετικό παράδειγμα είναι η επίσκεψη σε τρεις αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στη Μοζαμβίκη κατά τη διάρκεια επίσκεψης ενωσιακής αξιολόγησης, οι δύο εκ των οποίων είναι οι μεγαλύτεροι αερομεταφορείς της Μοζαμβίκης και ένας αερομεταφορέας ελικοπτήρων. Από την επίσκεψη διαπιστώθηκε ότι οι εν λόγω τρεις αερομεταφορείς έχουν αναπτύξει συστήματα διαχείρισης της ποιότητας και της ασφαλείας, ελέγχουν τη συντήρηση και τη συνεχή αξιοπλοΐα και εκτελούν πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με τους εφαρμοστέους κανονισμούς της Μοζαμβίκης. Οι αερομεταφορείς εφαρμόζουν τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας και έχουν την ικανότητα και τη βούληση να αντιμετωπίσουν τις ελλείψεις ασφαλείας.
- (49) Στις 17 Μαρτίου 2017 πραγματοποιήθηκε συνεδρίαση τεχνικής διαβούλευσης μεταξύ της Επιτροπής, του EASA και της IACM. Η IACM ενημέρωσε την Επιτροπή για την πρόοδο που έχει σημειώσει από την επίσκεψη ενωσιακής αξιολόγησης και συμφωνήθηκε να παράσχει η IACM περισσότερες πληροφορίες για τα διορθωτικά μέτρα που έχει λάβει για τις παρατηρήσεις που έγιναν κατά την επίσκεψη. Η IACM εξήγησε ότι χρησιμοποίησε τις εν λόγω παρατηρήσεις για τη διαπίστωση ευρημάτων με τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς και ότι ζήτησε από αυτούς να λάβουν διορθωτικά μέτρα.
- (50) Στις 21 Απριλίου 2017 η IACM έδωσε πληροφορίες για το οικείο σχέδιο διορθωτικών μέτρων και για το σχέδιο των τριών αερομεταφορέων που ελέγχθηκαν κατά την επίσκεψη ενωσιακής αξιολόγησης, καθώς και για την επίλυση αυτών των ευρημάτων από την IACM. Το σχέδιο διορθωτικών μέτρων επιλύει ορθά τις παρατηρήσεις που έγιναν κατά την επίσκεψη ενωσιακής αξιολόγησης και περιέχει ρεαλιστικά χρονοδιαγράμματα. Τα παρασχεθέντα στοιχεία αρμόζουν για την επίλυση των ευρημάτων.
- (51) Η IACM και ο μεγαλύτερος αερομεταφορέας της Μοζαμβίκης, η *Linhas Aéreas de Moçambique*, κλήθηκαν σε ακρόαση στις 26 Απριλίου 2017 από την Επιτροπή και την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών, σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.
- (52) Κατά την ακρόαση, ο εκπρόσωπος της κυβέρνησης της Μοζαμβίκης εξέφρασε τη σταθερή δέσμευση της κυβέρνησής του για βελτίωση της ασφαλείας των μεταφορών εν γένει στη Μοζαμβίκη και ιδίως για συνεχή βελτίωση της εφαρμογής των διεθνών προτύπων ασφαλείας της αεροπορίας.
- (53) Κατά την ακρόαση, η IACM έδωσε πληροφορίες για τον αεροπορικό τομέα στη Μοζαμβίκη και τις ικανότητές της ως αυτόνομη αρχή πολιτικής αεροπορίας. Οι πληροφορίες περιλάμβαναν στοιχεία για την οργάνωση της IACM, τους μηχανισμούς χρηματοδότησής της, τον αριθμό εποπτευόμενων επιθεωρητών, την εκπόνηση νομοθεσίας και κανονισμών και τον μελλοντικό προγραμματισμό της IACM.
- (54) Κατά την ακρόαση, η *Linhas Aéreas de Moçambique* έδωσε πληροφορίες για τον στόλο που έχει και τους στόχους της για τα επόμενα έτη. Εξήγησε ότι εστιάζει στην ανάπτυξη προορισμών στην αγορά εσωτερικών και περιφερειακών πτήσεων. Η *Linhas Aéreas de Moçambique* έδωσε επίσης πληροφορίες για το σύστημά της διαχείρισης της ασφαλείας.
- (55) Με βάση όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες, καθώς και με τα αποτελέσματα της επίσκεψης ενωσιακής αξιολόγησης και τις πληροφορίες που δόθηκαν κατά την ακρόαση στις 26 Απριλίου 2017, κρίνεται ότι η IACM έχει σημειώσει σημαντική βελτίωση επί συνεχές χρονικό διάστημα. Αναγνωρίζεται επίσης ότι η IACM επέδειξε τη βούλησή της να έχει συνεχώς επαφές με την Επιτροπή. Εκτιμάται ότι η IACM είναι ικανή να φέρει σε πέρας τα καθήκοντά της στο πεδίο της εποπτείας των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Μοζαμβίκη. Κατά την ακρόαση η κυβέρνηση της Μοζαμβίκης δεσμεύθηκε να έχει συνεχή διάλογο με την Επιτροπή για την ασφαλεία, καθώς και μέσω άλλων συνεδριάσεων, εάν και όταν το κρίνει αναγκαίο η Επιτροπή.
- (56) Συνεπώς, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι ο κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης πρέπει να τροποποιηθεί προκειμένου να διαγραφούν όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στη Μοζαμβίκη από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (57) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Μοζαμβίκη σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

