

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/871 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 14ης Ιουνίου 2018

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 η λειτουργία απαγορεύεται 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 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 σημαντικές για την επικαιροποίηση του εν λόγω καταλόγου. Σχετικές πληροφορίες διαβιβάστηκαν επίσης από τρίτες χώρες και διεθνείς οργανισμούς. 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, για τα ουσιώδη περιστατικά και τους προβληματισμούς που θα μπορούσαν να αποτελέσουν τη βάση της 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 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 για τις εν εξελίξει κοινές διαβουλεύσεις, βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006 της Επιτροπής ⁽⁴⁾, με τις αρμόδιες αρχές και τους αερομεταφορείς των εξής κρατών: Αφγανιστάν, Αγκόλα, Βολιβία, Γκάμπια, Ινδονησία, Λιβύη, Νεπάλ, Ρωσία και Βενεζουέλα. Η Επιτροπή ενημέρωσε επίσης την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών σχετικά με την κατάσταση ασφάλειας στην Ισημερινή Γουινέα, το Καζαχστάν, την Μαυριτανία, την Μοζαμβίκη, τις Φιλιππίνες, την Ταϊλάνδη, την Ουκρανία και την Ζάμπια.
- (6) Ο EASA παρουσίασε στην Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών τα αποτελέσματα της ανάλυσης των εκθέσεων ελέγχου που διεξήγαγε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) στο πλαίσιο του παγκόσμιου ελεγκτικού προγράμματος εποπτείας της ασφάλειας του ΔΟΠΑ (Universal Safety Oversight Audit Programme). Εν προκειμένω, ζητήθηκε από τα κράτη μέλη να δώσουν προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί από τρίτες χώρες στις οποίες ο ΔΟΠΑ διαπίστωσε σοβαρά προβλήματα ασφάλειας ή για τις οποίες ο EASA συμπεράνε ότι υφίστανται 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 δίνεται στις επιθεωρήσεις διαδρόμου θα καταστήσει δυνατή τη συλλογή περαιτέρω πληροφοριών σχετικά με τις επιδόσεις ασφάλειας των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στις εν λόγω τρίτες χώρες.

⁽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).

- (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 ⁽¹⁾.
- (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 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 αντιμετώπιση 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 επανέλαβε τη χρησιμότητα παροχής πληροφοριών στη διεθνή κοινότητα αερομεταφορών, ιδίως μέσω της βάσης δεδομένων του Δικτύου Συνδρομής και Συνεργασίας για την Ασφάλεια (Safety Collaborative Assistance Network, «SCAN») του ΔΟΠΑ, όσον αφορά την τεχνική βοήθεια που παρέχεται από την Ένωση και τα κράτη μέλη της 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 παρείχε τρέχοντα στατιστικά στοιχεία για τα μηνύματα συνέγερσης για απαγορευμένους αερομεταφορείς.

Αερομεταφορείς της Ένωσης

- (10) Αφού ο EASA ανέλυσε τις πληροφορίες που προέκυψαν από επιθεωρήσεις διαδρόμου που διενεργήθηκαν σε αεροσκάφη αερομεταφορέων της Ένωσης και 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. Η Βουλγαρία ενημέρωσε την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών για τα μέτρα που έλαβε όσον αφορά τον αερομεταφορέα Bulgaria Air.
- (11) Τα κράτη μέλη βεβαίωσαν εκ νέου την ετοιμότητά τους να προβούν στις αναγκαίες ενέργειες, 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 διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

Αερομεταφορείς του Αφγανιστάν

- (12) Στις 13 Φεβρουαρίου 2018 πραγματοποιήθηκαν συνεδριάσεις τεχνικής διαβούλευσης μεταξύ εκπροσώπων της Επιτροπής, του EASA, της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας της Ισλαμικής Δημοκρατίας του Αφγανιστάν («ACAA») και του αερομεταφορέα Kam Air, με αντικείμενο, συγκεκριμένα, την ισχύουσα απαγόρευση λειτουργίας που επιβάλλεται σε όλους τους αερομεταφορείς του Αφγανιστάν δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.
- (13) Κατά τη διάρκεια της εν λόγω συνεδρίασης, η ACAA προσκόμισε στοιχεία για την πρόοδο που έχει σημειωθεί ως προς την εφαρμογή ενισχυμένου συστήματος εποπτείας της ασφάλειας. Τα τελευταία έτη, η ACAA έχει ανακαλέσει ή αναστείλει περισσότερα πιστοποιητικά αερομεταφορέα («AOC»), έχει απαγορεύσει την απογείωση πολλών αεροσκαφών επειδή ήταν μη αξιόπλοα, και έχει λάβει αυστηρά μέτρα εναντίον πληρωμάτων πτήσης, τα οποία δεν συμμορφώνονταν με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Επιπλέον, η ACAA επισήμανε ότι όλες οι αεροπορικές εταιρείες που ήταν καταχωρισμένες στο μητρώο αερομεταφορέων του Αφγανιστάν υπάγονταν σε διαδικασία επαναπιστοποίησης σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα. Προς το παρόν, μόνο δύο αεροπορικές εταιρείες διαθέτουν έγκυρο AOC και αυτές είναι η Kam Air και η Ariana Afghan Airlines. Η Kam Air ολοκλήρωσε τη διαδικασία επαναπιστοποίησης σύμφωνα με το νέο νομικό πλαίσιο αεροπορίας του Αφγανιστάν, ενώ η Ariana Afghan Airlines βρίσκεται σε διαδικασία επαναπιστοποίησης. Η ACAA επανέλαβε ότι, στο πλαίσιο των περιορισμών που θέτουν οι δυσχερείς επιχειρησιακές συνθήκες, δεσμεύεται να εκπληρώσει τις διεθνείς της υποχρεώσεις όσον αφορά την ασφάλεια της αεροπορίας.
- (14) Η ACAA έχει αρχίσει να συμπληρώνει το ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο για το παγκόσμιο ελεγκτικό πρόγραμμα εποπτείας της ασφάλειας του ΔΟΠΑ – προσέγγιση συνεχούς παρακολούθησης («USOAP – CMA»), δεν παρασχεθήκαν όμως αποδεικτικά στοιχεία. Ο μόνιμος αντιπρόσωπος του Αφγανιστάν στον ΔΟΠΑ διαπραγματεύεται επί του παρόντος με τον ΔΟΠΑ τη διεξαγωγή ελέγχου βάσει του USOAP το συντομότερο δυνατόν.
- (15) Ο αερομεταφορέας Kam Air παρουσίασε την ανάπτυξη της εταιρείας και τη διαχείριση της ασφάλειας εντός της εταιρείας. Τον Σεπτέμβριο του 2014 το εκτελεστικό συμβούλιο της Kam Air αποφάσισε να αναθεωρήσει τα οικεία στρατηγικά σχέδια και τακτικές διαδικασίες που αφορούν τις οικείες πτητικές λειτουργίες, ώστε να συνάδουν πλήρως με τους νέους κανονισμούς της ACAA, καθώς και με τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές. Έχει υλοποιηθεί πρόγραμμα παρακολούθησης δεδομένων πτήσης και η εταιρεία έχει επίγνωση των επιχειρησιακών κινδύνων. Τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας και της ποιότητας βρίσκονται σε διαδικασία εφαρμογής.

⁽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).

