

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2021/2070 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 25ης Νοεμβρίου 2021

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 ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής ⁽²⁾ καταρτίζεται κατάλογος αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης.
- (2) Ορισμένα κράτη μέλη και ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (στο εξής: Οργανισμός) διαβίβασαν στην Επιτροπή, δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, πληροφορίες σημαντικές για την επικαιροποίηση του εν λόγω καταλόγου. Τρίτες χώρες και διεθνείς οργανισμοί παρείχαν επίσης σημαντικές πληροφορίες. Με βάση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν, ο κατάλογος θα πρέπει να επικαιροποιηθεί.
- (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 αερομεταφορέα που περιλαμβάνεται στον κατάλογο του παραρτήματος Α ή Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (4) Η Επιτροπή έδωσε στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς τη δυνατότητα να συμβουλευθούν όλα τα σχετικά έγγραφα, να υποβάλουν γραπτές παρατηρήσεις και να εκθέσουν προφορικά τις θέσεις τους στην Επιτροπή και την επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 (στο εξής: επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ).
- (5) Η Επιτροπή ενημέρωσε την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ για τις εν εξελίξει κοινές διαβουλεύσεις, βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006 της Επιτροπής ⁽³⁾, με τις αρμόδιες αρχές και τους αερομεταφορείς των εξής κρατών: Αρμενία, Κομόρες, Ιράκ, Καζακστάν, Λιβύη, Μεξικό, Μολδαβία, Πακιστάν, Ρωσία και Νότιο Σουδάν. Η Επιτροπή ενημέρωσε επίσης την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ σχετικά με την κατάσταση ασφάλειας της αεροπορίας στο Κονγκό (Μπραζαβίλ), στην Ισημερινή Γουινέα, στη Μαδαγασκάρη, στο Σουδάν και στο Σουρινάμ.
- (6) Ο Οργανισμός ενημέρωσε την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ σχετικά με τις τεχνικές αξιολογήσεις που διενεργήθηκαν για την αρχική αξιολόγηση και τη συνεχή παρακολούθηση των αδειών των αερομεταφορέων τρίτων χωρών (στο εξής: TCO), που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής ⁽⁴⁾.

⁽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 (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).

⁽⁴⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής, της 29ης Απριλίου 2014, για τον καθορισμό των τεχνικών απαιτήσεων και των διοικητικών διαδικασιών που αφορούν τις πτητικές λειτουργίες αερομεταφορέων τρίτων χωρών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 133 της 6.5.2014, σ. 12).

- (7) Ο Οργανισμός ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ για τα αποτελέσματα της ανάλυσης των επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργήθηκαν βάσει του προγράμματος «Εκτίμηση της Ασφάλειας Ξένων Αεροσκαφών» (Safety Assessment of Foreign Aircraft, στο εξής: SAFA) σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής⁽⁵⁾.
- (8) Επιπλέον, ο Οργανισμός ενημέρωσε την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ για τα έργα παροχής τεχνικής βοήθειας που υλοποιήθηκαν σε τρίτες χώρες τις οποίες αφορούσε απαγόρευση λειτουργίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006. Συν τοις άλλοις, ο Οργανισμός και η Γαλλία παρείχαν 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 τρίτων χωρών, προκειμένου να τις διευκολύνει στην επίλυση περιπτώσεων μη συμμόρφωσης με τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Τα κράτη μέλη κλήθηκαν να ανταποκριθούν στα εν λόγω αιτήματα σε διμερή βάση, σε συντονισμό με την Επιτροπή και τον Οργανισμό. Εν προκειμένω, η Επιτροπή επανέλαβε τη χρησιμότητα παροχής πληροφοριών στη διεθνή κοινότητα αερομεταφορών, ιδίως μέσω της εταιρικής σχέσης συνδρομής κατά την εφαρμογή της ασφάλειας της αεροπορίας του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής: ΔΟΠΑ), όσον αφορά την τεχνική βοήθεια που παρέχεται από την Ένωση και τα κράτη μέλη σε τρίτες χώρες για τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας σε όλον τον κόσμο.
- (9) Ο Eurocontrol διαβίβασε στην Επιτροπή και στην επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ την επικαιροποιημένη κατάσταση της λειτουργίας συνέγερσης SAFA και TCO, καθώς και τα τρέχοντα στατιστικά στοιχεία για τα μηνύματα συνέγερσης για απαγορευμένους αερομεταφορείς.

Αερομεταφορές της Ένωσης

- (10) Αφού ο Οργανισμός ανέλυσε τις πληροφορίες που προέκυψαν από επιθεωρήσεις διαδρόμου που διενεργήθηκαν σε αεροσκάφη αερομεταφορέων της Ένωσης και από επιθεωρήσεις τυποποίησης που διενήργησε ο Οργανισμός, που συμπληρώθηκαν και από ειδικές επιθεωρήσεις και ελέγχους που διενήργησαν εθνικές αεροπορικές αρχές, αρκετά κράτη μέλη και ο Οργανισμός, ενεργώντας ως αρμόδια αρχή, έλαβαν ορισμένα διορθωτικά μέτρα και μέτρα επιβολής της νομοθεσίας και ενημέρωσαν σχετικά την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ.
- (11) Τα κράτη μέλη και ο Οργανισμός, ενεργώντας ως αρμόδια αρχή, βεβαίωσαν εκ νέου την ετοιμότητά τους να προβούν στις αναγκαίες ενέργειες, σε περίπτωση που προκύψει από σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες ότι επικείται διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης αερομεταφορέων της Ένωσης με τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας.

Αερομεταφορές από την Αρμενία

- (12) Τον Ιούνιο του 2020, οι αερομεταφορές από την Αρμενία συμπεριλήφθηκαν στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/736 της Επιτροπής⁽⁶⁾.
- (13) Στις 3 Νοεμβρίου 2021, η Επιτροπή, ο Οργανισμός, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας της Αρμενίας (στο εξής: CAC) πραγματοποίησαν τεχνική συνεδρίαση, κατά τη διάρκεια της οποίας η CAC ενημέρωσε σχετικά με τα μέτρα που ελήφθησαν μετά την τεχνική συνεδρίαση που πραγματοποιήθηκε στις 15 Απριλίου 2021 για την αντιμετώπιση των ελλείψεων ασφάλειας που εντοπίστηκαν. Η CAC παρείχε επισκόπηση των τελευταίων εξελίξεων όσον αφορά το νομοθετικό πλαίσιο της πολιτικής αεροπορίας στην Αρμενία, πληροφορίες σχετικά με την περαιτέρω ανάπτυξη των λειτουργιών και των αρμοδιοτήτων των τμημάτων της CAC, καθώς και πληροφορίες για το εγχειρίδιο ανθρώπινων πόρων.
- (14) Η CAC ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή σχετικά με το προσφάτως εκπονηθέν εγχειρίδιο διαχείρισης της ασφάλειας και σχετικά με τα εκπαιδευτικά μαθήματα για το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας (στο εξής: SMS) που παρακολούθησε το προσωπικό της CAC.

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/736 της Επιτροπής, της 2ας Ιουνίου 2020, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 όσον αφορά τον κατάλογο αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας ή σε περιορισμούς λειτουργίας εντός της Ένωσης (ΕΕ L 172 της 3.6.2020, σ. 7).

- (15) Επιπλέον, η CAC ενημέρωσε την Επιτροπή ότι τα πιστοποιητικά αερομεταφορέα (στο εξής:ΑΟC) των αερομεταφορέων *Atlantis Armenian Airlines* και *Fly Armenia Airways* ανακληθήκαν και ότι ο νέος αερομεταφορέας *Flyone Armenian Armenian Airways* (αριθ. ΑΟC 074) έχει πιστοποιηθεί. Δεδομένου ότι η CAC δεν έχει αποδείξει ότι διαθέτει επαρκή ικανότητα να εφαρμόζει και να επιβάλλει τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, η έκδοση ΑΟC σε αυτόν τον νέο αερομεταφορέα δεν εγγυάται επαρκή συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας.
- (16) Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη την πρόοδο που σημείωσε η CAC όσον αφορά την αντιμετώπιση των ανησυχιών για την ασφάλεια της αεροπορίας, οι οποίες οδήγησαν στην ένταξη των πιστοποιημένων στην Αρμενία αερομεταφορέων στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 τον Ιούνιο του 2020. Ωστόσο, από τις πληροφορίες και την τεκμηρίωση που παρασχέθηκαν από την CAC δεν υπάρχουν επαρκή στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι έχουν αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά οι ελλείψεις ασφαλείας που εντοπίστηκαν κατά την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης του 2020, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να συνεργάζεται με την CAC και να παρακολουθεί τα περαιτέρω μέτρα που λαμβάνονται και τις δραστηριότητες για την αντιμετώπιση των εν λόγω ελλείψεων ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των ικανοτήτων της CAC να εποπτεύει την ασφάλεια. Στο πλαίσιο αυτό, σημειώθηκε ότι ο Οργανισμός θα διαχειριστεί ένα έργο τεχνικής βοήθειας για να στηρίξει την CAC στις προσπάθειές της να ενισχυθεί η εποπτεία της ασφαλείας της αεροπορίας στην Αρμενία.
- (17) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι, όσον αφορά τους αερομεταφορείς της Αρμενίας, ο κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης θα πρέπει να τροποποιηθεί, προκειμένου να συμπεριληφθεί ο αερομεταφορέας *Flyone Armenia* στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 και να διαγραφούν οι αερομεταφορείς *Atlantis Armenian Airlines* και *Fly Armenia Airways* από το εν λόγω παράρτημα.
- (18) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Αρμενία με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφαλείας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου αυτών των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορείς από τις Κομόρες

- (19) Ο αερομεταφορέας *Air Service Comores* συμπεριλήφθηκε στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 στις 22 Μαρτίου 2006.
- (20) Στις 12 Οκτωβρίου 2006, ο αερομεταφορέας *Air Service Comores* μεταφέρθηκε από το παράρτημα Α στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1543/2006 της Επιτροπής (*).
- (21) Στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων συνεχούς παρακολούθησης, η Επιτροπή ζήτησε από την Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores (στο εξής: ANACM) να παράσχει κατάλογο όλων των κατόχων ΑΟC που έχουν πιστοποιηθεί στις Κομόρες.
- (22) Στις 15 Ιουλίου 2021, η ANACM επιβεβαίωσε εγγράφως την παύση των δραστηριοτήτων του αερομεταφορέα *Air Service Comores*.
- (23) 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 διαγραφεί ο αερομεταφορέας *Air Service Comores* από το παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (24) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στις Κομόρες με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφαλείας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου αυτών των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (25) Σε περίπτωση που από τις σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες προκύψει ότι επίκειται διακινδύνευση της ασφαλείας λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, ενδέχεται να καταστεί αναγκαία η λήψη περαιτέρω μέτρων από την Επιτροπή, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

(*) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1543/2006 της Επιτροπής, της 12ης Οκτωβρίου 2006, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 910/2006 (ΕΕ L 283 της 14.10.2006, σ. 27).