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

### Αερομεταφορές της Νιγηρίας

- (59) Στις 25 Νοεμβρίου 2015 ο αερομεταφορέας *Med-View Airline*, ο οποίος είναι πιστοποιημένος στη Νιγηρία, υπέβαλε αίτηση αδειοδότησης φορέα εκμετάλλευσης τρίτης χώρας (TCO) από τον EASA. Ο EASA αξιολόγησε την ανωτέρω αίτηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής και εξέφρασε σοβαρές ανησυχίες σχετικά με το γεγονός ότι η *Med-View Airline* δεν απέδειξε ότι συμμορφώνεται με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014. Ως εκ τούτου, ο EASA κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η διενέργεια περαιτέρω αξιολόγησης δεν θα έχει ως αποτέλεσμα την αδειοδότηση TCO της *Med-View Airline*, διότι ο αερομεταφορέας δεν πληρούσε τις ανωτέρω απαιτήσεις. Για τον λόγο αυτόν, στις 17 Νοεμβρίου 2016 ο EASA απέρριψε την αίτηση του αερομεταφορέα για λόγους ασφάλειας.
- (60) Στις 24 Φεβρουαρίου 2017 η Επιτροπή ζήτησε πληροφορίες από την αρχή πολιτικής αεροπορίας της Νιγηρίας («NCAA») σχετικά με τα μέτρα που ελήφθησαν μετά την απόρριψη της αίτησης TCO της *Med-View Airline*. Στην από 22 Μαρτίου 2017 επιστολή της προς την Επιτροπή, η NCAA δεν έδωσε τις αναγκαίες πληροφορίες για να εξακριβωθεί ότι τα μέτρα που έλαβε αρμόζουν για να αντιμετωπισθούν, από πλευράς της NCAA, οι προβληματισμοί του EASA κατά την αξιολόγηση της αίτησης TCO της *Med-View Airline*.
- (61) Στις 10 και στις 24 Απριλίου 2017 η *Med-View Airline* παρέσχε στην Επιτροπή πληροφορίες για τα διορθωτικά μέτρα που έλαβε για να αντιμετωπισθούν οι προβληματισμοί του EASA.
- (62) Τόσο η NCAA όσο και η *Med-View Airline* κλήθηκαν σε ακρόαση στις 25 Απριλίου 2017 από την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών, σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.
- (63) Κατά την ακρόαση, η NCAA έδωσε περιορισμένες πληροφορίες για στοιχεία όπως η ημερομηνία σύστασής της, τα αποτελέσματα των ελέγχων του ΔΟΠΑ το 2006 και τον Μάρτιο του 2016, το καθεστώς της με βάση το διεθνές πρόγραμμα αξιολόγησης της ασφάλειας της αεροπορίας της FAA, τον αριθμό πτητικών λειτουργιών και των επιθεωρητών αξιοπλοΐας και τον αριθμό κατόχων πιστοποιητικού αερομεταφορέα στη Νιγηρία. Η απάντηση της NCAA στα ερωτήματα σχετικά με την ικανότητά της να εντοπίζει και να παρακολουθεί ελλείψεις ασφάλειας έδειξε ότι η εν λόγω ικανότητα δεν είναι η αρμόζουσα. Κρίνεται ότι η NCAA θα χρειασθεί να λάβει μέτρα ώστε να βελτιωθεί η απαιτούμενη ποιότητα εποπτείας της ασφάλειας των αερομεταφορέων για τους οποίους είναι αρμόδια.
- (64) Κατά την ακρόαση, εξειδικεύοντας τις πληροφορίες που είχε παράσχει προηγουμένως, η *Med-View Airline* πληροφόρησε την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας αερομεταφορών για τα διορθωτικά μέτρα που έλαβε για να αντιμετωπισθούν οι σοβαροί προβληματισμοί του EASA κατά την αξιολόγηση ασφάλειας TCO, όπως για τις πτητικές λειτουργίες εκτός του πεδίου του πιστοποιητικού εγκεκριμένου αερομεταφορέα και για τις συναφείς προδιαγραφές των πτητικών λειτουργιών, τον έλεγχο της αξιοπλοΐας και της συντήρησης, τις οδηγίες εφαρμογής και παρακολούθησης της αξιοπλοΐας και το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και της ποιότητας. Ωστόσο, η *Med-View Airline* επέδειξε με σαφήνεια ότι δεν έχει επίγνωση και ότι δεν αντιλαμβάνεται τη σοβαρότητα των προβληματισμών του EASA σε ό,τι αφορά την ασφάλεια. Πέραν αυτού, τα μέτρα που έλαβε η *Med-View Airline* δείχνουν ότι η ανάλυση των βασικών αιτιών δεν ήταν ορθή και το σχέδιο διορθωτικών μέτρων μη κατάλληλο για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο επανάληψης ίδιων ή παρεμφερών περιπτώσεων μη συμμόρφωσης που οδήγησαν στους εν λόγω προβληματισμούς.
- (65) Οι μέχρι σήμερα διαθέσιμες πληροφορίες, με βάση την αξιολόγηση ασφάλειας TCO του EASA, σε συνδυασμό με τις πληροφορίες που παρείχαν η NCAA και η *Med-View Airline* δείχνουν ότι η *Med-View Airline* παρουσιάζει ενδείξεις σοβαρών ελλείψεων στον τομέα της ασφάλειας. Οι πληροφορίες αυτές δείχνουν επίσης ότι η *Med-View Airline* δεν είναι ικανή να αντιμετωπίσει αυτές τις ελλείψεις, όπως αποδείχθηκε, μεταξύ άλλων, και από το ακατάλληλο και ανεπαρκές σχέδιο διορθωτικών μέτρων που υπέβαλε για την αντιμετώπιση των ευρημάτων που διαπιστώθηκαν κατά την αξιολόγηση ασφάλειας TCO.
- (66) Συνεπώς, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι ο κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης θα πρέπει να τροποποιηθεί προκειμένου να συμπεριληφθεί ο αερομεταφορέας *Med-View Airline* στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (67) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Νιγηρία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