- (16) Η Επιτροπή αναγνωρίζει τις προσπάθειες της ACAA και το γεγονός ότι η ACAA δεσμεύεται να συνεργάζεται με την Επιτροπή για να την ενημερώνει τακτικά σχετικά με την κατάσταση των υποχρεώσεων επιτήρησης που υπέχει.
- (17) Ωστόσο, η Επιτροπή λαμβάνει επίσης υπόψη τις δυσχερείς επιχειρησιακές συνθήκες που εξακολουθούν να επικρατούν στο Αφγανιστάν και το γεγονός ότι δυσχεραίνουν την ικανότητα της ACAA να εκπληρώνει τις οικείες υποχρεώσεις εποπτείας της ασφάλειας. Η Επιτροπή προτιμάει να παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς τα αποτελέσματα του ελέγχου του ΔΟΠΑ βάσει του USOPAR. Ως εκ τούτου, με βάση όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες, η Επιτροπή κρίνει ότι ο κατάλογος αερομεταφορέων του Αφγανιστάν που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης δεν θα πρέπει να τροποποιηθεί, με εξαίρεση τους ακόλουθους αερομεταφορείς του Αφγανιστάν των οποίων το πιστοποιητικό αερομεταφορέα ανακλήθηκε και, επομένως, δεν χρειάζεται πλέον να περιλαμβάνονται στον κατάλογο: *Afghan Jet International Airlines*, *East Horizon Airlines* και *Safi Airways*.
- (18) Συνεπώς, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, κρίνεται ότι ο κοινοτικός κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης θα πρέπει να τροποποιηθεί προκειμένου να αφαιρεθούν οι αερομεταφορείς *Afghan Jet International Airlines*, *East Horizon Airlines* και *Safi Airways* από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

Αερομεταφορείς της Ανγκόλας

- (19) Τον Νοέμβριο του 2009 ⁽¹⁾, όλοι, πλην ενός, οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στην Ανγκόλα υποβλήθηκαν σε πλήρη απαγόρευση λειτουργίας, κυρίως λόγω της αδυναμίας των αρχών που είναι αρμόδιες για την εποπτεία της ασφάλειας των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Ανγκόλα («INAVIC»), να εφαρμόζουν και να επιβάλλουν τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Είχε μερικώς εξαιρεθεί ο αερομεταφορέας *TAAG Angola Airlines*. Η *TAAG Angola Airlines* είχε περιληφθεί στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 ⁽²⁾ και της επιτράπηκε να εκτελεί πτήσεις στην Ένωση με τμήμα του στόλου της.
- (20) Τον Μάρτιο του 2017 ο ΔΟΠΑ διενήργησε αποστολή συντονισμού και επικύρωσης του ΔΟΠΑ («ICVM») στην Ανγκόλα. Με βάση τα αποτελέσματα της αποστολής αυτής, ο ΔΟΠΑ ανακοίνωσε ότι το σημαντικό πρόβλημα ασφάλειας στον τομέα των πτητικών λειτουργιών είχε επιλυθεί από τις αρμόδιες αρχές της Ανγκόλα.
- (21) Με επιστολή της 2ας Απριλίου 2018, αρμόδιες αρχές της Ανγκόλα ενημέρωσαν την Επιτροπή σχετικά με την πρόοδο ως προς την εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφάλειας και των αποτελεσμάτων της ICVM.
- (22) Η Επιτροπή επικροτεί τις προσπάθειες που καταβάλλει η INAVIC και τη δέσμευσή της να συμμετέχει σε διαβουλεύσεις με την Επιτροπή, ώστε να υποβάλει αναλυτικότερες πληροφορίες σχετικά με την πρόοδο που έχει σημειωθεί ως προς την εποπτεία της ασφάλειας των αερομεταφορέων για τους οποίους η INAVIC είναι αρμόδια.
- (23) 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 όσον αφορά τους αερομεταφορείς της Ανγκόλας.

Αερομεταφορείς της Βολιβίας

- (24) Στις 30 Ιανουαρίου 2018 πραγματοποιήθηκε συνεδρίαση τεχνικής διαβούλευσης μεταξύ εκπροσώπων της Επιτροπής, του EASA, ενός κράτους μέλους και ανώτερων εκπροσώπων της Γενικής Διεύθυνσης Πολιτικής Αεροπορίας της Βολιβίας («DGAC»).
- (25) Η Επιτροπή είχε ζητήσει από την DGAC να υποβάλει κατάλογο εγγράφων και δράσεων προς ολοκλήρωση. Η DGAC προσκόμισε εγκαίρως όλη την απαιτούμενη τεκμηρίωση και ο EASA υπέβαλε ανάλυση αυτής. Το προκαταρκτικό συμπέρασμα ήταν ότι οι διαδικασίες είναι δεόντως τεκμηριωμένες, δεν ήταν όμως εφικτό να εκτιμηθεί η πραγματική εφαρμογή τους. Φαίνεται ότι η DGAC διαθέτει επαρκές ανθρώπινο δυναμικό ως προς τον αριθμό των επιθεωρητών. Ωστόσο, χρειάζονται περισσότερες πληροφορίες για να επαληθευτεί ότι διατίθεται κατάλληλη εμπειρογνώσια για την εκτέλεση εξειδικευμένων καθηκόντων.
- (26) Με σκοπό την απόκτηση περισσότερων στοιχείων για την εποπτεία των πτητικών λειτουργιών, η Επιτροπή ζήτησε από την DGAC της Βολιβίας να υποβάλει λεπτομερή έγγραφα σχεδιασμού των προβλεπόμενων ελέγχων και επιθεωρήσεων για το 2018 και επισκόπηση των διενεργηθέντων ελέγχων και επιθεωρήσεων το 2016 και το 2017 πέντε αεροπορικών εταιρειών που εκτελούν τακτικές και μη τακτικές μεταφορές επιβατών.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1131/2008 της Επιτροπής, της 14ης Νοεμβρίου 2008, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης, αιτιολογικές σκέψεις (8) έως (11) για την Ανγκόλα.

⁽²⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 619/2009 της Επιτροπής, της 13ης Ιουλίου 2009, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 όσον αφορά τον κατάλογο αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης, αιτιολογικές σκέψεις (54) έως (62) για την Ανγκόλα. Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/963 της Επιτροπής, της 16ης Ιουνίου 2016, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 όσον αφορά τον κατάλογο αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης, αιτιολογικές σκέψεις (12) έως (17) για την Ανγκόλα.

- (27) Η εν λόγω πρόσθετη τεκμηρίωση στάλθηκε στον EASA και παραλήφθηκε από αυτόν. Διαπιστώθηκε σημαντική αύξηση του ποσοστού ολοκλήρωσης των επιθεωρήσεων μεταξύ του 2016 και του 2017. Όσον αφορά τον αερομεταφορέα *Boliviana de Aviación*, ο οποίος είναι ο μοναδικός βολιβιανός αερομεταφορέας που εκτελεί πτήσεις στην Ευρώπη, έχει ολοκληρωθεί το 88 % των προβλεπόμενων ενεργειών. Η DGAC της Βολιβίας κοινοποίησε την υποβολή σχεδίου εποπτείας βάσει κινδύνων για το τρέχον έτος (2018). Όσον αφορά τους άλλους αερομεταφορείς, επισημάνθηκε ότι, παρόλο που εκπονήθηκε ανάλυση διακινδύνευσης, απαιτείται περαιτέρω ενίσχυση της εποπτείας.
- (28) Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις πληροφορίες που διαβίβασε η DGAC της Βολιβίας. Η Επιτροπή κρίνει ότι, με βάση όλες τις διαθέσιμες μέχρι σήμερα πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων που υπέβαλε η DGAC της Βολιβίας στη συνεδρίαση τεχνικής διαβούλευσης στις 30 Ιανουαρίου 2018, επί του παρόντος δεν υφίστανται λόγοι επιβολής απαγόρευσης λειτουργίας ή περιορισμών λειτουργίας σε αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι στη Βολιβία.
- (29) 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 για να συμπεριληφθούν αερομεταφορείς της Βολιβίας.
- (30) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Βολιβία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (31) 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.