Αερομεταφορές από το Ιράκ

- (26) Τον Δεκέμβριο του 2015, ο αερομεταφορέας *Iraqi Airways* συμπεριλήφθηκε στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2015/2322 της Επιτροπής (*).
- (27) Στις 17 Ιουνίου 2021, κατόπιν αιτήματος του Ιράκ και στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων συνεχούς παρακολούθησης της Επιτροπής, η Επιτροπή, ο Οργανισμός, τα κράτη μέλη και η ιρακινή αρχή πολιτικής αεροπορίας (στο εξής: ICAA) πραγματοποίησαν τεχνική συνεδρίαση. Κατά τη διάρκεια της εν λόγω συνεδρίασης, η ICAA ενημέρωσε σχετικά με τα μέτρα που ελήφθησαν μετά την ένταξη του αερομεταφορέα *Iraqi Airways* στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, καθώς επίσης προσκόμισε πληροφορίες σχετικά με την πορεία ολοκλήρωσης του ελέγχου βάσει εγγράφων στο πλαίσιο του παγκόσμιου ελεγκτικού προγράμματος εποπτείας της ασφάλειας του ΔΟΠΑ - προσέγγιση συνεχούς παρακολούθησης (στο εξής: USOAP CMA).
- (28) Επιπλέον, η ICAA ανέφερε στην Επιτροπή ότι είχαν ληφθεί υπόψη και εφαρμοστεί όλες οι συστάσεις που προέκυψαν από το έργο τεχνικής βοήθειας προς την ICAA, το οποίο υλοποιήθηκε από τον Οργανισμό το 2017. Συμπληρωματικά προς τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν πριν από την τεχνική συνεδρίαση, η ICAA δεσμεύτηκε να παράσχει περαιτέρω στοιχεία για να αποδείξει την πρόοδο που έχει σημειωθεί. Κατά τη διάρκεια του δεύτερου μέρους της εν λόγω συνεδρίασης, κατόπιν ειδικού αιτήματος του Ιράκ, η Επιτροπή και ο Οργανισμός παρέιχαν διευκρινίσεις σχετικά με τη διαδικασία αδειοδότησης TCO, ενώπει μελλοντικής αίτησης αδειοδότησης TCO από την *Iraqi Airways* ή άλλους αερομεταφορείς πιστοποιημένους στο Ιράκ.
- (29) Η Επιτροπή, κατά τη συνεδρίαση της 17ης Ιουνίου 2021, διευκρίνισε ότι θα μπορούσε να εξετάσει το ενδεχόμενο διαγραφής της *Iraqi Airways* από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, όταν οι πληροφορίες, μεταξύ άλλων μέσω επιτόπιας ενωσιακής επίσκεψης αξιολόγησης, επιβεβαιώσουν τη συμμόρφωση του Ιράκ με τα πρότυπα πιστοποίησης και εποπτείας του ΔΟΠΑ, και όταν ο αερομεταφορέας *Iraqi Airways* αποδείξει στον Οργανισμό και στην Επιτροπή ότι οι λόγοι που οδήγησαν στην αρνητική απόφαση για αδειοδότηση TCO το 2015 έχουν διευθετηθεί.
- (30) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται 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 Ιράκ.
- (31) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Ιράκ με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου αυτών των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορές από το Καζακστάν

- (32) Τον Δεκέμβριο του 2016, οι αερομεταφορείς από το Καζακστάν διαγράφηκαν από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2016/2214 της Επιτροπής (*).
- (33) Τον Φεβρουάριο του 2020, στο πλαίσιο της συνεχούς παρακολούθησης του συστήματος εποπτείας της ασφάλειας στο Καζακστάν, άρχισαν επίσημες διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές του Καζακστάν. Στο πλαίσιο αυτό, με την ευκαιρία της συνεδρίασης της τον Μάιο του 2021, η επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ έλαβε επισκόπηση της κατάστασης εποπτείας της ασφάλειας στο Καζακστάν.
- (34) Σε συνέχεια των διαβουλεύσεων της επιτροπής ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ τον Μάιο του 2021, εμπειρογνώμονες από την Επιτροπή, τον Οργανισμό και τα κράτη μέλη πραγματοποίησαν επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης στο Καζακστάν μεταξύ 11 και 15 Οκτωβρίου 2021 στην Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας του Καζακστάν (στο εξής: CAC KZ) και στην Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company (στο εξής: AAK), καθώς επίσης αξιολόγησαν δειγματοληπτικά τρεις αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στο Καζακστάν, συγκεκριμένα τους αερομεταφορείς *Air Astana*, *Jupiter Jet* και *Qazaq Air*.

(*) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/2322 της Επιτροπής, της 10ης Δεκεμβρίου 2015, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας (ΕΕ L 328 της 12.12.2015, σ. 67).

(*) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/2214 της Επιτροπής, της 8ης Δεκεμβρίου 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 (ΕΕ L 334 της 9.12.2016, σ. 6).