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

#### Αερομεταφορές του Πακιστάν

- (69) Με την επιστολή της 23ης Ιανουαρίου 2017, η Επιτροπή ζήτησε από την αρχή πολιτικής αεροπορίας του Πακιστάν («PCAA») να παράσχει πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που έλαβε μετά το ατύχημα της 7ης Δεκεμβρίου 2016 με το αεροσκάφος ATR του αερομεταφορέα *Pakistan International Airlines Corporation Ltd*, ο οποίος είναι πιστοποιημένος στο Πακιστάν. Στην ανωτέρω επιστολή, η Επιτροπή υπενθύμισε επίσης ότι στις 13 Ιανουαρίου 2016 ο EASA απέρριψε για λόγους ασφάλειας την αίτηση TCO που είχε υποβάλει ο αερομεταφορέας φορτίου *AHS International (Pvt) Ltd*, ο οποίος είναι επίσης πιστοποιημένος στο Πακιστάν. Πέραν αυτού, η Επιτροπή σημείωσε στην εν λόγω επιστολή ότι αρχίζει επίσημες διαβουλεύσεις με την PCAA, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006.
- (70) Στις 18 Απριλίου 2017 πραγματοποιήθηκε συνεδρίαση τεχνικής διαβούλευσης μεταξύ της Επιτροπής, του EASA, ενός κράτους μέλους και εκπροσώπων της PCAA. Κατά τη συνεδρίαση αυτή, η PCAA παρέσχε πληροφορίες, καθώς και επισκόπηση των υποχρεώσεων της όσον αφορά την πιστοποίηση και την εποπτεία και σύνοψη των στοιχείων επιθεωρήσεων για την περίοδο από το 2011 έως το 2016. Συγκεκριμένα, συζητήθηκαν κατά τη συνεδρίαση οι ευθύνες της PCAA στην εποπτεία της ασφάλειας της *Pakistan International Airlines Corporation Ltd*.
- (71) Στην εν λόγω συνεδρίαση, η Επιτροπή γνωστοποίησε στην PCAA ορισμένα στοιχεία που αφορούν τις υποχρεώσεις πιστοποίησης και επιτήρησης που έχει η PCAA. Συγκεκριμένα, λαμβάνοντας μεν υπόψη η Επιτροπή τον διαφανή τρόπο με τον οποίο η PCAA της παρέσχε πληροφορίες, τόνισε ότι η PCAA χρειάζεται να μεριμνά συνεχώς για τη βελτίωση των οικείων συστημάτων ασφάλειας. Επίσης, η Επιτροπή γνωστοποίησε στην PCAA ότι αναμένεται να αναγνωρίζει πλήρως τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής και ό,τι αυτό συνεπάγεται για τους αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι στο Πακιστάν.
- (72) Με βάση τις σήμερα διαθέσιμες πληροφορίες, καθώς και τις πληροφορίες που έδωσε η PCAA στη συνεδρίαση τεχνικής διαβούλευσης στις 18 Απριλίου 2017, εκτιμάται ότι η PCAA έχει και την ικανότητα και τη βούληση να αντιμετωπίσει ελλείψεις ασφάλειας.
- (73) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης προκειμένου να συμπεριληφθούν αερομεταφορείς του Πακιστάν.
- (74) Τα κράτη μέλη πρέπει να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Πακιστάν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (75) Σε περίπτωση που από τις σχετικές πληροφορίες ασφάλειας προκύψει ότι υπάρχει επικείμενη διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, η Επιτροπή ενδέχεται να υποχρεωθεί να λάβει περαιτέρω μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

#### Αερομεταφορές της Ρωσίας

- (76) Κατά τους περασμένους έξι μήνες, η Επιτροπή, ο EASA και οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών εξακολούθησαν να παρακολουθούν εκ του σύνεγγυς τις επιδόσεις ασφάλειας των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Ρωσία και εκτελούν πτήσεις εντός της Ένωσης, μεταξύ άλλων με επιθεωρήσεις διαδρόμου που πρέπει να διενεργούνται κατά προτεραιότητα σε ορισμένους αερομεταφορείς της Ρωσίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (77) Στις 17 Μαρτίου 2017 εκπρόσωποι της Επιτροπής, του EASA και ενός κράτους μέλους συναντήθηκαν με εκπροσώπους της Υπηρεσίας Αερομεταφορών της Ρωσικής Ομοσπονδίας («FATA»). Σκοπός της εν λόγω συνεδρίασης ήταν να επανεξεταστούν οι επιδόσεις ασφάλειας των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Ρωσία με βάση τις εκθέσεις επιθεωρήσεων διαδρόμου κατά το διάστημα από τις 11 Μαρτίου 2016 έως τις 10 Μαρτίου 2017 και να προσδιορισθούν οι εποπτικές δραστηριότητες τις οποίες πρέπει να ενισχύσει η FATA.



- (78) Στην εν λόγω συνεδρίαση, η Επιτροπή επανεξέτασε λεπτομερέστερα τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων διαδρόμου SAFA έξι αερομεταφορέων πιστοποιημένων στη Ρωσία. Δεν διαπιστώθηκαν προβλήματα ασφαλείας αλλά η FATA ενημέρωσε την Επιτροπή ότι, επειδή ήταν περιορισμένος ο αριθμός επιθεωρήσεων που πραγματοποιήθηκαν σε ορισμένους αερομεταφορείς, θα πραγματοποιηθούν και άλλες επιθεωρήσεις το επόμενο τρίμηνο σε δύο από αυτούς τους αερομεταφορείς.
- (79) Με βάση τις σήμερα διαθέσιμες πληροφορίες, καθώς και τις πληροφορίες που έδωσε η FATA στη συνεδρίαση τεχνικής διαβούλευσης στις 17 Μαρτίου 2017, εκτιμάται ότι η FATA έχει και την ικανότητα και τη βούληση να αντιμετωπίσει ελλείψεις ασφαλείας. Σε αυτή τη βάση, η Επιτροπή συμπέρανε ότι δεν χρειάζεται ακρόαση των ρωσικών αρχών πολιτικής αεροπορίας ή αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Ρωσία ενώπιον της Επιτροπής και της επιτροπής ασφαλείας των αερομεταφορών.
- (80) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης προκειμένου να συμπεριληφθούν αερομεταφορείς της Ρωσίας.
- (81) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Ρωσία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (82) Σε περίπτωση που από τις εν λόγω επιθεωρήσεις προκύψει ότι υπάρχει επικείμενη διακινδύνευση της ασφαλείας λόγω μη συμμόρφωσης με τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, η Επιτροπή ενδέχεται να υποχρεωθεί να λάβει μέτρα κατά αερομεταφορέων της Ρωσίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