Αερομεταφορείς της Γκάμπιας

- (32) Με βάση τις επιθεωρήσεις SAFA που πραγματοποιήθηκαν το 2014 και το 2015 για τους αερομεταφορείς *Aeolus Air Ltd.* και *SIPJ (G) Ltd.* που διαθέτουν αμφότεροι πιστοποιητικό αερομεταφορέα το οποίο έχει εκδοθεί από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας της Γκάμπιας («CAAG»), προέκυψαν σοβαρές ελλείψεις στον τομέα της ασφάλειας.
- (33) Στις 24 Ιουλίου 2015 ο EASA απέστειλε επιστολή στην CAAG στην οποία παρατίθενται τα αποτελέσματα επιθεώρησης διαδρόμου που διενεργήθηκε για τον αερομεταφορέα *SIPJ (G) Ltd.* Στην εν λόγω επιστολή, ο EASA ενημέρωσε επίσης την CAAG ότι, ενώ είχαν κατατεθεί σχέδια πτήσης υπό την κατηγορία πτητικών λειτουργιών γενικής αεροπορίας και τα πληρώματα πτήσης δήλωναν ότι εκτελούσαν πτήσεις με κρατικό αεροσκάφος, στην πραγματικότητα υπήρχαν τεκμήρια ότι οι πτητικές λειτουργίες ήταν εμπορικού χαρακτήρα.
- (34) Βάσει περαιτέρω έρευνας αποδείχθηκε ότι το σχετικό αεροσκάφος ήταν νηολογημένο στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Ο EASA επικοινωνήσε με τις αρχές πολιτικής αεροπορίας των Ηνωμένων Πολιτειών σχετικά με το εν λόγω αεροσκάφος. Ο EASA επικοινωνήσε επισημώς και με τις αρχές της Γκάμπιας από τις οποίες, ωστόσο, δεν έλαβε απάντηση. Η *SIPJ (G) Ltd.* δεν έχει υποβάλει αίτηση αδειοδότησης φορέα εκμετάλλευσης τρίτης χώρας («TCO»).
- (35) Σειρά επιθεωρήσεων SAFA που διενεργήθηκαν αναφορικά με τον αερομεταφορέα *SIPJ (G) Ltd.* το 2016 κατέληξε σε ακόμη περισσότερα σοβαρά ευρήματα. Σε όλες τις περιπτώσεις οι πτήσεις δηλώνονταν ως γενικής αεροπορίας. Ωστόσο, υπήρχαν ενδείξεις ότι οι πτήσεις ήταν εμπορικές και δηλώνονταν ως γενικής αεροπορίας προκειμένου να παρακάμπτονται τα ισχύοντα πρότυπα ασφάλειας του ΔΟΠΑ και, ειδικότερα, οι απαιτήσεις αδειοδότησης TCO στον εναέριο χώρο της Ένωσης.
- (36) Η Επιτροπή θα αρχίσει τεχνικές διαβουλεύσεις με τις αρχές της Γκάμπιας σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006, με σκοπό την παρακολούθηση της κατάστασης εκ του σύνεγγυς.
- (37) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων που έχουν νηολογηθεί στην Γκάμπια σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (38) 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 δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.
- (39) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, κρίνεται ότι στο παρόν στάδιο δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης όσον αφορά τους αερομεταφορείς της Γκάμπιας.

