

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2015/1014 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 25ης Ιουνίου 2015

σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 474/2006 ⁽²⁾ της Επιτροπής καταρτίστηκε κοινοτικός κατάλογος των αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.
- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, ορισμένα κράτη μέλη και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας («EASA») διαβίβασαν στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικές με την επικαιροποίηση του ενωσιακού καταλόγου. Σχετικές πληροφορίες διαβιβάστηκαν επίσης από ορισμένες τρίτες χώρες. Με βάση τις εν λόγω πληροφορίες και τους ελέγχους που διεξήγαγε η Επιτροπή, ο ενωσιακός κατάλογος πρέπει πλέον να επικαιροποιηθεί.
- (3) Η Επιτροπή ενημέρωσε όλους τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς, είτε απευθείας είτε μέσω των αρχών που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία τους, για τα ουσιαστικά περιστατικά και τους προβληματισμούς που θα μπορούσαν να αποτελέσουν το υπόβαθρο για τη λήψη απόφασης σχετικά με την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας τους εντός της Ένωσης ή για την τροποποίηση των όρων επιβολής απαγόρευσης λειτουργίας σε αερομεταφορείς που περιλαμβάνονται στον ενωσιακό κατάλογο.
- (4) Η Επιτροπή έδωσε στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς τη δυνατότητα να συμβουλευθούν τα έγγραφα που διαβίβασαν τα κράτη μέλη, ο EASA και τρίτες χώρες, ώστε να υποβάλουν γραπτές παρατηρήσεις και να εκθέσουν προφορικά τις θέσεις τους στην Επιτροπή και στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών που έχει συσταθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/1991 του Συμβουλίου ⁽³⁾.
- (5) Η Επιτροπή ενημέρωσε την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών κατά τις εν εξελίξει κοινές διαβουλεύσεις, στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 και του εκτελεστικού του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006 ⁽⁴⁾, με τις αρμόδιες αρχές και τους αερομεταφορείς των εξής κρατών: Αγκόλα, Μποτσουάνα, Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό, Γκαμπόν, Γκάνα, Ινδία, Ινδονησία, Ιράν, Καζακστάν, Λίβανος, Λιβύη, Μαδαγασκάρη, Ισλαμική Δημοκρατία της Μαυριτανίας, Μοζαμβίκη, Φιλιππίνες, Σουδάν, Ταϊλάνδη, Υεμένη και Ζάμπια. Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών έλαβε επίσης πληροφορίες από την Επιτροπή για το Αφγανιστάν, το Μπενίν, τη Δημοκρατία της Γουινέας, τη Δημοκρατία της Κιργιζίας, το Νεπάλ, τη Βόρεια Κορέα, το Σάο Τομέ και Πρίνσιπε και την Ταϊβάν, και ενημερώθηκε από την Επιτροπή για τις τεχνικές διαβουλεύσεις με τη Ρωσική Ομοσπονδία.
- (6) Ο EASA παρουσίασε στην Επιτροπή και στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών τα αποτελέσματα της ανάλυσης των εκθέσεων ελέγχου που διεξήγαγε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας («ΔΟΠΑ») στο πλαίσιο του Γενικού

⁽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).

Ελεγκτικού Προγράμματος Εποπτείας της Ασφάλειας (Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)). Εν προκειμένω, υπενθυμίστηκε η σημασία που έχει η προτεραιότητα που δίνουν τα κράτη μέλη στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων που έχουν λάβει άδεια εκμετάλλευσης από κράτη στα οποία εντοπίστηκαν από τον ΔΟΠΑ σοβαρά προβλήματα ασφάλειας ή για τα οποία ο EASA συμπέρανε ότι παρουσιάζουν σημαντικές ελλείψεις στο σύστημα εποπτείας της ασφάλειας. Εκτός από τις διαβουλεύσεις που διενεργεί η Επιτροπή δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η εν λόγω προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου αναμένεται ότι θα καταστήσει δυνατή τη συλλογή και άλλων πληροφοριών σχετικά με τις επιδόσεις ασφάλειας των αερομεταφορέων που έχουν λάβει άδεια εκμετάλλευσης στα εν λόγω κράτη.

- (7) Ο EASA παρουσίασε στην Επιτροπή και στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών τα αποτελέσματα της ανάλυσης των επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος «Εκτίμηση της Ασφάλειας Ξένων Αεροσκαφών» (Safety Assessment of Foreign Aircraft (SAFA)) σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 ⁽¹⁾ της Επιτροπής.
- (8) Ο EASA ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών για τα έργα παροχής τεχνικής βοήθειας που υλοποιήθηκαν σε χώρες τις οποίες αφορούν τα μέτρα ή η παρακολούθηση δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005. Εν προκειμένω ο EASA κατήρτισε τα σχέδια του και διαβίβασε πληροφορίες για τα αιτήματα παροχής περαιτέρω τεχνικής βοήθειας και συνεργασίας, ώστε να βελτιωθεί η διοικητική και τεχνική ικανότητα των αρχών πολιτικής αεροπορίας με σκοπό να τις βοηθήσει να επιλύσουν περιπτώσεις μη τήρησης των εφαρμοστέων διεθνών προτύπων. Τα κράτη μέλη κλήθηκαν να ανταποκριθούν στα αιτήματα αυτά σε διμερή βάση σε συντονισμό με την Επιτροπή και τον EASA. Εν προκειμένω, η Επιτροπή τόνισε τη χρησιμότητα της παροχής πληροφοριών στη διεθνή κοινότητα αερομεταφορών, ιδίως μέσω της βάσης δεδομένων του Δικτύου Συνδρομής και Συνεργασίας για την Ασφάλεια (Safety Collaborative Assistance Network) του ΔΟΠΑ, όσον αφορά την τεχνική βοήθεια που παρέχει η Ένωση και τα κράτη μέλη για τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας σε όλο τον κόσμο.
- (9) Ο Eurocontrol ενημέρωσε την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών για την κατάσταση της λειτουργίας συναγερμού SAFA και των υπαρχόντων στατιστικών στοιχείων για τα μηνύματα συναγερμού για τους απαγορευμένους αερομεταφορείς.

Αερομεταφορείς της Ένωσης

- (10) Με βάση την ανάλυση από τον EASA των πληροφοριών που προέκυψαν από επιθεωρήσεις διαδρόμου που διενεργήθηκαν σε αεροσκάφη αερομεταφορέων της Ένωσης ή από επιθεωρήσεις τυποποίησης που διενήργησε ο EASA, καθώς και από ειδικές επιθεωρήσεις και ελέγχους που διενήργησαν εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας, αρκετά κράτη μέλη έλαβαν μέτρα επιβολής και ενημέρωσαν σχετικά την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών. Η Εσθονία ενημέρωσε ότι η Εσθονική Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας πραγματοποίησε έλεγχο στον αερομεταφορέα AS Avies και ότι τα πορίσματα εξετάζονται από τον αερομεταφορέα.
- (11) Τα κράτη μέλη διαβεβαίωσαν εκ νέου ότι θα ενεργήσουν κατάλληλα, εάν από σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες προκύψει ότι υπάρχει άμεσος κίνδυνος για την ασφάλεια πτήσεων λόγω μη συμμόρφωσης των αερομεταφορέων της Ένωσης με τα κατάλληλα πρότυπα ασφαλείας.

Αερομεταφορείς της Αγκόλας

- (12) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 474/2006, όπως τροποποιήθηκε από τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1197/2011 ⁽²⁾ της Επιτροπής, επιτρέπεται στον αερομεταφορέα TAAG Angola Airlines που έχει πιστοποιηθεί στην Αγκόλα να εκτελεί πτήσεις στην Ένωση με τέσσερα αεροσκάφη τύπου Boeing 737-700 με σήματα νηολόγησης D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH και D2-TBJ, με τρία αεροσκάφη τύπου Boeing 777-200 με σήματα νηολόγησης D2-TED, D2-TEE και D2-TEF και με δύο αεροσκάφη τύπου Boeing 777-300 με σήματα νηολόγησης D2-TEG και D2-TEH.
- (13) Στις 21 Νοεμβρίου 2014, η TAAG Angola Airlines υπέβαλε, δια των αρμοδίων αρχών της Αγκόλα («INAVIC»), αίτηση προσθήκης νέου αεροσκάφους τύπου Boeing 777-300 στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006. Μετά από πρόσκληση της Επιτροπής, τόσο η INAVIC όσο και η TAAG Angola Airlines συμμετείχαν σε συνεδρίαση τεχνικής

⁽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).

⁽²⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1197/2011 της Επιτροπής, της 21ης Νοεμβρίου 2011 (ΕΕ L 303 της 22.11.2011, σ. 14). Βλ. ιδίως τις αιτιολογικές σκέψεις 26 έως 30 του εν λόγω κανονισμού.

διαβούλευσης στις Βρυξέλλες στις 25 Φεβρουαρίου 2015, κατά την οποία επανεξετάστηκαν διεξοδικά όλες οι πτυχές ασφάλειας πτήσεων, καθώς και η προσθήκη νέου αεροσκάφους στον στόλο της *TAAG Angola Airlines*.

- (14) Η INAVIC εστίασε τις προσπάθειές της κυρίως στην ευθυγράμμιση του νομικού πλαισίου με τις διεθνείς απαιτήσεις, τη βελτίωση της υποδομής (ασύρματη κάλυψη της επικράτειάς της) και την ενίσχυση των απαιτήσεων αδειοδότησης για το προσωπικό και τους φορείς, καθώς και για την εποπτεία των υφιστάμενων φορέων εκμετάλλευσης. Δεδομένου ότι η τελευταία αυτή δραστηριότητα δεν πληροί ακόμη πλήρως τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, διότι η πιστοποίηση των φορέων δεν είναι μια διαδικασία επαρκώς αυστηρή, δεν υπάρχουν περιθώρια για χαλάρωση της ισχύουσας απαγόρευσης όλων των αερομεταφορέων που είναι πιστοποιημένοι από την INAVIC, πλην της *TAAG Angola Airlines*. Η Επιτροπή σημείωσε ότι έχει επιτευχθεί βελτίωση στην επικοινωνία και τον συντονισμό μεταξύ της INAVIC και της *TAAG Angola Airlines*, με συνεδριάσεις που πραγματοποιούνται σε τακτική βάση για τη συζήτηση όλων των πτυχών των δραστηριοτήτων του αερομεταφορέα.
- (15) Η *TAAG Angola Airlines* πρότεινε την ανανέωση και την επέκταση του στόλου, με την απόσυρση των αεροσκαφών Combi B737-200 και B747-300 και την αγορά νέων αεροσκαφών τύπου B777-200, B777-300ER και B737-700, και συμπληρωματικά εστίασε περισσότερο στην ποιότητα των πτητικών δραστηριοτήτων και σε θέματα μηχανολογίας, συντήρησης και της ανάπτυξης. Η εκπαίδευση των χειριστών έχει βελτιωθεί σημαντικά με τη βοήθεια εξωτερικών συμβούλων. Η ασφάλεια πτήσεων ενισχύθηκε περαιτέρω με την καθιέρωση μηχανισμού αποποινικοποιημένης και ανώνυμης αναφοράς περιστατικών. Οι πληροφορίες αυτές, σε συνδυασμό με την επισταμένη παρακολούθηση δεδομένων πτήσης (FDM), χρησιμοποιούνται πλέον συστηματικά για τον εντοπισμό και την πρόληψη της επανεμφάνισης περιστατικών ή ανωμαλιών και ενσωματώνονται στο πρόγραμμα εκπαίδευσης των χειριστών.
- (16) Στο πλαίσιο της διαδικασίας αδειοδότησης φορέα εκμετάλλευσης τρίτης χώρας ⁽¹⁾, η *TAAG Angola Airlines* βρίσκεται σε συνεχή διάλογο με τον EASA από τον Νοέμβριο του 2014 και παρέχει πραγματολογικά και λεπτομερή στοιχεία για τον στόλο αεροσκαφών της και τις πτητικές λειτουργίες τους.
- (17) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, κρίνεται ότι ο ενωσιακός κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να περιληφθούν τα αεροσκάφη τύπου Boeing 777-300 με σήμα νηολόγησης D2-TEI της *TAAG Angola Airlines* στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 στα οποία θα επιτραπεί η εκτέλεση πτήσεων εντός της Ένωσης.
- (18) Τα κράτη μέλη θα συνεχίσουν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση της *TAAG Angola Airlines* με τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αεροσκαφών του εν λόγω αερομεταφορέα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορείς της Μποτσουάνα

- (19) Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, με επιστολή της με ημερομηνία 30 Ιανουαρίου 2015, η αρχή πολιτικής αεροπορίας της Μποτσουάνα παρέσχε πληροφορίες σχετικά με την πρόοδο που έχει σημειωθεί στην επίλυση των σημαντικών προβλημάτων ασφαλείας πτήσεων και άλλων ευρημάτων που εντόπισε ο ΔΟΠΑ. Η αρχή πολιτικής αεροπορίας της Μποτσουάνα επεσήμανε επίσης περαιτέρω πρόοδο στην εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφαλείας. Η αρχή πολιτικής αεροπορίας της Μποτσουάνα ενθαρρύνεται να ζητήσει από τον ΔΟΠΑ εξακρίβωση της επίλυσης των σημαντικών προβλημάτων ασφαλείας πτήσεων.
- (20) Οι διαθέσιμες πληροφορίες για την ασφάλεια πτήσεων δεν αιτιολογούν απόφαση επιβολής απαγόρευσης ή επιχειρησιακών περιορισμών στους αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι στη Μποτσουάνα. Ωστόσο, η Επιτροπή κρίνει ότι πρέπει να συνεχισθεί η εκ του σύνεγγυς παρακολούθηση της κατάστασης.
- (21) 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 ενωσιακού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης για να περιληφθούν αερομεταφορείς της Μποτσουάνα.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής, της 29ης Απριλίου 2014, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών που αφορούν τις πτητικές λειτουργίες αερομεταφορέων τρίτων χωρών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Αερομεταφορές της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό

- (22) Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στη Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό περιλαμβάνονται από τον Μάρτιο του 2006 ⁽¹⁾ στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (23) Με την επιστολή της με ημερομηνία 27 Μαΐου 2015, η αρχή πολιτικής αεροπορίας της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό («AAC») ενημέρωσε την Επιτροπή ότι έχουν ανακληθεί τα πιστοποιητικά αερομεταφορέα (ΠΑ) των εξής αερομεταφορέων: *Air Baraka, Biega Airways, Cetrac Aviation Service SPRL, Congo Express, GIS'AIR, Goma Express, GTRA, Katanga Express, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus Aviation, Sion Airlines and Tracer Congo* και ότι, συνεπώς, οι αερομεταφορείς αυτοί πρέπει να αφαιρεθούν από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (24) Στις 4 Ιουνίου 2015, η AAC διαβίβασε στην Επιτροπή πρόσθετες πληροφορίες από τις οποίες προκύπτει ότι ανακλήθηκαν τα πιστοποιητικά αερομεταφορέα των αερομεταφορέων *African Air Service Commuter, Air Castilla, Air Malebo, Armī Global Business Airways, Business Aviation, CHC Stellavia, Eagles Services, Ephrata Airlines, Filair, Fly Congo, Galaxy Kavatsi, International Trans Air Business, Jet Congo Airlines, Katanga Wings, Lignes Aériennes Congolaises, Mavivi Air Trade, Safe Air, Stellar Airways, Waltair Aviation* και *Wimbi Dira Airways* και ότι, συνεπώς, οι εν λόγω αερομεταφορείς πρέπει να αφαιρεθούν από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (25) Η AAC ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή ότι χορηγήθηκε άδεια λειτουργίας στους αερομεταφορείς *Dakota SPRL, Malu Aviation, Serve Air* και *Congo Airways*, χωρίς αποδεικτικά στοιχεία ότι η πιστοποίηση και η εποπτεία του αερομεταφορέα πληροί τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων. Οι εν λόγω αερομεταφορείς πρέπει, συνεπώς, να προστεθούν στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (26) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, κρίνεται επομένως ότι ο ενωσιακός κατάλογος των αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να διαγραφούν οι αερομεταφορείς *African Air Service Commuter, Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armī global Business Airways, Biega Airways, Business Aviation, Cetrac Aviation Service SPRL, CHC Stellavia, Congo Express, Eagles Services, Ephrata Airlines, Filair, Fly Congo, Galaxy Kavatsi, GIS'AIR, Goma Express, GTRA, International Trans Air Business, Jet Congo Airlines, Katanga Express, Katanga Wings, Lignes Aériennes Congolaises, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus Aviation, Safe Air, Sion Airlines, Stellar Airways, Tracer Congo, Waltair Aviation* και *Wimbi Dira Airways* από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 και να προστεθούν οι αερομεταφορείς *Dakota, Malu Aviation, Serve Air* και *Congo Airways* στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

Αερομεταφορές της Γκαμπόν

- (27) Οι αερομεταφορείς *Air Services SA* και *SCD Aviation* έχουν περιληφθεί στο παράρτημα Α από τον Ιούλιο του 2008. Από την ίδια ημερομηνία επιτράπηκε στον αερομεταφορέα *Gabon Airlines* να εκτελεί πτήσεις στην ΕΕ μόνον με το αεροσκάφος τύπου Boeing 767-200 με αριθμό νηολογίου TR-LHP υπό τους όρους που προβλέπονται στην αιτιολογική σκέψη (15) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2008 ⁽²⁾.
- (28) Στις 5 Ιουνίου 2015, οι αρμόδιες αρχές της Γκαμπόν διαβίβασαν στην Επιτροπή στοιχεία για την ανάκληση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα («ΠΑ») των αερομεταφορέων *Air Services SA, SCD Aviation* και *Gabon Airlines*, και, ως εκ τούτου, οι εν λόγω αερομεταφορείς πρέπει να διαγραφούν από τον ενωσιακό κατάλογο των αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση ή περιορισμό λειτουργίας.
- (29) Οι αρμόδιες αρχές της Γκαμπόν ενημέρωσαν την Επιτροπή για την έκδοση νέου πιστοποιητικού αερομεταφορέα *Tropical Air Gabon* στις 6 Μαΐου 2015 χωρίς να αποδείξουν ότι η πιστοποίηση και η εποπτεία του αερομεταφορέα πληρούν τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων. Οι εν λόγω αερομεταφορέας πρέπει, συνεπώς, να προστεθεί στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2008 της Επιτροπής, της 24ης Ιουλίου 2008, σχετικά με τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας (ΕΕ L 197 της 25.7.2008, σ. 36).

- (30) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, κρίνεται ότι ο ενωσιακός κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να διαγραφούν οι αερομεταφορείς *Air Services SA* και *SCD Aviation* από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, να αφαιρεθεί ο αερομεταφορέας *Gabon Airlines* από το παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 και να προστεθεί ο αερομεταφορέας *Tropical Air Gabon* στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

Αερομεταφορείς της Γκάνα

- (31) Τον Σεπτέμβριο του 2010, η *Meridian Airways LTD* περιλήφθηκε στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 ⁽¹⁾. Τον Σεπτέμβριο του 2010 η *Airlift International (GH) LTD* περιλήφθηκε στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, σύμφωνα με το οποίο μόνο ένα συγκεκριμένο αεροσκάφος τύπου DC-8-63F επιτράπηκε να εκτελεί πτήσεις εντός της Ένωσης. Και οι δύο αποφάσεις προέκυψαν λόγω σοβαρών ελλείψεων στην ασφάλεια πτήσεων που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA. Τον Νοέμβριο του 2010, εκτιμήθηκε ότι η *Airlift International (GH) LTD* μπορούσε να χρησιμοποιεί για τις πτήσεις της δεύτερο αεροσκάφος DC-8-63F στην Ένωση ⁽²⁾.
- (32) Στις 5 Φεβρουαρίου 2014, η υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας της Γκάνα («GCAA») διαβίβασε στην Επιτροπή τα πιστοποιητικά διαγραφής από το νηολόγιο ορισμένων αεροσκαφών DC-8-63F νηολογημένων στη Γκάνα. Η GCAA δήλωσε επίσης ότι εξέδωσε τεχνική οδηγία για την απαγόρευση της χρήσης αεροσκαφών τύπου DC-8 από τους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στη Γκάνα, η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 31 Δεκεμβρίου 2013. Τα εν λόγω στοιχεία πρέπει να θεωρηθούν ως επιβεβαίωση του γεγονότος ότι η Γκάνα δεν περιλαμβάνει πλέον στο νηολόγιό της αεροσκάφη τύπου DC-8.
- (33) Στις 16 Φεβρουαρίου 2015, η GCAA παρέσχε στην Επιτροπή γραπτή απόδειξη ότι η GCAA είχε ανακαλέσει τα πιστοποιητικά αερομεταφορέα της *Meridian Airways LTD* και της *Airlift International (GH) LTD*. Στις 17 Μαρτίου 2015 πραγματοποιήθηκε τεχνική συνάντηση μεταξύ ανώτερων αντιπροσώπων της GCAA, της Επιτροπής και του EASA, κατά τη διάρκεια της οποίας η GCAA παρέσχε λεπτομερείς πληροφορίες για την τρέχουσα οργανωτική δομή της, την εποπτεία των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Γκάνα και τη διαδικασία πιστοποίησης αερομεταφορέων. Τα στοιχεία για την ανάκληση των εν λόγω δύο πιστοποιητικών αερομεταφορέα και τα πραγματικά περιστατικά που εκτέθηκαν κατά τη διάρκεια της τεχνικής συνεδρίασης για διακανονισμό του προγράμματος εποπτείας της ασφάλειας της αεροπορίας κρίθηκαν επαρκή για να συναχθεί το συμπέρασμα ότι έχουν παύσει οι πτητικές λειτουργίες της *Meridian Airways LTD* και της *Airlift International (GH) LTD*.
- (34) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, κρίνεται ότι ο ενωσιακός κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης πρέπει να τροποποιηθεί για να διαγραφεί η *Meridian Airways LTD* από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 και η *Airlift International (GH) LTD* από το παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (35) Εάν από σχετικές πληροφορίες ασφάλειας προκύψει ότι υπάρχουν άμεσοι κίνδυνοι για την ασφάλεια πτήσεων λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, η Επιτροπή ενδέχεται να λάβει μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορείς της Ινδίας

- (36) Με επιστολή της στις 24 Δεκεμβρίου 2014, η Γενική Διεύθυνση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας («DGCA») της Ινδίας ενημέρωσε την Επιτροπή για την επικαιροποίηση των διορθωτικών μέτρων που έλαβε η DGCA της Ινδίας σχετικά με την απόφαση του Ιανουαρίου του 2014 της Federal Aviation Administration («FAA») των Ηνωμένων Πολιτειών για την υποβάθμιση της Ινδίας όσον αφορά το καθεστώς συμμόρφωσης από την κατηγορία 1 στην κατηγορία 2, σύμφωνα με τον έλεγχο Αξιολόγησης της Διεθνούς Ασφάλειας Πτήσεων («IASA») της FAA. Στην επιστολή επισημαινόταν επίσης ότι η FAA προέβη σε επαναξιολόγηση της DGCA της Ινδίας τον Δεκέμβριο του 2014. Στις 8 Απριλίου 2015, η FAA ανακοίνωσε την αναβάθμιση του καθεστώτος συμμόρφωσης της Ινδίας από την κατηγορία 2 στην κατηγορία 1, σύμφωνα με τον έλεγχο IASA.

⁽¹⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 791/2010 της Επιτροπής, της 6ης Σεπτεμβρίου 2010 (ΕΕ L 237 της 8.9.2010, σ. 10). Βλ. ιδίως τις αιτιολογικές σκέψεις 9 έως 23 του εν λόγω κανονισμού.

⁽²⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1071/2010 της Επιτροπής, της 22ας Νοεμβρίου 2010 (ΕΕ L 306 της 23.11.2010, σ. 44). Βλ. ιδίως τις αιτιολογικές σκέψεις 29 έως 31 του εν λόγω κανονισμού.

- (37) Με την από 10 Απριλίου 2015 επιστολή της προς την DGCA της Ινδίας, η Επιτροπή, μολονότι εκφράζει την ικανοποίησή της για την θετική απόφαση της FAA να αναβαθμίσει το καθεστώς συμμόρφωσης IASA της Ινδίας, επανέλαβε ότι η DGCA της Ινδίας πρέπει να εξακολουθήσει να συνεργάζεται με την Επιτροπή όσον αφορά την παροχή τακτικής ενημέρωσης σχετικά με την εκπλήρωση από τη DGCA της Ινδίας με των διεθνών υποχρεώσεων ασφαλείας και εποπτείας.
- (38) Στις 7 Μαΐου 2015, διεξήχθησαν τεχνικές διαβουλεύσεις μεταξύ εμπειρογνομόνων της Επιτροπής, του EASA, κράτους μέλους και ανώτατων εκπροσώπων της DGCA της Ινδίας. Κατά τη συνεδρίαση η DGCA της Ινδίας παρέσχε λεπτομερή στοιχεία για τα μέτρα που έχει λάβει, τα οποία οδήγησαν στην αναβάθμιση της Ινδίας από την FAA όσον αφορά το καθεστώς συμμόρφωσης από την κατηγορία 2 έως 1. Η DGCA της Ινδίας εξέθεσε λεπτομερώς το σχέδιο διορθωτικών μέτρων που εφαρμόσε, καθώς και συγκεκριμένες λεπτομέρειες των βιώσιμων μέτρων που εφαρμόζει για να ενισχύσει την ικανότητά της όσον αφορά την εποπτεία της ασφαλείας πτήσεων. Η Επιτροπή έλαβε υπό σημείωση τις πληροφορίες που διαβίβασε η DGCA της Ινδίας. Εκτιμήθηκε ότι δεν χρειάζονται απαγόρευση ή περιορισμοί λειτουργίας αερομεταφορέων που έχουν λάβει πιστοποίηση στην Ινδία, αλλά ότι είναι πάντοτε επωφελείς περαιτέρω τεχνικές διαβουλεύσεις, ώστε να συνεχιστεί ο διάλογος με την DGCA της Ινδίας σε θέματα που αφορούν την ασφάλεια.
- (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 ενωσιακού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης για να περιληφθούν αερομεταφορείς της Ινδίας.
- (40) Τα κράτη μέλη πρόκειται να συνεχίσουν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων της Ινδίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορείς της Ινδονησίας