#### **Αερομεταφορείς του Αγίου Βικεντίου και Γρεναδίνων**

- (83) Στις 16 Απριλίου 2015 ο αερομεταφορέας *Mustique Airways*, ο οποίος είναι νηολογημένος στον Άγιο Βικέντιο και Γρεναδίνες, υπέβαλε αίτηση αδειοδότησης TCO στον EASA. Ο EASA αξιολόγησε την ανωτέρω αίτηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 452/2014 και διατύπωσε σοβαρές ανησυχίες σχετικά με το γεγονός ότι η *Mustique Airways* δεν απέδειξε ότι συμμορφώθηκε με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014. Ως εκ τούτου, ο EASA κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η διενέργεια περαιτέρω αξιολόγησης δεν θα έχει ως αποτέλεσμα την αδειοδότηση TCO της *Mustique Airways*, διότι ο αερομεταφορέας δεν πληρούσε τις ανωτέρω απαιτήσεις. Για τον λόγο αυτόν, στις 4 Οκτωβρίου 2016 ο EASA απέρριψε την αίτηση του αερομεταφορέα για λόγους ασφαλείας.
- (84) Στις 30 Ιανουαρίου 2017 η Επιτροπή ζήτησε πληροφορίες από την αρμόδια αρχή του Αγίου Βικεντίου και Γρεναδίνων, την αρχή πολιτικής αεροπορίας της Ανατολικής Καραϊβικής («ECCAA»), σχετικά με τα μέτρα που ελήφθησαν μετά την απόρριψη της αίτησης TCO της *Mustique Airways* από τον EASA. Στις 24 Φεβρουαρίου 2017 η ECCAA ενημέρωσε την Επιτροπή σχετικά με τη νέα αίτηση αδειοδότησης TCO που υπέβαλε η *Mustique Airways* στον EASA στις 2 Φεβρουαρίου 2017, με την αιτιολόγηση ότι, κατά τη *Mustique Airways*, τα προβλήματα ασφαλείας που είχαν οδηγήσει στην απόρριψη της προηγούμενης αίτησης αδειοδότησης TCO από τον EASA έχουν επιλυθεί ικανοποιητικά.
- (85) Επειδή ούτε η *Mustique Airways* ούτε η ECCAA δεν παρέσχε αποδεικτικά στοιχεία ότι έχουν επιλυθεί τα προβλήματα ασφαλείας που ανέδειξε η αξιολόγηση ασφαλείας TCO που πραγματοποίησε ο EASA, η ECCAA και η *Mustique Airways* κλήθηκαν σε ακρόαση στις 26 Απριλίου 2017 από την Επιτροπή και την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών, σύμφωνα με του άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.
- (86) Η εν λόγω αρχή δεν ανταποκρίθηκε στην πρόσκληση και δεν έλαβε μέρος στην ακρόαση. Επίσης, η ECCAA δεν παρέσχε πληροφορίες για τα μέτρα που έλαβε όσον αφορά τα ευρήματα TCO στην *Mustique Airways* ή για τις εποπτικές δραστηριότητές της.
- (87) Στις 24 Απριλίου 2017 ο EASA πραγματοποίησε συνεδρίαση τεχνικής φύσεως με τη *Mustique Airways* για να συζητηθεί η νέα αίτηση που υπέβαλε. Επειδή ήταν σύντομο το μεσοδιάστημα μεταξύ της συνεδρίασης αυτής και της ακρόασης, ο EASA δεν ήταν σε θέση να αξιολογήσει πλήρως τη νέα αίτηση. Ο EASA ήταν πάντως σε θέση να επιβεβαιώσει στην Επιτροπή και στην επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών ότι παραμένουν οι κύριες βασικές αιτίες που οδήγησαν στις σοβαρές και επανειλημμένες ελλείψεις ασφαλείας που είχε διαπιστώσει ο EASA κατά την πρώτη αξιολόγηση TCO.

- (88) Κατά την ακρόαση της 26ης Απριλίου 2017, η *Mustique Airways* έδωσε πληροφορίες όσον αφορά την επιχειρηματική δραστηριότητα και τις εγκαταστάσεις της εταιρείας και πληροφορίες περιορισμένης έκτασης όσον αφορά τις πτυχές ασφάλειας. Οι πληροφορίες της *Mustique Airways* σχετικά με την πρόοδο που έχει σημειώσει στην ανάπτυξη των οικείων συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας και της ποιότητας έδειξαν ότι τα εν λόγω συστήματα δεν έχουν αναπτυχθεί επαρκώς. Παρά την ικανοποίηση για το γεγονός ότι η *Mustique Airways* είναι έτοιμη να αρχίσει πιο αποτελεσματικό διάλογο με τον EASA για τη νέα της αίτηση αδειοδότησης TCO, κρίθηκε ότι δεν υφίστανται τα ουσιώδη στοιχεία της ασφάλειας, όπως ένα βασικό σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας. Επίσης, η *Mustique Airways* επέδειξε ότι δεν έχει επίγνωση και ότι δεν αντιλαμβάνεται τη σοβαρότητα των ευρημάτων του EASA. Τέλος, έγινε σαφές ότι η νοοτροπία του αερομεταφορέα όσον αφορά την ασφάλεια είναι περισσότερο να αντιδρά και όχι να προνοεί.
- (89) Οι μέχρι σήμερα διαθέσιμες πληροφορίες, καθώς και οι πληροφορίες που παρέσχε ο EASA σχετικά με την απόρριψη της αίτησης TCO της *Mustique Airways* και με τη νέα αίτησή της, καθώς και όλες οι πληροφορίες που έδωσε ο αερομεταφορέας *Mustique Airways*, δείχνουν ότι υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία σοβαρών ελλείψεων στην ασφάλεια από πλευράς της *Mustique Airways*. Η *Mustique Airways* δεν είναι προς το παρόν επαρκώς ικανή να αντιμετωπίσει τις ελλείψεις ασφάλειας που έχει. Στην πραγματικότητα, τα εν εξελίξει μέτρα ασφάλειας της εταιρείας βρίσκονται σε μεγάλο βαθμό στο στάδιο της ανάπτυξης και το σχέδιο διορθωτικών μέτρων που υπέβαλε η *Mustique Airways* για τα ευρήματα που είχαν διαπιστωθεί κατά την αξιολόγηση ασφάλειας TCO δεν είναι αρκετά αξιόπιστο, ιδίως όσον αφορά την αναγκαία ανάλυση των βασικών αιτίων.
- (90) Συνεπώς, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι ο κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης θα πρέπει να τροποποιηθεί προκειμένου να συμπεριληφθεί ο αερομεταφορέας *Mustique Airways* στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (91) Τα κράτη μέλη πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στον Άγιο Βικέντιο και Γρεναδίνες σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (92) Σε περίπτωση που από τις σχετικές πληροφορίες ασφάλειας προκύψει ότι υπάρχει επικείμενη διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, η Επιτροπή ενδέχεται να υποχρεωθεί να λάβει περαιτέρω μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