Αερομεταφορές της Ινδονησίας

- (40) Από τις 12 έως τις 21 Μαρτίου 2018 πραγματοποιήθηκε στην Ινδονησία επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης. Στην επίσκεψη έλαβαν μέρος εμπειρογνώμονες της Επιτροπής, του EASA και κρατών μελών. Η επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της Γενικής Διεύθυνσης Πολιτικής Αεροπορίας της Ινδονησίας («DGCA της Ινδονησίας») και στους εξής αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στην Ινδονησία: *Batik Air*, για σύγκριση με την τελευταία επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης της ΕΕ το 2016· *Wings Air*, αερομεταφορέας που ανήκει στον ίδιο όμιλο (*Lion Group*) με την *Batik Air* και μεγάλος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών με ελικοστροβιλοκινητήρα (ATR42/72)· *Sriwijaya Air*, ο μεγαλύτερος αερομεταφορέας που εξακολουθεί να είναι καταχωρισμένος στον κατάλογο αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης· *TransNusa*, με μεικτό στόλο αεροσκαφών με στροβιλοκινητήρα διπλής ροής και αεροσκαφών με ελικοστροβιλοκινητήρα (το σύνολο του οποίου έχει πιστοποιηθεί βάσει των κανονισμών ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας CASR-121) *Spirit Aviation Sentosa* και *Susi Air*, οι οποίοι έχουν αμφότεροι πιστοποιηθεί βάσει των κανονισμών ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας CASR-135 και εκτελούν περιφερειακές πτήσεις και ναυλωμένες πτήσεις. Για τους σκοπούς της αξιολόγησης, πραγματοποιήθηκαν επισκέψεις σε δύο απομακρυσμένες περιοχές: σε μια βάση του αερομεταφορέα *TransNusa* στο *Kurang* και στην κεντρική έδρα του αερομεταφορέα *Susi Air* στο *Pangandaran*.
- (41) Κατά τη διάρκεια της επιτόπιας ενωσιακής επίσκεψης αξιολόγησης, διαπιστώθηκε ότι η DGCA όχι μόνο κατόρθωσε να διατηρήσει την πρόοδο που είχε σημειώσει στο παρελθόν αλλά και να επιτύχει σημαντική πρόοδο σε αρκετούς τομείς σε σύγκριση με την τελευταία επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης το 2016. Ιδιαίτερα σημαντική είναι η σταθερότητα που επέτυχε η DGCA όσον αφορά την κατάρτιση εθνικών κανονισμών αεροπορίας και η ωριμότητα που επέδειξε κατά τη διεξαγωγή κατάλληλης και αποτελεσματικής εποπτείας. Παλαιότερα είχε παρατηρηθεί ότι είχαν ξεταστεί ή εγκριθεί διάφορα κανονιστικά μοντέλα με στόχο την πλήρη συμμόρφωση της Ινδονησίας με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ. Η συγκεκριμένη προσέγγιση δεν εξασφάλιζε σαφήνεια. Η ομάδα της ΕΕ εξέφρασε την ικανοποίησή της για την απόφαση της DGCA να υιοθετήσει σαφή πολιτική με σκοπό τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς του ΔΟΠΑ και να καταρτίσει, με δική της πρωτοβουλία, σχέδια κανονισμών σύμφωνα με τις πλέον πρόσφατες τροποποιήσεις του ΔΟΠΑ.
- (42) Οι εμπειρογνώμονες εξακρίβωσαν ότι οι δραστηριότητες επιτήρησης - έλεγχοι και επιθεωρήσεις - εξακολουθούν να προγραμματίζονται σε ετήσια βάση και ότι οι περισσότερες δραστηριότητες επιτήρησης διεξάγονται σύμφωνα με τον προγραμματισμό.
- (43) Η DGCA είναι σε θέση να προσελκύει επαρκές προσωπικό, ανάλογο προς το τρέχον μέγεθος και το πεδίο του κλάδου της αεροπορίας επί του οποίου πρέπει να διενεργείται η εποπτεία. Το προσωπικό έχει αυξηθεί σημαντικά από το 2016 και σχεδιάζεται η αύξηση των ανθρώπινων πόρων μέσω προσλήψεων. Διαπιστώθηκε ότι όλα τα μέλη του προσωπικού που έδωσαν συνέντευξη ήταν εξειδικευμένα και με επαρκείς γνώσεις. Τα προγράμματα και τα σχέδια θεωρητικής κατάρτισης θεωρήθηκαν κατάλληλα. Ωστόσο, επισημάνθηκε ότι εξακολουθεί να χρειάζεται πρόσθετη επιχειρησιακή επιμόρφωση των επιθεωρητών σε θέματα υποβολής αναφορών, βαθμού εμβάθυνσης των ελέγχων, ανάλυσης γενεσιουργών αιτιών και περάτωσης των ευρημάτων.
- (44) Η DGCA της Ινδονησίας απέδειξε ότι λαμβάνονται μέτρα επιβολής των κανόνων όταν αυτό είναι απαραίτητο, με προειδοποιητικές επιστολές, αναστολές, ανακλήσεις και οικονομικές κυρώσεις. Από το 2017 έχουν πραγματοποιηθεί 4 ανακλήσεις, 11 αναστολές και έχουν αποσταλεί 21 προειδοποιητικές επιστολές.
- (45) Ο όμιλος *Lion Group* απαρτίζεται από έξι αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι σε τρία διαφορετικά κράτη και εφαρμόζει ενοποιημένη προσέγγιση όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες του και τη διαχείριση της ασφάλειας και της ποιότητας. Εντός του *Lion Group*, η *Batik Air* και η *Wings Air* είναι οι δύο κάτοχοι πιστοποιητικού αερομεταφορέα (AOC) που έχουν πιστοποιηθεί στην Ινδονησία. Η *Batik Air* δέχθηκε επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης το 2016 και απέδειξε ότι εξακολουθεί να διαθέτει εύρυθμα συστήματα διασφάλισης και διαχείρισης της ασφάλειας και της ποιότητας. Ο αερομεταφορέας εξετάζει επί του παρόντος περαιτέρω βελτιώσεις. Η *Batik Air* έλαβε υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλε η ομάδα της ΕΕ το 2016 και ενσωμάτωσε βελτιώσεις μη υποχρεωτικού χαρακτήρα, ιδίως στον τομέα της αξιολόγησης της διακινδύνευσης της ασφάλειας. Η *Wings Air* απασχολεί εξειδικευμένα πληρώματα και προσωπικό, και διαθέτει συστήματα διαχείρισης των διαφόρων πτητικών λειτουργιών. Η διοίκηση, τόσο σε επίπεδο μεμονωμένου αερομεταφορέα όσο και σε επίπεδο ομίλου, λαμβάνει τις πληροφορίες και τις αναλύσεις για την ασφάλεια και την ποιότητα, και προβαίνει σε σχετικές ενέργειες. Η διοίκηση επίσης διαδίδει τις πληροφορίες και τα διορθωτικά μέτρα μέσω εσωτερικών δημοσιεύσεων, ηλεκτρονικών ή άλλων.
- (46) Η *Sriwijaya Air* είναι ο τρίτος μεγαλύτερος αερομεταφορέας στην Ινδονησία. Διαθέτει καθιερωμένο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας. Τα ανώτερα διοικητικά στελέχη που έδωσαν συνέντευξη κατανοούν δεόντως τα σχετικά θέματα και έχουν ικανοποιητική γνώση των συστημάτων που χρησιμοποιούνται για τη διαχείριση της ασφάλειας και τον έλεγχο των πτητικών λειτουργιών και των λειτουργιών επίγειας εξυπηρέτησης. Πέραν των υποχρεωτικών μετρήσεων αρτηριακής πίεσης και των ελέγχων αλκολαιμίας κατά την έναρξη κάθε περιόδου υπηρεσίας (τόσο στα μέλη πληρωμάτων πτήσης όσο και στα μέλη πληρωμάτων θαλάμου επιβατών), η *Sriwijaya Air* εφαρμόζει ως εταιρική πολιτική πρόγραμμα δειγματοληπτικών ελέγχων ναρκωτικών ουσιών. Το σύστημα διαχείρισης της ποιότητας βρίσκεται ακόμη σε αρχικό στάδιο, εφόσον άρχισε να εφαρμόζεται μόλις πέρυσι. Όλα τα μέλη του προσωπικού της Διεύθυνσης Ποιότητας είναι ειδικευμένοι ελεγκτές. Υπάρχει περιθώριο βελτίωσης στον τομέα διαχείρισης της αξιοπιστίας της *Sriwijaya Air*, ώστε να ανακτάται εύκολα το καθεστώς συμμόρφωσης με το πρόγραμμα συντήρησης οποιουδήποτε αεροσκάφους.
- (47) Η *TransNusa* είναι μικρός αερομεταφορέας πτήσεων εσωτερικού. Ο έλεγχος διαχείρισης της αξιοπιστίας και οι πτητικές λειτουργίες θεωρήθηκαν ικανοποιητικά. Ο αερομεταφορέας έχει αναπτύξει εύρυθμο σύστημα διαχείρισης της ποιότητας και εφαρμόζει πρόγραμμα παρακολούθησης και ανάλυσης δεδομένων πτήσης σε εθελοντική βάση. Διαπιστώθηκε η ύπαρξη συστήματος διαχείρισης της ποιότητας το οποίο διαθέτει περιθώρια περαιτέρω βελτίωσης. Οι εγκαταστάσεις συντήρησης γραμμής στο *Kurang* ήταν επαρκείς για τον τύπο των πτητικών λειτουργιών. Σε γενικές γραμμές, κρίθηκε ότι η *TransNusa* τηρεί τα ισχύοντα πρότυπα.