- (41) Οι τακτικές διαβουλεύσεις της Επιτροπής με τη Γενική Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας («DGCA») της Ινδονησίας συνεχίζονται με σκοπό την παρακολούθηση της προόδου της DGCA της Ινδονησίας, ώστε να εξασφαλιστεί η εποπτεία της ασφαλείας πτήσεων όλων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Ινδονησία σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας. Μετά τον έλεγχο του ΔΟΠΑ τον Μάιο του 2014, η DGCA οριστικοποίησε το σχέδιο διορθωτικών μέτρων και βρίσκεται προς το παρόν στο στάδιο ολοκλήρωσης των εν λόγω διορθωτικών μέτρων.
- (42) Στις 28 Δεκεμβρίου 2014 συνέβη ατύχημα στην πτήση QZ8501 του αερομεταφορέα Indonesia AirAsia επάνω από τη Θάλασσα της Ιάβας. Το αεροσκάφος καταστράφηκε και όλοι οι επιβάτες και το πλήρωμα έχασαν τη ζωή τους. Η εθνική επιτροπή ασφαλείας των μεταφορών της Ινδονησίας («NTSC») διενεργεί έρευνα για το ατύχημα και η τελική έκθεση αναμένεται πριν από τα τέλη του 2015.
- (43) Τον Ιανουάριο του 2015, εκπρόσωποι της Επιτροπής επισκέφθηκαν την Ινδονησία για να συζητήσουν τα αποτελέσματα του ελέγχου του ΔΟΠΑ τον Μάιο του 2014, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι το επίπεδο εποπτείας της ασφαλείας πτήσεων των αερομεταφορέων που δεν περιλαμβάνονται πλέον στον ενωσιακό κατάλογο είναι τέτοιο ώστε να μην υπάρχουν λόγοι να περιληφθούν στον εν λόγω κατάλογο. Οι εκπρόσωποι της Επιτροπής συναντήθηκαν με τον Υπουργό Μεταφορών και εκπροσώπους της DGCA της Ινδονησίας, την εθνική επιτροπή ασφαλείας των μεταφορών και τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς. Οι εν λόγω αερομεταφορείς προέβησαν σε πλήρη επισκόπηση των συστημάτων διαχείρισης της ασφαλείας πτήσεων και της εφαρμογής των διεθνών προτύπων ασφαλείας.
- (44) Με επιστολή της στις 31 Μαρτίου 2015, η DGCA παρέιχε λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τα διορθωτικά μέτρα που βρίσκονται σε εξέλιξη για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που διαπιστώθηκαν από τα ευρήματα του ΔΟΠΑ. Επιπλέον, η DGCA παρέσχε πληροφορίες για την εποπτεία της ασφαλείας πτήσεων των αερομεταφορέων. Μετά από ανάλυση των πληροφοριών που παρασχέθηκαν, η Επιτροπή ζήτησε περαιτέρω διευκρινίσεις όσον αφορά την εποπτεία της ασφαλείας πτήσεων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Ινδονησία και την τρέχουσα κατάσταση των κατόχων πιστοποιητικών αερομεταφορέα της Ινδονησίας.
- (45) Με την επιστολή της 13ης Μαΐου 2015 δόθηκαν συμπληρωματικές διευκρινήσεις. Παρασχέθηκαν πληροφορίες για το πρόγραμμα επιτήρησης και εποπτείας των αερομεταφορέων που σήμερα εξαιρούνται από την απαγόρευση λειτουργίας, και συγκεκριμένα για τους PT. Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua και Indonesia Air Asia. Με βάση τις πληροφορίες που δόθηκαν, συνάγεται το συμπέρασμα ότι η DGCA ασκεί εποπτεία της ασφαλείας στους εν λόγω αερομεταφορείς και ότι δεν υπάρχουν σχετικές με την ασφάλεια πτήσεων πληροφορίες για να υποστηριχθεί απόφαση επιβολής απαγόρευσης λειτουργίας στους εν λόγω αερομεταφορείς.

- (46) Στην ίδια επιστολή, η DGCA της Ινδονησίας ενημέρωσε την Επιτροπή ότι τα πιστοποιητικά αερομεταφορέα των αερομεταφορέων *Mandala Airlines* (ΠΑ αριθ. 121-005), *Merpati Nusantara Airlines* (ΠΑ αριθ. 121-002), *Sky Aviation* (ΠΑ αριθ. 121-028 και 135-044) και *Republik Express* (ΠΑ αριθ. 121-040) είχαν ανακληθεί. Ως εκ τούτου, ο αερομεταφορέας *Mandala Airlines* πρέπει να διαγραφεί από τον κατάλογο των εξαιρούμενων αερομεταφορέων της Ινδονησίας και οι αερομεταφορείς *Merpati Nusantara Airlines*, *Sky Aviation* and *Republik Express* πρέπει να διαγραφούν από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (47) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, κρίνεται ότι ο ενωσιακός κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης πρέπει να τροποποιηθεί, να διαγραφεί ο αερομεταφορέας *Mandala Airlines* από τον κατάλογο εξαιρούμενων αερομεταφορέων και να αφαιρεθούν οι αερομεταφορείς *Merpati Nusantara Airlines*, *Sky Aviation* and *Republik Express* από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

Αερομεταφορείς του Ιράν

- (48) Ο αερομεταφορέας *Iran Air*, ο οποίος έχει πιστοποιηθεί από την Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας της Ισλαμικής Δημοκρατίας του Ιράν, συμπεριελήφθη στις 30 Μαρτίου 2010 ⁽¹⁾ στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006. Μετά από επιτόπια επίσκεψη αξιολόγησης της Ένωσης, στις 5 Ιουλίου 2010 ⁽²⁾ συγκεκριμενοποιήθηκαν περαιτέρω οι περιορισμοί λειτουργίας στον στόλο της *Iran Air*.
- (49) Η *Iran Air* διαβίβασε στην Επιτροπή στοιχεία για τον στόλο της με σχετική τεκμηρίωση. Ο αερομεταφορέας ζήτησε να αποκλεισθούν τα αεροσκάφη τύπου A320 από τους περιορισμούς λειτουργίας, ώστε να είναι δυνατόν τα εν λόγω αεροσκάφη να εκτελούν πτήσεις εντός της Ένωσης. Ωστόσο, δεν κατέστη δυνατόν μέχρι σήμερα να εξακριβωθούν τα στοιχεία που παρασχέθηκαν σε τεχνική συνεδρίαση ή/και σε επιτόπια επίσκεψη αξιολόγησης της Ένωσης. Ως εκ τούτου, προς το παρόν δεν είναι δυνατόν να ληφθεί απόφαση για να επιτραπεί η πτητική λειτουργία αεροσκαφών τύπου A320 της *Iran Air*.
- (50) Συνεπώς, 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 ενωσιακού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης, όσον αφορά αερομεταφορείς του Ιράν.

Αερομεταφορείς του Καζακστάν

- (51) Η Επιτροπή συνεχίζει να παρακολουθεί την εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων από το Καζακστάν μετά την αποστολή συντονισμού και επικύρωσης του ΔΟΠΑ («ICVM») στη χώρα το 2014. Στην εν λόγω ICVM επιβεβαιώθηκε η επίλυση ενός σοβαρού προβλήματος ασφαλείας στον τομέα της αξιοπιστίας και η συνολική πρόοδος όσον αφορά την εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφαλείας. Ωστόσο, ο ΔΟΠΑ διαπίστωσε σοβαρές ελλείψεις στον τομέα των πτητικών λειτουργιών, και μάλιστα έδωσε έκταση στο σοβαρό πρόβλημα ασφαλείας πτήσεων που σχετίζεται με τον εν λόγω τομέα.
- (52) Στις 27 Απριλίου 2015 πραγματοποιήθηκαν τεχνικές διαβουλεύσεις με την επιτροπή πολιτικής αεροπορίας του Καζακστάν («CAC») για να επιτραπεί στην CAC να ενημερώσει την Επιτροπή για τις οικείες δραστηριότητες εποπτείας και τις βραχυπρόθεσμες και τις μεσοπρόθεσμες προτεραιότητές της. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρέσχε η CAC, έχουν δρομολογηθεί ορισμένα διορθωτικά μέτρα. Άλλα διορθωτικά μέτρα βρίσκονται σε διάφορα επίπεδα ολοκλήρωσης. Σύμφωνα με την CAC, στις προτεραιότητές της για το 2015 περιλαμβάνεται η καθιέρωση διαδικασίας πιστοποίησης αερομεταφορέα σε πέντε φάσεις, η δημιουργία διαδικασιών ειδικών εγκρίσεων, η πρόσληψη πρόσθετου τεχνικού προσωπικού, η κατάρτιση και η εφαρμογή προγράμματος εποπτείας της ασφαλείας και σχέδιο επιθεωρήσεων, η εκπόνηση νέων καταλόγων σημείων ελέγχου για επιθεωρήσεις και ελέγχους, η εκπαίδευση των επιθεωρητών και η εξουσιοδότηση των επιθεωρητών να εκτελούν καθήκοντα εποπτείας και ελέγχου.
- (53) Κατά τη διάρκεια των τεχνικών διαβουλεύσεων, η *Air Astana* ενημέρωσε ότι η CAC προέβη σε εκ νέου πιστοποίηση του αερομεταφορέα τον Απρίλιο του 2015. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας παρείχε τακτικές ενημερώσεις σχετικά με τις πτητικές λειτουργίες, την εκπαίδευση και τις δραστηριότητες συντήρησης.

⁽¹⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 273/2010 της Επιτροπής, της 30ής Μαρτίου 2010 (ΕΕ L 84 της 31.3.2010, σ. 25). Βλ. ιδίως τις αιτιολογικές σκέψεις 41 έως 49 του εν λόγω κανονισμού.

⁽²⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 590/2010 της Επιτροπής, της 5ης Ιουλίου 2010 (ΕΕ L 170 της 6.7.2010, σ. 9). Βλ. ιδίως τις αιτιολογικές σκέψεις 60 έως 71 του εν λόγω κανονισμού.

- (54) Κατά τη διάρκεια των τεχνικών διαβουλεύσεων τον Απρίλιο του 2015, ο αερομεταφορέας SCAT Air Company ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή ότι έχει ήδη υποβληθεί σε έλεγχο επιχειρησιακής ασφάλειας (IOSA) από τη Διεθνή Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών και ότι ο αερομεταφορέας είναι πιθανόν να λάβει πιστοποιητικό ελέγχου επιχειρησιακής ασφάλειας από τη Διεθνή Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών μέχρι τα τέλη του 2015, εάν αποκατασταθούν με επιτυχία οι εκκρεμείς περιπτώσεις μη συμμόρφωσης.
- (55) Με βάση τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή και τις συζητήσεις που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια των τεχνικών διαβουλεύσεων, συνήχθη το συμπέρασμα ότι το Καζακστάν εξακολουθεί να αντιμετωπίζει προβλήματα στην εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφαλείας. Η Επιτροπή ενθαρρύνει σθεναρά την CAC να εντείνει τις προσπάθειές της στην εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφαλείας που αποτελούν προϋπόθεση για να εξετάσει ευνοϊκά η Επιτροπή την περαιτέρω χαλάρωση των περιορισμών που ισχύουν επί του παρόντος για τους αερομεταφορείς που τελούν υπό την εποπτεία της CAC.
- (56) 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 ενωσιακού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης προκειμένου να συμπεριληφθούν αερομεταφορείς του Καζακστάν.
- (57) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση προς τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου στα αεροσκάφη της Air Astana σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορείς του Λιβάνου

- (58) Οι διαβουλεύσεις με τη Γενική Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας («DGCA») του Λιβάνου συνεχίζονται με στόχο να επιβεβαιωθεί ότι ο Λίβανος εφαρμόζει το σχέδιο διορθωτικών μέτρων που καταρτίστηκε μετά τα ευρήματα και το σημαντικό πρόβλημα ασφαλείας που εντοπίστηκε κατά την αποστολή συντονισμού και επικύρωσης του ΔΟΠΑ του Δεκεμβρίου 2012.
- (59) Στις 9 Απριλίου 2015, ο σύμβουλος του Υπουργού Μεταφορών του Λιβάνου, κατά τη διάρκεια συνεδρίασης στις Βρυξέλλες, ενημέρωσε την Επιτροπή και τον EASA για τη σύσταση συμβουλίου της αρχής πολιτικής αεροπορίας. Αναφέρθηκε επίσης στις προτάσεις διαχωρισμού των εποπτικών καθηκόντων ασφαλείας από τις λειτουργίες παροχής υπηρεσιών, που αμφότερες διοργανώνονται επί του παρόντος εντός της DGCA του Λιβάνου. Παρασχέθηκαν περαιτέρω πληροφορίες για τα μέτρα που έχει λάβει η DGCA μαζί με τον ΔΟΠΑ. Τον Μάρτιο του 2015 πραγματοποιήθηκε αποστολή της Ομάδας Ασφάλειας Πτήσεων του Περιφερειακού Γραφείου του ΔΟΠΑ προκειμένου να εξακριβωθεί το στάδιο προόδου των μέτρων για την αντιμετώπιση του σοβαρού προβλήματος ασφαλείας πτήσεων.
- (60) Από τον Σεπτέμβριο του 2014 έως τον Μάρτιο του 2015 η Επιτροπή παρείχε στην DGCA του Λιβάνου, μέσω του EASA, τεχνική βοήθεια στην εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφαλείας, στο πλαίσιο του έργου της μονάδας για την ασφαλεία των αεροπορικών μεταφορών στις χώρες της Μεσογείου (Mediterranean Aviation Safety Cell). Οι εν λόγω δραστηριότητες συνδράμαν την DGCA του Λιβάνου στην εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων, στη βελτίωση των εσωτερικών της διαδικασιών, των πάσης φύσεως εγχειριδίων και στις προπαρασκευαστικές της ενέργειες για τη βελτίωση της οργανωτικής δομής της.
- (61) Οι διαθέσιμες πληροφορίες για την ασφαλεία δεν αιτιολογούν απόφαση επιβολής απαγόρευσης ή επιχειρησιακών περιορισμών στους αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι στον Λίβανο. Ωστόσο, η Επιτροπή έκρινε ότι πρέπει να συνεχισθεί η εκ του σύνεγγυς παρακολούθηση της κατάστασης. Οι διαβουλεύσεις με τις αρχές του Λιβάνου θα συνεχιστούν σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006.
- (62) 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 ενωσιακού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης προκειμένου να συμπεριληφθούν αερομεταφορείς του Λιβάνου.
- (63) Σε περίπτωση που από τις σχετικές πληροφορίες ασφαλείας προκύψει ότι υπάρχουν άμεσοι κίνδυνοι για την ασφαλεία πτήσεων λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, η Επιτροπή ενδέχεται να υποχρεωθεί να λάβει περαιτέρω μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορές της Λιβύης