- (35) Η επίσκεψη αξιολόγησης εστίασε τις δραστηριότητες της στην ΑΑΚ λόγω του κυρίαρχου ρόλου και της ευθύνης της τελευταίας για τις δραστηριότητες εποπτείας των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Καζακστάν. Ωστόσο, εκπρόσωποι της CAC KZ συμμετείχαν σε όλες τις δραστηριότητες αξιολόγησης, δεδομένου ότι ορισμένες δραστηριότητες πολιτικής, όπως η έγκριση διαδικασιών της ΑΑΚ, εμπίπτουν στην αρμοδιότητά τους.
- (36) Από την επίσκεψη αξιολόγησης καθίσταται σαφές ότι, ενώ η ΑΑΚ παρουσιάζει θετικά στοιχεία, εξακολουθούν να υπάρχουν αδυναμίες, όπως μη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις της ΑΑΚ κατά τη διάρκεια των διαδικασιών πιστοποίησης των αερομεταφορέων. Επιπλέον, η διαδικασία επιτήρησης θα πρέπει να προσαρμοστεί και, όπου είναι απαραίτητο, να ενισχυθεί ώστε να διασφαλίζεται ότι όλοι οι αερομεταφορείς υπόκεινται σε εποπτεία ανάλογη με το μέγεθος και την πολυπλοκότητά τους και να διασφαλίζεται η συνεχής συμμόρφωση με τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.
- (37) Επιπλέον, η CAC KZ θα πρέπει να δώσει μεγαλύτερη προσοχή στη διασφάλιση της επικαιροποίησης του νομοθετικού πλαισίου όσον αφορά την ενσωμάτωση των τροποποιήσεων των παραρτημάτων του ΔΟΠΑ στους κανονισμούς του Καζακστάν. Η CAC KZ και η ΑΑΚ πρέπει να διασφαλίσουν την εφαρμογή άρτιων εσωτερικών μηχανισμών και διαδικασιών που μετουσιώνουν το υφιστάμενο νομικό και τεχνικό πλαίσιο σε τακτικές δραστηριότητες και διαδικασίες του οργανισμού. Στο πλαίσιο αυτό, η CAC KZ και η ΑΑΚ θα πρέπει να βελτιώσουν τις συνολικές λειτουργίες τους διαχείρισης της ποιότητας, καθώς και το κρατικό πρόγραμμα ασφάλειας του Καζακστάν, ώστε να διασφαλιστεί ότι πιθανή διακινδύνευση της ασφάλειας εντοπίζεται και μετριάζεται δεόντως με συστηματικό και έγκαιρο τρόπο.
- (38) Όσον αφορά τις δραστηριότητες αδειοδότησης που εκτελεί η ΑΑΚ, προκειμένου να διασφαλιστεί η εκτέλεση των αρμοδιοτήτων αδειοδότησης του Καζακστάν ως συμβαλλόμενου κράτους του ΔΟΠΑ, η ομάδα αξιολόγησης εντόπισε τομείς που χρήζουν βελτίωσης, ιδίως τις διαδικασίες των επιθεωρητών, το σύστημα θεωρητικών εξετάσεων των πληρωμάτων πτήσης και τις διαδικασίες που επιτρέπουν μια τυποποιημένη προσέγγιση όσον αφορά τα προσόντα των εξεταστών πτήσης και την εποπτεία των εν λόγω διαδικασιών.
- (39) Το προσωπικό αξιοπλοΐας έχει καλή γνώση των διαδικασιών που ισχύουν στο πλαίσιο της ΑΑΚ. Ωστόσο, απαιτούνται περαιτέρω βελτιώσεις, ιδίως στον τομέα της περιοδικής επαναληπτικής και εξειδικευμένης εκπαίδευσης, προκειμένου να διασφαλίζονται τα απαιτούμενα προσόντα των επιθεωρητών. Η δειγματοληψία σε δραστηριότητες που εκτελούνται από το προσωπικό αξιοπλοΐας κατέδειξε αποκλίσεις από τις απαιτήσεις, ιδίως στους τομείς της πιστοποίησης και της επιτήρησης των αερομεταφορέων και των φορέων συντήρησης.
- (40) Η *Air Astana*, ο κυριότερος επιβατικός και εμπορευματικός αερομεταφορέας του Καζακστάν, αποτέλεσε αντικείμενο ειδικής επίσκεψης από την ομάδα αξιολόγησης στις 13 Οκτωβρίου 2021. Ο αερομεταφορέας διαθέτει εύρυθμο και αξιόπιστο SMS που παρέχει χρήσιμα δεδομένα στον αερομεταφορέα. Συνολικά, με βάση τη δειγματοληπτική επιθεώρηση, επιβεβαιώθηκε ότι εφαρμόζεται ένα άρτιο και λειτουργικό σύστημα παρακολούθησης της συμμόρφωσης (στο εξής: CMS). Τα ανώτερα διοικητικά στελέχη της εταιρείας κατανοούν επαρκώς τα συστήματα αυτά και τα χρησιμοποιούν για τον εντοπισμό της διακινδύνευσης και τη λήψη κατάλληλων μέτρων ώστε να μετριάζεται η μεγαλύτερη διακινδύνευση σε αποδεκτά επίπεδα.
- (41) Οι πτητικές λειτουργίες του αερομεταφορέα υποστηρίζονται από ειδικευμένο τεχνικό προσωπικό και σταθμούς γραμμής με ικανότητα συντήρησης. Κατά τη διάρκεια της επίσκεψης δεν εντοπίστηκαν προβλήματα ή ελλείψεις στον τομέα της αξιοπλοΐας.
- (42) Ο αερομεταφορέας απέδειξε ότι διαθέτει άρτιο και δομημένο σύστημα για τον έλεγχο των διαφόρων πτυχών της εκπαίδευσης των πληρωμάτων πτήσης, των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών και των συμβούλων πτητικών λειτουργιών/ επιμελητών πτήσης, συμπεριλαμβανομένων των εκπαιδευτών και των εξεταστών πτήσης. Οι φάκελοι της δειγματοληψίας απέδειξαν ότι υπάρχει ιχνηλασιμότητα των πιστοποιητικών εκπαίδευσης και ότι τα έντυπα συμπληρώνονται σωστά.
- (43) Η *Jupiter Jet* είναι εμπορευματικός αερομεταφορέας του Καζακστάν με έδρα το Almaty και αποτέλεσε αντικείμενο ειδικής επίσκεψης από την ομάδα αξιολόγησης στις 13 Οκτωβρίου 2021. Ιδρύθηκε ως *Joint-Stock Company Air Company ATMA* το 1996 και μετονομάστηκε το 2016. Παρέχει ad hoc υπηρεσίες ναυλωμένων πτήσεων με ένα Antonov AN-12.
- (44) Παρότι ο αερομεταφορέας έχει αναπτύξει και εφαρμόζει SMS, απαιτούνται περαιτέρω βελτιώσεις προκειμένου να επιτευχθεί το απαιτούμενο επίπεδο ωριμότητας του συστήματος.
- (45) Ο αερομεταφορέας απέδειξε ότι διαθέτει άρτιο και δομημένο σύστημα ελέγχου των διαφόρων πτυχών της διαρκούς αξιοπλοΐας.

- (46) Κατά τη διάρκεια της επίσκεψης διαπιστώθηκε ότι οι διαδικασίες σχετικά με την ηλεκτρονική τσάντα πτήσης (EFB), ως μέρος του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας, ήταν πολύ γενικές. Επιπλέον, διαπιστώθηκε ότι ορισμένες από τις διαδικασίες στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας δεν ήταν επικαιροποιημένες ή πλήρως ανεπτυγμένες, π.χ. το κεφάλαιο που αφορά το σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (στο εξής: TCAS) δεν περιλάμβανε όλες τις συνήθεις κλήσεις TCAS 7.1 και τις συναφείς διαδικασίες. Το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας πρέπει να επανεξεταστεί και να ελεγχθεί ως προς τη συμμόρφωσή του με τα ισχύοντα πρότυπα.
- (47) Η *Qazaq Air*, η οποία ιδρύθηκε το 2015, είναι διαπεριφερειακός επιβατικός και εμπορευματικός αερομεταφορέας, με έδρα το Nur-Sultan, και εκμεταλλεύεται στόλο πέντε ελικοστροβιλοκινητήριων αεροσκαφών De Havilland Dash-8-Q400NG. Η ομάδα αξιολόγησης πραγματοποίησε ειδική επίσκεψη στον αερομεταφορέα στις 14 Οκτωβρίου 2021.
- (48) Η *Qazaq Air* διαθέτει SMS που παρέχει χρήσιμα δεδομένα στον αερομεταφορέα. Ωστόσο, κατά την αξιολόγηση, διαπιστώθηκε ότι η *Qazaq Air* δεν εκτελούσε συστηματικά όλες τις δραστηριότητες σύμφωνα με τις απαιτήσεις του εγχειριδίου διαχείρισης της ασφάλειας, π.χ. δεν διενεργήθηκαν έλεγχοι ασφάλειας και εξακολουθούσε να εκκρεμεί μία άσκηση αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.
- (49) Ο αερομεταφορέας έχει αναπτύξει και εφαρμόζει λειτουργία παρακολούθησης της συμμόρφωσης, αλλά απαιτούνται περαιτέρω βελτιώσεις για να εξασφαλιστούν οι πλήρεις δυνατότητές της, ιδίως όσον αφορά την περάτωση των ευρημάτων από τους εσωτερικούς ελέγχους.
- (50) Κατά την αξιολόγηση παρατηρήθηκαν ορισμένες αποκλίσεις από το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας του αερομεταφορέα. Ιδιαίτερη ανησυχία προκαλεί το γεγονός ότι ο αερομεταφορέας δεν έχει θεσπίσει κριτήρια προσόντων πτητικών λειτουργιών χαμηλής ορατότητας για τα πληρώματα πτήσης, παρά το γεγονός ότι ο αερομεταφορέας έχει εγκριθεί για πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας.
- (51) Η *Qazaq Air* χρησιμοποιεί ηλεκτρονικό σύστημα προγραμματισμού και παρακολούθησης του πληρώματος πτήσης. Κατά την αξιολόγηση του αρχείου εκπαίδευσης των επιμελητών πτήσης, διαπιστώθηκε ότι ορισμένες περιοδικές επαναληπτικές εκπαιδευσεις είχαν καθυστερήσει.
- (52) Με βάση τις διαβουλεύσεις της, η επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην παρακολούθηση των επακόλουθων δράσεων της CAC KZ και της AAK, μεταξύ άλλων μέσω ακρόασής τους στην επόμενη συνεδρίαση της επιτροπής ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ, με σκοπό την αντιμετώπιση των παρατηρήσεων που διατυπώθηκαν κατά την επίσκεψη αξιολόγησης, ιδίως όσον αφορά την εκπόνηση και την αποτελεσματική εφαρμογή κατάλληλου σχεδίου διορθωτικών μέτρων.
- (53) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται 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 Καζακστάν.
- (54) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Καζακστάν με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου αυτών των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (55) Σε περίπτωση που από τις σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες προκύψει ότι επικείται διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, ενδέχεται να καταστεί αναγκαία η λήψη περαιτέρω μέτρων από την Επιτροπή, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορείς από τη Λιβύη

- (56) Τον Δεκέμβριο του 2014, οι αερομεταφορείς από τη Λιβύη συμπεριλήφθηκαν στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1318/2014 της Επιτροπής ⁽¹⁰⁾.
- (57) Με επιστολή της 2ας Ιουνίου 2021, η αρχή πολιτικής αεροπορίας της Λιβύης (στο εξής: LYCAA) παρέιχε πληροφορίες σχετικά με τη δομή, το σύστημα εποπτείας και τις δραστηριότητές της, συμπεριλαμβανομένων εγχειριδίων εσωτερικής διαδικασίας επιθεώρησης, οδηγιών προς τους φορείς πολιτικής αεροπορίας, εντύπων για επαγγελματίες και φορείς της πολιτικής αεροπορίας, μέτρων επιβολής που έχουν ληφθεί από το 2019, καθώς και του ισχύοντος καταλόγου των κατόχων AOC και των νηολογημένων αεροσκαφών.

⁽¹⁰⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1318/2014 της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 2014, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας (ΕΕ L 355 της 12.12.2014, σ. 8).