- (48) Η *Spirit Aviation Sentosa*, η οποία πιστοποιήθηκε πρόσφατα, είναι ένας από τους μικρότερους αερομεταφορείς στην Ινδονησία με πιστοποιητικό αερομεταφορέα Part-135. Αν και τα γραφεία βρίσκονται στην Τζακάρτα, οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται κυρίως σε αγροτικές περιοχές στην Παπούα. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας είναι δόντως ανεπτυγμένο. Η οργάνωση των πτητικών λειτουργιών κρίθηκε ικανοποιητική. Ο τομέας της διαρκούς αξιοπλοΐας χρειάζεται βελτίωση.
- (49) Η *Susi Air* είναι αερομεταφορέας με πιστοποίηση CASR-135 ο οποίος εκτελεί πτητικές λειτουργίες με στόλο αποτελούμενο κυρίως από Cessna Grand Caravan. Διαθέτει σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας. Η ταξινόμηση των περιστατικών, ο προσδιορισμός των πλέον σημαντικών διακινδυνεύσεων και η διαχείριση αλλαγών γίνεται με μη αυτόματο τρόπο με βάση διαφορετικές μη τυποποιημένες πηγές δεδομένων. Ο φόρτος εργασίας είναι υπερβολικός για τον αριθμό των ατόμων που ασχολούνται αποκλειστικά με λειτουργίες του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας. Απαιτείται περισσότερο εξειδικευμένο προσωπικό και επαρκή εργαλεία, ιδίως ενόψει της σχεδιαζόμενης αύξησης του στόλου. Η ομάδα της ΕΕ παρατήρησε το άρτιο σύστημα στελέχωσης των πληρωμάτων και την επιμόρφωση υψηλών προτύπων που παρέχεται στους χειριστές. Η εταιρεία διαθέτει καθιερωμένο σύστημα συντήρησης και κατάλληλο εξοπλισμό, είναι δε σε θέση να εκτελεί εργασίες συντήρησης σε απομακρυσμένες περιοχές. Διαπιστώθηκε ότι η εταιρεία χρειάζεται περισσότερο προσωπικό σε άλλους τομείς εκτός της συντήρησης.
- (50) Η ομάδα της ΕΕ παρατήρησε ότι, σε γενικές γραμμές, όλοι οι αερομεταφορείς στους οποίους πραγματοποιήθηκε επίσκεψη φαίνεται ότι εφαρμόζουν πολιτική υποβολής αναφορών που δεν αποσκοπεί στην επιβολή κυρώσεων.
- (51) Κατά τη διάρκεια των επισκέψεων στους αερομεταφορείς, στο πλαίσιο των οικείων συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας, το σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης – ένδειξη σύστασης για αποφυγή εμπλοκής («TCAS – RA») και η έλλειψη ευστάθειας κατά την προσέγγιση περιλαμβάνονται στις πέντε κυριότερες διακινδυνεύσεις που εντοπίστηκαν. Σύμφωνα με μελέτες παρατηρούνται σαφώς λιγότερα περιστατικά των προαναφερόμενων τύπων συμβάντων με τη χρήση διαδικασιών πλοήγησης βάσει επιδόσεων («PBN»). Η έγκριση του σχεδιασμού διαδικασιών PBN υπάγεται στην αρμοδιότητα της DGCA της Ινδονησίας. Δεδομένων των πέντε κυριότερων διακινδυνεύσεων που εντοπίστηκαν, συνιστάται θερμά η προώθηση της χρήσης PBN από την Γενική Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας της Ινδονησίας. Για τον σκοπό αυτόν, η DGCA θα πρέπει να συνεργάζεται με όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς (π.χ. αερομεταφορείς, πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, αερολιμένες) για την προώθηση της χρήσης PBN και την κατάρτιση ορθού χάρτη πορείας με αντικείμενο, μεταξύ άλλων, την απαραίτητη συνεργασία και επιμόρφωση.
- (52) Στις 30 Μαΐου 2018 πραγματοποιήθηκε ακρόαση της DGCA της Ινδονησίας και των αερομεταφορέων *Sriwijaya Air*, *Wings Air* και *Susi Air* ενώπιον της Επιτροπής και της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών. Η DGCA της Ινδονησίας παρουσίασε την τρέχουσα οργανωτική δομή της και υπέβαλε αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με το εργατικό δυναμικό που έχει διοριστεί την Διεύθυνση Αξιοπλοΐας και Πτητικών Λειτουργιών Αεροσκαφών της DGCA, τον διαρκώς αυξανόμενο προϋπολογισμό που διατίθεται για καθήκοντα εποπτείας της ασφάλειας και εκπαίδευση επιθεωρητών, καθώς και σχετικά με την μετεγκατάσταση σε νέες σύγχρονες εγκαταστάσεις. Η DGCA υπέβαλε επίσης αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με τα αποτελέσματα της πλέον πρόσφατης προσβολής συντονισμού και επικύρωσης του ΔΟΠΑ του Οκτωβρίου του 2017, σύμφωνα με τα οποία επιτεύχθηκε ποσοστό πραγματικής εφαρμογής 80,34 %. Η DGCA της Ινδονησίας υπέβαλε πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση και τον προγραμματισμό της εφαρμογής της πλοήγησης βάσει επιδόσεων το 2017 και το 2018, από τις οποίες προκύπτει ότι σημαντικός αριθμός αερολιμένων θα διαθέτει εντέλει διαδικασίες PBN. Εν προκειμένω, η DGCA της Ινδονησίας παρέσχε συνοπτική παρουσίαση των διορθωτικών μέτρων σε συνέχεια των παρατηρήσεων που διατύπωσαν οι εμπειρογνώμονες κατά την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης το 2018. Καθορίστηκε πρόγραμμα βελτιώσεων βάσει της επιτόπιας ενωσιακής επίσκεψης αξιολόγησης του 2018 και της ICVM.
- (53) Κατά την ακρόαση, η DGCA της Ινδονησίας δεσμεύθηκε να ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα που πρόκειται να λάβει σε συνέχεια των ελέγχων ICVM που πραγματοποίησε ο ΔΟΠΑ στην Ινδονησία και σε συνέχεια των εκκρεμουσών παρατηρήσεων που διατυπώθηκαν κατά την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης του 2018. Επιπλέον, η DGCA της Ινδονησίας δεσμεύθηκε να έχει διαρκή διάλογο για την ασφάλεια, μεταξύ άλλων, με την παροχή πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια και τη συμμετοχή σε πρόσθετες συνεδριάσεις, εάν και όταν το κρίνει αναγκαίο η Επιτροπή.
- (54) Η *Sriwijaya Air* ανήκει στον όμιλο *Sriwijaya Air Group*. Η *Sriwijaya Air* παρουσίασε τα σχέδια επέκτασης του στόλου της από 37 αεροσκάφη που διαθέτει επί του παρόντος σε έως και 42 αεροσκάφη το 2021, καθώς και λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με την πιλοτική διαδικασία προσλήψεων και τους τομείς των πτητικών λειτουργιών, της εκπαίδευσης και της συντήρησης. Η *Sriwijaya Air* προσκόμισε στοιχεία σχετικά με το οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, τη διαδικασία ανάλυσης δεδομένων πτήσης και τους δείκτες επιδόσεων ασφάλειας. Η εταιρεία παρουσίασε απολογισμό των δραστηριοτήτων εποπτείας της *Sriwijaya Air* που πραγματοποίησε η DGCA της Ινδονησίας το 2017, όπως επίσης και της κατάστασης των ευρημάτων που προέκυψαν από τις εν λόγω δραστηριότητες, όλα εκ των οποίων έχουν επιλυθεί. Η *Sriwijaya Air* παρουσίασε το σχέδιο διορθωτικών μέτρων που καταρτίστηκε με βάση τις παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν σε συνέχεια της επιτόπιας ενωσιακής επίσκεψης αξιολόγησης του 2018.
- (55) Η *Wings Air* παρουσίασε τη διάρθρωση και τη λειτουργία του οικείου συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας και τις διαδικασίες που εφαρμόζει για τη διασφάλιση της ασφάλειας των πτητικών λειτουργιών της. Κατά τη διάρκεια της ακρόασης, η *Wings Air* ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών σχετικά με το σχέδιο διορθωτικών μέτρων που καταρτίστηκε με βάση τις παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν σε συνέχεια της επιτόπιας ενωσιακής επίσκεψης αξιολόγησης του 2018. Το εν λόγω σχέδιο περιλαμβάνει διορθωτικά μέτρα που βασίζονται σε ανάλυση των γενεσιουργών αιτιών των παρατηρήσεων αυτών. Επιπλέον, η *Wings Air* παρέσχε διευκρινίσεις για την έρευνα που διεξάγει σχετικά με την πρόσφατη σύγκρουση ενός εκ των αεροσκαφών της στο έδαφος και τα μέτρα ασφάλειας που έλαβε η *Wings Air* αμέσως μετά το ατύχημα.