- (64) Η Επιτροπή εξακολουθεί να ανησυχεί για την κατάσταση της ασφάλειας της αεροπορίας στη Λιβύη. Η κυβέρνηση που έχει αναγνωρίσει η Ένωση όρισε νέα αρμόδια αρχή, την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας της Λιβύης («LCAA»). Ορισμένες εργασίες σχετικές με την ασφάλεια της αεροπορίας, όπως η έκδοση εγγράφων ενημέρωσης αεροπόρων («NOTAM»), έχουν ανατεθεί από την LCAA στις αρμόδιες αρχές άλλων κρατών. Ωστόσο, η πρώην αρμόδια αρχή, δηλαδή η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας της Λιβύης («LYCAA») εξακολουθεί να λειτουργεί και συνεχίζει να εκδίδει NOTAM, επιπλέον εκείνων που εκδίδονται εξ ονόματος της LCAA. Η ασφάλεια της αεροπορίας θα μπορούσε να πληγεί διότι NOTAM που εκδίδουν οι οργανισμοί αυτοί, εφόσον καλύπτουν τον ίδιο εναέριο χώρο ή τα ίδια τα αεροδρόμια, θα μπορούσαν να περιέχουν αντιφατικές πληροφορίες.
- (65) Η Επιτροπή έχει αποκαταστήσει επαφή με τη LCAA αλλά δεν έλαβε χρήσιμες και εξακριβώσιμες πληροφορίες για την τρέχουσα κατάσταση όσον αφορά την εποπτεία της πολιτικής αεροπορίας ή το καθεστώς ασφάλειας της αεροπορίας στη Λιβύη.
- (66) Λόγω της παρούσας ασαφούς και ασταθούς κατάστασης στη Λιβύη και των περιορισμένων ικανοτήτων της LYCAA να εποπτεύει επαρκώς τους αερομεταφορείς της Λιβύης και να ελέγχει τους άμεσους κινδύνους ασφαλείας, κρίνεται ότι η LYCAA δεν είναι σε θέση να εκπληρώσει τις διεθνείς υποχρεώσεις της όσον αφορά την ασφάλεια των αερομεταφορών.
- (67) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, κρίνεται ότι στον παρόν στάδιο δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του ενωσιακού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης προκειμένου να συμπεριληφθούν αερομεταφορείς της Λιβύης.

Αερομεταφορές της Μαδαγασκάρης

- (68) Οι διαβουλεύσεις με την Πολιτική Αεροπορία της Μαδαγασκάρης («ACM»), τις αρμόδιες αρχές της Μαδαγασκάρης, συνεχίστηκαν ενεργά με σκοπό την παρακολούθηση της προόδου των εν λόγω αρχών στην εξασφάλιση της εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων όλων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Μαδαγασκάρη σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας.
- (69) Η Επιτροπή, συνεπικουρούμενη από τον EASA, πραγματοποίησε στις 28 Απριλίου 2015 συνεδρίαση διαβούλευσης με τις αρμόδιες αρχές της Μαδαγασκάρης και εκπροσώπους του αερομεταφορέα *Air Madagascar*. Κατά τη συνεδρίαση αυτή, η ACM και ο αερομεταφορέας έδωσαν πληροφορίες για την πρόοδο που έχει σημειωθεί όσον αφορά την εφαρμογή του αντιστοιχίου σχεδίου διορθωτικών και προληπτικών μέτρων, τα οποία έχουν ληφθεί για να αντιμετωπισθούν τα προβλήματα ασφαλείας που διαπιστώθηκαν κατά την επίσκεψη αξιολόγησης της ΕΕ στη Μαδαγασκάρη τον Φεβρουάριο του 2014.
- (70) Συγκεκριμένα, η ACM ανέφερε την πρόοδο που σημειώθηκε στην εκπαίδευση των επιθεωρητών, η οποία διεξάγεται στο πλαίσιο του προγράμματος τεχνικής βοήθειας (SAFE) του ΔΟΠΑ, και επεσήμανε ότι θεωρεί ότι οι ειδικευμένοι επιθεωρητές είχαν λάβει μέχρι τη συνεδρίαση το 65 % της αναγκαίας εκπαίδευσης ώστε να καταστεί δυνατό στην ACM να επιτύχει αποδεκτό επίπεδο επιδόσεων για την εκπλήρωση των εποπτικών υποχρεώσεων της. Παράλληλα με την εφαρμογή του προγράμματος εποπτείας του 2014 με τη συνδρομή τρίτων μερών, η ACM δήλωσε πεπεισμένη ότι το πρόγραμμα εποπτείας του 2015 θα αποδείξει την ικανότητά της να φέρει σε πέρας τις οικείες υποχρεώσεις εποπτείας. Η ACM ενημέρωσε επίσης ότι αποφάσισε πρόσφατα να αναστείλει το πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) των αερομεταφορέων *Aeromarine*, *Henri Fraise Fils Transport Aérien* και *Insolite Travel Fl*, καθώς και την έγκριση του φορέα εκπαίδευσης *Ecole Nationale d'Enseignement de l'Aéronautique et de la Météorologie*. Η ACM υπογράμμισε τέλος ότι συνεχίζεται από τον ΔΟΠΑ η μη επιτόπια αξιολόγηση κρίσιμων θεμάτων 1 έως 5 του συστήματος εποπτείας της ασφαλείας και ότι η εν λόγω αξιολόγηση αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός του Ιουλίου του 2015.
- (71) Πέραν των πληροφοριών για το προληπτικό όσο και το διορθωτικό σχέδιο ο αερομεταφορέας *Air Madagascar* παρέσχε τις πιο πρόσφατες πληροφορίες σχετικά με την εξέλιξη του στόλου του και ενημέρωσε ιδίως ότι εξετάζεται η αγορά τρίτου αεροσκάφους τύπου ATR 72-600 και ότι έχει προγραμματισθεί η αντικατάσταση των δύο αεροσκαφών τύπου Boeing 737-300 από αεροσκάφη τύπου Boeing 737-700 κατά το τέταρτο τρίμηνο του 2015.
- (72) Η Επιτροπή έλαβε υπό σημείωση τις πληροφορίες της ACM και του αερομεταφορέα *Air Madagascar*. Η Επιτροπή εξέφρασε την ικανοποίησή της για την πρόοδο που έχει σημειώσει η ACM και ο αερομεταφορέας *Air Madagascar* με την καθιέρωση νέων διαδικασιών ή τη βελτίωση των υφιστάμενων. Ωστόσο, η Επιτροπή τονίζει μετ' επιτάσεως την ανάγκη

αμφότεροι οι φορείς να διαθέτουν την απαιτούμενη ικανότητα για αποτελεσματική εφαρμογή των εν λόγω διαδικασιών. Η Επιτροπή συνιστά να υιοθετηθεί σταδιακή πορεία προόδου και να αποφευχθούν διαδικασίες που θα εφαρμοσθούν εν μέρει, όπως επισημάνθηκε κατά την επίσκεψη αξιολόγησης της Ένωσης στη Μαδαγασκάρη τον Φεβρουάριο του 2014.

- (73) Στις 8 Μαΐου 2015, η ACM ενημέρωσε την Επιτροπή ότι ο αερομεταφορέας *Air Madagascar* υπέβαλε το αίτημα να προστεθεί το αεροσκάφος τύπου Airbus A 340-300 με σήμα νηολόγησης 5R-EAA στον κατάλογο των αεροσκαφών της εταιρείας που αναφέρονται ήδη στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (74) Στις 29 Μαΐου 2015, ο Υπουργός Τουρισμού, Μεταφορών και της Μετεωρολογίας της Μαδαγασκάρης εξέφρασε την επιθυμία να αξιολογηθεί εκ νέου η κατάσταση των δύο αεροσκαφών τύπου Airbus A340-300 στη συνεδρίαση της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών τον Ιούνιο του 2015. Ωστόσο, εάν πριν τη συνεδρίαση τον Ιούνιο του 2015 δεν ολοκληρωθεί η διαδικασία επαναξιολόγησης για ενδεχόμενη διαγραφή του αερομεταφορέα *Air Madagascar* από το παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, θα υποστηριχθεί το αίτημα του αερομεταφορέα *Air Madagascar* να περιληφθεί το αεροσκάφος τύπου Airbus A340-300 με σήμα νηολόγησης 5R-EAA στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (75) Με βάση τη σοβαρότητα των ευρημάτων που προέκυψαν από την επίσκεψη αξιολόγησης της Ένωσης στη Μαδαγασκάρη τον Φεβρουάριο του 2014, η Επιτροπή κρίνει ότι οι όροι για να περιληφθεί ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας δεν διαφέρουν ουσιαστικά από τους όρους που πρέπει να πληρούνται για να αφαιρεθεί η *Air Madagascar* από το παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006. Από την επανεξέταση των πληροφοριών που παρείχαν η ACM και ο αερομεταφορέας *Air Madagascar* μετά τη συνεδρίαση της 28ης Απριλίου 2014, με στόχο να υποστηριχθεί η ένταξη του αεροσκάφους τύπου Airbus A340-300 με σήμα νηολόγησης 5R-EAA στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, δεν προέκυψε ότι πληρούνται οι εν λόγω όροι.
- (76) 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 ενωσιακού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης προκειμένου να συμπεριληφθούν αερομεταφορείς της Μαδαγασκάρης.

Αερομεταφορείς της Ισλαμικής Δημοκρατίας της Μαυριτανίας

- (77) Στις 24 Φεβρουαρίου 2015 πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες τεχνική συνεδρίαση με τη συμμετοχή της Επιτροπής, του EASA, αρκετών κρατών μελών και των αρχών πολιτικής αεροπορίας της Μαυριτανίας, της Agence Nationale de l'Aviation Civile και του αερομεταφορέα *Mauritania Airlines International* («MAI»). Η Agence Nationale de l'Aviation Civile εξέδωσε την κατάσταση ασφαλείας πτήσεων στη Μαυριτανία και το κρατικό σχέδιο ασφαλείας πτήσεων, τονίζοντας τα καλά αποτελέσματα που διαπιστώθηκαν κατά τον έλεγχο του ΔΟΠΑ και το υψηλό επίπεδο αποτελεσματικής εφαρμογής των διεθνών προτύπων ασφαλείας πτήσεων. Η MAI εξήγησε τον τρόπο με τον οποίο ανταποκρίθηκε στα πρόσφατα ευρήματα SAFA και ανακοίνωσε ότι θα προχωρήσει μέσω της διαδικασίας νηολόγησης σε έλεγχο των πιπτικών λειτουργιών από τη Διεθνή Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών. Η MAI επιβεβαίωσε ότι, για οικονομικούς λόγους, έχουν διακοπεί οι πτήσεις προς ορισμένους προορισμούς στην Ένωση και ότι προτίθεται να αναπτύξει περιφερειακό δίκτυο σε συνεργασία με ενωσιακό αερομεταφορέα. Κατά συνέπεια, η MAI αποφάσισε επίσης να αλλάξει τη σύνθεση του στόλου της προκειμένου να χρησιμοποιούνται μικρότερα αεροσκάφη με βάση πρόγραμμα συχνότερων πτήσεων.
- (78) Στην πλέον πρόσφατη ανάλυση του EASA στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA αναφέρονται βελτιώσεις κατά την έννοια ότι υπήρξαν λιγότερα ευρήματα κατά τους ελέγχους SAFA στην Ένωση, μολονότι ορισμένα κράτη μέλη τόνισαν ότι δεν έγινε με ικανοποιητικό τρόπο η εισαγωγή ενός νέου τύπου αεροσκάφους στον στόλο της MAI, του Embraer ERJ145. Από τις 10 έως τις 14 Μαρτίου 2015 διεξήχθη στο Nouakchott προκαταρκτικός έλεγχος των πιπτικών λειτουργιών από τη Διεθνή Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών. Η Agence nationale de l'Aviation Civile και η MAI υπέβαλαν στην Επιτροπή τα προκαταρκτικά αποτελέσματα του προκαταρκτικού ελέγχου. Σε αυτή τη βάση φαίνεται ότι υπάρχει αποδεκτή εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφαλείας και ότι δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν την ύπαρξη ιδιαίτερα ανησυχητικών ελλείψεων στην ασφάλεια πτήσεων.
- (79) 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 ενωσιακού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης προκειμένου να περιληφθούν αερομεταφορείς της Ισλαμικής Δημοκρατίας της Μαυριτανίας.