- (58) Από τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν προκύπτει ότι η LYCAA πιστοποίησε δύο νέους αερομεταφορείς, συγκεκριμένα την *Berniq Airways* (AOC 032/21) και την *Hala Airlines* (AOC 033/21), και ότι η *Global Aviation and Services* άλλαξε την επωνυμία της σε *Global Air Transport*. Δεδομένου ότι η LYCAA δεν έχει αποδείξει ότι διαθέτει επαρκή ικανότητα να εφαρμόζει και να επιβάλλει τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, η έκδοση AOC σε αυτούς τους δύο νέους αερομεταφορείς δεν εγγυάται επαρκή συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας.
- (59) Την 1η Σεπτεμβρίου 2021, κατόπιν αιτήματος της Λιβύης και στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων συνεχούς παρακολούθησης, η Επιτροπή, ο Οργανισμός, τα κράτη μέλη και εκπρόσωποι της LYCAA πραγματοποίησαν τεχνική συνεδρίαση. Κατά τη διάρκεια της εν λόγω συνεδρίασης, η LYCAA παρείχε επισκόπηση της οργάνωσης και των λειτουργιών της, συμπεριλαμβανομένων των βασικών αρχών που διέπουν την άσκηση εποπτείας της ασφαλείας. Άλλες πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τη LYCAA περιλάμβαναν επικαιροποιημένη επισκόπηση των εξελίξεων και της τρέχουσας κατάστασης των δράσεων της σχετικά με τις συστάσεις που προέκυψαν από το έργο τεχνικής βοήθειας προς τη LYCAA, το οποίο υλοποιήθηκε από τον Οργανισμό το 2019. Η LYCAA παρείχε επίσης πληροφορίες σχετικά με τα αποτελέσματα του USOAP CMA του ΔΟΠΑ, ο οποίος διενεργήθηκε το 2020.
- (60) Ενώ η LYCAA έχει επιδείξει περιορισμένη πρόοδο στην εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφαλείας, με βάση τις πληροφορίες και την τεκμηρίωση που παρείχε η LYCAA, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που υπέβαλε η LYCAA κατά την τεχνική συνεδρίαση της 1ης Σεπτεμβρίου 2021, η Επιτροπή και η επιτροπή ασφαλείας πτήσεων της ΕΕ κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι η LYCAA δεν μπόρεσε να αποδείξει ότι συμμορφώνεται αποτελεσματικά με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφαλείας και ότι τα εφαρμόζει.
- (61) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι ο κατάλογος αερομεταφορέων της Λιβύης που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης θα πρέπει να τροποποιηθεί προκειμένου να συμπεριληφθούν οι αερομεταφορείς *Berniq Airways* και *Hala Airlines* στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (62) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Λιβύη με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφαλείας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου αυτών των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορείς από το Μεξικό

- (63) Αερομεταφορείς από το Μεξικό δεν έχουν ποτέ συμπεριληφθεί στο παράρτημα Α ή στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (64) Μετά από το θανάσιμο ατύχημα του μεξικανικού αερομεταφορέα *Global Air (Aerolíneas Damojh, SA de C.V.)* που συνέβη στην Κούβα στις 18 Μαΐου 2018, η Επιτροπή επικοινωνήσε με την *Dirección General de Aeronáutica Civil* του Μεξικού (στο εξής: DGAC Mexico) ζητώντας λεπτομερείς πληροφορίες. Στις 16 Οκτωβρίου 2018 η Επιτροπή, ο Οργανισμός και η DGAC Mexico ξεκίνησαν επίσημες διαβουλεύσεις, που περιλάμβαναν μια τεχνική συνεδρίαση.
- (65) Με βάση τις διαβουλεύσεις που πραγματοποιήθηκαν, τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν και τα δεδομένα από τα προγράμματα SAFA και TCO της ΕΕ, τα οποία τη δεδομένη χρονική στιγμή δεν έδειχναν σοβαρά ή συστημικά προβλήματα, η Επιτροπή έκρινε ότι η κατάσταση της ασφαλείας της αεροπορίας στο Μεξικό δεν εγείρει επείγουσες ανησυχίες για την ασφαλεία.
- (66) Στις 25 Μαΐου 2021, η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας των Ηνωμένων Πολιτειών (στο εξής: FAA) κατέταξε τη DGAC Mexico στην κατηγορία 2 στο πλαίσιο του προγράμματός της για την αξιολόγηση της διεθνούς ασφαλείας της αεροπορίας (στο εξής: IASA), εφόσον έκρινε ότι η DGAC Mexico δεν πληρούσε τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας.
- (67) Στις 23 Ιουνίου 2021, η Επιτροπή απέστειλε επιστολή στη DGAC Mexico εκφράζοντας τις ανησυχίες της σχετικά με την απόφαση που έλαβε η FAA και ζήτησε κάθε σχετική πληροφορία που θα καταδείκνυε την έκταση του ζητήματος ασφαλείας που διαπίστωσε η FAA.
- (68) Στις 20 Σεπτεμβρίου 2021, η DGAC Mexico διαβίβασε στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικά με τις ελλείψεις που εντόπισε η FAA σε σχέση με τα κρίσιμα στοιχεία του ΔΟΠΑ και σχετικά με τα προγράμματα τεχνικής βοήθειας και τις δραστηριότητες που ανέλαβε για την ορδή αντιμετώπιση των εν λόγω ζητημάτων.

- (69) Με βάση τις διαθέσιμες πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που παρασχέθηκαν από τη DGAC Mexico στην από 20 Σεπτεμβρίου 2021 επιστολή της, η Επιτροπή θεωρεί ότι, σε αυτό το στάδιο, η DGAC Mexico έχει την απαραίτητη ικανότητα και βούληση να αντιμετωπίζει τυχόν ελλείψεις στην ασφάλεια πτήσεων, όταν αυτές εντοπίζονται.
- (70) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται 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 από το Μεξικό.
- (71) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Μεξικό με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφαλείας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου αυτών των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (72) Σε περίπτωση που από τις σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες προκύψει ότι επικείται διακίνδυνη της ασφαλείας λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, ενδέχεται να καταστεί αναγκαία η λήψη περαιτέρω μέτρων από την Επιτροπή, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορείς από τη Μολδαβία

- (73) Τον Απρίλιο του 2019, όλοι οι αερομεταφορείς της Μολδαβίας, πλην των *Air Moldova*, *Fly One* και *Aerotranscargo*, συμπεριλήφθηκαν στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/618 της Επιτροπής ⁽¹¹⁾.
- (74) Σε συνέχεια των διαβουλεύσεων της επιτροπής ασφαλείας πτήσεων της ΕΕ τον Μάιο του 2021, εμπειρογνώμονες από την Επιτροπή, τον Οργανισμό και τα κράτη μέλη πραγματοποίησαν επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης στη Μολδαβία μεταξύ 20 και 24 Σεπτεμβρίου 2021 στην αρχή πολιτικής αεροπορίας της Μολδαβίας (στο εξής: CAAM) και αξιολόγησαν δειγματοληπτικά τρεις αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στη Μολδαβία, συγκεκριμένα τους αερομεταφορείς *Terra Avia*, *Fly Pro* και *HiSky*.
- (75) Η έκθεση της επίσκεψης αξιολόγησης αναφέρει ότι η CAAM έχει βελτιώσει σημαντικά ορισμένους τομείς μετά την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης του 2019. Ιδιαίτερα σημαντική είναι η σταθερότητα της CAAM όσον αφορά την κατάρτιση εθνικών κανονισμών αεροπορίας και η ωριμότητα όσον αφορά τη διεξαγωγή κατάλληλης και αποτελεσματικής εποπτείας. Σημειώθηκε ότι η CAAM κατέβαλε σημαντικές προσπάθειες για την επικαιροποίηση της πλειονότητας των εθνικών κανονισμών και την ανάπτυξη νέων. Η CAAM καταβάλλει επί του παρόντος προσπάθειες για την εκπόνηση επαρκούς υλικού καθοδήγησης προς υποστήριξη του προσωπικού της στα εποπτικά του καθήκοντα.
- (76) Η CAAM έχει αναπτύξει ένα ισχυρό σύστημα διαχείρισης της ποιότητας. Ακολουθήθηκε το σχέδιο ελέγχου για το 2021 και διενεργήθηκαν έλεγχοι και επιθεωρήσεις σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα. Τα ευρήματα που προέκυψαν από την εν λόγω δραστηριότητα έχουν εξεταστεί ή εξετάζονται επί του παρόντος από το αρμόδιο προσωπικό.
- (77) Οι δραστηριότητες αδειοδότησης εκτελούνται από την CAAM σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας. Ωστόσο, η ομάδα αξιολόγησης προσδιόρισε τομείς στους οποίους απαιτούνται περαιτέρω βελτιώσεις και, συγκεκριμένα, η οριστικοποίηση του συστήματος θεωρητικών εξετάσεων για χειριστές ιδιωτικών αεροσκαφών και ιατρούς εξεταστές, καθώς και η ενίσχυση της εποπτείας των εξεταστών πτήσης από επιθεωρητή της CAAM.
- (78) Το πρόγραμμα συνεχούς εποπτείας είναι ολοκληρωμένο όσον αφορά τους τομείς και τον αριθμό των ελέγχων, ενώ τα προσόντα και η πείρα των επιθεωρητών λαμβάνονται δεόντως υπόψη στο πλαίσιο των υφιστάμενων και των μελλοντικών προγραμματισμένων εκπαιδύσεων. Οι διενεργούμενοι έλεγχοι τεκμηριώνονται και παρακολουθούνται δεόντως, ιδίως όσον αφορά τα μέτρα που λαμβάνουν οι αερομεταφορείς, συμπεριλαμβανομένων των διορθωτικών μέτρων και της ανάλυσης των γενεσιουργών αιτιών. Ωστόσο, απαιτείται περαιτέρω τυποποίηση των διαδικασιών επιθεώρησης, ιδίως όσον αφορά την καταγραφή των ευρημάτων κατά τη διάρκεια των δραστηριοτήτων επιθεώρησης.
- (79) Η CAAM είναι σε θέση να προσελκύει επαρκές προσωπικό, ανάλογο προς το τρέχον μέγεθος και το πεδίο του κλάδου της αεροπορίας επί του οποίου διενεργείται η εποπτεία. Όλα τα μέλη του προσωπικού που έδωσαν συνέντευξη ήταν εξειδικευμένα και με επαρκείς γνώσεις. Τα προγράμματα και τα σχέδια θεωρητικής εκπαίδευσης ήταν κατάλληλα.