- (56) Η Susi Air παρουσίασε την οργάνωση, τον τύπο δραστηριοτήτων και το εύρος του εργατικού δυναμικού της και προσκόμισε λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τις διαδικασίες πρόσληψης χειριστών και, μεταξύ άλλων, την κατάρτιση που παρέχεται στα κέντρα εκπαίδευσης που διαθέτει. Η Susi Air επισήμανε την απαιτητική διαδικασία ειδίκευσης, παρουσίασε τις εταιρικές διαδικασίες και πολιτικές που έχουν εγκριθεί για τη διασφάλιση της ασφάλειας των πτητικών λειτουργιών σε απομακρυσμένες περιοχές στην Παπούα, και υπέβαλε αναλυτικές πληροφορίες για τη συντήρηση και τις πτητικές λειτουργίες. Το εφαρμοζόμενο ηλεκτρονικό σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας διευκολύνει την άμεση αναφορά περιστατικών που συμβάλλει στη δημιουργία αξιοπιστίας νοοτροπίας ασφάλειας. Η Susi Air παρουσίασε απολογισμό των δραστηριοτήτων εποπτείας της Susi Air που πραγματοποιήσε η DGCA της Ινδονησίας το 2017, όπως επίσης και της κατάστασης των ευρημάτων που προέκυψαν από τις εν λόγω δραστηριότητες, όλα εκ των οποίων έχουν επιλυθεί. Η Susi Air παρουσίασε το σχέδιο διορθωτικών μέτρων που καταρτίστηκε με βάση τις παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν σε συνέχεια της επιτόπιας ενωσιακής επίσκεψης αξιολόγησης του 2018.
- (57) Η Επιτροπή εκφράζει την ικανοποίησή της για την αντίδραση της DGCA της Ινδονησίας, έπειτα από τα ατυχήματα που σημειώθηκαν τα τελευταία έτη, η οποία καθόρισε πέντε τομείς προτεραιότητας για ενισχυμένη δράση, ανέπτυξε κατάλληλα μέτρα και τα κοινοποίησε σε όλους τους αερομεταφορείς της Ινδονησίας. Στους εν λόγω τομείς προτεραιότητας περιλαμβάνεται η υπέρβαση των ορίων διαδρόμου. Για το συγκεκριμένο θέμα, η Επιτροπή καλεί την DGCA της Ινδονησίας να πραγματοποιεί συστηματικά ανάλυση των γενεσιουργών αιτιών σε περίπτωση σοβαρών συμβάντων ή ατυχημάτων και να μεριμνά ώστε όλοι οι αερομεταφορείς της Ινδονησίας να πράττουν το ίδιο.
- (58) Η Επιτροπή εκφράζει την ικανοποίησή της για το σχέδιο δράσης που καταρτίστηκε από την DGCA της Ινδονησίας με στόχο την επιτάχυνση της εξάλυψης των δυνατοτήτων PBN, σύμφωνα με τις συστάσεις της έκθεσης αξιολόγησης της επιτόπιας ενωσιακής επίσκεψης αξιολόγησης, και τονίζει τη σημασία της αποτελεσματικής εφαρμογής του εν λόγω σχεδίου δράσης.
- (59) Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη την προθυμία της DGCA της Ινδονησίας να διατηρήσει την τρέχουσα πρακτική φιλοξενίας αλλοδαπών εμπειρογνομόνων εντός της Διεύθυνσης Αξιοπλοίας και Πτητικών Λειτουργιών Αεροσκαφών, με στόχο την παροχή καθοδήγησης στους επιθεωρητές της DGCA για τη διεξαγωγή ακόμη αποτελεσματικότερων επιθεωρήσεων του κλάδου της αεροπορίας της Ινδονησίας. Η Επιτροπή λαμβάνει επίσης υπόψη την προθυμία της DGCA της Ινδονησίας να επενδύσει στην εν λόγω καθοδήγηση.
- (60) Η Επιτροπή εφιστά την προσοχή στην ιδιαίτερη σημασία που έχει η διασφάλιση της διαρκούς παροχής επαρκών πόρων στις ικανότητες της DGCA της Ινδονησίας όσον αφορά την εποπτεία της ασφάλειας, ώστε αυτή να μπορεί να αντεπεξέρχεται αποτελεσματικά στο μέγεθος του κλάδου της αεροπορίας της Ινδονησίας, ιδίως ενόψει της προσδοκώμενης ανάπτυξής του. Η Επιτροπή σημειώνει επίσης τη δέσμευση της κυβέρνησης της Ινδονησίας επί του θέματος.
- (61) Με βάση όλες τις διαθέσιμες επί του παρόντος πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένων των αποτελεσμάτων της επιτόπιας ενωσιακής επίσκεψης αξιολόγησης του Μαρτίου του 2018 και της ακρόασης ενώπιον της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών, κρίνεται ότι υπάρχουν επαρκή στοιχεία για την τήρηση των εφαρμοστέων διεθνών προτύπων ασφάλειας και των συνιστώμενων πρακτικών εκ μέρους της DGCA της Ινδονησίας και των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Ινδονησία.
- (62) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι ο ενωσιακός κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης πρέπει να τροποποιηθεί, ώστε να διαγραφούν από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στην Ινδονησία.
- (63) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Ινδονησία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (64) 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 λάβει περαιτέρω μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορείς της Λιβύης

- (65) Στις 20 Απριλίου 2018 πραγματοποιήθηκε τεχνική συνεδρίαση μεταξύ εκπροσώπων της Επιτροπής, του EASA, ενός κράτους μέλους, εκπροσώπων της κυβέρνησης της Λιβύης και της αρχής πολιτικής αεροπορίας της Λιβύης («LYCAA»).
- (66) Κατά τη διάρκεια της εν λόγω συνεδρίασης, η LYCAA προσκόμισε επικαιροποιημένα στοιχεία για την πρόοδο που έχει σημειωθεί ως προς την εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων του ΔΟΠΑ, για τους τομείς στους οποίους η LYCAA χρειάζεται τεχνική βοήθεια, καθώς και για χάρτη πορείας για την άρση της απαγόρευσης της ΕΕ. Η LYCAA δεσμεύθηκε εκ νέου να τηρεί τις διεθνείς υποχρεώσεις που υπέχει στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας. Η LYCAA δήλωσε ότι εργάζεται εντατικά στον εν λόγω τομέα και ότι η κατάσταση έχει βελτιωθεί σημαντικά.
- (67) Η Επιτροπή αναγνωρίζει τις προσπάθειες της LYCAA και το γεγονός ότι η LYCAA δεσμεύεται να συνεργάζεται με την Επιτροπή και να την ενημερώνει τακτικά σχετικά με την κατάσταση των υποχρεώσεων επιτήρησης που υπέχει. Ωστόσο, η παρουσίαση της LYCAA περιείχε περιορισμένες μόνο πληροφορίες και κρίθηκε ότι δεν ήταν επαρκώς λεπτομερής. Επιπλέον, οι επιχειρησιακές συνθήκες που επικρατούν στην Λιβύη παραμένουν εξαιρετικά δυσχερείς. Στις 30 Απριλίου 2018, η Επιστολή απέστειλε επιστολή στην LYCAA με την οποία ζήτησε συμπληρωματικές τεχνικές πληροφορίες.