- (80) Σε περίπτωση που από τις σχετικές πληροφορίες ασφάλειας προκύψει ότι υπάρχουν άμεσοι κίνδυνοι για την ασφάλεια πτήσεων λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, η Επιτροπή ενδέχεται να υποχρεωθεί να λάβει περαιτέρω μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορές της Μοζαμβίκης

- (81) Τον Νοέμβριο και τον Δεκέμβριο του 2014 πραγματοποιήθηκε αποστολή συντονισμού και επικύρωσης του ΔΟΠΑ για να επικυρωθεί η πρόοδος στην εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων από τις αρμόδιες αρχές πολιτικής αεροπορίας της Μοζαμβίκης, το Instituto de Aviação Civil de Moçambique («IACM»). Η αποστολή συντονισμού και επικύρωσης του ΔΟΠΑ κάλυψε τα πεδία της νομοθεσίας περί πολιτικής αεροπορίας της Μοζαμβίκης, την εσωτερική οργάνωση της IACM, τα αεροδρόμια και τα επίγεια βοηθήματα, καθώς και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας της Μοζαμβίκης. Η έκθεση της εν λόγω αποστολής συντονισμού και επικύρωσης του ΔΟΠΑ αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του ΔΟΠΑ στις 5 Μαΐου 2015.
- (82) Με βάση το γεγονός ότι αναγνωρίστηκε η πρόοδος που έχει σημειώσει η IACM στην αποκατάσταση των ελλείψεων που διαπίστωσε ο ΔΟΠΑ, καθώς και οι προσπάθειες της IACM με σκοπό την ολοκλήρωση των εργασιών της για την καθιέρωση συστήματος πολιτικής αεροπορίας σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, εξετάστηκε προηγουμένως το ενδεχόμενο να πραγματοποιηθεί το 2015 αποστολή ενωσιακής αξιολόγησης της ασφάλειας.
- (83) Η ενωσιακή αποστολή αξιολόγησης στη Μοζαμβίκη πραγματοποιήθηκε τον Απρίλιο του 2015 με τη συμμετοχή εμπειρογνομόνων της Επιτροπής, του EASA και κρατών μελών. Τα πεδία που αξιολογήθηκαν ήταν η πρωτογενής νομοθεσία περί πολιτικής αεροπορίας και οι κανονισμοί πολιτικής αεροπορίας, η εσωτερική οργάνωση της IACM, η αδειοδότηση και η εκπαίδευση του προσωπικού, η εποπτεία της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών και η επιτήρηση των πτητικών λειτουργιών.
- (84) Η ενωσιακή αποστολή αξιολόγησης κατέστησε σαφές ότι το ισχύον νομικό πλαίσιο περιέχει ορισμένες αποκλίσεις από τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Αναμένεται η έγκριση από την κυβέρνηση του αναθεωρημένου βασικού νόμου περί πολιτικής αεροπορίας, ο οποίος θα περιέχει αλλαγές που θα επιλύουν αυτές τις αποκλίσεις. Υπάρχουν ειδικές νομικές και τεχνικές ρυθμίσεις, αλλά δεν είναι πλήρεις και στερούνται συνοχής. Για το αναθεωρημένο καταστατικό της IACM, σύμφωνα με το οποίο η IACM αποκτά την απαιτούμενη επιχειρησιακή και οικονομική αυτονομία και αποκαθίστανται οι ελλείψεις στον εν λόγω τομέα, αναμένεται επίσης κυβερνητική έγκριση. Μολονότι έχει σχεδόν ολοκληρωθεί η διαδικασία πρόσληψης προσωπικού και έχουν αρχίσει να εφαρμόζονται ορισμένες από τις προγραμματισμένες οργανωτικές μεταβολές, απομένει να ολοκληρωθεί μεγάλο μέρος της υλοποίησης που πρέπει να ακολουθήσει.
- (85) Κατά την ενωσιακή αποστολή αξιολόγησης εντοπίστηκαν επίσης αδυναμίες και ελλείψεις σε διάφορα πεδία εργασιών της IACM, συμπεριλαμβανομένης της αδειοδότησης και της εκπαίδευσης προσωπικού, της εποπτείας της αξιοπλοΐας και των πτητικών λειτουργιών των αεροσκαφών. Η ενωσιακή ομάδα αξιολόγησης επισκέφθηκε τρεις φορείς εκμετάλλευσης στους οποίους, σε σημαντικό ποσοστό, διαπιστώθηκαν κενά στην τήρηση αρχείων, ακατάλληλα εγχειρίδια, χαλαροί οργανωτικοί μηχανισμοί και κακές πρακτικές συντήρησης. Ενώ ορισμένες από τις εν λόγω ελλείψεις είναι εξ ολοκλήρου υπό την ευθύνη του φορέα εκμετάλλευσης, πολλές μπορεί να θεωρηθούν ένδειξη έλλειψης κατάλληλης αρχής εποπτείας.
- (86) Από την άλλη πλευρά, η IACM έδειξε τη σταθερή δέσμευσή της να συνεχίσει να εργάζεται με τελικό στόχο την επίτευξη ενός συστήματος πολιτικής αεροπορίας σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας και εξακολουθεί να χαιρεί της πλήρους κρατικής στήριξης και αποδοχής. Ωστόσο, η IACM θα χρειαστεί επίσης επαγγελματική, ικανή και αμερόληπτη καθοδήγηση την προσεχή περίοδο. Η Επιτροπή προετοιμάζει, μαζί με την IACM και τον EASA, την παροχή αυτής της τεχνικής συνδρομής, με σκοπό να διευκολυνθεί η αντιμετώπιση των υπόλοιπων ελλείψεων και να ολοκληρώσει την εσωτερική διαδικασία δημιουργίας ικανοτήτων που απαιτείται για να επιτευχθεί η απαιτούμενη βιωσιμότητα.
- (87) Η ενωσιακή ομάδα αξιολόγησης έδωσε στην Επιτροπή τη δυνατότητα να συμπεράνει ότι, ενώ η IACM επέδειξε σημαντική πρόοδο όσον αφορά την εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφαλείας, παραμένουν σημαντικές ελλείψεις στο σύστημα εποπτείας της ασφάλειας στη Μοζαμβίκη. Η ικανότητα της IACM να εποπτεύει τις δραστηριότητες της πολιτικής αεροπορίας στη Μοζαμβίκη είναι ακόμη στο παρόν στάδιο ανεπαρκές σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Ως εκ τούτου, δεν υπάρχουν επαρκή στοιχεία που να υποστηρίξουν μια απόφαση άρσης της απαγόρευσης λειτουργίας όλων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Μοζαμβίκη.
- (88) Συνεπώς, 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 ενωσιακού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης προκειμένου να συμπεριληφθούν αερομεταφορείς της Μοζαμβίκης.

Αερομεταφορείς των Φιλιππίνων

- (89) Τον Μάρτιο του 2010, όλοι οι αερομεταφορείς που έλαβαν πιστοποίηση στη Δημοκρατία των Φιλιππίνων είχαν ενταχθεί στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 ⁽¹⁾, με βάση επαληθευμένα στοιχεία για την ανεπάρκεια των αρχών που είναι υπεύθυνες για την εποπτεία των εν λόγω αερομεταφορέων προκειμένου να αντιμετωπίσει τις ελλείψεις ασφάλειας. Υπήρχαν επίσης και στοιχεία για την ανεπαρκή συμμόρφωση με τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές ασφάλειας πτήσεων από τους αερομεταφορείς που έλαβαν πιστοποίηση στη Δημοκρατία των Φιλιππίνων.
- (90) Τον Ιούλιο του 2013, ο αερομεταφορέας *Philippine Airlines* διαγράφηκε από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 ⁽²⁾. Τον Απρίλιο του 2014, ο αερομεταφορέας *Cebu Pacific Air* διαγράφηκε και αυτός από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 ⁽³⁾. Αμφότερες οι αποφάσεις βασίζονταν σε ενωσιακή επιτόπια επίσκεψη αξιολόγησης τον Ιούνιο του 2013, στη βελτιωμένη εποπτεία της ασφάλειας των αερομεταφορέων αυτών από πλευράς της αρχής πολιτικής αεροπορίας των Φιλιππίνων («CAAP») και στην ικανότητα των εν λόγω αερομεταφορέων να διασφαλίζουν αποτελεσματική συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας. Τον Απρίλιο του 2014, η *Federal Aviation Administration* των Ηνωμένων Πολιτειών ανακοίνωσε επίσης την απόφασή της να αναβαθμίσει το καθεστώς συμμόρφωσης των Φιλιππίνων από την κατηγορία 2 στην κατηγορία 1 στην Αξιολόγηση της Διεθνούς Ασφάλειας Πτήσεων.
- (91) Στις 10 Μαρτίου 2015, διεξήχθησαν τεχνικές διαβουλεύσεις μεταξύ εμπειρογνομόνων της Επιτροπής, του EASA, κράτους μέλους και ανώτερων στελεχών της CAAP, καθώς και τριών αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στις Φιλιππίνες, ήτοι των *Zest Airways Inc. (Dbā 'Air Asia Zest')*, *Air Philippines Corporation* και *South East Asian Airlines (SEAir) Inc.* Η CAAP ενημέρωσε για την εν εξελίξει οργανωτική βελτίωσή της, καθώς και για την αναδιοργάνωση της οικείας υπηρεσίας επιθεώρησης πτητικών προτύπων της CAAP και για την εκπαίδευση των επιθεωρητών. Επιπλέον, η CAAP παρέσχε λεπτομερείς πληροφορίες για την εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων που ασκεί στους αερομεταφορείς: *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* και *South East Asian Airlines (SEAir) Inc.* Όσον αφορά την εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων που ασκεί η CAAP, στα στοιχεία που παρουσιάστηκαν στη συνεδρίαση περιλαμβάνονταν η ελάχιστη απαιτούμενη προγραμματισμένη ετήσια επιθεώρηση κάθε αερομεταφορέα, καθώς και συγκεκριμένη ανάλυση των δραστηριοτήτων επιτήρησης κάθε αερομεταφορέα. Κατά τη συνεδρίαση, η CAAP ενημέρωσε επίσης για την εφαρμογή του κρατικού προγράμματος ασφάλειας πτήσεων των Φιλιππίνων. Η επικαιροποίηση αυτή περιελάμβανε συγκεκριμένες πληροφορίες για το κρατικό πρόγραμμα ασφάλειας πτήσεων των Φιλιππίνων, καθώς και για το σχετικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και ευαισθητοποίησης. Η CAAP πραγματοποίησε επίσης ενημέρωση για τη διερεύνηση των υπερβάσεων διαδρόμου αεροσκάφους της *Air Asia Zest* που σημειώθηκε στις 30 Δεκεμβρίου 2014.
- (92) Στις τεχνικές διαβουλεύσεις της 10ης Μαρτίου 2015, η *Air Asia Zest*, η *Air Philippines Corporation* και η *South East Asian Airlines (SEAir) Inc* εξήγησαν η καθεμία τη λειτουργία των δραστηριοτήτων τους. Στις πληροφορίες που έδωσε κάθε αερομεταφορέας περιλαμβάνονταν στοιχεία για την οργανωτική δομή και τη λειτουργία της οικείας διεύθυνσης ασφάλειας πτήσεων και ποιότητας. Περιλαμβάνονταν επίσης στοιχεία για τον στόλο, τον καθησυχασμό των ανησυχιών για την ασφάλεια πτήσεων κάθε αερομεταφορέα και εσωτερική διασφάλιση της ποιότητας. Επιπλέον, κάθε αερομεταφορέας παρουσίασε το δικό του πρόγραμμα παρακολούθησης στοιχείων πτήσης.
- (93) Με βάση τα στοιχεία που προσκομίστηκαν κατά τη διάρκεια αυτών των τεχνικών διαβουλεύσεων, τον Απρίλιο του 2015 διοργανώθηκε επιτόπια επίσκεψη ενωσιακής αξιολόγησης στις Φιλιππίνες. Σε αυτήν την επίσκεψη αξιολόγησης συμμετείχαν εμπειρογνώμονες από την Επιτροπή, τον EASA και κράτη μέλη. Η εν λόγω επίσκεψη αξιολόγησης πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της CAAP και, δειγματοληπτικά, σε αρκετούς αερομεταφορείς πιστοποιημένους στις Φιλιππίνες, και συγκεκριμένα στους *Air Asia Inc*, *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation*, *Island Aviation Inc*, *Magnum Air (Skyjet) Inc*, *South East Asian Airlines (SEAir) Inc* και *South East Asian Airlines (SEAIR) International*.
- (94) Στα στοιχεία που παρουσιάστηκαν κατά την επιτόπια επίσκεψη ενωσιακής αξιολόγησης ήταν και το γεγονός ότι η υπηρεσία επιθεώρησης πτητικών προτύπων διαθέτει προσωπικό 173 ατόμων, στα οποία έχει ανατεθεί απευθείας η διεξαγωγή πιστοποίησης και εποπτείας. Από τα στοιχεία που ελήφθησαν δειγματοληπτικά επιβεβαιώθηκε ότι οι επιθεωρητές κύριων πτητικών λειτουργιών και συντήρησης διαθέτουν επαρκή πείρα για τη διενέργεια αποτελεσματικής εποπτείας και ότι έχουν εκπαιδευθεί επίσημα για τις εποπτικές τους αρμοδιότητες. Για να συνδράμει τους επιθεωρητές της στην άσκηση των εποπτικών τους αρμοδιοτήτων, η CAAP εκπόνησε ένα βοήθημα εργασιών επιθεωρητή, το οποίο περιέχει δομημένα σημεία ελέγχου του βοηθήματος εργασιών, τεχνική τεκμηρίωση κατευθύνσεων της CAAP, έντυπα επιθεώρησης και τεκμηρίωση αναφοράς επιτήρησης.

⁽¹⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 273/2010 της Επιτροπής, της 30ής Μαρτίου 2010 (ΕΕ L 84 της 31.3.2010, σ. 25). Βλ. ιδίως τις αιτιολογικές σκέψεις 74 έως 87 του εν λόγω κανονισμού.

⁽²⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 659/2013 της Επιτροπής, της 10ης Ιουλίου 2013 (ΕΕ L 190 της 11.7.2013, σ. 54). Βλ. ιδίως τις αιτιολογικές σκέψεις 80 έως 94 του εν λόγω κανονισμού.

⁽³⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 368/2014 της Επιτροπής, της 10ης Απριλίου 2014 (ΕΕ L 108 της 11.4.2014, σ. 16). Βλ. ιδίως τις αιτιολογικές σκέψεις 102 έως 119 του εν λόγω κανονισμού.

- (95) Στα στοιχεία που προσκόμισε η CAAP στην επιτόπια επίσκεψη ενωσιακής αξιολόγησης περιλαμβάνονταν το γεγονός ότι η CAAP, για να συνδράμει στον προγραμματισμό του χρονοδιαγράμματος ελάχιστων υποχρεωτικών ετήσιων επιθεωρήσεων, χρησιμοποιεί μια βάση δεδομένων αναφοράς και ιχνηλάτησης της εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων της πολιτικής αεροπορίας (CASORT). Για να τεθεί σε εφαρμογή ένα δομημένο χρονοδιάγραμμα εποπτείας από τον εκάστοτε επιθεωρητή, η CAAP δημοσιεύει «Εθνικές Κατευθύνσεις για το Πρόγραμμα Επιτήρησης και Επιθεώρησης». Το έγγραφο αυτό περιλαμβάνει επιλογές για στοχευμένες επιθεωρήσεις σε περίπτωση κατόχου που δεν τηρεί τους όρους του πιστοποιητικού αερομεταφορέα (ΠΑ). Όσον αφορά την πιστοποίηση και την ανανέωση του ΠΑ, η CAAP έχει δημοσιεύσει ένα «Εγχειρίδιο διαχείρισης και πιστοποίησης αερομεταφορέα». Κατά την επίσκεψη ενωσιακής αξιολόγησης εξετάστηκαν δειγματοληπτικά οι φάκελοι έκδοσης και ανανέωσης των πιστοποιητικών αερομεταφορέα εννέα αερομεταφορέων που έχει πιστοποιήσει η CAAP, στους οποίους συμπεριλαμβάνονταν όλοι οι αερομεταφορείς τους οποίους είχε επισκεφθεί η ομάδα ενωσιακής αξιολόγησης. Επιπλέον, οι επιθεωρητές της CAAP αποτέλεσαν αντικείμενο παρατήρησης κατά τη διεξαγωγή ειδικής δραστηριότητας επιτήρησης. Ο σχεδιασμός και η διεξαγωγή της δραστηριότητας αυτής κρίθηκε ότι διεξάχθηκαν ικανοποιητικά.
- (96) Με βάση σημαντικό δείγμα αερομεταφορέων πιστοποιημένων στις Φιλιππίνες, πραγματοποιήθηκαν επισκέψεις σε επτά αερομεταφορείς κατά την επιτόπια επίσκεψη ενωσιακής αξιολόγησης. Το δείγμα αυτό περιελάμβανε τους τέσσερις μεγαλύτερους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στις Φιλιππίνες, οι οποίοι εξακολουθούν να περιλαμβάνονται στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006. Σκοπός της επίσκεψης ήταν να εξακριβωθεί σε ποιο βαθμό τηρούνται τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων. Επιπλέον, σκοπός της επίσκεψης, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, ήταν να αξιολογηθεί η προθυμία και η ικανότητα κάθε αερομεταφορέα να καλύψει τις ελλείψεις ασφάλειας πτήσεων. Το κύριο συμπέρασμα από τις επισκέψεις στους εν λόγω αερομεταφορείς είναι ότι δεν λείπει η προθυμία και εν γένει η ικανότητα αντιμετώπισης των ελλείψεων στην ασφάλεια πτήσεων.
- (97) Όσον αφορά την επιτόπια επίσκεψη ενωσιακής αξιολόγησης, σχετικά με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, συνήχθη το συμπέρασμα ότι η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας των Φιλιππίνων είναι πρόθυμη και ικανή να αντιμετωπίσει τις ελλείψεις ασφάλειας πτήσεων και ότι διαθέτει επαρκή ικανότητα να εφαρμόζει και, όταν χρειάζεται, να επιβάλλει τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφαλείας πτήσεων, συμπεριλαμβανομένων των κανονισμών των Φιλιππίνων περί πολιτικής αεροπορίας.
- (98) Η CAAP πραγματοποίησε ακρόαση στην επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών στις 10 Ιουνίου 2015. Με την ευκαιρία αυτή, έγινε δειγματοληπτικά η ακρόαση τριών αερομεταφορέων πιστοποιημένων στις Φιλιππίνες, (*Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* και *Cebgo Inc*, πρώην *South East Asian Airlines (SEAir) Inc*).
- (99) Η CAAP παρουσίασε στην Επιτροπή την υφιστάμενη οργανωτική δομή της Υπηρεσίας Επιθεώρησης Προτύπων Πτήσης, έδωσε στοιχεία για το υπάρχον δυναμικό εργαζομένων που απασχολείται στην εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων και περιέγραψε τη συνολική εικόνα της αεροπορικής δραστηριότητας στις Φιλιππίνες. Ανέφερε ότι έχει την ευθύνη εποπτείας 36 κατόχων πιστοποιητικού αερομεταφορέα και ότι έχει χαρακτηρίσει εννέα εξ αυτών ως φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων αεροσκαφών. Η CAAP παρουσίασε συνοπτικά τη δραστηριότητα εποπτείας που έχει προγραμματίσει για το 2015 όσον αφορά τους τρεις αερομεταφορείς που συμμετείχαν στην ακρόαση. Επιπλέον, η CAAP τόνισε ότι δεσμεύεται ως αρμόδια αρχή των Φιλιππίνων να ακολουθήσει τον χάρτη πορείας συνεχούς βελτίωσης.
- (100) Στην παρουσίασή της η CAAP παρέσχε συνοπτικό σχέδιο διορθωτικών μέτρων, ανταποκρινόμενη στις παρατηρήσεις που διατύπωσε η ομάδα ενωσιακής αξιολόγησης κατά την επιτόπια επίσκεψη αξιολόγησης. Τα διορθωτικά μέτρα που παρουσιάστηκαν εστιάζονταν και σε ορισμένα θέματα προτεραιότητας, όπως η ενίσχυση του προγράμματος εκπαίδευσης επιθεωρητών της CAAP, η βελτίωση της υποδομής στον τομέα της τεχνολογίας της πληροφορίας, η συνέχιση των μέτρων ενίσχυσης των δεξιοτήτων των απασχολούμενων επιθεωρητών της και η δέσμευσή της να συνεχίσει τις εργασίες τυποποίησης στην εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων. Επίσης, η CAAP περιέγραψε λεπτομερώς τη βελτίωση των υποδομών, καθώς και τα μέτρα που συνδέονται με το κρατικό πρόγραμμα ασφαλείας διαδρόμου.
- (101) Η *Air Philippines Corporation* παρουσίασε λεπτομερώς την οργανωτική της δομή, τα σχέδιά της για τον στόλο αεροσκαφών της και το οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων. Παρουσίασε τη δομή των συνεδριάσεών της με αντικείμενο την ασφάλεια πτήσεων, τη διαχείριση και την υποβολή αναφορών για την ασφάλεια, το πρόγραμμα παρακολούθησης των δεδομένων πτήσης, καθώς και τον τρόπο συνεχούς παρακολούθησης των μέτρων μετριασμού. Η *Air Philippines Corporation* λεπτομερώς στοιχεία έδωσε για τη διασφάλιση της ασφάλειας πτήσεων και την εφαρμογή των διαδικασιών διαχείρισης αλλαγών. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας ανέφερε τα μέτρα παρακολούθησης για τα προβλήματα που διαπιστώθηκαν κατά την επιτόπια επίσκεψη ενωσιακής αξιολόγησης.
- (102) Η *Cebgo Inc* έδωσε λεπτομερείς πληροφορίες για τη διαχειριστική δομή της, το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, το πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσεων, το πρόγραμμα διαχείρισης των δεδομένων πτήσης, το σύστημα διαχείρισης της ποιότητας και τον έλεγχο αξιοπιστίας και συντήρησης. Έδωσε επίσης λεπτομερή στοιχεία για τους οικείους στόχους ασφαλείας πτήσεων για το 2015, καθώς και αποδεικτικά στοιχεία της διαδικασίας υποβολής αναφορών. Η *Cebgo Inc* ανέφερε τις πέντε κύριες προτεραιότητές για την ασφάλεια πτήσεων και τα μέτρα που έχει λάβει σχετικά. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας ανέφερε συνοπτικά τα μέτρα παρακολούθησης για τα προβλήματα που διαπιστώθηκαν κατά την επιτόπια επίσκεψη ενωσιακής αξιολόγησης.

- (103) Η Air Asia Zest παρουσίασε λεπτομερή στοιχεία για τον στόλο της, την οργανωτική της δομή και τη διεύθυνση ασφάλειας πτήσεων και διαχείρισης της ποιότητας. Έδωσε επίσης λεπτομέρειες για τους πέντε υψηλούς στόχους της στην ασφάλεια πτήσεων, την υποβολή αναφορών σχετικών με την ασφάλεια πτήσεων και το πρόγραμμα ανάλυσης δεδομένων πτήσης, καθώς και τις πέντε κύριες προτεραιότητες της στον τομέα της ασφάλειας πτήσεων. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας ανέφερε συνοπτικά τα μέτρα παρακολούθησης για τα προβλήματα που διαπιστώθηκαν κατά την επιτόπια επίσκεψη ενωσιακής αξιολόγησης.
- (104) Με βάση όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένων των αποτελεσμάτων της επιτόπιας επίσκεψης ενωσιακής αξιολόγησης και των πληροφοριών που παρασχέθηκαν κατά την ακρόαση ενώπιον της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών, η Επιτροπή κρίνει ότι η CAAP έχει σημειώσει σημαντική βελτίωση επί μεγάλο χρονικό διάστημα. Αναγνώρισε επίσης ότι η CAAP επέδειξε προθυμία να έχει σε συνεχή βάση επαφή με την Επιτροπή και ότι η CAAP αναγνώρισε με αντικειμενικότητα ότι πρέπει να εξακολουθήσει να βελτιώνεται στην περαιτέρω ανάπτυξη των διαδικασιών της στην εποπτεία και επιτήρηση της ασφάλειας πτήσεων. Εκτιμάται ότι η CAAP έχει την ικανότητα να φέρει σε πέρας τα καθήκοντά της στην εποπτεία των αερομεταφορών που έχουν πιστοποιηθεί στις Φιλιππίνες. Κατά τη διάρκεια της ακρόασης στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών, η CAAP δεσμεύτηκε να συνεχίσει ενεργά τον διάλογο με την Επιτροπή σχετικά με την ασφάλεια πτήσεων, και με επιπλέον συνεδριάσεις, αν και εφόσον αυτό κρίνεται αναγκαίο από την Επιτροπή.
- (105) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι και οι τρεις αερομεταφορείς, οι οποίοι έχουν πιστοποιηθεί στις Φιλιππίνες και κλήθηκαν δειγματοληπτικά σε ακρόαση ενώπιον της Επιτροπής Ασφάλειας των Αερομεταφορών, παρουσίασαν ικανοποιητικό επίπεδο τήρησης των προτύπων και ότι όλοι ήταν σε θέση να δώσουν συγκεκριμένες πληροφορίες για την ασφαλή διεξαγωγή των πτητικών λειτουργιών τους. Η Επιτροπή κρίνει ότι υπάρχουν επαρκή στοιχεία για την τήρηση των εφαρμοστέων διεθνών προτύπων και των συνιστώμενων πρακτικών για την ασφάλεια πτήσεων από τους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στη Δημοκρατία των Φιλιππίνων.
- (106) 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 στη Δημοκρατία των Φιλιππίνων.
- (107) Τα κράτη μέλη θα συνεχίσουν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση όλων των αερομεταφορέων των Φιλιππίνων με τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας πτήσεων, διενεργώντας κατά προτεραιότητα επιθεωρήσεις διαδρόμου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012. Σε περίπτωση που από τις επιθεωρήσεις ή από άλλες σχετικές πληροφορίες ασφάλειας προκύψει ότι δεν τηρούνται τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, η Επιτροπή θα υποχρεωθεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορείς της Ρωσικής Ομοσπονδίας