⁽¹¹⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/618 της Επιτροπής, της 15ης Απριλίου 2019, 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 (ΕΕ L 106 της 17.4.2019, σ. 1).

- (80) Η ομάδα κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η CAAM έχει την ικανότητα να εποπτεύει τις αεροπορικές δραστηριότητες στη Μολδαβία, να διατηρεί ένα άρτιο ρυθμιστικό σύστημα, να εφαρμόζει και να επιβάλλει τους ισχύοντες κανονισμούς για τις αεροπορικές μεταφορές, ώστε να αντιμετωπίζονται οι ελλείψεις που προκύπτουν στην ασφάλεια πτήσεων. Το σύστημα εποπτείας της ασφάλειας έχει καθιερωθεί πλήρως στη Μολδαβία, αν και βρίσκονται ακόμη σε εξέλιξη ορισμένες δραστηριότητες για την περαιτέρω βελτίωση του συστήματος και την επικαιροποίηση ώστε να συνάδει με τις πρόσφατες τροποποιήσεις των διεθνών προτύπων ασφάλειας.
- (81) Η *Terra Avia* ιδρύθηκε το 2005 ως ιδιωτικός αερομεταφορέας και εκμεταλλεύεται ένα Boeing 747 για τακτικές εμπορευματικές πτήσεις και ένα αεροσκάφος Airbus A320 για ναυλωμένες επιβατικές πτήσεις. Ο αερομεταφορέας διαθέτει λειτουργικό σύστημα παρακολούθησης της συμμόρφωσης (CMS) και σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας (SMS). Κατά την αξιολόγηση του SMS του αερομεταφορέα, η ομάδα εντόπισε ορισμένους τομείς, οι οποίοι χρήζουν περαιτέρω βελτιώσεων. Ο αερομεταφορέας επέδειξε πολύ θετική στάση όσον αφορά την περαιτέρω βελτίωση των συστημάτων ασφάλειας.
- (82) Η διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας εκτελείται από δύο διαφορετικές δομές: η μία βρίσκεται στη Μολδαβία και η δεύτερη στην πόλη Sharjah (Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα). Η ομάδα αξιολόγησης κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο αερομεταφορέας έπρεπε να βελτιώσει το σύστημα τήρησης αρχείων για τις διάφορες δραστηριότητες συντήρησης που εκτελούνται στις διαφορετικές τοποθεσίες όσον αφορά τα αεροσκάφη του.
- (83) Το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας της *Terra Avia* αποτυπώνει τις πτητικές λειτουργίες που εκτελούνται και έχει συνταχθεί σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς στη Μολδαβία, αν και απαιτείται επικαιροποίηση προκειμένου να συμπεριληφθεί πολιτική για τα επικίνδυνα εμπορεύματα.
- (84) Η *Fly Pro* εκμεταλλεύεται δύο φορτηγά αεροσκάφη Boeing 747. Το CMS και το SMS έχουν αναπτυχθεί πλήρως και εφαρμόζονται, αν και το εγχειρίδιο διαχείρισης της ασφάλειας και το εγχειρίδιο παρακολούθησης της συμμόρφωσης θα πρέπει να τροποποιηθούν προκειμένου να ευθυγραμμιστούν οι ευθύνες και οι αρμοδιότητες του διαχειριστή ασφάλειας και του διαχειριστή παρακολούθησης της συμμόρφωσης. Στον τομέα της παρακολούθησης των δεδομένων πτήσης, η *Fly Pro* διαθέτει ένα εδραιωμένο πρόγραμμα, το οποίο περιλαμβάνει ενεργό σύστημα ανατροφοδότησης.
- (85) Η *Fly Pro* διαθέτει άρτιο σύστημα για τη διαρκή αξιοπλοΐα και ενεργεί με ασφάλεια στους διάφορους ρόλους της, αν και η διαδικασία τεκμηρίωσης των δραστηριοτήτων που εκτελούνται θα μπορούσε να βελτιωθεί.
- (86) Το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας της *Fly Pro* αποτυπώνει τις πτητικές λειτουργίες που εκτελούνται και έχει συνταχθεί σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς στη Μολδαβία. Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να βελτιώσει τη διοικητική μεθοδολογία, με την οποία καταγράφει όλες τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τις πτήσεις, όπως τα ημερολόγια αεροσκάφους. Επιπλέον, ο πίνακας ελάχιστου εξοπλισμού του αερομεταφορέα θα πρέπει να προσαρμοστεί καλύτερα στα αεροσκάφη στα οποία εφαρμόζεται και θα πρέπει να υπόκειται σε τακτικό και κατάλληλο έλεγχο.
- (87) Η *HiSky* ιδρύθηκε τον Σεπτέμβριο του 2019 και εκμεταλλεύεται αυτοτελώς ένα αεροσκάφος Airbus A319, ενώ διαθέτει επίσης ένα αεροσκάφος το οποίο εκμεταλλεύεται βάσει συμφωνίας πλήρους μίσθωσης με τον αερομεταφορέα *HiSky Europe* που έχει πιστοποιηθεί στη Ρουμανία.
- (88) Η *HiSky* έχει αναπτύξει και εφαρμόζει αξιόπιστο SMS το οποίο παρέχει χρήσιμα δεδομένα στον αερομεταφορέα. Το CMS είναι άρτιο και λειτουργικό, αλλά επιδέχεται μικρές βελτιώσεις όσον αφορά τον καθορισμό των ευθυνών και των αρμοδιοτήτων του διαχειριστή ασφάλειας και του διαχειριστή παρακολούθησης της συμμόρφωσης. Τα ανώτερα διοικητικά στελέχη της εταιρείας κατανοούν επαρκώς τα συστήματα αυτά και τα χρησιμοποιούν για τον εντοπισμό της διακινδύνευσης και τη λήψη κατάλληλων μέτρων ώστε να μετριαστεί η μεγαλύτερη διακινδύνευση σε αποδεκτά επίπεδα.
- (89) Η *HiSky* έχει προβεί στη σύνταξη των απαιτούμενων εγχειριδίων, στα οποία περιλαμβάνονται οι πολιτικές και περιγράφονται λεπτομερώς οι συναφείς διαδικασίες, που εγκρίνονται από την CAAM. Το προσωπικό πιστοποίησης είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο στους τύπους αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται. Το επί του παρόντος εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας αποτυπώνει τις πτητικές λειτουργίες που εκτελούνται και έχει συνταχθεί σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς στη Μολδαβία.
- (90) Οι πτητικές λειτουργίες της *HiSky* υποστηρίζονται από ειδικευμένο τεχνικό προσωπικό και σταθμούς γραμμής με ικανότητα συντήρησης. Ο αερομεταφορέας έχει θεσπίσει σύστημα για την παρακολούθηση της εκπαίδευσης και τον έλεγχο της εγκυρότητας και για τη διασφάλιση της ιχνηλασιμότητας των πιστοποιητικών εκπαίδευσης και των συμπληρωμένων εντύπων ελέγχου.
- (91) Με βάση τα αποτελέσματα της επιτόπιας ενωσιακής επίσκεψης αξιολόγησης, η Επιτροπή κάλεσε την CAAM και τους αερομεταφορείς *Terra Avia*, *Fly Pro* και *HiSky* σε ακρόαση ενώπιον της επιτροπής ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ στις 10 Νοεμβρίου 2021.

- (92) Κατά τη διάρκεια της ακρόασης, η CAAM παρουσίασε στην Επιτροπή και στην επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ το σύστημα που τέθηκε σε εφαρμογή για την εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Μολδαβία. Εξήγησε ότι η πρόοδος ως προς την αποτελεσματική εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφάλειας ήταν αποτέλεσμα μιας σειράς μέτρων που έλαβε από το 2019. Υπογραμμίζοντας τη δέσμευσή της για συνεχή βελτίωση, η CAAM υπέβαλε στην Επιτροπή και στην επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ συνολική και λεπτομερή επισκόπηση της εφαρμογής του σχεδίου διορθωτικών μέτρων που εκπόνησε με βάση τα αποτελέσματα της επιτόπιας ενωσιακής επίσκεψης αξιολόγησης του Σεπτεμβρίου του 2021. Στην εν λόγω επισκόπηση περιλαμβάνονταν οι στρατηγικοί στόχοι για το μέλλον, όπως οι τροποποιήσεις του νομικού πλαισίου της Μολδαβίας, τα εγχειρίδια και οι διαδικασίες της CAAM, η συνέχιση των βελτιώσεων του συστήματος διαχείρισης της ποιότητας και η περαιτέρω ενίσχυση της αποτελεσματικής εφαρμογής των διεθνών προτύπων ασφάλειας.
- (93) Επιπλέον, η CAAM ενημέρωσε την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ σχετικά με τα σχέδια διορθωτικών μέτρων που εκπόνησαν οι αερομεταφορείς *Terra Avia*, *Fly Pro* και *HiSky*, με βάση τα αποτελέσματα της επιτόπιας ενωσιακής επίσκεψης αξιολόγησης του Σεπτεμβρίου του 2021. Ο συντονισμός και η έγκριση των εν λόγω σχεδίων διορθωτικών μέτρων έγινε από την CAAM, η οποία τα ενσωμάτωσε στις δραστηριότητες εποπτείας της.
- (94) Κατά τη διάρκεια της ακρόασης, η CAAM δεσμεύτηκε να τηρεί ενήμερη την Επιτροπή για τα περαιτέρω μέτρα που λαμβάνει σε σχέση με τις υπόλοιπες παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν κατά την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης του 2021. Επιπλέον, η CAAM δεσμεύτηκε 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.
- (95) Η Επιτροπή τόνισε και οι αρχές της Μολδαβίας αναγνώρισαν τη σημασία της διασφάλισης της σταθερότητας και της συνεχούς ανεξαρτησίας της ηγεσίας της CAAM, καθώς ήταν σαφές ότι αυτό αποτέλεσε σημαντικό παράγοντα για τις βελτιώσεις που σημειώθηκαν ιδίως κατά το προηγούμενο έτος.
- (96) Με βάση όλες τις διαθέσιμες επί του παρόντος πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένων των αποτελεσμάτων της επιτόπιας ενωσιακής επίσκεψης αξιολόγησης του Σεπτεμβρίου του 2021 και της ακρόασης ενώπιον της επιτροπής ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ, κρίνεται ότι υπάρχουν επαρκή στοιχεία που αποδεικνύουν την τήρηση των εφαρμοστέων διεθνών προτύπων ασφάλειας εκ μέρους της CAAM και των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Μολδαβία.
- (97) Σύμφωνα με τα καινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι, όσον αφορά τους αερομεταφορείς της Μολδαβίας, ο κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης και παρατίθενται στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 θα πρέπει να τροποποιηθεί, προκειμένου να διαγραφούν όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στη Μολδαβία.
- (98) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Μολδαβία με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου αυτών των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (99) Σε περίπτωση που από τις σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες προκύψει ότι επικείται διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, ενδέχεται να καταστεί αναγκαία η λήψη περαιτέρω μέτρων από την Επιτροπή, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορείς από το Πακιστάν