### **Αερομεταφορές της Ταϊλάνδης**

- (93) Στις 17 Μαρτίου 2017 πραγματοποιήθηκε τεχνική συνεδρίαση μεταξύ της Επιτροπής και της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας της Ταϊλάνδης («CAAT»). Κατά την εν λόγω συνεδρίαση, η CAAT ενημέρωσε την Επιτροπή για την πρόοδο που έχει σημειώσει από τον Σεπτέμβριο του 2016, ιδίως όσον αφορά το σύστημα αερομεταφορών στην Ταϊλάνδη, τον οδικό χάρτη συμμόρφωσης της CAAT και το τρέχον στάδιο υλοποίησης του οικείου σχεδίου διορθωτικών μέτρων.
- (94) Τα κύρια στοιχεία προόδου είναι ο νέος νόμος της Ταϊλάνδης περί πολιτικής αεροπορίας, ο οποίος αναμένεται να αρχίσει να ισχύει το τελευταίο τρίμηνο του 2017, η τροποποίηση των κανονισμών της CAAT, η επικαιροποίηση της οργάνωσής της, η ύπαρξη μηχανισμών βιώσιμης χρηματοδότησης και η βελτίωση της στελέχωσής της και του προγράμματος εκπαίδευσης των επιθεωρητών της. Η διαδικασία επιθεωρήσεων, τα εγχειρίδια και τα εργαλεία της CAAT, καθώς και το μηχανογραφικό της σύστημα, έχουν βελτιωθεί και έχει επικαιροποιηθεί το πρόγραμμα εποπτείας της ασφάλειας, ώστε να διασφαλίζει πλήρη και συνεχή εποπτεία των αερομεταφορέων που είναι πιστοποιημένοι στην Ταϊλάνδη. Η CAAT έχει δημιουργήσει διεύθυνση διασφάλισης της ποιότητας, η οποία είναι επιφορτισμένη με την παρακολούθηση της συμμόρφωσης της CAAT με τα διεθνή και τα εθνικά πρότυπα ασφάλειας της αεροπορίας.
- (95) Η CAAT έδωσε επίσης πληροφορίες για την ανάπτυξη του οικείου κρατικού προγράμματος ασφάλειας και για την κατάσταση όσον αφορά τα ευρήματα του ελέγχου ΔΟΠΑ τον Ιανουάριο του 2015, καθώς και το σοβαρό πρόβλημα ασφάλειας στην πιστοποίηση αερομεταφορέων με βάση τα ευρήματα αυτά. Επίσης, η CAAT έδωσε πληροφορίες για την πρόοδο που έχει σημειώσει όσον αφορά το σχέδιο βιωσιμότητάς της και τη διεθνή συνεργασία που έχει αρχίσει.
- (96) Ένα σημαντικό στοιχείο του σχεδίου διορθωτικών μέτρων της CAAT είναι η επαναπιστοποίηση των αερομεταφορέων στην Ταϊλάνδη, με βάση την προσέγγιση πέντε σταδίων του ΔΟΠΑ για την πιστοποίηση αερομεταφορέων. Τον Φεβρουάριο του 2017 επαναπιστοποιήθηκε ο πρώτος από αυτούς τους αερομεταφορείς ο οποίος εκτελεί πτητικές λειτουργίες διεθνώς και μέχρι τα τέλη Ιουνίου του 2017 η CAAT αναμένει να επαναπιστοποιήσει άλλους 12 αερομεταφορείς που εκτελούν διεθνείς αεροπορικές μεταφορές. Κατά τη διαδικασία επαναπιστοποίησης, η CAAT έλαβε μέτρα εφαρμογής όσον αφορά ορισμένους αιτούντες επαναπιστοποίησης.

- (97) Η κυβέρνηση της Ταϊλάνδης και η CAAT επέδειξαν σαφή προσηλωση στη βελτίωση του συστήματος εποπτείας ασφάλειας στην Ταϊλάνδη. Η CAAT διαβίβασε στοιχεία που δείχνουν ότι έχει επιτευχθεί σχετική πρόοδος το τελευταίο εξάμηνο. Οι μέχρι σήμερα διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια των αερομεταφορών που είναι πιστοποιημένοι στην Ταϊλάνδη δεν δικαιολογούν απόφαση επιβολής απαγόρευσης ή περιορισμών λειτουργίας. Οι διαβουλεύσεις με τις αρχές της Ταϊλάνδης σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006 θα συνεχιστούν με σκοπό την παρακολούθηση της κατάστασης εκ του σύνεγγυς.
- (98) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορών που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης όσον αφορά τους αερομεταφορείς της Ταϊλάνδης.
- (99) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορών που έχουν πιστοποιηθεί στην Ταϊλάνδη σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (100) Σε περίπτωση που από τις σχετικές πληροφορίες ασφάλειας προκύψει ότι υπάρχει επικείμενη διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, η Επιτροπή ενδέχεται να υποχρεωθεί να λάβει περαιτέρω μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