- (68) Ο πλέον πρόσφατος έλεγχος του ΔΟΠΑ πραγματοποιήθηκε το 2007 και το ποσοστό πραγματικής εφαρμογής που επιτεύχθηκε ήταν 28,86 %. Η LYCAA καταβάλλει προσπάθειες για την εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων. Η Επιτροπή συνιστά στην Λιβύη τη διενέργεια ελέγχου βάσει του USOAP του ΔΟΠΑ στην επικράτειά της, ως σημαντικό βήμα για τους σκοπούς της άρσης της απαγόρευσης που ισχύει επί του παρόντος για τους αερομεταφορείς της Λιβύης. Είναι επίσης σημαντικό να επιλυθούν ικανοποιητικά οι επιχειρησιακές δυσκολίες που οφείλονται στη δυσχερή κατάσταση που επικρατεί στον τομέα της ασφάλειας. Επομένως, η Επιτροπή συνιστά στην LYCAA να επικεντρώσει τις προσπάθειές της στην διασφάλιση ελέγχου βάσει του USOAP του ΔΟΠΑ. Εν τω μεταξύ, θα μπορούσαν να αντλούνται σημαντικές πληροφορίες ασφάλειας από τυχόν αλλοδαπούς αερομεταφορείς που αποφασίσουν να επανεκκινήσουν τις πτητικές λειτουργίες προς την Λιβύη.
- (69) Η Επιτροπή θεωρεί ότι, με βάση όλες τις έως σήμερα διαθέσιμες πληροφορίες και τα στοιχεία που υποβλήθηκαν από την LYCAA στην τεχνική συνεδρίαση της 20ής Απριλίου 2018, ο κατάλογος αερομεταφορέων της Λιβύης που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης δεν θα πρέπει να τροποποιηθεί.
- (70) 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 του Νεπάλ

- (71) Στις 19 Ιανουαρίου 2018 πραγματοποιήθηκε τεχνική συνεδρίαση μεταξύ εκπροσώπων της Επιτροπής, του EASA, ενός κράτους μέλους και της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας του Νεπάλ («CAAN»). Η CAAN προσκλήθηκε στις Βρυξέλλες, προκειμένου να ενημερώσει την Επιτροπή σχετικά με τη βελτίωση της εφαρμογής των διεθνών προτύπων ασφάλειας στο αεροπορικό σύστημα του Νεπάλ.
- (72) Η πλέον πρόσφατη συνεδρίαση με την CAAN που διοργάνωσε η Επιτροπή ήταν τον Νοέμβριο του 2014. Τον Φεβρουάριο του 2014 πραγματοποιήθηκε επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης στην οποία επιβεβαιώθηκε ο χαμηλός βαθμός εφαρμογής των διεθνών προτύπων ασφάλειας. Σύμφωνα με την τελική έκθεση που συντάχθηκε στο πλαίσιο της επιτόπιας ενωσιακής επίσκεψης αξιολόγησης του Φεβρουαρίου του 2014, εκφράστηκαν ορισμένες ανησυχίες σχετικά με τους κανονισμούς, τις διαδικασίες και τις πρακτικές που εφαρμόζει η CAAN στον τομέα της αδειοδότησης προσωπικού.
- (73) Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης της 19ης Ιανουαρίου 2018, η CAAN προσκόμισε στοιχεία σχετικά με τα μέτρα που έχει λάβει για την εκπόνηση εθνικού νομικού πλαισίου σύμφωνου με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, καθώς και για τη βελτίωση του συστήματος εποπτείας της ασφάλειας στο Νεπάλ, συμπεριλαμβανομένης της προόδου που έχει επιτευχθεί στην πρόληψη ατυχημάτων. Κατά τη συνεδρίαση, η Επιτροπή ζήτησε από την CAAN να προσκομίσει συμπληρωματικά στοιχεία.
- (74) Με επιστολή της 2ας Μαρτίου 2018, η CAAN υπέβαλε στην Επιτροπή αποδεικτικά στοιχεία των εργασιών που έχουν πραγματοποιηθεί προς συμμόρφωση με τις παρατηρήσεις της επιτόπιας ενωσιακής επίσκεψης αξιολόγησης του Φεβρουαρίου του 2014.
- (75) Η CAAN υπέβαλε επίσης, μεταξύ άλλων, πληροφορίες σχετικά με το ετήσιο σχέδιο επιτήρησης και κανονιστικού ελέγχου για το 2017, το προτεινόμενο πρόγραμμα εποπτείας της ασφάλειας για το 2018, τον κατάλογο σημείων ελέγχου της ανάλυσης ελλείψεων του κρατικού προγράμματος ασφάλειας, την κρατική πολιτική ασφάλειας, καθώς και την κατάσταση εφαρμογής του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας των αερομεταφορέων του Νεπάλ.
- (76) Με βάση τις διαθέσιμες επί του παρόντος πληροφορίες, φαίνεται ότι η CAAN έχει σημειώσει κάποια πρόοδο ως προς την εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφάλειας. Ωστόσο, δεν υφίστανται προς το παρόν επαρκή και επαληθευμένα αποδεικτικά στοιχεία που να δικαιολογούν στο παρόν στάδιο χαλάρωση των περιορισμών λειτουργίας που ισχύουν για τους αερομεταφορείς του Νεπάλ. Πράγματι, πρέπει να επαληθευτούν οι εικαζόμενες βελτιώσεις πριν από την λήψη εμπεριστατωμένης απόφασης σχετικά με το ενδεχόμενο άρσης της απαγόρευσης που ισχύει για τους αερομεταφορείς του Νεπάλ. Για τον σκοπό αυτόν, θα μπορούσε να εξεταστεί η πραγματοποίηση επιτόπιας ενωσιακής επίσκεψης αξιολόγησης στο Νεπάλ.
- (77) 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 όσον αφορά τους αερομεταφορείς του Νεπάλ.

Αερομεταφορείς της Ρωσίας

- (78) Κατά την περασμένη περίοδο, η Επιτροπή, ο EASA και οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών εξακολούθησαν να παρακολουθούν εκ του σύννεγγυς τις επιδόσεις ασφάλειας των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Ρωσία και εκτελούν πτήσεις εντός της Ένωσης, μεταξύ άλλων, με επιθεωρήσεις διαδρόμου κατά προτεραιότητα που πρέπει να διενεργούνται σε ορισμένους αερομεταφορείς της Ρωσίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

- (79) Στις 26 Απριλίου 2018 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 της Ρωσίας, με βάση τις εκθέσεις επιθεωρήσεων διαδρόμου SAFA το χρονικό διάστημα από τις 9 Απριλίου 2017 έως τις 8 Απριλίου 2018, και να εντοπιστούν περιπτώσεις που χρειάζονται ιδιαίτερη προσοχή. Ένας ακόμη σκοπός της εν λόγω επίσκεψης ήταν να ενημερωθεί η Επιτροπή σχετικά με τα συγκεκριμένα μέτρα εποπτείας της ασφάλειας που λαμβάνει επί του παρόντος η FATA, ενόψει του Παγκόσμιου Κυπέλλου FIFA του 2018.
- (80) Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης, η Επιτροπή επανεξέτασε λεπτομερέστερα τα αποτελέσματα SAFA 9 αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Ρωσία. Παρότι δεν εντοπίστηκαν προβλήματα ασφάλειας με βάση τις επιθεωρήσεις διαδρόμου, η FATA ενημέρωσε την Επιτροπή σχετικά με τις δραστηριότητες εποπτείας της ασφάλειας που διενεργεί στους εν λόγω αερομεταφορείς και τα μέτρα επιβολής της νομοθεσίας που έχει λάβει για δύο από τους εν λόγω αερομεταφορείς.
- (81) Όσον αφορά το Παγκόσμιο Κύπελλο FIFA του 2018, η FATA ενημέρωσε την Επιτροπή σχετικά με τα πρόσθετα μέτρα που έχει λάβει για τη διασφάλιση της ασφάλειας των αερομεταφορών κατά τη διάρκεια της εν λόγω διοργάνωσης.
- (82) Με βάση τις έως σήμερα διαθέσιμες πληροφορίες, καθώς και τις πληροφορίες που έδωσε η FATA στη συνεδρίαση τεχνικής διαβούλευσης στις 26 Απριλίου 2018, κρίνεται ότι η FATA έχει και την ικανότητα και τη βούληση να αντιμετωπίσει ελλείψεις ασφάλειας των αερομεταφορέων που είναι πιστοποιημένοι στη Ρωσία. Σε αυτή τη βάση, η Επιτροπή συμπεράνει ότι δεν χρειάζεται οι ρωσικές αρχές πολιτικής αεροπορίας ή αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι στη Ρωσία να κληθούν σε ακρόαση από την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών.
- (83) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, κρίνεται ότι σε αυτό το στάδιο δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης προκειμένου να περιληφθούν αερομεταφορείς της Ρωσίας.
- (84) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση με διεθνή πρότυπα ασφάλειας από τους αερομεταφορείς της Ρωσίας, διενεργώντας κατά προτεραιότητα επιθεωρήσεις διαδρόμου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012. Σε περίπτωση που από τις εν λόγω επιθεωρήσεις προκύψει ότι υπάρχει επικείμενη διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, η Επιτροπή ενδέχεται να υποχρεωθεί να λάβει μέτρα κατά αερομεταφορέων της Ρωσίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορείς της Βενεζουέλας

- (85) Στις 6 Μαρτίου 2017, ο αερομεταφορέας *Aniør Airlines*, ο οποίος είναι πιστοποιημένος στη Βενεζουέλα, υπέβαλε στον EASA αίτηση αδειοδότησης TCO. Ο EASA αξιολόγησε αυτή την έκθεση και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η διενέργεια περαιτέρω αξιολόγησης δεν θα έχει ως αποτέλεσμα την αδειοδότηση TCO της *Aniør Airlines* και ότι ο αερομεταφορέας δεν πληρούσε τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014. Για τον λόγο αυτόν, στις 4 Οκτωβρίου 2017, ο EASA απέρριψε για λόγους ασφάλειας την αίτηση TCO της *Aniør Airlines*.
- (86) Στις 14 Νοεμβρίου 2017 πραγματοποιήθηκε ακρόαση της αρχής πολιτικής αεροπορίας της Βενεζουέλας («INAC») και της *Aniør Airlines* ενώπιον της Επιτροπής και της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.
- (87) Σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες κατά τη χρονική στιγμή της ακρόασης, την αξιολόγηση της αίτησης αδειοδότησης TCO που πραγματοποίησε ο EASA, τις επιθεωρήσεις διαδρόμου που διενήργησαν τα κράτη μέλη και τις πληροφορίες που υπέβαλαν η INAC και η *Aniør Airlines*, προέκυψε, αφενός, ότι η INAC θα πρέπει να αναπτύξει περαιτέρω την οικεία ικανότητα επιθεώρησης των αερομεταφορέων για τους οποίους είναι αρμόδια και, αφετέρου, ότι η *Aniør Airlines* δεν μπόρεσε να αντιμετωπίσει τις οικείες ελλείψεις ασφάλειας.
- (88) Ως εκ τούτου, ο κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης τροποποιήθηκε και ο αερομεταφορέας *Aniør Airlines* συμπεριλήφθηκε στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 ⁽¹⁾.
- (89) Σύμφωνα με τις διαθέσιμες επί του παρόντος πληροφορίες, οι οποίες βασίζονται στα ευρήματα των επιθεωρήσεων SAFA, υφίστανται επαληθευμένα αποδεικτικά στοιχεία σοβαρών ελλείψεων ασφάλειας εκ μέρους της *Aniør Airlines*. Ούτε η *Aniør Airlines* ούτε η INAC είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν αυτές τις ελλείψεις ασφάλειας, όπως αποδείχθηκε, μεταξύ άλλων, από τα ακατάλληλα και ανεπαρκή σχέδια διορθωτικών μέτρων που υποβάλλει η *Aniør Airlines* για την αντιμετώπιση των ευρημάτων των επιθεωρήσεων SAFA και από την επιδείνωση του μέσου δείκτη SAFA των αερομεταφορέων της Βενεζουέλας από τον Οκτώβριο του 2017.

⁽¹⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 787/2007 της Επιτροπής, της 4ης Ιουλίου 2007, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής όσον αφορά τον κατάλογο αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης, αιτιολογικές σκέψεις (70) έως (81) για τη Βενεζουέλα.

- (90) Η Επιτροπή θα συνεχίσει τις διαβουλεύσεις με τις αρχές της Βενεζουέλας σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006, με σκοπό την παρακολούθηση της κατάστασης εκ του σύνεγγυς.
- (91) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφαλείας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Βενεζουέλα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (92) 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 δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.
- (93) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, κρίνεται ότι στο παρόν στάδιο δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης όσον αφορά τους αερομεταφορείς της Βενεζουέλας.
- (94) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής για την ασφάλεια των αερομεταφορών.
- (95) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

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 επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

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

Βρυξέλλες, 14 Ιουνίου 2018.

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

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

Ονομασία 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	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
(1)	(2)	(3)	(4)
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Βενεζουέλα
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
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Ζιμπάμπουε
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
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:			Δημοκρατία της Ανγκόλας
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
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

⁽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.

(1)	(2)	(3)	(4)
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
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας του Κονγκό, ήτοι:			Δημοκρατία του Κονγκό
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Δημοκρατία του Κονγκό
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
EMERAUDE	RAC06-008	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Δημοκρατία του Κονγκό
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Δημοκρατία του Κονγκό
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Δημοκρατία του Κονγκό
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 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)

(1)	(2)	(3)	(4)
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)
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
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ερυθραίας, ήτοι:			Ερυθραία
ERITREAN AIRLINES	AOC αριθ. 004	ERT	Ερυθραία
NASAIR ERITREA	AOC αριθ. 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

(1)	(2)	(3)	(4)
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
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν αδειοδοτηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Κιργιζίας, ήτοι:			Δημοκρατία της Κιργιζίας
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
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

(1)	(2)	(3)	(4)
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 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
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

(1)	(2)	(3)	(4)
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/AOC/2008	ACH	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Σιέρα Λεόνε, ήτοι:			Σιέρα Λεόνε
AIR RUM, LTD	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 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 II

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

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

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα («AOC»)	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού 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
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
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 αναφέρονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα, αεροσκαφών του στόλου των Boeing B777-200, όπως αναφέρονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα, αεροσκαφών του στόλου των Boeing B777-300, όπως αναφέρονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα, και αεροσκαφών του στόλου των Boeing B777-300ER, όπως αναφέρονται 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 ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκαφών τύπου Falcon 50, 2 αεροσκαφών τύπου Falcon 900.	Όλος ο στόλος πλην: TR-LGV· TR-LGY· TR-AFJ· TR-AFR.	Δημοκρατία της Γκαμπόν
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 αναφέρονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα, αεροσκάφη τύπου Boeing B747, όπως αναφέρονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα	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 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.

⁽²⁾ Η Afrijet, στο παρόν επίπεδο λειτουργίας της εντός της Ένωσης, επιτρέπεται να χρησιμοποιεί μόνον το συγκεκριμένο αεροσκάφος που αναφέρεται.