- (100) Τον Μάρτιο του 2007, ο αερομεταφορέας *Pakistan International Airlines* συμπεριλήφθηκε στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 235/2007 της Επιτροπής⁽¹²⁾ και στη συνέχεια διαγράφηκε από το εν λόγω παράρτημα τον Νοέμβριο του 2007 με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1400/2007 της Επιτροπής⁽¹³⁾.

⁽¹²⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 235/2007 της Επιτροπής, της 5ης Μαρτίου 2007, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας (ΕΕ L 66 της 6.3.2007, σ. 3).

⁽¹³⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1400/2007 της Επιτροπής, της 28ης Νοεμβρίου 2007, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας (ΕΕ L 311 της 29.11.2007, σ. 12).

- (101) Στις 24 Ιουνίου 2020, ύστερα από το ατύχημα της 22ας Μαΐου 2020 στο οποίο ενεπλάκη αεροσκάφος της *Pakistan International Airlines*, σε δήλωση του ομοσπονδιακού υπουργού Αεροπορίας του Πακιστάν αποκαλύφθηκε ότι μεγάλος αριθμός αδειών χειριστών, που εκδόθηκαν από την αρχή πολιτικής αεροπορίας του Πακιστάν (στο εξής: PCAA), αποκτήθηκαν με δόλιο τρόπο.
- (102) Το γεγονός αυτό και η εμφανής έλλειψη αποτελεσματικής εποπτείας της ασφάλειας από την PCAA, οδήγησε τον Οργανισμό να αναστείλει τις άδειες TCO της *Pakistan International Airlines* και της *Vision Air* με ισχύ από την 1η Ιουλίου 2020. Η κατάσταση αυτή συνεχίζεται, δεδομένου ότι, επί του παρόντος, ο Οργανισμός θεωρεί ότι δεν πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις που απαιτούνται για την άρση της αναστολής.
- (103) Και άλλοι διεθνείς οργανισμοί ασφάλειας της αεροπορίας αντέδρασαν στην κατάσταση αυτή στο Πακιστάν. Στις 15 Ιουλίου 2020, η FAA υποβάθμισε το Πακιστάν στην κατηγορία 2 στο πλαίσιο του προγράμματός της IASA. Τον Φεβρουάριο του 2021, ο ΔΟΠΑ ανήγγειλε σημαντικό πρόβλημα ασφάλειας (SSC) στον τομέα της αδειοδότησης και της εκπαίδευσης του προσωπικού όσον αφορά τη διαδικασία αδειοδότησης πληρωμάτων πτήσης στο Πακιστάν.
- (104) Την 1η Ιουλίου 2020, η Επιτροπή άρχισε διαβουλεύσεις με την PCAA σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή, σε συνεργασία με τον Οργανισμό και τα κράτη μέλη, διοργάνωσε σειρά τεχνικών συνεδριάσεων με την PCAA στις 9 Ιουλίου και στις 25 Σεπτεμβρίου 2020, στις 15 και 16 Μαρτίου 2021, καθώς και στις 15 Οκτωβρίου 2021.
- (105) Κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων αυτών συζητήθηκαν διάφορα θέματα, ιδίως η εποπτεία των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Πακιστάν, συμπεριλαμβανομένου του SMS τους. Η Επιτροπή ζήτησε πληροφορίες και στοιχεία προκειμένου να επαληθεύσει κατά πόσον επικρατεί παρόμοια κατάσταση και σε άλλους τομείς που υπάγονται στην εποπτεία της ασφάλειας από την PCAA, όπως η πιστοποίηση πληρωμάτων θαλάμου επιβατών, η αδειοδότηση μηχανικών συντήρησης ή η πιστοποίηση των αερομεταφορέων.
- (106) Η PCAA παρείχε πληροφορίες που έχουν αξιολογηθεί από την Επιτροπή και τους εμπειρογνώμονες του Οργανισμού. Κατά τη συνεδρίαση της 15ης Οκτωβρίου 2021, η PCAA ενημέρωσε σχετικά με τα περαιτέρω μέτρα που έχει λάβει για την αντιμετώπιση των ελλείψεων που εντόπισε η Επιτροπή. Οι εν λόγω ελλείψεις περιλαμβάνουν ελλείψεις στη διαχείριση της ποιότητας των τεκμηριωμένων διαδικασιών, έλλειψη καθοδήγησης για τους επιθεωρητές, μη συμμορφούμενη διαδικασία αναγνώρισης άδειας χειριστή αεροσκαφών αεροπορικών γραμμών (στο εξής: ATPL), ελάχιστη ή καθόλου παρακολούθηση των διορθωτικών μέτρων ως αποτέλεσμα ευρημάτων και έλλειψη κατάλληλων ικανοτήτων ανάλυσης των βαθύτερων αιτιών. Στο πλαίσιο αυτό, και λαμβανομένου υπόψη του ελέγχου USOAP του ΔΟΠΑ που έχει προγραμματιστεί από τις 29 Νοεμβρίου έως τις 10 Δεκεμβρίου 2021, η PCAA ενημέρωσε για την εκτενή επανεξέταση των εγχειριδίων και των διαδικασιών της, ιδίως για τις αλλαγές στη διαδικασία αδειοδότησης της PCAA, καθώς και για τους εσωτερικούς ελέγχους για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας και την επίλυση του σημαντικού προβλήματος ασφάλειας πτήσεων (SSC) που ανήγγειλε ο ΔΟΠΑ.
- (107) Η Επιτροπή ζήτησε από την PCAA να αποστείλει περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με τις αλλαγές στο σύστημα αδειοδότησης που εφαρμόζει, τα νέα και/ή αναθεωρημένα εγχειρίδια και τις νέες και/ή αναθεωρημένες διαδικασίες, τα αποτελέσματα ή τις εκθέσεις των εσωτερικών ελέγχων, καθώς και την κοινοποίηση στον ΔΟΠΑ τυχόν διαφοράς όσον αφορά τη δοκιμασία δεξιοτήτων ATPL.
- (108) Με βάση τις διαθέσιμες πληροφορίες και την επικοινωνία με την PCAA, η Επιτροπή αναγνωρίζει τις προσπάθειες της PCAA να λάβει διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση των ελλείψεων ασφάλειας που εντοπίστηκαν. Ωστόσο, η Επιτροπή, με τη συνδρομή του Οργανισμού και των κρατών μελών, δεν μπόρεσε να λάβει σαφή απόφαση ως προς την αποτελεσματικότητα και την εφαρμογή των εν λόγω διορθωτικών μέτρων για τον μετριασμό, με βιώσιμο τρόπο, των ελλείψεων ασφάλειας που εντοπίστηκαν. Σε αυτή τη βάση, η Επιτροπή, προκειμένου να προσδιορίσει κατά πόσον απαιτούνται περαιτέρω μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, θα συνεχίσει να συνεργάζεται με την PCAA και να παρακολουθεί τα περαιτέρω μέτρα που λαμβάνονται και τις δράσεις για την αντιμετώπιση της κατάστασης στο Πακιστάν, μεταξύ άλλων μέσω του αποτελέσματος του προγραμματισμένου ελέγχου USOAP του ΔΟΠΑ, καθώς και μέσω επιτόπιας ενωσιακής επίσκεψης αξιολόγησης στο Πακιστάν.
- (109) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται 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 από το Πακιστάν.
- (110) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Πακιστάν με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου αυτών των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (111) Σε περίπτωση που από τις σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες προκύψει ότι επίκειται διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, ενδέχεται να καταστεί αναγκαία η λήψη περαιτέρω μέτρων από την Επιτροπή, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορές από τη Ρωσία