- (108) Η Επιτροπή, ο EASA και τα κράτη μέλη συνέχισαν να παρακολουθούν εκ του σύνεγγυς τις επιδόσεις ασφάλειας των αερομεταφορέων που έχουν λάβει πιστοποίηση στη Ρωσική Ομοσπονδία και εκτελούν πτήσεις στην Ένωση, μεταξύ άλλων διενεργώντας κατά προτεραιότητα επιθεωρήσεις διαδρόμου ορισμένων αερομεταφορέων της Ρωσικής Ομοσπονδίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (109) Στις 23 Μαρτίου 2015, η Επιτροπή, συνεπικουρούμενη από τον EASA, πραγματοποίησε συνεδρίαση με εκπροσώπους της Υπηρεσίας Αερομεταφορών της Ρωσικής Ομοσπονδίας («FATA»). Σκοπός της εν λόγω συνεδρίασης ήταν να επανεξετασθούν οι επιδόσεις των ρωσικών αεροπορικών εταιρειών στην ασφάλεια πτήσεων κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων διαδρόμου στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA την περίοδο από 10 Μαρτίου 2014 έως 9 Μαρτίου 2015 και να εντοπισθούν οι περιπτώσεις στις οποίες χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή. Στη συνεδρίαση η FATA δεσμεύτηκε να παρακολουθήσει ορισμένες περιπτώσεις μη συμμόρφωσης που δεν είχαν ακόμη αποκατασταθεί δεόντως και να ενημερώσει την Επιτροπή για την κατάστασή τους πριν από τα τέλη Μαΐου.
- (110) Η FATA ενημέρωσε την Επιτροπή ότι, λόγω της επέκτασης του συστήματος SAFA, παρακολουθεί τις επιδόσεις SAFA των ρωσικών αεροπορικών εταιρειών και σε ορισμένες τρίτες χώρες. Επιπροσθέτως, η FATA επεσήμανε ότι έχει διορίσει νέους επιθεωρητές ασφάλειας για τον χειρισμό των αερομεταφορέων που έχουν εκκρεμή ευρήματα μετά τις επιθεωρήσεις στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA. Η FATA εξέφρασε την προσδοκία ότι με την εποπτεία αυτή θα βελτιωθεί περαιτέρω η ταχύτητα ανταπόκρισης και η ποιότητα των διορθωτικών μέτρων των αερομεταφορέων. Η FATA ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή για τις τελευταίες αναστολές και ανακλήσεις πιστοποιητικών αερομεταφορέα υπό την ευθύνη της.
- (111) Βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών, συνάχθηκε το συμπέρασμα ότι δεν χρειάζεται ακρόαση των ρωσικών αρχών πολιτικής αεροπορίας ή των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Ρωσική Ομοσπονδία στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών.

- (112) 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 ενωσιακού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης προκειμένου να συμπεριληφθούν αερομεταφορείς της Ρωσικής Ομοσπονδίας.
- (113) Τα κράτη μέλη πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση των αερομεταφορέων της Ρωσικής Ομοσπονδίας με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, διενεργώντας κατά προτεραιότητα επιθεωρήσεις διαδρόμου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (114) Σε περίπτωση που από τις εν λόγω επιθεωρήσεις προκύψει ότι υπάρχουν άμεσοι κίνδυνοι για την ασφάλεια πτήσεων λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, η Επιτροπή μπορεί να υποχρεωθεί να λάβει περαιτέρω μέτρα κατά των αερομεταφορέων της Ρωσικής Ομοσπονδίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορείς του Σουδάν

- (115) Με βάση τις τακτικές επαφές μεταξύ της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας του Σουδάν («SCAA») και της Επιτροπής, η SCAA έχει επιτύχει κατά τα φαινόμενα σημαντική πρόοδο όσον αφορά τις οικείες εποπτικές δραστηριότητες των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Σουδάν. Η SCAA ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή ότι ορισμένοι αερομεταφορείς έχουν σημειώσει ικανοποιητική πρόοδο όσον αφορά την εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφαλείας.
- (116) Η SCAA συμφώνησε να δεχθεί επιτόπια επίσκεψη ενωσιακής αξιολόγησης τον Οκτώβριο του 2015. Η επίσκεψη αξιολόγησης προγραμματίστηκε για να εξακριβωθούν οι πληροφορίες που παρείχε η SCAA και να συγκεντρωθούν συμπληρωματικά στοιχεία για ενδεχόμενη απόφαση όσον αφορά τους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στο Σουδάν. Επί του παρόντος δεν υπάρχουν επαρκή διαθέσιμα στοιχεία για την τεκμηρίωση απόφασης σχετικά με τους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στο Σουδάν.
- (117) 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 ενωσιακού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης, όσον αφορά αερομεταφορείς του Σουδάν.

Αερομεταφορείς της Ταϊλάνδης

- (118) Ο ΔΟΠΑ πραγματοποίησε έλεγχο στο πλαίσιο του πλήρους Γενικού Ελεγκτικού Προγράμματος Εποπτείας της Ασφάλειας για την προσέγγιση συνεχούς παρακολούθησης στο Βασίλειο της Ταϊλάνδης τον Ιανουάριο του 2015. Το συνολικό αποτέλεσμα είναι ότι η αποτελεσματική εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφαλείας στην Ταϊλάνδη υπολείπεται κατά πολύ του παγκόσμιου μέσου όρου. Με βάση τα αποτελέσματα του ελέγχου, ο ΔΟΠΑ στοιχειοθέτησε σοβαρό πρόβλημα ασφαλείας σχετικά με την πιστοποίηση των αερομεταφορέων, καθώς και με την έγκριση ειδικών επιχειρησιακών διαδικασιών. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας («DCA») της Ταϊλάνδης υπέβαλε σχέδιο διορθωτικών μέτρων για την αντιμετώπιση των ευρημάτων του ΔΟΠΑ.
- (119) Η DCA απευθύνθηκε στην Ευρωπαϊκή Ένωση και τον EASA ζητώντας τεχνική βοήθεια προκειμένου να υποστηριχθεί στην επίλυση των προβλημάτων που διαπιστώθηκαν από τον ΔΟΠΑ. Τον Απρίλιο του 2015 ο EASA πραγματοποίησε τεχνική επίσκεψη συνδρομής στην Ταϊλάνδη και τους επόμενους μήνες πρόκειται να παρασχεθεί περαιτέρω τεχνική βοήθεια και συνεργασία.
- (120) Με βάση τα αποτελέσματα του ελέγχου του ΔΟΠΑ και τις συστάσεις που διατυπώθηκαν κατά την τεχνική επίσκεψη συνδρομής, η DCA της Ταϊλάνδης, μαζί με τον αερομεταφορέα *Thai Airways International*, κλήθηκαν σε τεχνικές διαβουλεύσεις στις Βρυξέλλες προκειμένου να συγκεντρωθούν πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με τα βραχυπρόθεσμα, τα μεσοπρόθεσμα και τα μακροπρόθεσμα διορθωτικά μέτρα που λαμβάνει η DCA. Η DCA της Ταϊλάνδης, καθώς και η *Thai Airways International* εξέφρασαν την ικανοποίησή τους για την εν λόγω πρόσκληση και διαβίβασαν, με διαφάνεια, όλες τις ζητούμενες πληροφορίες πριν από τη συνεδρίαση.
- (121) Στις τεχνικές διαβουλεύσεις που πραγματοποιήθηκαν στις 3 Ιουνίου 2015, τόσο η DCA όσο και η *Thai Airways International* έδειξαν σαφή προθυμία να συνεργαστούν και έδωσαν όσο το δυνατόν περισσότερες πληροφορίες. Η DCA τόνισε ότι η κυβέρνηση της Ταϊλάνδης έχει πλήρη επίγνωση της σημασίας της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας και δεσμεύθηκε να διαθέσει τα απαραίτητα μέσα για τη βελτίωση του συστήματος εποπτείας της ασφαλείας της DCA της Ταϊλάνδης, η οποία σύντομα θα αναδιοργανωθεί σε Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας της Ταϊλάνδης, με αισθητά αυξημένο προϋπολογισμό.

- (122) Η *Thai Airways International* παρουσίασε με σαφήνεια το σύστημα διαχείρισης της ποιότητας και της ασφάλειας πτήσεων. Ο αερομεταφορέας απέδειξε ότι ήταν σε θέση να εξασφαλίσει τη δέουσα συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων.
- (123) Η Επιτροπή κρίνει ότι από τις διαθέσιμες πληροφορίες για την ασφάλεια δεν αιτιολογείται απόφαση επιβολής απαγόρευσης ή περιορισμών λειτουργίας στους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στην Ταϊλάνδη. Ωστόσο, η Επιτροπή κρίνει ότι πρέπει να συνεχισθεί η εκ του σύνεγγυς παρακολούθηση της κατάστασης.
- (124) 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 ενωσιακού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης, όσον αφορά αερομεταφορείς της Ταϊλάνδης.
- (125) Τα κράτη μέλη πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Ταϊλάνδη σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (126) Σε περίπτωση που από τις σχετικές πληροφορίες ασφάλειας προκύψει ότι υπάρχουν άμεσοι κίνδυνοι για την ασφάλεια πτήσεων λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, η Επιτροπή ενδέχεται να υποχρεωθεί να λάβει περαιτέρω μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορείς της Υεμένης

- (127) Με επιστολή της στις 10 Απριλίου 2015, η Επιτροπή έθεσε το ερώτημα στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και Μετεωρολογίας της Υεμένης («CAMA») εάν η επιδείνωση της κατάστασης της ασφάλειας στην Υεμένη επηρεάζει την ικανότητα εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων, από πλευράς CAMA, των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Υεμένη.
- (128) Στις 18 Μαΐου 2015, ο αερομεταφορέας *Yemen Airways* («*Yemenia*») ανέφερε στην Επιτροπή ότι ανέστειλε τη λειτουργία του στα τέλη του Μαρτίου 2015, λόγω της επιδείνωσης της κατάστασης στην Υεμένη. Επιπλέον, στην ανακοίνωση της *Yemenia* δηλώθηκε ότι τα αεροσκάφη του αερομεταφορέα είναι σταθμευμένα σε διάφορα μέρη εκτός Υεμένης. Με επιστολή της την 1η Ιουνίου 2015, η CAMA ενημέρωσε την Επιτροπή ότι τα αεροσκάφη του αερομεταφορέα *Yemenia* δεν βρίσκονται πλέον στην Υεμένη και ότι πρόθεση της CAMA είναι ο συντονισμός όσον αφορά τις αρμοδιότητες εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων με τις αρχές πολιτικής αεροπορίας στα κράτη όπου είναι προς το παρόν σταθμευμένα τα αεροσκάφη. Στην ίδια επιστολή, η CAMA ανέφερε επίσης ότι λόγω της επιδείνωσης της κατάστασης ασφαλείας στην Υεμένη είναι ελάχιστες οι πτητικές λειτουργίες που πραγματοποιούνται επί του παρόντος στη χώρα.
- (129) Με βάση τις πληροφορίες που ελήφθησαν από την CAMA και την *Yemenia* συνάχθηκε το συμπέρασμα ότι, αν και θα συνεχισθεί η παρακολούθηση της κατάστασης εκ του σύνεγγυς, δεν υπάρχουν επαρκή στοιχεία που να αιτιολογούν την απόφαση να επιβληθεί προς το παρόν απαγόρευση λειτουργίας των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Υεμένη.
- (130) 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 ενωσιακού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης, όσον αφορά αερομεταφορείς της Υεμένης.
- (131) Τα κράτη μέλη πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Υεμένη σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορείς της Ζάμπια

- (132) Στις 25 Φεβρουαρίου 2015, πραγματοποιήθηκε τεχνική συνεδρίαση με τη συμμετοχή ανώτερων εκπροσώπων της αρχής πολιτικής αεροπορίας της Ζάμπια («ZCAA»), της Επιτροπής, του EASA και των κρατών μελών. Η ZCAA έκανε ολοκληρωμένη και διαφανή επισκόπηση των μέτρων που έλαβε το τελευταίο έτος όσον αφορά την ανάπτυξη της ZCAA, την πρόσληψη προσωπικού, την εκπόνηση κανονισμών πολιτικής αεροπορίας στη Ζάμπια και τη βελτίωση της εποπτείας των αερομεταφορέων.

- (133) Φαίνεται ότι η ZCAA έχει σημειώσει ικανοποιητική πρόοδο στην αντιμετώπιση ορισμένων ευρημάτων του ΔΟΠΑ και ότι έχει διαμορφωθεί στερεή βάση για περαιτέρω ανάπτυξη του συστήματος εποπτείας της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στη Ζάμπια. Ωστόσο, στα περισσότερα από τα οκτώ κρίσιμα στοιχεία του ΔΟΠΑ που συνιστούν σύστημα εποπτείας της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί σημαντικό έργο.
- (134) Η ZCAA δήλωσε ότι θα συνεχίσει να καταβάλλει προσπάθειες για την εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφαλείας. Η Επιτροπή προτίθεται να διεξαγάγει περαιτέρω αξιολογήσεις προκειμένου να προσδιοριστεί κατά πόσον θα είναι εφικτή η διοργάνωση επιτόπιας επίσκεψης ενωσιακής αξιολόγησης, με στόχο να εξακριβωθεί η εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφαλείας στη Ζάμπια, πριν τα τέλη Οκτωβρίου του 2015.
- (135) 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 ενωσιακού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης, όσον αφορά αερομεταφορείς της Ζάμπια.

Τελικές παρατηρήσεις

- (136) Όσον αφορά τους άλλους αερομεταφορείς που περιλαμβάνονται προς το παρόν στον ενωσιακό κατάλογο, η Επιτροπή έλεγξε εάν είναι σκόπιμο να επικαιροποιηθεί ο κατάλογος και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν είναι σκόπιμο. 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 ενωσιακού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης, όσον αφορά τους αερομεταφορείς αυτούς.
- (137) Στο άρθρο 8 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 αναγνωρίζεται η ανάγκη ταχείας λήψης αποφάσεων και, όπου κρίνεται σκόπιμο, επειγόντως, λόγω των επιπτώσεων στην ασφαλή πτήσεων. Είναι συνεπώς ουσιαστικό, για την προστασία ευαίσθητων πληροφοριών και την ελαχιστοποίηση των εμπορικών επιπτώσεων, οι αποφάσεις της Επιτροπής για την επικαιροποίηση του καταλόγου των αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση ή περιορισμό λειτουργίας εντός της Ένωσης, να δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και να αρχίζουν να ισχύουν την επομένη της δημοσίευσής τους.
- (138) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 πρέπει, ως εκ τούτου, να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (139) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της Επιτροπής Ασφάλειας των Αερομεταφορών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 τροποποιείται ως εξής:

- (1) Το παράρτημα Α αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος Α του παρόντος κανονισμού.
- (2) Το παράρτημα Β αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος Β του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

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

Βρυξέλλες, 25 Ιουνίου 2015.

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

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

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Σουρινάμ
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Αφγανιστάν, ήτοι:			Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
KAM AIR	AOC 001	KMF	Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
PAMIR AIRLINES	Άγνωστος	PIR	Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Αγκόλας, πλην της TAAG Angola Airlines που αναγράφεται στο παράρτημα Β, ήτοι:			Δημοκρατία της Αγκόλα
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Δημοκρατία της Αγκόλα
AIR GICANGO	009	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Δημοκρατία της Αγκόλα
AIR NAVE	017	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Δημοκρατία της Αγκόλα
ANGOLA AIR SERVICES	006	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
DIEXIM	007	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
FLY540	AO 004-01 FLYA	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
GIRA GLOBO	008	GGL	Δημοκρατία της Αγκόλα

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

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
HELIANG	010	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
MAVEWA	016	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Δημοκρατία της Αγκόλα
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Μπενίν, ήτοι:			Δημοκρατία του Μπενίν
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Δημοκρατία του Μπενίν
AFRICA AIRWAYS	Άγνωστος	AFF	Δημοκρατία του Μπενίν
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Άγνωστος	Δημοκρατία του Μπενίν
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Δημοκρατία του Μπενίν
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Δημοκρατία του Μπενίν
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Δημοκρατία του Μπενίν
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Δημοκρατία του Μπενίν
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Δημοκρατία του Μπενίν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας του Κονγκό, ήτοι:			Δημοκρατία του Κονγκό
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Δημοκρατία του Κονγκό
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
EMERAUDE	RAC06-008	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Δημοκρατία του Κονγκό

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
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 TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
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
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Άγνωστος	Ισημερινή Γουινέα
TANGO AIRWAYS	Άγνωστος	Άγνωστος	Ισημερινή Γουινέα

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ερυθραίας, ήτοι:			Ερυθραία
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Ερυθραία
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Ερυθραία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Γκαμπόν, πλην των <i>Afrijet</i> και <i>SN2AG</i> που αναγράφονται στο παράρτημα Β, ήτοι:			Δημοκρατία της Γκαμπόν
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Δημοκρατία της Γκαμπόν
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	Republic of Gabon
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες αρχές ρυθμιστικής εποπτείας της Ινδονησίας, πλην των <i>Garuda Indonesia</i>, <i>Airfast Indonesia</i>, <i>Ekspres Transportasi Antarbenua</i> και <i>Indonesia Air Asia</i>, ήτοι:			Δημοκρατία της Ινδονησίας
AIR BORN INDONESIA	135-055	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ASCO NUSA AIR	135-022	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Δημοκρατία της Ινδονησίας

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Δημοκρατία της Ινδονησίας
BATIK AIR	121-050	BTK	Δημοκρατία της Ινδονησίας
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Δημοκρατία της Ινδονησίας
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Δημοκρατία της Ινδονησίας
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Δημοκρατία της Ινδονησίας
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Δημοκρατία της Ινδονησίας
EASTINDO	135-038	ESD	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ENGANG AIR SERVICE	135-045	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
HEAVY LIFT	135-042	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Δημοκρατία της Ινδονησίας
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Δημοκρατία της Ινδονησίας
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KAL STAR	121-037	KLS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Δημοκρατία της Ινδονησίας

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
KOMALA INDONESIA	135-051	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Δημοκρατία της Ινδονησίας
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MANUNGGA AIR SERVICE	121-020	MNS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MARTABUANA ABADION	135-049	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MIMIKA AIR	135-007	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MY INDO AIRLINES	121-042	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NAM AIR	121-058	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Δημοκρατία της Ινδονησίας
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
PURA WISATA BARUNA	135-025	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SMAC	135-015	SMC	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Δημοκρατία της Ινδονησίας

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
SURYA AIR	135-046	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Δημοκρατία της Ινδονησίας
UNINDO	135-040	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Δημοκρατία της Ινδονησίας
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Καζακστάν, πλην της περιλαμβανόμενης στο παράρτημα Β Air Astana, ήτοι:			Δημοκρατία του Καζακστάν
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Δημοκρατία του Καζακστάν
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Δημοκρατία του Καζακστάν
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Δημοκρατία του Καζακστάν
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Δημοκρατία του Καζακστάν
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Δημοκρατία του Καζακστάν
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Δημοκρατία του Καζακστάν
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Δημοκρατία του Καζακστάν
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Δημοκρατία του Καζακστάν
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Δημοκρατία του Καζακστάν

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Δημοκρατία του Καζακστάν
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Δημοκρατία του Καζακστάν
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
SCAT	KZ-01/004	VSV	Δημοκρατία του Καζακστάν
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Δημοκρατία του Καζακστάν
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

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
VALOR AIR	07	VAC	Δημοκρατία της Κιργισίας
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λιβερίας.			Λιβερία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λιβύης, ήτοι:			Λιβύη
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Λιβύη
AIR LIBYA	004/01	TLR	Λιβύη
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Λιβύη
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Λιβύη
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Λιβύη
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Λιβύη
PETRO AIR	025/08	PEO	Λιβύη
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Μοζαμβίκης, ήτοι:			Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
MAKOND, LDA	MOZ-20	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
SAM — SOLENTA AVIATION	MOZ-10	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες αρχές ρυθμιστικής εποπτείας του Νεπάλ, ήτοι:			Δημοκρατία του Νεπάλ
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Δημοκρατία του Νεπάλ
FISHTAIL AIR	017/2001	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
GOMA AIR	064/2010	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
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 CORPORTATION	003/2000	RNA	Δημοκρατία του Νεπάλ

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
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
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 αδειοδοτηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Σιέρα Λεόνε, μεταξύ των οποίων:			Σιέρα Λεόνε
AIR RUM, LTD	ΑΓΝΩΣΤΟΣ	RUM	Σιέρα Λεόνε
DESTINY AIR SERVICES, LTD	ΑΓΝΩΣΤΟΣ	DTY	Σιέρα Λεόνε
HEAVYLIFT CARGO	ΑΓΝΩΣΤΟΣ	Άγνωστος	Σιέρα Λεόνε
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	ΑΓΝΩΣΤΟΣ	ORJ	Σιέρα Λεόνε
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	ΑΓΝΩΣΤΟΣ	PRR	Σιέρα Λεόνε
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	ΑΓΝΩΣΤΟΣ	SVT	Σιέρα Λεόνε
TEEBAH AIRWAYS	ΑΓΝΩΣΤΟΣ	Άγνωστος	Σιέρα Λεόνε
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σουδάν, ήτοι:			Δημοκρατία του Σουδάν
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Δημοκρατία του Σουδάν
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Δημοκρατία του Σουδάν

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
BADER AIRLINES	35	BDR	Δημοκρατία του Σουδάν
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Δημοκρατία του Σουδάν
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Δημοκρατία του Σουδάν
DOVE AIRLINES	52	DOV	Δημοκρατία του Σουδάν
ELIDINER AVIATION	8	DND	Δημοκρατία του Σουδάν
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Δημοκρατία του Σουδάν
GREEN FLAG AVIATION	17	Άγνωστος	Δημοκρατία του Σουδάν
HELEJETIC AIR	57	HJT	Δημοκρατία του Σουδάν
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Δημοκρατία του Σουδάν
KUSH AVIATION	60	KUH	Δημοκρατία του Σουδάν
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Δημοκρατία του Σουδάν
MID AIRLINES	25	NYL	Δημοκρατία του Σουδάν
NOVA AIRLINES	46	NOV	Δημοκρατία του Σουδάν
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Δημοκρατία του Σουδάν
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Δημοκρατία του Σουδάν
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Δημοκρατία του Σουδάν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ζάμπια, ήτοι:			Ζάμπια
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Ζάμπια

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

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

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ)	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα	Τύπος αεροσκάφους που αποτελεί αντικείμενο περιορισμού	Σήμα(-τα) νηολογίου και, εφόσον διατίθεται(-νται), αριθμός(-οί) σειράς κατασκευής του αεροσκάφους που αποτελεί αντικείμενο περιορισμού	Κράτος νηολόγησης
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Δημοκρατία της Αγκόλα	Όλος ο στόλος πλιν: 6 αεροσκαφών τύπου Boeing B777 και 4 αεροσκαφών τύπου Boeing B737-700.	Όλος ο στόλος πλιν: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TEL, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Δημοκρατία της Αγκόλα
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0475-13	KZR	Καζακστάν	Όλος ο στόλος πλιν: των αεροσκαφών τύπου Boeing B767, των αεροσκαφών τύπου Boeing B757, των αεροσκαφών τύπου Airbus A319/320/321.	Όλος ο στόλος πλιν: των αεροσκαφών του στόλου τύπου Boeing B767, όπως αναφέρει το πιστοποιητικό αερομεταφορέα των αεροσκαφών του στόλου τύπου Boeing B757, όπως αναφέρει το πιστοποιητικό αερομεταφορέα των αεροσκαφών του στόλου τύπου A319/320/321, όπως αναφέρει το πιστοποιητικό αερομεταφορέα.	Αρούμπα (Βασίλειο των Κάτω Χωρών)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Κομόρες	Όλος ο στόλος πλιν: LET 410 UVP.	Όλος ο στόλος πλιν: D6-CAM (851336).	Κομόρες
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος πλιν: 2 αεροσκαφών τύπου Falcon 50, 2 αεροσκαφών τύπου Falcon 900.	Όλος ο στόλος πλιν: 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 πλιν: 1 αεροσκάφους τύπου Challenger CL-601, 1 αεροσκάφους τύπου HS-125-800.	Όλος ο στόλος πλιν: TR-AAG, ZS-AFG.	Δημοκρατία της Γκαμπόν, Δημοκρατία της Νότιας Αφρικής.
IRAN AIR ⁽³⁾	FS100	IRA	Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν	Όλος ο στόλος πλιν: 14 αεροσκαφών τύπου Airbus A300, 8 αεροσκαφών τύπου Airbus A310, 1 αεροσκάφους τύπου Boeing B737.	Όλος ο στόλος πλιν: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA.	Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν

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

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ)	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα	Τύπος αεροσκάφους που αποτελεί αντικείμενο περιορισμού	Σήμα(-τα) νηολογίου και, εφόσον διατίθεται(-νται), αριθμός(-οί) σειράς κατασκευής του αεροσκάφους που αποτελεί αντικείμενο περιορισμού	Κράτος νηολόγησης
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Λαϊκή Δημοκρατία της Κορέας	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκαφών τύπου TU- 204	Όλος ο στόλος πλην: P-632, P-633.	Λαϊκή Δημοκρατία της Κορέας
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Μαδαγασκάρη	Όλος ο στόλος πλην: αεροσκαφών τύπου Boeing B737, αεροσκαφών τύπου ATR 72/42 και τριών αεροσκαφών τύπου DHC 6-300.	Όλος ο στόλος πλην: αεροσκαφών του στόλου των Boeing B737, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα, αεροσκαφών του στόλου των ATR 72/42, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα· 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Δημοκρατία της Μαδαγασκάρης

- (¹) Επιτρέπεται στην Air Astana να χρησιμοποιεί τους συγκεκριμένους τύπους αεροσκαφών που αναφέρονται υπό την προϋπόθεση ότι είναι νηολογημένα στην Αρούμπα και ότι όλες οι αλλαγές στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα υποβάλλονται έγκαιρα στην Επιτροπή και στον Eurocontrol.
- (²) Επιτρέπεται στην Afrijet να χρησιμοποιεί μόνον το συγκεκριμένο αεροσκάφος που αναφέρεται στο πλαίσιο του παρόντος επιπέδου λειτουργίας της εντός της Ένωσης.
- (³) Επιτρέπεται στην Iran Air να χρησιμοποιεί το συγκεκριμένο αεροσκάφος εντός της Ένωσης υπό τους όρους που προβλέπονται στην αιτιολογική σκέψη 69 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 590/2010, ΕΕ L 170 της 6.7.2010, σ. 15.