### Αερομεταφορές της Ουκρανίας

- (101) Στις 29 Αυγούστου 2014 ο αερομεταφορέας *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»*, ο οποίος είναι πιστοποιημένος στην Ουκρανία, υπέβαλε στον EASA αίτηση αδειοδότησης TCO. Ο EASA αξιολόγησε την ανωτέρω αίτηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 452/2014 και εξέφρασε σοβαρές ανησυχίες σχετικά με το γεγονός ότι η *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* δεν απέδειξε ότι συμμορφώθηκε με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014. Ως εκ τούτου, ο EASA κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η διενέργεια περαιτέρω αξιολόγησης δεν θα έχει ως αποτέλεσμα την αδειοδότηση TCO της *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»*, διότι ο αερομεταφορέας δεν πληρούσε τις ανωτέρω απαιτήσεις. Για τον λόγο αυτόν, στις 15 Σεπτεμβρίου 2016 ο EASA απέρριψε την αίτηση του αερομεταφορέα για λόγους ασφάλειας.
- (102) Στις 15 Φεβρουαρίου 2016 ο αερομεταφορέας *Air Company «Black Sea Airlines» LLC*, ο οποίος είναι νηολογημένος στην Ουκρανία, υπέβαλε στον EASA αίτηση αδειοδότησης TCO. Ο EASA αξιολόγησε την ανωτέρω αίτηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 452/2014 και εξέφρασε σοβαρές ανησυχίες σχετικά με το γεγονός ότι η *Air Company «Black Sea Airlines» LLC* δεν απέδειξε ότι συμμορφώθηκε με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014. Ως εκ τούτου, ο EASA κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η διενέργεια περαιτέρω αξιολόγησης δεν θα έχει ως αποτέλεσμα την αδειοδότηση TCO της *Air Company «Black Sea Airlines» LLC*, διότι ο αερομεταφορέας δεν συμμορφώθηκε με τις απαιτήσεις αυτές. Για τον λόγο αυτόν, στις 13 Οκτωβρίου 2016 ο EASA απέρριψε την αίτηση του αερομεταφορέα για λόγους ασφάλειας.
- (103) Στις 6 Μαρτίου 2017 η Επιτροπή ζήτησε από την κρατική αρχή πολιτικής αεροπορίας της Ουκρανίας («SAAU») να της παράσχει πληροφορίες σχετικά τα μέτρα που έλαβε μετά από την απόρριψη των αιτήσεων TCO από τον EASA της *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* και της *Air Company «Black Sea Airlines» LLC*. Με την εν λόγω επιστολή άρχισαν επίσης διαβουλεύσεις με τη SAAU σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006. Επειδή δεν είχαν επιλυθεί τα προβλήματα ασφάλειας που διαπιστώθηκαν κατά την αξιολόγηση ασφάλειας TCO που πραγματοποίησε ο EASA, η SAAU και οι αερομεταφορείς *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* και *Air Company «Black Sea Airlines» LLC* κλήθηκαν σε ακρόαση στις 25 Απριλίου 2017 από την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών, σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.
- (104) Στις 3 Απριλίου 2017 η SAAU ανακάλεσε το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της *Air Company «Black Sea Airlines» LLC*. Με την απόφαση αυτή έληξε η επίσημη διαβούλευση που είχε αρχίσει για τον αερομεταφορέα αυτόν στις 6 Μαρτίου 2017.
- (105) Η SAAU και η *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* κλήθηκαν σε ακρόαση από την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών στις 25 Απριλίου 2017. Μεταξύ άλλων στοιχείων, η SAAU ανέφερε ότι οι δραστηριότητες εποπτείας αερομεταφορών που έχουν πιστοποιηθεί στην Ουκρανία προσαρμόζονται στα στοιχεία Εκτίμησης της Ασφάλειας των Ξένων Αεροσκαφών (SAFA), καθώς και σε κάθε πληροφορία που προκύπτει από τη διαδικασία αδειοδότησης TCO. Η SAAU έδωσε επίσης πληροφορίες για την πιθανή λήψη βραχυπρόθεσμων μέτρων, όπως η αναστολή, ο περιορισμός ή η ανάκληση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα αερομεταφορών σε περίπτωση απόρριψης αίτησής τους αδειοδότησης TCO από τον EASA. Πέραν αυτού, η SAAU έδωσε πληροφορίες για μακροπρόθεσμα μέτρα με σκοπό να βελτιώσει την εσωτερική της διαδικασία πιστοποίησης και εποπτείας αερομεταφορών που είναι πιστοποιημένοι στην Ουκρανία.

- (106) Κατά την ακρόαση, εξειδικεύοντας τις πληροφορίες που είχε παράσχει προηγουμένως, η *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* έδωσε περαιτέρω πληροφορίες για τα διορθωτικά μέτρα που έλαβε για να αντιμετωπίσει τα σοβαρά προβλήματα που διαπίστωσε ο EASA κατά την αξιολόγηση ασφάλειας TCO, όπως η διαχείριση διαρκούς αξιοπλοΐας και η εκτέλεση των δραστηριοτήτων συντήρησης. Ο αερομεταφορέας ανέφερε επίσης τον πρόσθετο έλεγχο που πραγματοποιήθηκε τον Μάρτιο του 2017 από ιδιωτικό φορέα για να προσδιοριστεί η τρέχουσα κατάσταση της συμμόρφωσής του με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας της αεροπορίας. Ο έλεγχος επιβεβαίωσε τις συστηματικές ελλείψεις που είχε διαπιστώσει προηγουμένως ο EASA στο σύστημα τεκμηρίωσης του αερομεταφορέα.
- (107) Κατά την ακρόαση, η *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* εξήγησε επίσης ότι υπέβαλε νέα αίτηση αδειοδότησης TCO στις 19 Απριλίου 2017. Η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών σημείωσαν το γεγονός και χαιρέτησαν την επιβεβαίωση τόσο από τον αερομεταφορέα όσο και από τον EASA ότι θα δοθεί η δέουσα προσοχή στη διεκπεραίωση αυτής της νέας αίτησης TCO με βάση τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 452/2014.
- (108) Οι μέχρι σήμερα διαθέσιμες πληροφορίες, οι οποίες βασίζονται στην αξιολόγηση ασφάλειας TCO της *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* από τον EASA, σε συνδυασμό με τις πληροφορίες της SAAU και της *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»*, δείχνουν ότι η εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων για την αντιμετώπιση των προβλημάτων ασφάλειας που διαπίστωσε ο EASA δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμη. Οι πληροφορίες δείχνουν επίσης ότι ο αερομεταφορέας δεν είναι σήμερα ικανός να εντοπίσει ο ίδιος τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσής του σε όλες του τις διαδικασίες και τις δραστηριότητες.
- (109) Συνεπώς, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι ο κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης θα πρέπει να τροποποιηθεί προκειμένου να συμπεριληφθεί ο αερομεταφορέας *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (110) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Ουκρανία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (111) Σε περίπτωση που από τις σχετικές πληροφορίες ασφάλειας προκύψει ότι υπάρχει επικείμενη διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, η Επιτροπή ενδέχεται να υποχρεωθεί να λάβει περαιτέρω μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

#### **Αερομεταφορές της Ζιμπάμπουε**

- (112) Στις 12 Απριλίου 2016 ο αερομεταφορέας *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, ο οποίος είναι νηολογημένος στη Ζιμπάμπουε, υπέβαλε αίτηση αδειοδότησης TCO στον EASA. Ο EASA αξιολόγησε την αίτηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 452/2014 και εξέφρασε σοβαρές ανησυχίες σχετικά με το γεγονός ότι η *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* δεν απέδειξε ότι συμμορφώθηκε με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014. Ως εκ τούτου, ο EASA κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η διενέργεια περαιτέρω αξιολόγησης δεν θα έχει ως αποτέλεσμα την αδειοδότηση TCO της *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, διότι ο αερομεταφορέας δεν πληρούσε τις απαιτήσεις αυτές. Για τον λόγο αυτόν, στις 7 Νοεμβρίου 2016 ο EASA απέρριψε την αίτηση του αερομεταφορέα για λόγους ασφάλειας.
- (113) Στις 3 Μαρτίου 2017 η Επιτροπή ζήτησε από την αρχή πολιτικής αεροπορίας της Ζιμπάμπουε («CAAZ») να παράσχει πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που έχει λάβει μετά την απόρριψη της αίτησης αδειοδότησης TCO της *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* από τον EASA. Με την επιστολή αυτή άρχισαν επίσημες διαβουλεύσεις με την CAAZ, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006. Επειδή δεν είχαν επιλυθεί τα προβλήματα ασφάλειας που ανέδειξε η αξιολόγηση ασφάλειας TCO που πραγματοποίησε ο EASA στην *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, η CAAZ και η *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* κλήθηκαν σε ακρόαση στις 26 Απριλίου 2017 από την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών, σύμφωνα με του άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.
- (114) Κατά την ακρόαση, μεταξύ άλλων στοιχείων η CAAZ έδωσε πληροφορίες όσον αφορά την εποπτεία της *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. Η CAAZ παρουσίασε σύνοψη των μέτρων που έχει λάβει μετά την απόρριψη από τον EASA για λόγους ασφάλειας της αίτησης αδειοδότησης TCO της *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. Ο EASA ενημέρωσε για τα σοβαρά προβλήματα ασφάλειας στα οποία βασίστηκε η αρνητική του απόφαση για την αίτηση TCO.

- (115) Κατά την ακρόαση, η *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* ενημέρωσε για τα διορθωτικά μέτρα που τέθηκαν σε εφαρμογή και συνεχίζονται μετά την απόρριψη της αίτησης TCO του εν λόγω αερομεταφορέα από τον EASA. Ωστόσο, οι πληροφορίες της *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, καθώς και τα στοιχεία σχετικά με την περιορισμένη πρόοδο που έχει σημειώσει στην ανάπτυξη των οικείων συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας και της ποιότητας, δεν επαρκούσαν για να μετριασθούν οι ανησυχίες που προκλήθηκαν.
- (116) Οι μέχρι σήμερα διαθέσιμες πληροφορίες, όπως και οι πληροφορίες που αφορούν την αξιολόγηση της ασφάλειας TCO της *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* από τον EASA, σε συνδυασμό με τις πληροφορίες της CAAZ και της *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, δείχνουν καθαρά σοβαρές ελλείψεις ασφάλειας από πλευράς της *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. Κρίνεται ότι η *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* δεν είναι προς το παρόν ικανή να αντιμετωπίσει τις εν λόγω ελλείψεις ασφάλειας. Στην πραγματικότητα, τα εν εξελίξει μέτρα ασφάλειας της *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* βρίσκονται απλώς στο στάδιο της ανάπτυξης και το σχέδιο διορθωτικών μέτρων που υπέβαλε η *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* για τα ευρήματα που είχαν διαπιστωθεί κατά την αξιολόγηση ασφάλειας TCO δεν είναι αξιόπιστο, ιδίως όσον αφορά την αναγκαία ανάλυση των βασικών αιτιών.
- (117) Συνεπώς, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι ο κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης θα πρέπει να τροποποιηθεί προκειμένου να συμπεριληφθεί ο αερομεταφορέας *Air Zimbabwe Pvt Ltd* στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (118) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Ζιμπάμπουε σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (119) Σε περίπτωση που από τις σχετικές πληροφορίες ασφάλειας προκύψει ότι υπάρχει επικείμενη διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, η Επιτροπή ενδέχεται να υποχρεωθεί να λάβει περαιτέρω μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.
- (120) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 θα 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 Ι του παρόντος κανονισμού·
- (2) το παράρτημα Β αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος ΙΙ του παρόντος κανονισμού.

#### Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή 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, 15 Μαΐου 2017.

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 της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΑOC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα («ΑOC») ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Σουρινάμ
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Ιράκ
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Νιγηρία
MUSTIQUE AIRWAYS	2A/12/003K	MAW	Άγιος Βικέντιος και Γρεναδίνες
INTERNATIONAL JOINT-STOCK AVIATION COMPANY «URGA»	UK 012	URG	Ουκρανία
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Ζιμπάμπουε
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Αφγανιστάν, ήτοι:</b>			<b>Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν</b>
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	AOC 008	AJA	Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
EAST HORIZON AIRLINES	AOC 1013	EHN	Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
KAM AIR	AOC 001	KMF	Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ανγκόλας, πλην της TAAG Angola Airlines που αναγράφεται στο παράρτημα Β, ήτοι:</b>			<b>Δημοκρατία της Ανγκόλας</b>
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Δημοκρατία της Ανγκόλας
AIR GICANGO	009	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ανγκόλας
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Δημοκρατία της Ανγκόλας

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

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα («AOC») ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
AIR NAVE	017	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ανγκόλας
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Δημοκρατία της Ανγκόλας
ANGOLA AIR SERVICES	006	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ανγκόλας
DIEXIM	007	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ανγκόλας
FLY540	AO 004-01 FLYA	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ανγκόλας
GIRA GLOBO	008	GGL	Δημοκρατία της Ανγκόλας
HELIANG	010	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ανγκόλας
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ανγκόλας
MAVEWA	016	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ανγκόλας
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Δημοκρατία της Ανγκόλας
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας του Κονγκό, ήτοι:</b>			<b>Δημοκρατία του Κονγκό</b>
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Δημοκρατία του Κονγκό
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
EMERAUDE	RAC06-008	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Δημοκρατία του Κονγκό
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Δημοκρατία του Κονγκό
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Δημοκρατία του Κονγκό
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό (ΛΔΚ), ήτοι:</b>			<b>Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)</b>
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)

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΑΟΚ) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα («ΑΟΚ») ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
AIR TROPICQUES	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)
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)



Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα («AOC») ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Τζιμπουτί, ήτοι:</b>			<b>Τζιμπουτί</b>
DAALLO AIRLINES	Άγνωστος	DAO	Τζιμπουτί
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ισημερινής Γουινέας, ήτοι:</b>			<b>Ισημερινή Γουινέα</b>
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
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ερυθραίας, ήτοι:</b>			<b>Ερυθραία</b>
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Ερυθραία
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Ερυθραία
<b>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:</b>			<b>Δημοκρατία της Γκαμπόν</b>
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Δημοκρατία της Γκαμπόν
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Δημοκρατία της Γκαμπόν
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Δημοκρατία της Γκαμπόν
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Δημοκρατία της Γκαμπόν
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Δημοκρατία της Γκαμπόν
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Άγνωστος	Δημοκρατία της Γκαμπόν

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΑΟC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα («ΑΟC») ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες αρχές ρυθμιστικής εποπτείας της Ινδονησίας, πλην των Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air και Batik Air, ήτοι:</b>			<b>Δημοκρατία της Ινδονησίας</b>
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 DIRGANTARA	135-012	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
AMA	135-054	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ANGKASA SUPER SERVICE	135-050	LBZ	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	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
EASTINDO	135-038	ESD	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
HEVILIFT AVIATION	135-042	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Δημοκρατία της Ινδονησίας
INDO STAR AVIATION	135-057	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Δημοκρατία της Ινδονησίας
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Δημοκρατία της Ινδονησίας

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα («AOC») ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
KAL STAR AVIATION	121-037	KLS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAΕ	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KOMALA INDONESIA	135-051	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MARTA BUANA ABADI	135-049	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
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
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135-058	Άγνωστος	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
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135-037	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Δημοκρατία της Ινδονησίας

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΑΟC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα («ΑΟC») ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
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
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν αδειοδοτηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Κιργιζίας, ήτοι:</b>			<b>Δημοκρατία της Κιργιζίας</b>
AIR BISHKEK (πρώην EASTOK AVIA)	15	EAA	Δημοκρατία της Κιργιζίας
AIR MANAS	17	MBB	Δημοκρατία της Κιργιζίας
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Δημοκρατία της Κιργιζίας
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Δημοκρατία της Κιργιζίας
HELI SKY	47	HAC	Δημοκρατία της Κιργιζίας
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Δημοκρατία της Κιργιζίας
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Δημοκρατία της Κιργιζίας
S GROUP INTERNATIONAL (πρώην S GROUP AVIATION)	45	IND	Δημοκρατία της Κιργιζίας
SKY BISHKEK	43	BIS	Δημοκρατία της Κιργιζίας
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Δημοκρατία της Κιργιζίας
SKY WAY AIR	39	SAB	Δημοκρατία της Κιργιζίας
TEZ JET	46	TEZ	Δημοκρατία της Κιργιζίας
VALOR AIR	07	VAC	Δημοκρατία της Κιργιζίας
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λιβερίας.</b>			<b>Λιβερία</b>
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λιβύης, ήτοι:</b>			<b>Λιβύη</b>
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Λιβύη
AIR LIBYA	004/01	TLR	Λιβύη
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Λιβύη

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα («AOC») ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Λιβύη
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Λιβύη
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Λιβύη
PETRO AIR	025/08	PEO	Λιβύη
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες αρχές ρυθμιστικής εποπτείας του Νεπάλ, ήτοι:</b>			<b>Δημοκρατία του Νεπάλ</b>
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
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

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα («AOC») ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σάο Τομέ και Πρίνσιπε, ήτοι:</b>			<b>Σάο Τομέ και Πρίνσιπε</b>
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Σιέρα Λεόνε, ήτοι:</b>			<b>Σιέρα Λεόνε</b>
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
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σουδάν, ήτοι:</b>			<b>Δημοκρατία του Σουδάν</b>
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Δημοκρατία του Σουδάν
BADR AIRLINES	35	BDR	Δημοκρατία του Σουδάν
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Δημοκρατία του Σουδάν
ELDINDER AVIATION	8	DND	Δημοκρατία του Σουδάν
GREEN FLAG AVIATION	17	Άγνωστος	Δημοκρατία του Σουδάν
HELEJETIC AIR	57	HJT	Δημοκρατία του Σουδάν
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Δημοκρατία του Σουδάν
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Δημοκρατία του Σουδάν
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Δημοκρατία του Σουδάν
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Δημοκρατία του Σουδάν
SUN AIR	51	SNR	Δημοκρατία του Σουδάν
TARCO AIR	56	TRQ	Δημοκρατία του Σουδάν

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΟΙ ΟΠΟΙΟΙ ΥΠΟΚΕΙΝΤΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ <sup>(1)</sup>

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΑΟC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα («ΑΟC»)	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 Ανγκόλας	Όλος ο στόλος πλην: αεροσκαφών τύπου Boeing B737-700, αεροσκαφών τύπου Boeing B777-200, αεροσκαφών τύπου Boeing B777-300 και αεροσκαφών τύπου Boeing B777-300ER.	Όλος ο στόλος πλην: αεροσκαφών του στόλου των Boeing B737-700, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα, αεροσκαφών του στόλου των Boeing B777-200, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα, αεροσκαφών του στόλου των Boeing B777-300, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα, και αεροσκαφών του στόλου των Boeing B777-300ER, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα.	Δημοκρατία της Ανγκόλας
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Κομόρες	Όλος ο στόλος πλην: LET 410 UVP.	Όλος ο στόλος πλην: D6-CAM (851336).	Κομόρες
AFRIJET BUSINESS SERVICE <sup>(1)</sup>	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκαφών τύπου Falcon 50, 2 αεροσκαφών τύπου Falcon 900.	Όλος ο στόλος πλην: TR-LGV· TR-LGY· TR-AFJ· TR-AFR.	Δημοκρατία της Γκαμπόν
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος πλην: 1 αεροσκάφους τύπου Challenger CL-601, 1 αεροσκάφους τύπου HS-125-800.	Όλος ο στόλος πλην: TR-AAG, ZS-AFG.	Δημοκρατία της Γκαμπόν Δημοκρατία της Νότιας Αφρικής
IRAN AIR	FS100	IRA	Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν	Όλα τα αεροσκάφη τύπου Fokker F100 και τύπου Boeing B747	Αεροσκάφη τύπου Fokker F100, όπως αναγράφονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα, αεροσκάφη τύπου Boeing B747, όπως αναγράφονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα	Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν

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

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΑΟC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα («ΑΟC»)	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 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) Επιτρέπεται στην Afrijet να χρησιμοποιεί μόνον το συγκεκριμένο αεροσκάφος που αναφέρεται στο παρόν επίπεδο λειτουργίας της εντός της Ένωσης.