- (112) Η Επιτροπή, ο Οργανισμός 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, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου που διενεργούνται σε ορισμένους αερομεταφορείς της Ρωσίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (113) Στις 31 Αυγούστου 2020, ο αερομεταφορέας SKOL Airline LLC, ο οποίος έχει πιστοποιηθεί στη Ρωσία, υπέβαλε στον Οργανισμό αίτηση αδειοδότησης TCO. Ο Οργανισμός αξιολόγησε την εν λόγω αίτηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 452/2014 και διατύπωσε θεμελιώδεις ανησυχίες για την ασφάλεια, λαμβάνοντας υπόψη την αδυναμία της SKOL Airline LLC να αποδείξει τη συμμόρφωσή της με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού, ιδίως με τα πρότυπα που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου για τη διεθνή πολιτική αεροπορία. Μετά από εκτεταμένες συνομιλίες με τον Οργανισμό, η SKOL Airline LLC αποφάσισε να αποσύρει την αίτησή της στις 12 Φεβρουαρίου 2021.
- (114) Στις 25 Μαρτίου 2021, ο αερομεταφορέας SKOL Airline LLC, υπέβαλε εκ νέου στον Οργανισμό αίτηση αδειοδότησης TCO. Ο Οργανισμός αξιολόγησε την εν λόγω αίτηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 452/2014 και διατύπωσε εκ νέου θεμελιώδεις ανησυχίες για την ασφάλεια, λαμβάνοντας υπόψη την αδυναμία της SKOL Airline LLC να αποδείξει τη συμμόρφωσή της με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού, ιδίως με τα πρότυπα που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου για τη διεθνή πολιτική αεροπορία. Ο Οργανισμός κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η SKOL Airline LLC δεν πληρούσε τις απαιτήσεις αυτές. Για τον λόγο αυτόν, στις 19 Ιουλίου 2021 ο Οργανισμός απέρριψε την αίτηση του αερομεταφορέα για λόγους ασφάλειας. Ο αερομεταφορέας SKOL Airline LLC δεν άσκησε το δικαίωμα προσφυγής κατά της απόφασης αυτής σύμφωνα με τα άρθρα 108 έως 114 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁴⁾.
- (115) Στις 20 Οκτωβρίου 2021 εκπρόσωποι της Επιτροπής, του Οργανισμού και των κρατών μελών συναντήθηκαν με εκπροσώπους της Υπηρεσίας Αερομεταφορών της Ρωσικής Ομοσπονδίας (στο εξής: FATA) για να επανεξετάσουν τις επιδόσεις ασφάλειας των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Ρωσία, με βάση τις επιθεωρήσεις διαδρόμου που διενεργήθηκαν κατά την περίοδο από τις 24 Μαρτίου 2021 έως την 1η Οκτωβρίου 2021, και να προσδιορίσουν σε ποιες περιπτώσεις θα πρέπει η FATA να ενισχύσει τις οικείες δραστηριότητες εποπτείας.
- (116) Η επανεξέταση των επιθεωρήσεων διαδρόμου SAFA των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Ρωσία δεν αποκάλυψε σημαντική ή επαναλαμβανόμενη έλλειψη ασφάλειας. Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης παρουσιάστηκαν επίσης τα αποτελέσματα του προγράμματος παρακολούθησης των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Ρωσία και διαθέτουν άδεια TCO, το οποίο εφαρμόζει ο Οργανισμός σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 452/2014. Η Επιτροπή επισήμανε επίσης ότι τα αποτελέσματα του εν λόγω προγράμματος παρακολούθησης δεν αποκάλυψαν σημαντικές ή επαναλαμβανόμενες ελλείψεις ασφάλειας.
- (117) Μετά την απόρριψη της αίτησης TCO του αερομεταφορέα SKOL Airline LLC από τον Οργανισμό για λόγους ασφάλειας, ο αερομεταφορέας SKOL Airline LLC κλήθηκε στις 22 Οκτωβρίου 2021 σε ακρόαση από την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ στις 9 Νοεμβρίου 2021. Ο αερομεταφορέας SKOL Airline LLC επιβεβαίωσε στις 28 Οκτωβρίου 2021 τη συμμετοχή του στην προγραμματισμένη ακρόαση.
- (118) Στις 28 Οκτωβρίου 2021, η FATA ενημέρωσε την Επιτροπή σχετικά με την απαγόρευση εκτέλεσης πτήσεων πέραν των συνόρων της Ρωσίας που επιβλήθηκε στον αερομεταφορέα SKOL Airline LLC και ζήτησε από την Επιτροπή να επανεξετάσει την ανάγκη ακρόασης του αερομεταφορέα SKOL Airline LLC, δεδομένου ότι, βάσει της απόφασης της FATA, η SKOL Airline LLC δεν θα μπορούσε να εκτελεί πτήσεις στην Ένωση.
- (119) Στις 3 Νοεμβρίου 2021, η Επιτροπή ενημέρωσε τη FATA ότι η SKOL Airline LLC κλήθηκε σε ακρόαση λόγω της αδυναμίας της να αποδείξει τη συμμόρφωσή με τα πρότυπα που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου για τη διεθνή πολιτική αεροπορία και, για τον λόγο αυτόν, διατήρησε την πρόσκληση σε ακρόαση.

⁽¹⁴⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου (ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1).

- (120) Η ακρόαση του αερομεταφορέα *SKOL Airline LLC* πραγματοποιήθηκε στις 9 Νοεμβρίου 2021. Κατόπιν δικού της αιτήματος, η FATA παρέστη επίσης στην ακρόαση. Κατά τη διάρκεια της ακρόασης, ο αερομεταφορέας *SKOL Airline LLC* συνόψισε τις δραστηριότητες που σχετιζόνταν με τις δύο αιτήσεις αδειοδότησης TCO. Υπογράμμισε τις δυσκολίες που αντιμετώπισε ο αερομεταφορέας κατά τη διαδικασία απόδειξης της συμμόρφωσής του με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014. Παρότι αποδέχθηκε όλα τα ευρήματα του Οργανισμού, δεν παρείχε πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που ελήφθησαν για τη διευθέτηση των ευρημάτων. Επίσης, δεν παρείχε αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την τρέχουσα κατάσταση της εφαρμογής διορθωτικών μέτρων σε σχέση με τα εν λόγω ευρήματα. Με βάση τις πληροφορίες που παρασχεθήκαν από τον αερομεταφορέα *SKOL Airline LLC* πριν από την ακρόαση και κατά τη διάρκεια αυτής, ο αερομεταφορέας δεν είναι σε θέση να εντοπίσει περιπτώσεις μη συμμόρφωσης στις διεργασίες, τις διαδικασίες και τις επιχειρησιακές του δραστηριότητες.
- (121) Η FATA δήλωσε ότι δεν είχε υποστηρίξει την εκ νέου αίτηση της 25ης Μαρτίου 2021 του αερομεταφορέα *SKOL Airline LLC* για χορήγηση άδειας TCO. Η FATA ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ ότι θα διενεργούσε πρόσθετους, ad-hoc ελέγχους στην *SKOL Airline LLC* σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας ξεκινήσει εκ νέου επαφές με τον Οργανισμό για χορήγηση άδειας TCO.
- (122) Με βάση όλες τις πληροφορίες που είναι διαθέσιμες επί του παρόντος, συμπεριλαμβανομένων ιδίως της απόρριψης της αίτησης TCO από τον Οργανισμό για λόγους ασφάλειας στις 19 Ιουλίου 2021 και των πληροφοριών που παρασχεθήκαν κατά την ακρόαση, η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι ο αερομεταφορέας *SKOL Airline LLC* δεν απέδειξε τη συμμόρφωσή του με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.
- (123) 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 *SKOL Airline LLC* στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (124) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων της Ρωσίας με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου αυτών των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (125) Σε περίπτωση που κατά τις εν λόγω επιθεωρήσεις διαπιστωθεί ότι επικείται διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, η Επιτροπή μπορεί να επιβάλει απαγόρευση λειτουργίας στους αντίστοιχους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στη Ρωσία και να τους περιλάβει στο παράρτημα Α ή στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

Αερομεταφορείς από το Νότιο Σουδάν

- (126) Αερομεταφορείς από το Νότιο Σουδάν δεν έχουν ποτέ συμπεριληφθεί στο παράρτημα Α ή στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (127) Κατά τα τελευταία τρία έτη, έχουν συμβεί εννέα ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα στο Νότιο Σουδάν, μεταξύ των οποίων η συντριβή αεροσκάφους Let-410 με σήμα νηολόγησης HK-4274, το οποίο εκμεταλλεύεται η *South Sudan Supreme Airlines*, η οποία προκάλεσε 10 θανάτους στις 2 Μαρτίου 2021, και η πρόσφατη συντριβή αεροσκάφους Antonov AN-26 με σήμα νηολόγησης TR-NGT, η οποία προκάλεσε 5 θανάτους στις 2 Νοεμβρίου 2021. Και στις δύο περιπτώσεις, αμφισβητήθηκε η γνησιότητα των σημάτων νηολόγησης, καθώς φαίνεται ότι δεν ήταν έγκυρα και, ως εκ τούτου, ενδέχεται να χρησιμοποιήθηκαν ως πλαστά σήματα νηολόγησης στα εμπλεκόμενα αεροσκάφη. Οι περιστάσεις γύρω από αυτά τα γεγονότα δημιούργησαν ανησυχίες όσον αφορά τις ικανότητες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας του Νότιου Σουδάν (στο εξής: SSCAA) να ασκεί την κατάλληλη εποπτεία της ασφάλειας των αερομεταφορέων υπό την ευθύνη της.
- (128) Στις 26 Μαρτίου 2021, η Επιτροπή απηύθυνε επιστολή στην SSCAA εκφράζοντας τις ανησυχίες της σχετικά με την κατάσταση της ασφάλειας της αεροπορίας στο Νότιο Σουδάν και ζήτησε έγγραφα που περιγράφουν τη δομή και την οργάνωση της SSCAA, το σύστημα πιστοποίησης και εποπτείας που εφαρμόζει, καθώς και τις δραστηριότητες εποπτείας που ασκεί στους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στο Νότιο Σουδάν. Ζητήθηκαν επίσης πληροφορίες όσον αφορά την κατάσταση των υφιστάμενων κατόχων AOC, τα αεροσκάφη που είναι νηολογημένα στο Νότιο Σουδάν, τους φορείς συντήρησης και τις άδειες των πληρωμάτων πτήσης.

- (129) Στις 23 Ιουλίου 2021, η SSCAA απάντησε στην αίτηση της Επιτροπής για παροχή πληροφοριών, ενημερώνοντας ότι το AOC της *South Sudan Supreme Airlines* έχει ανασταλεί. Επιπλέον, ενημέρωσε την Επιτροπή ότι, λόγω υποψιών σχετικά με τη νηολόγηση του αεροσκάφους που ενεπλάκη στο εν λόγω ατύχημα, η SSCAA επανεξετάζει όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και τα AOC της χώρας. Επίσης, η SSCAA ανακοίνωσε ότι βρίσκονται σε εξέλιξη ενέργειες βελτίωσης στους τομείς των κανονισμών, των εγχειριδίων και της εκπαίδευσης. Ωστόσο, η SSCAA δεν προσκόμισε το ζητούμενο σύνολο εγγράφων.
- (130) Στις 5 Οκτωβρίου 2021, η Επιτροπή απέστειλε νέα επιστολή στην SSCAA επαναλαμβάνοντας το αίτημά της να υποβληθούν τα προαναφερθέντα έγγραφα το αργότερο έως τις 18 Οκτωβρίου 2021. Στην επιστολή, η Επιτροπή διευκρίνισε επίσης ότι η μη έγκαιρη παροχή των ζητούμενων πληροφοριών θα μπορούσε να θεωρηθεί ως έλλειψη συνεργασίας εκ μέρους της SSCAA, εφόσον έχουν εκφραστεί ανησυχίες σχετικά με το σύστημα εποπτείας της ασφάλειας στο Νότιο Σουδάν.
- (131) Στις 5 Νοεμβρίου 2021, η αντιπροσωπεία της ΕΕ στην Τζούμπα του Νότιου Σουδάν συναντήθηκε με τον επικεφαλής της SSCAA, ο οποίος επιβεβαίωσε ότι είχε παραληφθεί η επιστολή της 5ης Οκτωβρίου 2021. Η SSCAA δεσμεύτηκε να αποστείλει απαντήσεις στις ερωτήσεις έως το τέλος Νοεμβρίου και προσκόμισε δύο έγγραφα που περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με το πρόγραμμα επιθεώρησης, επιτήρησης και ελέγχου της SSCAA, καθώς και εκθέσεις σχετικά με την επανεξέταση ορισμένων αερομεταφορέων και σχετικά με αεροσκάφη νηολογημένα στο εξωτερικό που εκτελούν πτήσεις στο Νότιο Σουδάν. Η Επιτροπή θα μελετήσει προσεκτικά την τεκμηρίωση που θα της παραδοθεί, προκειμένου να αποφασίσει εάν η SSCAA θα προσκληθεί στην επόμενη συνεδρίαση της επιτροπής ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ.
- (132) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, και ενόψει των εν εξελίξει διαβουλεύσεων με την SSCAA βάσει του άρθρου 3 του κανονισμού της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 473/2006, 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 από το Νότιο Σουδάν.
- (133) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Νότιο Σουδάν με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου αυτών των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (134) Σε περίπτωση που από τις σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες προκύψει ότι επίκειται διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, ενδέχεται να καταστεί αναγκαία η λήψη περαιτέρω μέτρων από την Επιτροπή, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.
- (135) Επομένως, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (136) Στα άρθρα 5 και 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 αναγνωρίζεται η ανάγκη ταχείας λήψης αποφάσεων και, όπου κρίνεται σκόπιμο, επειγόντως, λόγω των επιπτώσεων στην ασφάλεια. Κατά συνέπεια, είναι απαραίτητο, για την προστασία των ευαίσθητων πληροφοριών και του επιβατικού κοινού, οποιοσδήποτε αποφάσεις στο πλαίσιο της επικαιροποίησης του καταλόγου των αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση ή περιορισμό λειτουργίας εντός της Ένωσης, να δημοσιεύονται και να αρχίζουν να ισχύουν αμέσως μετά την έγκρισή τους.
- (137) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ, που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005,

ΕΞΕΛΩΣΕ 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, 25 Νοεμβρίου 2021.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος της Προέδρου,
Adina VĂLEAN
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

«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 (AOC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (AOC) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Βενεζουέλα
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Σουρινάμ
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Ιράν
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Ιράκ
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Νιγηρία
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Ζιμπάμπουε
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Ρωσία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Αφγανιστάν, δηλαδή:			Αφγανιστάν
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Αφγανιστάν
KAM AIR	AOC 001	KMF	Αφγανιστάν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ανγκόλας, πλην των TAAG Angola Airlines και Heli Malongo, δηλαδή:			Ανγκόλα
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Ανγκόλα
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Άγνωστος	Ανγκόλα
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Ανγκόλα
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Άγνωστος	Ανγκόλα
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Άγνωστος	Ανγκόλα
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Άγνωστος	Ανγκόλα
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Ανγκόλα
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Αρμενίας, δηλαδή:			Αρμενία

(¹) Είναι δυνατόν να επιτραπεί στους αερομεταφορείς του παραρτήματος Α να ασκούν δικαιώματα μεταφοράς με πλήρη μίσθωση αεροσκάφους από αερομεταφορέα που δεν υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας, με την προϋπόθεση ότι τηρούνται τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας.

AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Αρμενία
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Αρμενία
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Αρμενία
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		Αρμενία
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Αρμενία
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Αρμενία
SKYBALL	AM AOC 073	Άνευ αντικειμένου	Αρμενία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Κονγκό (Μπραζαβίλ), δηλαδή:			Κονγκό (Μπραζαβίλ)
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Κονγκό (Μπραζαβίλ)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Κονγκό (Μπραζαβίλ)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Κονγκό (Μπραζαβίλ)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Κονγκό (Μπραζαβίλ)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Άγνωστος	Κονγκό (Μπραζαβίλ)
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό (ΛΔΚ), δηλαδή:			Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Τζιμπουτί, συμπεριλαμβανομένων των:			Τζιμπουτί
DAALLO AIRLINES	Άγνωστος	DAO	Τζιμπουτί
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ισημερινής Γουινέας, δηλαδή:			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 πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ερυθραίας, δηλαδή:			Ερυθραία
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Ερυθραία
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Ερυθραία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Κιργιζίας, δηλαδή:			Κιργιζία
AEROSTAN	08	BSC	Κιργιζία
AIR COMPANY AIR KG	50	Άγνωστος	Κιργιζία
AIR MANAS	17	MBB	Κιργιζία
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Κιργιζία
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Κιργιζία
HELI SKY	47	HAC	Κιργιζία
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Κιργιζία
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Κιργιζία
TEZ JET	46	TEZ	Κιργιζία
VALOR AIR	07	VAC	Κιργιζία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λιβερίας.			Λιβερία

Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λιβύης, δηλαδή:			Λιβύη
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Λιβύη
AIR LIBYA	004/01	TLR	Λιβύη
AL MAHA AVIATION	030/18	Άγνωστος	Λιβύη
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Λιβύη
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Λιβύη
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Λιβύη
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Λιβύη
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Λιβύη
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Λιβύη
PETRO AIR	025/08	PEO	Λιβύη
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Νεπάλ, δηλαδή:			Νεπάλ
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Άγνωστος	Νεπάλ
ALTITUDE AIR	085/2016	Άγνωστος	Νεπάλ
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Νεπάλ
FISHTAIL AIR	017/2001	Άγνωστος	Νεπάλ
SUMMIT AIR	064/2010	Άγνωστος	Νεπάλ
HELI EVEREST	086/2016	Άγνωστος	Νεπάλ
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Νεπάλ
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Άγνωστος	Νεπάλ
MAKALU AIR	057A/2009	Άγνωστος	Νεπάλ
MANANG AIR PVT	082/2014	Άγνωστος	Νεπάλ
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Άγνωστος	Νεπάλ
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Άγνωστος	Νεπάλ
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Νεπάλ
SAURYA AIRLINES	083/2014	Άγνωστος	Νεπάλ
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Νεπάλ
SIMRIK AIR	034/2000	Άγνωστος	Νεπάλ
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Νεπάλ
SITA AIR	033/2000	Άγνωστος	Νεπάλ
TARA AIR	053/2009	Άγνωστος	Νεπάλ

YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Νεπάλ
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σάο Τομέ και Πρίνσιπε, δηλαδή:			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 πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Σιέρα Λεόνε			Σιέρα Λεόνε
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σουδάν, δηλαδή:			Σουδάν
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Σουδάν
BADR AIRLINES	35	BDR	Σουδάν
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Σουδάν
ELDINDER AVIATION	8	DND	Σουδάν
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Σουδάν
HELEJETIC AIR	57	HJT	Σουδάν
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Σουδάν
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Σουδάν
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Σουδάν
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Σουδάν
SUN AIR	51	SNR	Σουδάν
TARCO AIR	56	TRQ	Σουδάν»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

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

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΑΟΚ) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΑΟΚ)	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
IRAN AIR	FS100	IRA	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	Ιράν
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Βόρεια Κορέα	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκαφών τύπου TU-204.	Όλος ο στόλος πλην: P-632, P-633.	Βόρεια Κορέα»

(1) Είναι δυνατόν να επιτραπεί στους αερομεταφορείς του παραρτήματος Β να ασκούν δικαιώματα μεταφοράς με πλήρη μίσθωση αεροσκάφους από αερομεταφορέα που δεν υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας, με την προϋπόθεση ότι τηρούνται τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας.