

Επίσημη Εφημερίδα L 104

της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

54ο έτος
20 Απριλίου 2011

Περιεχόμενα

II Μη νομοθετικές πράξεις

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

2011/247/EE:

- ★ Απόφαση του Συμβουλίου, της 11ης Απριλίου 2011, για την υπογραφή, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της συμφωνίας υπό μορφή ανταλλαγής επιστολών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Αυστραλίας, σύμφωνα με το άρθρο XXIV παράγραφος 6 και το άρθρο XXVIII της Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου (ΓΣΔΕ) του 1994, σχετικά με την τροποποίηση των παραχωρήσεων που προβλέπονται στους πίνακες της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στο πλαίσιο της προσχώρησής τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση 1

2011/248/EE:

- ★ Απόφαση του Συμβουλίου, της 12ης Απριλίου 2011, σχετικά με την υπογραφή, εξ ονόματος της Ένωσης, της συμφωνίας υπό μορφή ανταλλαγής επιστολών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης αφενός, και της Παλαιστινιακής Αρχής της Δυτικής Όχθης και της Λωρίδας της Γάζας αφετέρου, για την περαιτέρω ελευθέρωση των συναλλαγών στον τομέα των γεωργικών προϊόντων, των μεταποιημένων γεωργικών προϊόντων, των ψαριών και των αλιευτικών προϊόντων και για την τροποποίηση της ευρωμεσογειακής ενδιάμεσης συμφωνίας σύνδεσης για το εμπόριο και τη συνεργασία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας αφενός, και της Οργάνωσης για την Απελευθέρωση της Παλαιστίνης (ΟΑΠ) εξ ονόματος της Παλαιστινιακής Αρχής της Δυτικής Όχθης και της Λωρίδας της Γάζας αφετέρου 2

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 388/2011 της Επιτροπής, της 19ης Απριλίου 2011, για τη χορήγηση άδειας για τη χρήση της εναμμόνιας μαδουραμικίνης α ως πρόσθετης ύλης ζωοτροφών για τα κοτόπουλα προς πάχυνση [κάτοχος της άδειας η εταιρεία Alpharma (Βέλγιο) BVBA] και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2430/1999 ⁽¹⁾..... 3

Τιμή: 3 EUR

(Συνέχεια στην επόμενη σελίδα)

(¹) Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

EL

Οι πράξεις των οποίων οι τίτλοι έχουν τυπωθεί με λευκά στοιχεία αποτελούν πράξεις τρεχούσης διαχείρισεως που έχουν θεσπισθεί στο πλαίσιο της γεωργικής πολιτικής και είναι γενικά περιορισμένης χρονικής ισχύος.

Οι τίτλοι όλων των υπολοίπων πράξεων έχουν τυπωθεί με μαύρα στοιχεία και επισημαίνονται με αστερίσκο.

★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 389/2011 της Επιτροπής, της 19ης Απριλίου 2011, σχετικά με την έγκριση παρασκευάσματος ενζύμου ενδο-1,4-β-ξυλανάσης, σουμπτιλίσινης και α-αμυλάσης ως πρόσθετης ύλης ζωοτροφών για ωτόκεες όρνιθες (κάτοχος της αδείας Danisco Animal Nutrition) ⁽¹⁾	7
★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 390/2011 της Επιτροπής, της 19ης Απριλίου 2011, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφερέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας ⁽¹⁾	10
Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 391/2011 της Επιτροπής, της 19ης Απριλίου 2011, σχετικά με τον καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών	35
Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 392/2011 της Επιτροπής, της 19ης Απριλίου 2011, σχετικά με την έκδοση πιστοποιητικών εισαγωγής για τις αιτήσεις που υποβλήθηκαν κατά το πρώτο επταήμερο του Απριλίου 2011 στο πλαίσιο των δασμολογικών ποσοτώσεων που ανιχθήκαν με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 616/2007 για το κρέας πουλερικών	37
Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 393/2011 της Επιτροπής, της 19ης Απριλίου 2011, σχετικά με τον καθορισμό συντελεστή κατανομής για την έκδοση πιστοποιητικών εισαγωγής που ζητήθηκαν από την 1η έως τις 7 Απριλίου 2011 για προϊόντα του τομέα της ζάχαρης στο πλαίσιο ορισμένων δασμολογικών ποσοτώσεων και την αναστολή της υποβολής αιτήσεων για τα πιστοποιητικά αυτά	39

ΟΔΗΓΙΕΣ

★ Εκτελεστική οδηγία 2011/50/ΕΕ της Επιτροπής, της 19ης Απριλίου 2011, για τροποποίηση της οδηγίας 91/414/ΕΟΚ του Συμβουλίου, ώστε να καταχωριστεί η ουσία carbetamide ως δραστική ουσία, και για την τροποποίηση της απόφασης 2008/934/ΕΚ της Επιτροπής ⁽¹⁾	41
---	----

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

2011/249/ΕΕ:

★ Απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2011, για την κινητοποίηση του Ευρωπαϊκού Ταμείου Προσαρμογής στην Παγκοσμιοποίηση, σύμφωνα με το σημείο 28 της διοργανικής συμφωνίας της 17ης Μαΐου 2006 μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής για δημοσιονομική πειθαρχία και χρηστή δημοσιονομική διαχείριση (αίτηση EGF/2010/013 PL/Podkarpackie — εργοστάσιο μηχανολογικού εξοπλισμού)	45
---	----

Διορθωτικά

★ Διορθωτικό στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 16/2011 της Επιτροπής, της 10ης Ιανουαρίου 2011, για τον καθορισμό μέτρων εφαρμογής του συστήματος έγκαιρης προειδοποίησης για τρόφιμα και ζωοτροφές (ΕΕ L 6 της 11.1.2011)	46
--	----



⁽¹⁾ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 11ης Απριλίου 2011

για την υπογραφή, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της συμφωνίας υπό μορφή ανταλλαγής επιστολών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Αυστραλίας, σύμφωνα με το άρθρο XXIV παράγραφος 6 και το άρθρο XXVIII της Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου (ΓΣΔΕ) του 1994, σχετικά με την τροποποίηση των παραχωρήσεων που προβλέπονται στους πίνακες της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στο πλαίσιο της προσχώρησής τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση

(2011/247/ΕΕ)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 207 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 5,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στις 29 Ιανουαρίου 2007, το Συμβούλιο εξουσιοδότησε την Επιτροπή να αρχίσει διαπραγματεύσεις με ορισμένα άλλα μέλη του Παγκοσμίου Οργανισμού Εμπορίου κατ' εφαρμογή του άρθρου XXIV παράγραφος 6 της Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου (ΓΣΔΕ) του 1994, στο πλαίσιο της προσχώρησης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.
- (2) Οι διαπραγματεύσεις διεξήχθησαν από την Επιτροπή στο πλαίσιο των οδηγιών διαπραγμάτευσης που εξέδωσε το Συμβούλιο.
- (3) Μετά την ολοκλήρωση των εν λόγω διαπραγματεύσεων, μονογραφήθηκε, στις 15 Ιουνίου 2010, μια συμφωνία υπό μορφή ανταλλαγής των επιστολών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Αυστραλίας, σύμφωνα με το άρθρο XXIV παράγραφος 6 και το άρθρο XXVIII της Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου (ΓΣΔΕ) του 1994 σχετικά με την τροποποίηση των παραχωρήσεων που προβλέπονται στους πίνακες της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στο πλαίσιο της προσχώρησής τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

(4) Η εν λόγω συμφωνία θα πρέπει να υπογραφεί,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η υπογραφή της συμφωνίας υπό μορφή ανταλλαγής επιστολών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Αυστραλίας σύμφωνα με το άρθρο XXIV παράγραφος 6 και το άρθρο XXVIII της Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου (ΓΣΔΕ) του 1994 σχετικά με την τροποποίηση των παραχωρήσεων που προβλέπονται στους πίνακες της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στο πλαίσιο της προσχώρησής τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση εγκρίνεται, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με την επιφύλαξη της σύναψής της⁽¹⁾.

Άρθρο 2

Ο πρόεδρος του Συμβουλίου εξουσιοδοτείται να ορίσει το ή τα πρόσωπα που είναι αρμόδια να υπογράψουν τη συμφωνία εξ ονόματος της Ένωσης.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την ημέρα έκδοσής της.

Λουξεμβούργο, 11 Απριλίου 2011.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

PINTÉR S.

⁽¹⁾ Η συμφωνία θα δημοσιευθεί με την απόφαση σύναψής της.

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 12ης Απριλίου 2011

σχετικά με την υπογραφή, εξ ονόματος της Ένωσης, της συμφωνίας υπό μορφή ανταλλαγής επιστολών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης αφενός, και της Παλαιστινιακής Αρχής της Δυτικής Όχθης και της Λωρίδας της Γάζας αφετέρου, για την περαιτέρω ελευθέρωση των συναλλαγών στον τομέα των γεωργικών προϊόντων, των μεταποιημένων γεωργικών προϊόντων, των ψαριών και των αλιευτικών προϊόντων και για την τροποποίηση της ευρωμεσογειακής ενδιάμεσης συμφωνίας σύνδεσης για το εμπόριο και τη συνεργασία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας αφενός, και της Οργάνωσης για την Απελευθέρωση της Παλαιστίνης (ΟΑΠ) εξ ονόματος της Παλαιστινιακής Αρχής της Δυτικής Όχθης και της Λωρίδας της Γάζας αφετέρου

(2011/248/ΕΕ)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 207 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 5,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στις 14 Νοεμβρίου 2005 το Συμβούλιο εξουσιοδότησε την Επιτροπή να διεξάγει διαπραγματεύσεις με ορισμένες μεσογειακές χώρες, με σκοπό την επίτευξη περαιτέρω ελευθέρωσης των συναλλαγών στον τομέα των γεωργικών προϊόντων, των μεταποιημένων γεωργικών προϊόντων, των ψαριών και των αλιευτικών προϊόντων. Οι διαπραγματεύσεις ολοκληρώθηκαν επιτυχώς με τη μονογράφιση της συμφωνίας υπό μορφή ανταλλαγής επιστολών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης αφενός, και της Παλαιστινιακής Αρχής της Δυτικής Όχθης και της Λωρίδας της Γάζας αφετέρου, για την περαιτέρω ελευθέρωση των συναλλαγών στον τομέα των γεωργικών προϊόντων, των μεταποιημένων γεωργικών προϊόντων, των ψαριών και των αλιευτικών προϊόντων και για την τροποποίηση της ευρωμεσογειακής ενδιάμεσης συμφωνίας σύνδεσης για το εμπόριο και τη συνεργασία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας αφενός, και της Οργάνωσης για την Απελευθέρωση της Παλαιστίνης (ΟΑΠ) εξ ονόματος της Παλαιστινιακής Αρχής της Δυτικής Όχθης και της Λωρίδας της Γάζας αφετέρου («συμφωνία»).
- (2) Η συμφωνία θα πρέπει να υπογραφεί εξ ονόματος της Ένωσης, με την επιφύλαξη σύναψής της σε μεταγενέστερη ημερομηνία,

Άρθρο 1

Εγκρίνεται εξ ονόματος της Ένωσης, με την επιφύλαξη της σύναψής της, η υπογραφή της συμφωνίας υπό μορφή ανταλλαγής επιστολών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης αφενός, και της Παλαιστινιακής Αρχής της Δυτικής Όχθης και της Λωρίδας της Γάζας αφετέρου, για την περαιτέρω ελευθέρωση των συναλλαγών στον τομέα των γεωργικών προϊόντων, των μεταποιημένων γεωργικών προϊόντων, των ψαριών και των αλιευτικών προϊόντων και για την τροποποίηση της ευρωμεσογειακής ενδιάμεσης συμφωνίας σύνδεσης για το εμπόριο και τη συνεργασία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας αφενός, και της Οργάνωσης για την Απελευθέρωση της Παλαιστίνης (ΟΑΠ) εξ ονόματος της Παλαιστινιακής Αρχής της Δυτικής Όχθης και της Λωρίδας της Γάζας αφετέρου («συμφωνία») ⁽¹⁾.

Άρθρο 2

Ο πρόεδρος του Συμβουλίου εξουσιοδοτείται να ορίσει το ή τα πρόσωπα που είναι αρμόδια να υπογράψουν, εξ ονόματος της Ένωσης, τη συμφωνία.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την ημέρα της έκδοσής της.

Λουξεμβούργο, 12 Απριλίου 2011.

Για το Συμβούλιο

Η Πρόεδρος

C. ASHTON

⁽¹⁾ Η συμφωνία θα δημοσιευθεί με την απόφαση σύναψής της.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 388/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 19ης Απριλίου 2011

για τη χορήγηση άδειας για τη χρήση της εναμμόνιας μαδουραμικίνης α ως πρόσθετης ύλης ζωοτροφών για τα κοτόπουλα προς πάχυνση [κάτοχος της άδειας η εταιρεία Alpharma (Βέλγιο) BVBA] και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2430/1999

(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. 1831/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2003, για τις πρόσθετες ύλες που χρησιμοποιούνται στη διατροφή των ζώων ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 9 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1831/2003 προβλέπει τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας για πρόσθετες ύλες για χρήση στη διατροφή των ζώων, καθώς και τους όρους και τις διαδικασίες για τη χορήγηση της άδειας αυτής. Το άρθρο 10 του εν λόγω κανονισμού προβλέπει την επαναξιολόγηση των πρόσθετων υλών που εγκρίθηκαν σύμφωνα με την οδηγία 70/524/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽²⁾.
- (2) Η εναμμόνια μαδουραμικίνη α, αριθ. CAS 84878-61-5, εγκρίθηκε για δέκα χρόνια σύμφωνα με την οδηγία 70/524/ΕΟΚ ως πρόσθετη ύλη ζωοτροφών για χρήση σε κοτόπουλα προς πάχυνση με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2430/1999 της Επιτροπής ⁽³⁾ και για χρήση σε γαλοπούλες με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2380/2001 της Επιτροπής ⁽⁴⁾. Η εν λόγω πρόσθετη ύλη προστέθηκε στη συνέχεια στο κοινοτικό μητρώο πρόσθετων υλών ζωοτροφών ως υφιστάμενο προϊόν, σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1831/2003.
- (3) Σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1831/2003, σε συνδυασμό με το άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού, υποβλήθηκε αίτηση για την επαναξιολόγηση της εναμμόνιας μαδουραμικίνης α ως πρόσθετης ύλης ζωοτροφών για τα κοτόπουλα προς πάχυνση, με το αίτημα η εν λόγω πρόσθετη ύλη να ταξινομηθεί στην κατηγορία «κοκκιδιοστατικά και ιστομονοστατικά». Η εν λόγω αίτηση συνοδεύεται από τα στοιχεία και τα έγγραφα που απαιτούνται βάσει του άρθρου 7 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1831/2003.
- (4) Από τη γνώμη που εξέδωσε η Ευρωπαϊκή Αρχή για την Ασφάλεια των Τροφίμων («η Αρχή»), στις 9 Δεκεμβρίου 2010, συναγεται ότι, υπό τις προτεινόμενες συνθήκες χρήσης, η εναμμόνια μαδουραμικίνη α δεν έχει δυσμενείς επιδράσεις στην υγεία των ζώων, στην υγεία του ανθρώπου ή

στο περιβάλλον και ότι η εν λόγω πρόσθετη ύλη είναι αποτελεσματική στην καταπολέμηση της κοκκιδίωσης στα κοτόπουλα προς πάχυνση ⁽⁵⁾. Η Αρχή συνιστά τη λήψη κατάλληλων μέτρων για την ασφάλεια του χρήστη. Η Αρχή επαλήθευσε επίσης την έκθεση σχετικά με τη μέθοδο ανάλυσης της πρόσθετης ύλης ζωοτροφών σε ζωοτροφές, η οποία υποβλήθηκε από το εργαστήριο αναφοράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις πρόσθετες ύλες ζωοτροφών που συστάθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1831/2003.

- (5) Από την αξιολόγηση της εναμμόνιας μαδουραμικίνης α διαπιστώνεται ότι πληρούνται οι όροι για τη χορήγηση άδειας που προβλέπονται στο άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1831/2003. Συνεπώς, θα πρέπει να επιτραπεί η χρήση του εν λόγω παρασκευάσματος, όπως καθορίζεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.
- (6) Ως συνέπεια της χορήγησης νέας άδειας βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1831/2003, οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2430/1999 που αφορούν την εναμμόνια μαδουραμικίνη α θα πρέπει να απαλειφθούν.
- (7) Επειδή οι τροποποιήσεις των όρων χορήγησης της άδειας δεν αφορούν λόγους ασφάλειας, ενδείκνυται να επιτραπεί μεταβατική περίοδος για τη διάθεση των υπαρχόντων αποθεμάτων προμειγμάτων και σύνθετων ζωοτροφών.
- (8) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της μόνιμης επιτροπής για την τροφική αλυσίδα και την υγεία των ζώων,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Το παρασκεύασμα που προσδιορίζεται στο παράρτημα και υπάγεται στην κατηγορία πρόσθετων υλών «κοκκιδιοστατικά και ιστομονοστατικά» επιτρέπεται να χρησιμοποιείται ως πρόσθετη ύλη για τη διατροφή των ζώων υπό τους όρους που παρατίθενται στο εν λόγω παράρτημα.

Άρθρο 2

Στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2430/1999, η εγγραφή με αριθμό καταχώρισης πρόσθετης ύλης E 770, που αφορά την εναμμόνια μαδουραμικίνη α, απαλείφεται.

⁽¹⁾ ΕΕ L 268 της 18.10.2003, σ. 29.

⁽²⁾ ΕΕ L 270 της 14.12.1970, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ L 296 της 17.11.1999, σ. 3.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 321 της 6.12.2001, σ. 18.

⁽⁵⁾ EFSA Journal 2011· 9(1):1952.

Άρθρο 3

Τα προμείγματα και οι σύνθετες ζωοτροφές που περιέχουν εναμμώνια μαδουραμική α και φέρουν επισήμανση σύμφωνα με την οδηγία 70/524/ΕΟΚ μπορούν να συνεχίσουν να διατίθενται στην αγορά και να χρησιμοποιούνται έως ότου εξαντληθούν τα υφιστάμενα αποθέματα.

Άρθρο 4

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

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

Βρυξέλλες, 19 Απριλίου 2011.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
José Manuel BARROSO

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αριθμός αναγνώρισης της πρόσθετης ύλης	Όνομα του κατόχου της άδειας	Πρόσθετη ύλη (εμπορική ονομασία)	Σύνθεση, χημικός τύπος, περιγραφή, μέθοδος ανάλυσης	Είδος ή κατηγορία ζώου	Μέγιστη ηλικία	Ελάχιστη περιεκτικότητα	Μέγιστη περιεκτικότητα	Άλλες διατάξεις	Λήξη της περιόδου ισχύος της άδειας	Ανώτατα όρια υπολειμμάτων (ΑΟΥ) στα σχετικά τρόφιμα ζωικής προέλευσης
						mg δραστικής ουσίας/kg πλήρους ζωοτροφής με περιεκτικότητα σε υγρασία 12 %				

Κοκκιδιοστατικά και ιστομονοστατικά

5 1 770	Alpharma (Βέλγιο) BVBA	Εναμμόνια μαδουραμικίνη α 10 g/kg (Cygro 10G)	<p>Σύνθεση πρόσθετης ύλης Εναμμόνια μαδουραμικίνη α: 10 g/kg Νατριούχος καρβοξυμεθυλοκυτταρίνη: 20 g/kg Διένυδρο θειικό ασβέστιο: 970 g/kg</p> <p>Δραστική ουσία Εναμμόνια μαδουραμικίνη α $C_{47}H_{83}O_{17}N$ Αριθμός CAS: 84878-61-5 μονοαμμόνιο άλας του (2R, 3S, 4S, 5R, 6S)-6[(1R)-1-[(2S,5R,7S,8R,9S)-2-[2S,2'R,3'S,5R,5'R)-3'-(2,6-διδεσοξυ-3,4-δι-O-μεθυλο-β-L-αραβινοεξοπιρανοζυλο)οξυ]-οκταϋδρο-2-μεθυλο-5'-[(2S,3S,5R,6S)-τετραϋδρο-6-υδροξυ-3,5,6-τριμεθυλο-2H-πιρανο-υλο][2,2'-διφιουρανο]-5-υλο]-9-υδροξυ-2,8-διμεθυλο-1,6-διοξασπειρο[4.5]δεκ-7-υλο]αιθυλο]τετραϋδρο-ο-2-υδροξυ-4,5-διμεθοξυ-3-μεθυλο-3H-πιρανο-2-οξικού οξέος παραγόμενο με διαδικασία ζύμωσης από το στελέχος <i>Actinomadura yumaensis</i> NRRL 12515: ≥ 90 %.</p>	Κοτόπουλα προς πάχυνση	—	5	6	<ol style="list-style-type: none"> 1. Η πρόσθετη ύλη ενσωματώνεται στις σύνθετες ζωοτροφές με τη μορφή προμείγματος. 2. Η εναμμόνια μαδουραμικίνη α δεν αναμειγνύεται με άλλα κοκκιδιοστατικά. 3. Οι οδηγίες χρήσης πρέπει να αναφέρουν: «Επικίνδυνο για τα ιπποειδή». «Η ζωοτροφή αυτή περιέχει πρόσθετο της ομάδας των ιονοφόρων: η ταυτόχρονη χορήγησή της με ορισμένα φάρμακα (για παράδειγμα την τιαμουλίνη) μπορεί να αντενδείκνυται». 4. Για ασφάλεια: να χρησιμοποιείται μάσκα προστασίας της αναπνοής, γυαλιά και γάντια ασφάλειας κατά το χειρισμό. 5. Ο κάτοχος της άδειας θα προγραμματίσει και θα εκτελέσει πρόγραμμα παρακολούθησης της ανθεκτικότητας στον <i>Eimeria</i> spp. μετά τη διάθεση στην αγορά 6. Απαγορεύεται η χρήση τουλάχιστον τρεις ημέρες πριν από τη σφαγή. 	10 Μαΐου 2021	<p>150mg εναμμόνιας μαδουραμικίνης α/kg νωπού ήπατος, δέρματος και λίπους·</p> <p>100 mg εναμμόνιας μαδουραμικίνης/kg νωπών νεφρών·</p> <p>30mg εναμμόνιας μαδουραμικίνης/kg νωπών μύων.</p>
---------	---------------------------	---	---	------------------------	---	---	---	---	---------------	--

Αριθμός αναγνώρισης της πρόσθετης ύλης	Όνομα του κατόχου της άδειας	Πρόσθετη ύλη (εμπορική ονομασία)	Σύνθεση, χημικός τύπος, περιγραφή, μέθοδος ανάλυσης	Είδος ή κατηγορία ζώου	Μέγιστη ηλικία	Ελάχιστη περιεκτικότητα	Μέγιστη περιεκτικότητα	Άλλες διατάξεις	Λήξη της περιόδου ισχύος της άδειας	Ανώτατα όρια υπολειμμάτων (ΑΟΥ) στα σχετικά τρόφιμα ζωικής προέλευσης
						mg δραστικής ουσίας/kg πλήρους ζωοτροφής με περιεκτικότητα σε υγρασία 12 %				
			<p>Συγγενείς προσμείξεις: Εναμμόνια μαδουραμικίνη β: ≤ 1 %</p> <p>Μέθοδος ανάλυσης (1) Για τον προσδιορισμό της εναμμόνιας μαδουραμικίνης α στην πρόσθετη ύλη, στα προμείγματα και στις ζωοτροφές: υγροχρωματογραφία ανάστροφης φάσης υψηλής απόδοσης (HPLC), με τη δημιουργία, μετά τη σήλη, παραγών με βανιλίνη και ανίχνευση στα 520 nm - EN 15781:2009.</p> <p>Για τον προσδιορισμό καταλοίπων εναμμόνιας μαδουραμικίνης α στο ήπαρ και στους μύες: υγροχρωματογραφία υψηλής απόδοσης (HPLC) ανάστροφης φάσης σε συνδυασμό με δίδυμη φασματομετρία μαζών.</p>							

(1) Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις μεθόδους ανάλυσης διατίθενται στην ακόλουθη διεύθυνση του εργαστηρίου αναφοράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις πρόσθετες ύλες ζωοτροφών: www.irmm.jrc.be/eurl-feed-additives

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 389/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ,

της 19ης Απριλίου 2011,

σχετικά με την έγκριση παρασκευάσματος ενζύμου ενδο-1,4-β-ξυλανάσης, σουμπτιλίσινης και α-αμυλάσης ως πρόσθετης ύλης ζωοτροφών για ωοτόκες όρνιθες (κάτοχος της άδειας Danisco Animal Nutrition)

(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. 1831/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2003, για τις πρόσθετες ύλες που χρησιμοποιούνται στη διατροφή των ζώων ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 9 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1831/2003 προβλέπει τη χορήγηση άδειας για τη χρήση πρόσθετων υλών στη διατροφή των ζώων, καθώς και τους όρους και τις διαδικασίες για τη χορήγηση της άδειας αυτής.

(2) Σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1831/2003, υποβλήθηκε αίτηση χορήγησης άδειας για το παρασκεύασμα ενζύμου ενδο-1,4-β-ξυλανάσης, που παράγεται από *Trichoderma reesei* ATCC PTA 5588, σουμπτιλίσινης, που παράγεται από *Bacillus subtilis* ATCC 2107, και α-αμυλάσης, που παράγεται από *Bacillus amyloliquefaciens* ATCC 3978. Η εν λόγω αίτηση συνοδεύεται από τα στοιχεία και τα έγγραφα που απαιτούνται βάσει του άρθρου 7 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1831/2003.

(3) Η αίτηση αφορά τη χορήγηση άδειας για το παρασκεύασμα ενζύμου ενδο-1,4-β-ξυλανάσης, σουμπτιλίσινης και α-αμυλάσης ως πρόσθετης ύλης ζωοτροφών για ωοτόκες όρνιθες, το οποίο ταξινομείται στην κατηγορία πρόσθετων υλών «ζωοτεχνικές πρόσθετες ύλες».

(4) Η χρήση του παρασκευάσματος ενδο-1,4-β-ξυλανάσης, σουμπτιλίσινης και α-αμυλάσης εγκρίθηκε για δέκα έτη για κοτόπουλα προς πάχυνση, για πάπιες και για γαλοπούλες προς πάχυνση με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1087/2009 της Επιτροπής ⁽²⁾.

(5) Η Ευρωπαϊκή Αρχή για την Ασφάλεια των Τροφίμων («η Αρχή») στη γνώμη που διατύπωσε στις 7 Δεκεμβρίου 2010 ⁽³⁾ κατέληγε στο συμπέρασμα ότι το παρασκεύασμα ενζύμου ενδο-1,4-β-ξυλανάσης, σουμπτιλίσινης και α-αμυλάσης δεν έχει, υπό τους προτεινόμενους όρους χρήσης, δυσμενείς επιδράσεις στην υγεία των ζώων, στην υγεία του ανθρώπου ή στο περιβάλλον και ότι η εν λόγω πρόσθετη ύλη έχει τη δυνατότητα να βελτιώνει τις παραμέτρους παραγωγής των ωοτόκων ορνιθών. Η Αρχή δεν θεωρεί ότι υπάρχει ανάγκη θέσπισης ειδικών απαιτήσεων παρακολούθησης μετά τη διάθεση της πρόσθετης ύλης στην αγορά. Η Αρχή επαλήθευσε, επίσης, την έκθεση σχετικά με τη μέθοδο ανάλυσης της πρόσθετης ύλης ζωοτροφών σε ζωοτροφές, η οποία υποβλήθηκε από το εργαστήριο αναφοράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις πρόσθετες ύλες ζωοτροφών, που συστάθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1831/2003.

(6) Από την αξιολόγηση του παρασκευάσματος ενζύμου ενδο-1,4-β-ξυλανάσης, σουμπτιλίσινης και α-αμυλάσης διαπιστώνεται ότι πληρούνται οι όροι για τη χορήγηση άδειας που προβλέπονται στο άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1831/2003. Συνεπώς, πρέπει να επιτραπεί η χρήση του εν λόγω παρασκευάσματος, όπως καθορίζεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

(7) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της μόνιμης επιτροπής για την τροφική αλυσίδα και την υγεία των ζώων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Το παρασκεύασμα που προσδιορίζεται στο παράρτημα, το οποίο ανήκει στην κατηγορία πρόσθετων υλών «ζωοτεχνικές πρόσθετες ύλες» και στη λειτουργική ομάδα «βελτιωτικά της πεπτικότητας», εγκρίνεται για χρήση ως πρόσθετη ύλη στη διατροφή των ζώων υπό τους όρους που καθορίζονται στο εν λόγω παράρτημα.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

⁽¹⁾ ΕΕ L 268 της 18.10.2003, σ. 29.

⁽²⁾ ΕΕ L 297 της 13.11.2009, σ. 4.

⁽³⁾ *EFSA Journal* (2011)· 9(1):1949.

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

Βρυξέλλες, 19 Απριλίου 2011.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
José Manuel BARROSO

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αριθμός ταυτοποίησης της πρόσθετης ύλης	Όνομα του κατόχου της αδείας	Πρόσθετη ύλη	Σύνθεση, χημικός τύπος, περιγραφή, μέθοδος ανάλυσης	Είδος ή κατηγορία ζώου	Μέγιστη ηλικία	Ελάχιστη περιεκτικότητα	Μέγιστη περιεκτικότητα	Άλλες διατάξεις	Λήξη της περιόδου ισχύος της έγκρισης
						Μονάδες δραστηριότητας/kg πλήρους ζωτροφής με περιεκτικότητα σε υγρασία 12 %			
Κατηγορία ζωοτεχνικών πρόσθετων υλών – Λειτουργική ομάδα: βελτιωτικά της πεπτικότητας									
4a10	Danisco Animal Nutrition	Ενδο-1,4-β-ξυλανάση EC 3.2.1.8 Σουμπτυλίσινη EC 3.4.21.62 Α-αμυλάση EC 3.2.1.1	<p><i>Σύνθεση πρόσθετης ύλης</i></p> <p>Παρασκεύασμα ενζύμου ενδο-1,4-β-ξυλανάσης, που παράγεται από <i>Trichoderma reesei</i> (ATCC PTA 5588), α-αμυλάσης, που παράγεται από <i>Bacillus subtilis</i> (ATCC 3978) και σουμπτυλίσινης, που παράγεται από <i>Bacillus subtilis</i> (ATCC 2107) με ελάχιστη δραστηριότητα:</p> <p>— ενδο-1,4-β-ξυλανάση: 1 500 U ⁽¹⁾/g, — σουμπτυλίσινη 20 000 U ⁽²⁾/g. — α-αμυλάση 2 000 U ⁽³⁾/g και</p> <p><i>Χαρακτηρισμός της δραστηρικής ουσίας</i></p> <p>Παρασκεύασμα ενζύμου ενδο-1,4-β-ξυλανάσης, που παράγεται από <i>Trichoderma reesei</i> (ATCC PTA 5588), α-αμυλάσης, που παράγεται από <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> (ATCC 3978) και σουμπτυλίσινης, που παράγεται από <i>Bacillus subtilis</i> (ATCC 2107)</p> <p><i>Μέθοδοι ανάλυσης ⁽⁴⁾</i></p> <p>Χαρακτηρισμός της δραστηρικής ουσίας στην πρόσθετη ύλη, στα προμείγματα και στις ζωτροφές.</p> <p>Ενδο-1,4-β-ξυλανάση: χρωματομετρική μέθοδος η οποία βασίζεται στον ποσοτικό προσδιορισμό των υδατοδιαλυτών εγχρώμων θραυσμάτων που παράγονται κατά την επίδραση της ενδο-1,4-β-ξυλανάσης σε εμπορικά διαθέσιμες διασταυρούμενες ενώσεις αζουρίνης - αραβινοξυλάνης σίτου.</p> <p>α-αμυλάση: χρωματομετρική μέθοδος η οποία βασίζεται στον ποσοτικό προσδιορισμό των υδατοδιαλυτών εγχρώμων θραυσμάτων που παράγονται κατά την επίδραση της α-αμυλάσης σε εμπορικά διαθέσιμες διασταυρούμενες πολυμερείς ενώσεις αζουρίνης - αμύλου.</p> <p>σουμπτυλίσινη: χρωματομετρική μέθοδος η οποία βασίζεται στον ποσοτικό προσδιορισμό των υδατοδιαλυτών εγχρώμων θραυσμάτων (αζουρίνης) που παράγονται κατά την επίδραση της σουμπτυλίσινης σε εμπορικά διαθέσιμες διασταυρούμενες ενώσεις αζουρίνης - καζείνης.</p>	Ωτοτόκες όρνιθες	—	ενδο-1,4-β-ξυλανάση: 300 U σουμπτυλίσινη: 4 000 U α-αμυλάση: 400 U	—	<p>1. Στις οδηγίες χρήσης της πρόσθετης ύλης και του προμείγματος πρέπει να αναφέρεται η θερμοκρασία αποθήκευσης, η διάρκεια αποθήκευσης και η σταθερότητα έναντι σχηματισμού συσσωματωμάτων.</p> <p>2. Προς χρήση σε σύνθετες ζωτροφές πλούσιες σε αμυλούχους και μη αμυλούχους πολυσακχαρίτες (κυρίως αραβινοξυλάνες και β-γλυκάνες), δηλαδή που περιέχουν πάνω από 40 % αραβόσιτο.</p> <p>3. Για λόγους ασφαλείας: να χρησιμοποιείται μάσκα προστασίας της αναπνοής, γυαλιά και γάντια ασφαλείας κατά το χειρισμό.</p>	10 Μαΐου 2021

⁽¹⁾ 1 U είναι η ποσότητα ενζύμου που ελευθερώνει 0,5 μικρογραμμόριο αναγωγικών σακχάρων (σε ισοδύναμα ξυλόζης) από αραβινοξυλάνη περικαρπίου βρώμης με σταυροειδείς δεσμούς ανά λεπτό, υπό pH 3,5 και σε θερμοκρασία 50 °C.

⁽²⁾ 1 U είναι η ποσότητα ενζύμου που ελευθερώνει 1 μικρογραμμόριο φαινολικής ένωσης (ισοδυνάμων τυροσίνης) από υπόστρωμα καζείνης ανά λεπτό σε pH 7,5 και 40 °C.

⁽³⁾ 1 U είναι η ποσότητα ενζύμου που ελευθερώνει 1 μικρογραμμόριο γλυκοσιδικών δεσμών από αδιάλυτο στο νερό αμυλούχο σταυροπολυμερές ανά λεπτό σε pH 6,5 και 37 °C.

⁽⁴⁾ Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις μεθόδους ανάλυσης διατίθενται στην ακόλουθη διεύθυνση του εργαστηρίου αναφοράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις πρόσθετες ύλες ζωτροφών: www.irmm.jrc.be/eurl-feed-additives.

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 390/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 19ης Απριλίου 2011

για 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 εντός της Κοινότητας 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,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής⁽²⁾, θεσπίσθηκε κοινοτικός κατάλογος 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 διαβίβασαν στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικές με την επικαιροποίηση του κοινοτικού καταλόγου. Σχετικές πληροφορίες κοινοποιήσαν επίσης τρίτες χώρες. Κατά συνέπεια πρέπει να ενημερωθεί ο κοινοτικός κατάλογος.
- (3) Η Επιτροπή ενημέρωσε όλους τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς είτε απευθείας είτε, όταν αυτό δεν ήταν εφικτό, μέσω των αρχών που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία τους, αναφέροντας τα ουσιώδη περιστατικά και προβληματισμούς που θα μπορούσαν να αποτελέσουν τη βάση για τη λήψη απόφασης όσον αφορά την επιβολή σε αυτούς τους αερομεταφορείς απαγόρευσης λειτουργίας εντός της Ένωσης ή για την τροποποίηση των όρων επιβολής απαγόρευσης λειτουργίας σε αερομεταφορείς που περιλαμβάνονται στον κοινοτικό κατάλογο.
- (4) Η Επιτροπή έδωσε στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς την ευκαιρία να συμβουλευθούν τα έγγραφα που είχαν διαβίβασει τα κράτη μέλη, να υποβάλουν γραπτές παρατηρήσεις και να παρουσιάσουν προφορικά τις θέσεις τους στην Επιτροπή εντός 10 εργάσιμων ημερών, καθώς και στην επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών που έχει συσταθεί με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3922/1991 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση των τεχνικών κανόνων και των διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας⁽³⁾.
- (5) Η Επιτροπή και, σε κάποιες περιπτώσεις, ορισμένα κράτη μέλη διαβουλευθήκαν με τις αρχές που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία των ενδιαφερομένων αερομεταφορέων.

- (6) Η επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών ενημερώθηκε σχετικά με τις θέσεις του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) και της Επιτροπής σχετικά με τις ενέργειες παροχής τεχνικής βοήθειας που υλοποιήθηκαν σε χώρες τις οποίες αφορά ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005. Η εν λόγω επιτροπή ενημερώθηκε για τα αιτήματα παροχής περαιτέρω τεχνικής βοήθειας και συνεργασίας για τη βελτίωση της διοικητικής και τεχνικής ικανότητας των αρχών πολιτικής αεροπορίας με σκοπό την επίλυση προβλημάτων μη συμμόρφωσης προς τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα.
- (7) Η επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών ενημερώθηκε επίσης για τα μέτρα επιβολής που έλαβαν ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) και τα κράτη μέλη, προκειμένου να διασφαλίσουν τη διαρκή αξιοπλοία και τη συντήρηση των αεροσκαφών, τα οποία είναι νηολογημένα στην Ένωση και χρησιμοποιούνται από αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρχές πολιτικής αεροπορίας τρίτων χωρών.
- (8) Η επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών ενημερώθηκε επίσης για τις θέσεις του EASA σχετικά με την κατηγοριοποίηση των πορισμάτων των επιθεωρήσεων διαδρόμου στο πλαίσιο του προγράμματος της ΕΕ «Εκτίμηση της Ασφάλειας Ξένων Αεροσκαφών» (SAFA) και ενέκρινε τις προτάσεις του Οργανισμού για μια νέα κατηγοριοποίηση των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης προς τις προδιαγραφές της ΔΟΠΑ σχετικά με την επαρκή γνώση της αγγλικής γλώσσας (English Language Proficiency — ELP) όσον αφορά τους πιλότους, με σκοπό τη διασφάλιση της πλήρους συμμόρφωσης με τα πρότυπα ELP χωρίς περαιτέρω καθυστέρηση. Σύμφωνα με την εν λόγω πρόταση σε περίπτωση μη συμμόρφωσης προς τις προδιαγραφές ELP, στοιχειοθετείται πόρισμα της κατηγορίας 2, όταν το κράτος αδειοδότησης έχει υποβάλει σχέδιο δράσης στη ΔΟΠΑ με σκοπό τη συμμόρφωσή του. Επιπλέον, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης προς τις προδιαγραφές ELP, στοιχειοθετείται πόρισμα της κατηγορίας 3, όταν το κράτος αδειοδότησης δεν έχει υποβάλει σχέδιο δράσης στη ΔΟΠΑ ή έχει κοινοποιήσει πλήρη συμμόρφωση χωρίς να τηρεί πιστά τη συγκεκριμένη προδιαγραφή. Τέλος, πρέπει να προβλέπεται μια γενική παρατήρηση (κατηγορία Z) όταν είναι δυνατόν να πιστοποιηθεί τυπική συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις ELP, μολονότι η πραγματική επικοινωνία κατά τη διαδικασία της επιθεώρησης διαδρόμου είναι εξαιρετικά δυσχερής λόγω της προφανούς έλλειψης γνώσης της Αγγλικής από την πλευρά των πιλότων. Η επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών συμφώνησε να επιδιώξει να εφαρμόσει τις προτάσεις αυτές εναρμονισμένα. Ο EASA δεσμεύθηκε να δημοσιεύσει προσεχώς σχετικό καθοδηγητικό υλικό.
- (9) Η επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών ενέκρινε επίσης την πρόταση του Οργανισμού σύμφωνα με την οποία τα κράτη μέλη πρέπει να επικοινωνούν αμέσως με τους σχετικούς παρόχους αεροναυτιλιακών υπηρεσιών και να αναφέρουν προβλήματα επικοινωνίας με τα πληρώματα των αεροσκαφών σε περίπτωση ανεπαρκούς γνώσης της Αγγλικής από τους πιλότους. Τέλος, η επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών ζήτησε από τον EASA να υποβάλει έκθεση στην

⁽¹⁾ ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15.⁽²⁾ ΕΕ L 84 της 23.3.2006, σ. 14.⁽³⁾ ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4.

επόμενη συνεδρίαση της επιτροπής σχετικά με τα αποτελέσματα SAFA όσον αφορά την τήρηση των διατάξεων ELP για τους πιλότους, καθώς και την εφαρμογή της προτεινόμενης κατηγοριοποίησης.

- (10) Συνεπώς, πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

Αερομεταφορές της Ευρωπαϊκής Ένωσης

- (11) Με βάση την ανάλυση από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας των πληροφοριών που προέκυψαν από τις επιθεωρήσεις διαδρόμου στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA (Εκτίμηση της Ασφάλειας Ξένων Αεροσκαφών) οι οποίες διενεργήθηκαν σε αεροσκάφη ορισμένων αερομεταφορέων της Ένωσης, καθώς και από επιθεωρήσεις και ελέγχους που διενήργησαν οι αντίστοιχες εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας σε συγκεκριμένους τομείς, ορισμένα κράτη μέλη έλαβαν κάποια μέτρα επιβολής της απαγόρευσης. Τα εν λόγω κράτη μέλη ενημέρωσαν την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών σχετικά με τα εν λόγω μέτρα: η Κύπρος αποφάσισε, στις 26 Νοεμβρίου 2010, να αναστείλει το πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) του αερομεταφορέα Eurocyprria Airlines μετά τη διακοπή των πτήσεων και την έλλειψη οικονομικών μέσων του αερομεταφορέα για την εκτέλεση πτήσεων υπό ασφαλείς συνθήκες· η Ιταλία αποφάσισε να αναστείλει στις 24 Οκτωβρίου 2010 την άδεια που κατέχει ο αερομεταφορέας Livingston και την άδεια του αερομεταφορέα ItaliAirlines στις 11 Μαρτίου 2011· η Λιθουανία αποφάσισε να ανακαλέσει το πιστοποιητικό του αερομεταφορέα Star 1 Airlines στις 11 Νοεμβρίου 2010· μετά την εκκαθάριση του αερομεταφορέα Blue Line και την επακόλουθη αναστολή της άδειας λειτουργίας του, η Γαλλία αποφάσισε να αναστείλει το πιστοποιητικό του εν λόγω αερομεταφορέα στις 6 Οκτωβρίου 2010. Εξάλλου, η Γαλλία αποφάσισε να μην ανανεώσει το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της Strategic Airlines στις 16 Σεπτεμβρίου 2010· η Ελλάδα αποφάσισε να ανακαλέσει το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της Hellas Jet τον Νοέμβριο του 2010, είχε αναστείλει το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της Athens Airways τον Ιανουάριο του 2011 και είχε θέσει την Hellenic Imperial Airways υπό αυστηρή επιτήρηση· η Σουηδία αποφάσισε να μην ανανεώσει το πιστοποιητικό του αερομεταφορέα Viking Airlines AB στις 31 Δεκεμβρίου 2010 και το Ηνωμένο Βασίλειο ενίσχυσε την επιτήρηση των αερομεταφορέων Jet2.com, Oasis και Titan Airways.

Πορτογαλία

- (12) Μετά την επανεξέταση της κατάστασης ορισμένων αερομεταφορέων που έχουν αδειοδοτηθεί στην Πορτογαλία, σε συνεδρίαση της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών που πραγματοποιήθηκε τον Νοέμβριο του 2010⁽¹⁾ οι αρμόδιες αρχές της Πορτογαλίας (INAC) ενημέρωσαν για τα αποτελέσματα της ενισχυμένης εποπτείας της ασφάλειας των αερομεταφορέων Luzair και White. Όσον αφορά τη Luzair, η INAC ανέφερε ότι μετά την αλλαγή στόλου, το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της Luzair αναστάλη στις 11 Φεβρουαρίου 2011. Όσον αφορά την White, η INAC ανέφερε ότι είχε πραγματοποιήσει 29 επιθεωρήσεις στον τομέα των πτητικών λειτουργιών και 5 επιθεωρήσεις στον τομέα της αξιοπλοΐας, οι οποίες δεν έφεραν στο φως σοβαρές ελλείψεις. Επιπλέον, η EASA ανέφερε ότι οι αερομετα-

φορείς επιθεωρήθηκαν τον Νοέμβριο του 2010 και ότι καμία επιθεώρηση δεν έφερε στο φως σοβαρές ελλείψεις. Στο πλαίσιο της γενικής αλλαγής πολιτικής της εταιρείας, δύο αεροσκάφη τύπου A320 με αριθμούς νηολόγησης CS-TQO και CS-TQK καταργήθηκαν σταδιακά στις 12 Νοεμβρίου 2010 και στις 22 Φεβρουαρίου 2011 αντίστοιχα.

Γερμανία

- (13) Μετά την ανάλυση των δεδομένων της επιθεώρησης στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA από τον EASA και τη διαπίστωση ότι μεγάλος αριθμός γερμανικών αερομεταφορέων παρουσιάζει, με βάση τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων SAFA, προβλήματα σοβαρότερα από αυτά της κατηγορίας «μείζον» ανά επιθεώρηση, η Επιτροπή ξεκίνησε επίσημες διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Γερμανίας (Luftfahrtbundesamt-LBA) και πραγματοποιήθηκε συνεδρίαση στις 10 Μαρτίου 2011.
- (14) Η ανάλυση των βαθύτερων αιτιών των επιδόσεων των εν λόγω αερομεταφορέων έφερε στο φως τις ιδιαίτερες αδυναμίες εποπτείας των εν λόγω αερομεταφορέων, οι οποίες επιβεβαιώθηκαν άμεσα από επιθεώρηση τυποποίησης που διεξήχθη από τον EASA από τις 26 έως τις 29 Μαΐου 2009 στον τομέα των πτήσεων, κατά την οποία επισημάνθηκε επίσης ο ανεπαρκής αριθμός εξειδικευμένου προσωπικού εντός της LBA, που έχει κατά συνέπεια επιπτώσεις στην ικανότητα της Γερμανίας να εξασφαλίσει συνεχή εποπτεία και να περιορίζει τη δυνατότητα της LBA να αυξήσει το επίπεδο εποπτείας όπου χρειάζεται.
- (15) Η ιδιαίτερη κατάσταση της Bin Air, αερομεταφορέα πιστοποιημένου στη Γερμανία, συζητήθηκε στη συνεδρίαση της 10ης Μαρτίου στην οποία παρέστη ο εν λόγω αερομεταφορέας και παρουσίασε τις θέσεις του αναφέροντας τα μέτρα που είχε λάβει για την αντιμετώπιση εξακριβωμένων προβλημάτων ασφαλείας που εντοπίστηκαν κατά τις επιθεωρήσεις στο πλαίσιο του SAFA. Επίσης, οι αρμόδιες αρχές της Γερμανίας ενημέρωσαν την Επιτροπή για την αναστολή του πιστοποιητικού αερομεταφορέα του αερομεταφορέα ACH Hamburg GmbH.
- (16) Η Γερμανία επιβεβαίωσε στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών ότι το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της ACH Hamburg GmbH παρέμενε σε αναστολή και ότι η κατάσταση θα επανεξεταστεί τον Μάιο του 2011 και, εάν ο εν λόγω αερομεταφορέας δεν έχει σημειώσει πρόοδο έως την εν λόγω ημερομηνία, το πιστοποιητικό αερομεταφορέα θα ανακληθεί. Η Γερμανία ενημέρωσε επίσης ότι οι δραστηριότητες εποπτείας σχετικά με τον αερομεταφορέα Bin Air είχαν ενταθεί, ότι το αεροσκάφος τύπου Cessna C550 με αριθμό νηολόγησης D-IJJJ είχε αφαιρεθεί από το πιστοποιητικό αερομεταφορέα του αερομεταφορέα Advance Air Luftfahrtsgesellschaft και ότι η LBA είχε εντατικοποιήσει την εποπτεία των άλλων αερομεταφορέων, στους οποίους τα μέτρια αποτελέσματα των επιθεωρήσεων διαδρόμου είχαν φέρει στο φως προβλήματα ασφαλείας. Η LBA δήλωσε ότι είχε καταστήσει σαφές στους συγκεκριμένους αερομεταφορείς ότι αυτό μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα την αναστολή των οικείων πιστοποιητικών αερομεταφορέα, εάν δεν γίνονταν βελτιώσεις.
- (17) Όσον αφορά την έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού, η Γερμανία πληροφόρησε την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών ότι δεν αναμενόταν να σημειωθεί καμία βελτίωση της κατάστασης το 2011. Ωστόσο, βρισκόταν σε εξέλιξη η εκτίμηση των ανθρώπινων πόρων της LBA, η οποία

(¹) Απιολογική σκέψη 13 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1071/2010 (ΕΕ L 306 της 23.11.2010, σ. 45).

αναμένεται να ολοκληρωθεί την άνοιξη του 2011 και, επομένως, προβλέπεται βελτίωση της κατάστασης όσον αφορά το προσωπικό από το 2012 και έπειτα.

- (18) Η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών επεσήμαναν τις προσπάθειες που κατέβαλαν οι αρμόδιες αρχές της Γερμανίας για την επίλυση των προβλημάτων ασφαλείας που διαπιστώθηκαν σε ορισμένους αερομεταφορείς, καθώς και τις διεξαγόμενες εργασίες για την αντιμετώπιση των ελλείψεων σε ανθρώπινους πόρους εντός της LBA. Ωστόσο, η Επιτροπή τόνισε επίσης ότι με την επιφύλαξη των εκτελεστικών εξουσιών που της παρέχει η συνθήκη, εάν οι εν λόγω δράσεις δεν επιφέρουν αποτελέσματα ως προς τη βελτίωση των επιδόσεων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Γερμανία, είναι αναγκαία η ανάληψη δράσης, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι αντιμετωπίζονται αποτελεσματικά οι εντοπισθέντες κίνδυνοι ασφαλείας.

Ισπανία

- (19) Μετά την ανάλυση των δεδομένων της επιθεώρησης στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA από τον EASA και τη διαπίστωση ότι μεγάλος αριθμός ισπανικών αερομεταφορέων παρουσιάζει, με βάση τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων SAFA, προβλήματα σοβαρότερα από αυτά της κατηγορίας «μειζον» ανά επιθεώρηση, η Επιτροπή ξεκίνησε επίσημες διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Ισπανίας (AESA) και πραγματοποιήθηκε συνεδρίαση στις 14 Μαρτίου 2011.
- (20) Η ιδιαίτερη κατάσταση της Flightline, αερομεταφορέα που πιστοποιήθηκε στην Ισπανία, συζητήθηκε κατά τη συνεδρίαση. Ο εν λόγω αερομεταφορέας παρέστη και παρουσίασε τα μέτρα που έλαβε για την αντιμετώπιση εξακριβωμένων προβλημάτων ασφαλείας που εντοπίστηκαν κατά τις επιθεωρήσεις στο πλαίσιο του SAFA. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας παρουσίασε λεπτομερώς τα μέτρα που έλαβε μετά το ατύχημα του αεροσκάφους τύπου Fairchild Metro 3 με αριθμό νηολόγησης EC-ITP. Η Flightline εξήγησε ότι είχε συνάψει εμπορική συμφωνία με την εταιρεία Air Lada, έναν μη πιστοποιημένο αερομεταφορέα, για την εκμετάλλευση δύο αεροσκαφών Fairchild Metro 3, με αριθμούς νηολόγησης EC-GPS και EC-ITP, και απασχολεί πιλότους της Air Lada. Η Επιτροπή επεσήμανε στην Flightline ότι το ίδιο αεροσκάφος εκτελούσε προηγούμενες πτήσεις με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της Eurocontinental, ενός άλλου αερομεταφορέα πιστοποιημένου στην Ισπανία και ότι, λόγω των επιθεωρήσεων SAFA και των σημαντικών συμβάντων ασφαλείας όσον αφορά τη λειτουργία των εν λόγω αεροσκαφών, η AESA είχε αναστείλει το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της Eurocontinental.
- (21) Η Flightline δήλωσε ότι είχε πραγματοποιήσει όλη την απαιτούμενη μετεκπαίδευση των πιλότων και ότι είχε διενεργήσει ελέγχους ποιότητας της λειτουργίας του αεροσκάφους στη Νήσο του Μαν. Η Επιτροπή ζήτησε περαιτέρω στοιχεία σχετικά με το σχέδιο διορθωτικών μέτρων του αερομεταφορέα και αντίγραφα των εκθέσεων εσωτερικού ελέγχου της λειτουργίας των Fairchild Metro 3. Μετά την παραλαβή των πληροφοριών, στις 22 Μαρτίου, η Επιτροπή κάλεσε τον αερομεταφορέα Flightline να παρουσιάσει τις θέσεις του στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών.
- (22) Κατά τη συνεδρίαση της 14ης Μαρτίου 2011 η AESA ενημέρωσε την Επιτροπή ότι αποφάσισε να περιορίσει τη χρήση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα της Flightline, προκειμένου να αποτρέψει τη λειτουργία των Fairchild Metro 3 και ότι είχε ξεκινήσει τη διαδικασία αναστολής του πιστοποιητικού αερομεταφορέα.
- (23) Η Επιτροπή κάλεσε την AESA να παράσχει περαιτέρω διευκρινίσεις για τα μέτρα επιβολής της απαγόρευσης σε τέσσερις άλλους αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι στην Ισπανία, οι οποίοι είχαν επισημανθεί από τον EASA, διότι είχαν επιτύχει μέτρια αποτελέσματα στο πλαίσιο του SAFA. Εν συνεχεία, η AESA ενημέρωσε την Επιτροπή στις 28 Μαρτίου 2011 ότι, μετά από πρόσφατους ελέγχους των Air Taxi and Charter International και Zorex, είχαν εντοπιστεί σημαντικές διαφορές ως προς την ασφάλεια και, ως εκ τούτου, είχε ξεκινήσει διαδικασία αναστολής των πιστοποιητικών και των δύο αερομεταφορέων. Όσον αφορά τον αερομεταφορέα Jetnova, η AESA περίμενε την απάντησή του σε συγκεκριμένα πορίσματα στα οποία κατέληξε η AESA και, εφόσον διαπιστωθεί ότι είναι ανεπαρκής, θα κινηθεί διαδικασία αναστολής. Όσον αφορά τους αερομεταφορείς Aeronova, Tag Aviation και Alba Star, η AESA συνέχισε την εποπτεία τους, αλλά θεώρησε ότι δεν ήταν απαραίτητα ειδικά ρυθμιστικά μέτρα σε αυτή τη φάση. Ο αερομεταφορέας Flightline παρουσίασε τις θέσεις του στην επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών στις 5 Απριλίου 2011. Ενημέρωσε ότι είχε εισαγάγει αναδωρημένες διαδικασίες για την ενίσχυση του επιχειρησιακού ελέγχου των πτήσεων της Flightline, ειδικότερα αυτών που εκτελούνται μακριά από την κύρια έδρα της, ότι είχε τροποποιήσει το εγχειρίδιο πτήσεων, ώστε να περιλαμβάνονται οδηγίες για τη χρήση των εναλλακτικών αεροδρομίων, ότι είχε τροποποιήσει το οικείο πρόγραμμα κατάρτισης για να ενισχύσει τις γνώσεις των πιλότων όσον αφορά τις επιχειρησιακές διαδικασίες και ότι είχε αναθεωρήσει τις διαδικασίες επιλογής πιλότων.
- (24) Η Ισπανία ενημέρωσε την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών ότι μετά τις διαφορές που διαπιστώθηκαν κατά τις επιθεωρήσεις της Flightline, η AESA δρομολόγησε στις 14 Μαρτίου 2011 διαδικασία αναστολής του πιστοποιητικού αερομεταφορέα της Flightline και έλαβε ασφαλιστικά μέτρα για την αντιμετώπιση των άμεσων προβλημάτων ασφαλείας. Η AESA επιβεβαίωσε ότι στη συνέχεια η Flightline είχε λάβει μέτρα για την αντιμετώπιση των άμεσων προβλημάτων ασφαλείας και ότι, επίσης, υπέβαλε ένα σχέδιο διορθωτικών μέτρων το οποίο βρισκόταν στο στάδιο αξιολόγησης από την AESA.
- (25) Υπό το πρίσμα των μέτρων που έχουν ληφθεί από τις αρμόδιες αρχές της Ισπανίας για την επίλυση των προβλημάτων ασφαλείας που διαπιστώθηκαν στην Flightline και σε άλλους ισπανικούς αερομεταφορείς κρίνεται ότι, αυτή τη στιγμή, δεν απαιτείται η λήψη περαιτέρω μέτρων. Ωστόσο, η Επιτροπή υπογράμμισε ότι εάν τα εν λόγω μέτρα δεν έχουν ως αποτέλεσμα τη βελτίωση των επιδόσεων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Ισπανία, είναι απαραίτητη η ανάληψη δράσης προκειμένου να διασφαλιστεί ότι αντιμετωπίζονται αποτελεσματικά οι διαπιστωθέντες κίνδυνοι ασφαλείας. Εν τω μεταξύ, η Επιτροπή, σε συνεργασία με τον EASA, θα συνεχίσει να παρακολουθεί τις επιδόσεις ασφαλείας των ισπανικών αερομεταφορέων.

Αερομεταφορείς της Αγκόλας

- (26) Η Inavic ανέφερε ότι έχει σημειωθεί περαιτέρω πρόοδος στην επίλυση των υπόλοιπων προβλημάτων που διαπιστώθηκαν από τη ΔΟΠΑ κατά την επιτόπια αποστολή της τον Ιανουάριο του 2010. Ειδικότερα, η Inavic συνεχίζει να επικαιροποιεί τους κανονισμούς της Αγκόλας για την ασφάλεια της αεροπορίας, βάσει των τελευταίων τροποποιήσεων των προτύπων της ΔΟΠΑ, ενισχύει περαιτέρω τις ικανότητές της,

- προβαίνει σε νέα πιστοποίηση των αερομεταφορέων σύμφωνα με τους εν λόγω κανονισμούς και εδραιώνει περαιτέρω το οικείο πρόγραμμα επιτήρησης.
- (27) Όσον αφορά την εποπτεία της Taag Angolan Airlines, η Inavic επιβεβαίωσε τις πληροφορίες που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή στις 3 Μαρτίου 2011: σε δύο αεροσκάφη B777 που χρησιμοποιήθηκαν από την TAAG είχαν διαπιστωθεί σοβαρά προβλήματα τον Δεκέμβριο του 2010 στην Πορτογαλία και στην Αγκόλα με τη βλάβη να μην περιορίζεται μόνο στον κινητήρα. Μετά τα προκαταρκτικά αποτελέσματα της έρευνας που διεξήχθη από τις αρμόδιες αρχές της Πορτογαλίας φαίνεται ότι τόσο ο αερομεταφορέας όσο και οι αρμόδιες αρχές έχουν ήδη λάβει τα αναγκαία μέτρα για την αντιμετώπιση της βλάβης που εντοπίστηκε σε σχέση με τον κατασκευαστή και την αποφυγή παρόμοιας βλάβης στο μέλλον. Οι πτήσεις εκτελούνται τώρα εκ νέου, και εντός της ΕΕ, στο πλαίσιο ενός ενισχυμένου προγράμματος επιτήρησης σε συνεργασία με τον κατασκευαστή.
- (28) Η Inavic ανέφερε ότι κατά τη διάρκεια της διαδικασίας νέας πιστοποίησης οι δραστηριότητες εποπτείας ορισμένων αερομεταφορέων εντόπισαν προβλήματα στην ασφάλεια και παραβιάσεις των ισχυόντων κανονισμών ασφαλείας, αναγκάζοντας την Inavic να λάβει τα κατάλληλα μέτρα επιβολής της απαγόρευσης. Διαπιστώθηκε ότι έξι αερομεταφορείς δεν συμμορφώνονταν με τους κανονισμούς ασφαλείας της αεροπορίας της Αγκόλας: Air Gemini, Servisair, Alada, RUI & Conceicao, PHA και SAL. Ειδικότερα, η Inavic προσκόμισε αποδεικτικά στοιχεία σύμφωνα με τα οποία το πιστοποιητικό αερομεταφορέα είχε λήξει και δεν είχε ανανεωθεί ή είχε ανακληθεί. Συνεπώς, βάσει των κοινών κριτηρίων, οι εν λόγω αερομεταφορείς πρέπει να διαγραφούν από το παράρτημα Α.
- (29) Η Inavic ανέφερε επίσης ότι το πιστοποιητικό αερομεταφορέα των δύο αερομεταφορέων, Angola Air Services και GIRA GLOBO, έχει ανασταλεί. Εν αναμονή αποδεικτικών στοιχείων για την τεχνική ικανότητα ικανοποιητικής ολοκλήρωσης της διαδικασίας πιστοποίησης έως τις 15 Απριλίου 2011, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι οι εν λόγω αερομεταφορείς πρέπει να παραμείνουν στο παράρτημα Α.
- (30) Η Inavic ανέφερε ότι είχε επαναπιστοποιήσει πέντε αερομεταφορείς, σύμφωνα με τους κανονισμούς ασφαλείας της αεροπορίας της Αγκόλας: την Sonair Air Services τον Δεκέμβριο του 2010, την AIR26 στις 31 Ιανουαρίου 2011, την Heli-Malongo Aviation Services of Angola, την Aerojet, την Airjet και την Heliang στις 15 Φεβρουαρίου 2011. Ωστόσο, μέχρι στιγμής δεν έχει εξακριβωθεί ότι υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι είχαν διεξαχθεί επαρκείς έρευνες πριν από την έκδοση των νέων αυτών πιστοποιητικών αερομεταφορέα, ούτε ότι το σοβαρό πρόβλημα ασφαλείας που εντοπίστηκε από τη ΔΟΠΑ σε σχέση με την πιστοποίηση των αερομεταφορέων της Αγκόλας είχε ουσιαστικά επιλυθεί. Συνεπώς, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι οι εν λόγω αερομεταφορείς πρέπει να παραμείνουν στο παράρτημα Α.
- (31) Η Inavic ανέφερε επίσης ότι είχε πιστοποιήσει έναν νέο αερομεταφορέα: την FLY540 στις 31 Ιανουαρίου 2011. Ωστόσο, δεν έχει εξακριβωθεί ότι υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι διεξήχθησαν επαρκείς έρευνες πριν από την έκδοση των νέων αυτών πιστοποιητικών αερομεταφορέα, ούτε ότι το σοβαρό πρόβλημα ασφαλείας που εντοπίστηκε από τη ΔΟΠΑ σε σχέση με την πιστοποίηση των αερομεταφορέων της Αγκόλας έχει ουσιαστικά επιλυθεί. Συνεπώς, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι οι εν λόγω αερομεταφορείς πρέπει να παραμείνουν στο παράρτημα Α.
- (32) Τέλος, η Inavic ανέφερε ότι τέσσερις αερομεταφορείς εξακολουθούσαν να υπόκεινται σε διαδικασία νέας πιστοποίησης: Diexim, Airnave, Guicango και Manewa. Η διάρκεια της διαδικασίας πιστοποίησης, η οποία αναμενόταν να ολοκληρωθεί έως το τέλος του 2010, παρατάθηκε έως τις 15 Απριλίου 2011, ημερομηνία κατά την οποία η Inavic ανέφερε ότι οι εν λόγω αερομεταφορείς θα σταματήσουν τις πτήσεις, εάν δεν πιστοποιηθούν εκ νέου σύμφωνα με τους κανονισμούς ασφαλείας της αεροπορίας της Αγκόλας. Εν αναμονή της ολοκλήρωσης αυτής της διαδικασίας, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι οι εν λόγω αερομεταφορείς καθώς και άλλοι αερομεταφορείς που υπάγονται στη ρυθμιστική αρμοδιότητα της Inavic πρέπει να παραμείνουν στο παράρτημα Α.
- (33) Η Επιτροπή παροτρύνει την Inavic να ολοκληρώσει γρήγορα τη νέα πιστοποίηση των αερομεταφορέων της Αγκόλας λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τα πιθανά προβλήματα ασφαλείας που διαπιστώθηκαν στο πλαίσιο της εν λόγω διαδικασίας. Η Επιτροπή ενθαρρύνει επίσης την Inavic να συνεργαστεί πλήρως με τη ΔΟΠΑ για να συνεχισθεί η πρόοδος κατά την υλοποίηση του οικείου σχεδίου διορθωτικών μέτρων, μέσω εφόσον είναι δυνατόν και ανάλογα με την περίπτωση, αποστολής ομάδας επιτόπιου ελέγχου (Συντονισμένη Αποστολή Επικύρωσης της ΔΟΠΑ (ICVM)).

Αερομεταφορείς της Καμπότζης

- (34) Μετά την τελευταία έκθεσή τους για την κατάσταση στο Βασίλειο της Καμπότζης⁽¹⁾, οι αρμόδιες αρχές της Καμπότζης (SSCA) ενημέρωσαν ότι τα μέτρα επιβολής που ελήφθησαν για την αντιμετώπιση των ελλείψεων που εντοπίστηκαν κατά τη διάρκεια των ελέγχων της ΔΟΠΑ έχουν οδηγήσει στην ανάκληση όλων των πιστοποιητικών αερομεταφορέα (ΠΑ) που είχαν χορηγηθεί σε αερομεταφορείς αδειοδοτημένους από βασίλειο της Καμπότζης κατά τη στιγμή του ελέγχου της ΔΟΠΑ.
- (35) Ειδικότερα, επιβεβαίωσαν ότι το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της Siem Reap Airways International ανακλήθηκε στις 10 Οκτωβρίου 2010. Βάσει των κοινών κριτηρίων εκτιμάται ότι ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας πρέπει να διαγραφεί από το παράρτημα Α.
- (36) Η EASA υπέβαλε έκθεση σχετικά με την αποστολή παροχής τεχνικής βοήθειας που μετέβη επιτόπου τον Ιανουάριο του 2011 για να υποστηρίξει την ανάπτυξη ικανοτήτων των αρμόδιων αρχών του Βασιλείου της Καμπότζης. Η EASA επιβεβαίωσε ότι οι αρμόδιες αρχές της Καμπότζης σημείωσαν πολύ σημαντική πρόοδο στην αντιμετώπιση των αδυναμιών που διαπιστώθηκαν από τη ΔΟΠΑ. Ειδικότερα, έχει αναδιαρθρωθεί πλήρως η αεροπορική νομοθεσία και οι εσωτερικές διαδικασίες για την αρχική και συνεχή εποπτεία των επιχειρήσεων, πράγμα που ανοίγει το δρόμο για μια εποπτεία σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας. Η Επιτροπή αναγνωρίζει τις σημαντικές προσπάθειες που έχουν αναληφθεί από την SSCA, προκειμένου να συμμορφωθεί με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας και αναγνωρίζει τη σημασία των μέτρων επιβολής που έχουν ήδη ληφθεί.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 590/2010 της 5ης Ιουλίου 2010 (ΕΕ L 170 της 6.7.2010, σ. 12).

Αερομεταφορές της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό

- (37) Όλοι οι αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι στη Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας και περιλαμβάνονται στο παράρτημα Α. Υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία σύμφωνα με τα οποία οι αρμόδιες αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό είχαν εκδώσει πιστοποιητικό αερομεταφορέα στον αερομεταφορέα Korongo Airlines στις 7 Ιανουαρίου 2011.
- (38) Η Επιτροπή άρχισε διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό, προκειμένου να λάβουν διευκρινίσεις σχετικά με την κατάσταση του εν λόγω αερομεταφορέα και των όρων εποπτείας του. Οι αρμόδιες αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό δεν έδωσαν καμία απάντηση.
- (39) Καθώς δεν υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία για οιαδήποτε αλλαγή στην ικανότητα των αρμοδίων αρχών της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό να εξασφαλίζουν την εποπτεία των αερομεταφορέων που αδειοδοτήθηκαν στην εν λόγω χώρα σύμφωνα με τα ισχύοντα πρότυπα ασφάλειας, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι η Korongo Airlines πρέπει να συμπεριληφθεί στο παράρτημα Α.

Αερομεταφορές της Γεωργίας

- (40) Υπάρχουν εξακριβωμένα αποδεικτικά στοιχεία από τις επιθεωρήσεις διαδρόμου⁽¹⁾, στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA, σε αεροσκάφη ορισμένων αερομεταφορέων που έχουν καταχωρηθεί στη Γεωργία, τα οποία περιλαμβάνουν διάφορα σημαντικά πορίσματα. Οι αρμόδιες αρχές της Γεωργίας (United Transport Administration — UTA) υπέβαλαν στοιχεία σχετικά με τα μέτρα επιβολής που ελήφθησαν σχετικά με τα πιστοποιητικά των εν λόγω αερομεταφορέων, καθώς και άλλων αερομεταφορέων. Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά, ανακλήθηκαν τα ακόλουθα πιστοποιητικά αερομεταφορέα: LTD Eurex Airline και JSC Tam Air ανακλήθηκε στις 24 Νοεμβρίου 2010, LTD Sky Way και LTD Sakaviaservice ανακλήθηκε στις 29 Νοεμβρίου 2010, LTD Jav Avia ανακλήθηκε στις 18 Ιανουαρίου 2011, LTD Carre Aviation Georgia ανακλήθηκε στις 8 Φεβρουαρίου 2011, LTD Air Batumi ανακλήθηκε στις 17 Μαρτίου 2011 και LTD Air Iberia ανακλήθηκε στις 4 Απριλίου 2011. Το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της LTD Sun Way έληξε στις 3 Φεβρουαρίου 2011 και δεν ανανεώθηκε.
- (41) Υπάρχουν εξακριβωμένα αποδεικτικά στοιχεία για ατυχήματα και περιστατικά σε πολλούς αερομεταφορείς της Γεωργίας. Σε αυτά συγκαταλέγονται το ατύχημα του αεροσκάφους τύπου Ilushin 76TD με αριθμό νηολόγησης 4L-GNI, που χρησιμοποιείται από τη Sun Way, το οποίο σημειώθηκε στο Καρατσι του Πακιστάν στις 28 Νοεμβρίου 2010 και το πρόσφατο ατύχημα του αεροσκάφους τύπου Canadair CL 600 με αριθμό νηολόγησης 4L-GAE που χρησιμοποιείται από τη Georgian Airways, το οποίο σημειώθηκε στην Κινσάσα της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό, στις 4 Απριλίου 2011. Υπάρχουν επίσης στοιχεία περιπτώσεων μη συμμόρφωσης όσον αφορά την ασφάλεια αεροσκάφους νηολογημένου στη Γεωργία που εισήχθη από χώρες των οποίων οι αερομεταφορείς υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- (42) Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη τα προαναφερθέντα αποδεικτικά στοιχεία, συναντήθηκε με τις αρμόδιες αρχές της Γεωργίας στις 22 Μαρτίου 2011. Η UTA υπέβαλε συμπληρωματικά έγγραφα στις 22, 25, 28 και 29 Μαρτίου 2011. Τα εν λόγω έγγραφα κατέδειξαν ότι πρόκειται να συσταθεί μια νέα Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας στις 15 Απριλίου 2011 και ότι ορισμένα αεροσκάφη έχουν διαγραφεί από το νηολόγιο (?) ως συνέπεια της αναθεώρησης των «Κανόνων κρατικής καταχώρισης και έκδοσης πιστοποιητικού αξιολογίας σε αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας της Γεωργίας», που άρχισε να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 2011.
- (43) Η UTA πρόεβη σε προφορική παρουσίαση των θέσεών της στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών στις 5 Απριλίου 2011. Κατά τη διάρκεια της παρουσίασης η UTA επιβεβαίωσε ότι ορισμένα πιστοποιητικά αερομεταφορέα είχαν ανακληθεί και ότι είκοσι εννέα από τα εβδομήντα είχαν διαγραφεί. Επιπλέον, η UTA ενημέρωσε σχετικά με τα διορθωτικά μέτρα που εφαρμόζονται ως αποτέλεσμα του ελέγχου στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Προγράμματος Ελέγχου των Δραστηριοτήτων Εποπτείας της Ασφάλειας (ΠΠΕ-ΔΕΑ) της ΔΟΠΑ που διεξήχθη το 2007 και παρουσίασε ένα πρόγραμμα μεταρρυθμίσεων που περιλαμβάνει την εναρμόνιση της νομοθεσίας περί αερομεταφορών με το κεκτημένο της ΕΕ που απορρέει από τη συμφωνία για τον Κοινό Ευρωπαϊκό Αεροπορικό Χώρο. Οι προσπάθειες αυτές υποστηρίζονται από διάφορες πρωτοβουλίες, όπως το πρόγραμμα αδελφοποίησης και τεχνικής βοήθειας προς τη UTA, στο πλαίσιο του προγράμματος Tracesca (διάδρομος μεταφορών Ευρώπης-Καυκάσου-Ασίας).
- (44) Η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών έλαβαν υπόψη την πρόοδο που έχει σημειώσει η UTA, τη βούλησή της να παράσχει διαφανή στοιχεία και να συνεργαστεί στενά για να λυθούν τα προβλήματα, καθώς και ότι στο εγγύς μέλλον προβλέπονται περαιτέρω μεταρρυθμίσεις. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να συνεργάζεται στενά με τις αρμόδιες αρχές της Γεωργίας στις προσπάθειές τους να εκσυγχρονίσουν το σύστημα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας τους.

(1) Αριθμοί επιθεώρησης SAFA: AESA-E-2010-255· αριθ. AESA-E-2010-328· αριθ. BCAA-2010-134· αριθ. CAA-NL-2010-20· αριθ. DGAC/F-2010-1024· αριθ. DGAC/F-2010-1708· αριθ. MOTLUX-2010-19.

(2) Την περίοδο 13.8.2010 - 23.3.2011 διαγράφηκαν από το νηολόγιο τα ακόλουθα αεροσκάφη: δύο αεροσκάφη AN-12 με αριθμούς νηολόγησης 4L-GLU και 4L-FFD και τέσσερα αεροσκάφη IL-76 με αριθμούς νηολόγησης 4L-FFG, 4L-GLP, 4L-GLX, 4L-FFE τα οποία χρησιμοποιούσε η Sky Way· δύο αεροσκάφη IL-76 με αριθμούς νηολόγησης 4L-GLR και 4L-GLK και δύο αεροσκάφη AN-12 με αριθμούς νηολόγησης 4L-GLT και 4L-GLN τα οποία χρησιμοποιούσε η Saqaviaservice· τρία αεροσκάφη IL-76 με αριθμούς νηολόγησης 4L-GLM, 4L-MGC και 4L-MGM τα οποία χρησιμοποιούσε η Sun Ways· ένα αεροσκάφος IL-76 με αριθμό νηολόγησης 4L-AWA το οποίο χρησιμοποιούσε η Air West· τρία αεροσκάφη AN-12 με αριθμούς νηολόγησης 4L-IRA, 4L-HUS, 4L-VAL τα οποία χρησιμοποιούσε η Air Victor Georgia· ένα αεροσκάφος AN-12 με αριθμό νηολόγησης 4L-PAS το οποίο χρησιμοποιούσε η Transviaservice· ένα αεροσκάφος AS-350B3 με αριθμό νηολόγησης 4L-GGG το οποίο χρησιμοποιούσε η Aviaservice· ένα αεροσκάφος AN-28 με αριθμό νηολόγησης 4L-28001 το οποίο χρησιμοποιούσε η Georgian Aviation University· ένα αεροσκάφος YAK-40 με αριθμό νηολόγησης 4L-AAK το οποίο χρησιμοποιούσε η Tam Air· ένα αεροσκάφος B-737 με αριθμό νηολόγησης 4L-TGM το οποίο χρησιμοποιούσε η Georgia Airways· ένα αεροσκάφος AN-26 με αριθμό νηολόγησης 4L-JAV το οποίο χρησιμοποιούσε η Jav Avia· ένα αεροσκάφος AN-12 με αριθμό νηολόγησης 4L-BKN το οποίο χρησιμοποιούσε η Fly Adjara· δύο αεροσκάφη AN-26 με αριθμούς νηολόγησης 4L-GST και 4L-GSS τα οποία χρησιμοποιούσε η Carre Aviation Georgia· ένα αεροσκάφος B-747 με αριθμό νηολόγησης 4L-KMK το οποίο χρησιμοποιούσε η Eurex Airlines· ένα αεροσκάφος SAAB 340 με αριθμό νηολόγησης 4L - EUI το οποίο χρησιμοποιούσε η Georgian International Airlines και ένα αεροσκάφος MI - 8T με αριθμό νηολόγησης 4L -BGA το οποίο χρησιμοποιούσε η Tisheti.

(45) Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι εντείνονται οι επιθεωρήσεις διαδρόμου σε αεροσκάφη αερομεταφορέων που είναι νηολογημένοι στη Γεωργία για να διαπιστωθεί η αποτελεσματική συμμόρφωσή τους με τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 351/2008 της Επιτροπής⁽¹⁾, ώστε να παρασχεθεί η βάση για την επαναξιολόγηση του θέματος κατά την επόμενη συνεδρίαση της επιτροπής ασφαλείας των αερομεταφορών.

Αερομεταφορές της Ινδονησίας

(46) Μετά την έκδοση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 590/2010⁽²⁾ η Επιτροπή συνέχισε με αμείωτο ρυθμό τις διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Ινδονησίας σχετικά με τα μέτρα που έχουν λάβει για να βελτιώσουν την αεροπορική ασφάλεια στην Ινδονησία και να διασφαλίσουν τη συμμόρφωσή τους προς τα ισχύοντα πρότυπα ασφαλείας.

(47) Οι αρμόδιες αρχές της Ινδονησίας (DGCA) συμμετείχαν σε τηλεδιάσκεψη με την Επιτροπή, στις 11 Μαρτίου 2011 και την ενημέρωσαν ότι όλοι οι αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι στην Ινδονησία, με εξαίρεση την Wing Air, είχαν υποβληθεί στη διαδικασία νέας πιστοποίησης. Η DGCA ανέφερε επίσης ότι μόνο το 9 % του στόλου των αεροσκαφών που εκτελούν πτήσεις στην Ινδονησία δεν είχε ακόμη εφοδιαστεί με τον απαιτούμενο εξοπλισμό της ΔΟΠΑ, ότι η DGCA είχε εγκρίνει εξαίρεση σύμφωνα με την οποία επιτρέπονταν οι πτήσεις μέχρι το τέλος του 2011 και ότι, μετά την εν λόγω ημερομηνία, θα απαγορευτεί η απογείωση σε αεροσκάφη που δεν θα έχουν εφοδιαστεί.

(48) Η επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών λαμβάνει υπόψη τις εξελίξεις αυτές και ενθαρρύνει τις αρμόδιες αρχές της Ινδονησίας να συνεχίσουν τις προσπάθειές τους για την ενίσχυση της εποπτείας των αερομεταφορέων που εμπίπτουν στη ρυθμιστική αρμοδιότητά τους.

(49) Η DGCA ζήτησε τη διαγραφή μόνο των αερομεταφορέων μεταφοράς φορτίου Cardig Air, Republic Express, Asia Link και Air Maleo και διαβίβασε τεκμηριωμένα στοιχεία που αποδεικνύουν ότι οι δραστηριότητες των εν λόγω αερομεταφορέων περιορίζονται αποκλειστικά στη μεταφορά φορτίου, ότι αποκλείεται η μεταφορά επιβατών, και ότι οι εν λόγω αρχές έλαβαν τα κατάλληλα μέτρα επιβολής, προκειμένου να περιορίσουν το πιστοποιητικό αερομεταφορέα τους και να αποκλείσουν την εκτέλεση πτήσεων προς και από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

(50) Κατά συνέπεια, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι οι ινδονησιακοί αερομεταφορείς Cardig Air, Republic Express, Asia Link και Air Maleo πρέπει να διαγραφούν από το παράρτημα Α.

Αερομεταφορές του Ισραήλ

Sun D'Or

(51) Μετά την ανάλυση από τον EASA των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργήθηκαν επί αεροσκαφών τα οποία χρησιμοποιήθηκαν για εκτέλεση πτήσεων στην ΕΕ από το 2008 από τον αερομεταφορέα Sun D'Or που έλαβε πιστοποίηση στο Ισραήλ, η οποία διαπίστωσε σοβαρή και κατ' εξακολούθηση μη συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, η Επιτροπή ξεκίνησε επίσημες διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές του Ισραήλ και κάλεσε τον αερομεταφορέα σε ακρόαση στις 16 Μαρτίου 2010. Από τις

διαβουλεύσεις προέκυψε ότι ο αερομεταφορέας δεν ήταν κατάλληλα πιστοποιημένος από τις αρμόδιες αρχές του Ισραήλ, διότι ήταν κάτοχος πιστοποιητικού αερομεταφορέα παρά το γεγονός ότι δεν ήταν σε θέση να αποδείξει ότι διασφαλίζει την ασφαλή πτήση αξιόπλων αεροσκαφών που χρησιμοποιεί με ευθύνη του (οι εργασίες συντήρησης και ελέγχου πραγματοποιούνταν εκτός της εταιρείας). Επιπλέον, η εταιρεία δεν ήταν σε θέση να αποδείξει ότι είχε λάβει κατάλληλα μέτρα αποκατάστασης και διορθωτικές δράσεις με σκοπό την εξεύρεση βιώσιμων λύσεων στα διάφορα προβλήματα που προέκυψαν κατά τους ελέγχους διαδρόμου στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA. Ως εκ τούτου, οι διαβουλεύσεις δεν μπορούσαν να επιβεβαιώσουν ότι ο αερομεταφορέας συμμορφώνεται με τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας.

(52) Μετά από διαβουλεύσεις με την Επιτροπή και τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας και περαιτέρω διαβουλεύσεις με τον αερομεταφορέα, οι αρμόδιες αρχές του Ισραήλ αποφάσισαν να ανακαλέσουν το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της Sun D'Or με ισχύ από την 1η Απριλίου 2011. Μετά τη λήψη της απόφασής τους όλα τα αεροσκάφη καταχωρίστηκαν στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα άλλου ισραηλινού αερομεταφορέα και η Sun D'Or ασχολείται αποκλειστικά και μόνο με την πώληση εισιτηρίων.

(53) Οι αρμόδιες αρχές του Ισραήλ κλήθηκαν να παρουσιάσουν τις θέσεις τους σχετικά με την εποπτεία του εν λόγω αερομεταφορέα στην επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών· η παρουσίαση πραγματοποιήθηκε στις 6 Απριλίου 2011. Κατά την παρουσίαση τους δήλωσαν ότι η Sun D'Or δεν πρέπει να (επανα-) πιστοποιηθεί. Κατά την παρουσίασή τους οι αρμόδιες αρχές του Ισραήλ ενημέρωσαν επίσης για τις συνολικές προσπάθειες που κατέβαλαν προκειμένου να ενισχύσουν τις οικείες ικανότητες εποπτείας και να εκσυγχρονίσουν το σύστημα ασφαλείας του Ισραήλ.

(54) Συνεπώς, βάσει των κοινών κριτηρίων εκτιμάται ότι δεν απαιτείται η ανάληψη περαιτέρω δράσης.

Israir

(55) Μετά την ανάλυση από τον EASA των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργήθηκαν επί αεροσκαφών τα οποία χρησιμοποιήθηκαν για εκτέλεση πτήσεων στην ΕΕ από το 2008 από τον αερομεταφορέα Israir που έλαβε πιστοποίηση στο Ισραήλ, η οποία αποκάλυψε επαναλαμβανόμενη σοβαρή μη συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, η Επιτροπή ξεκίνησε επίσημες διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές του Ισραήλ και κάλεσε τον αερομεταφορέα σε ακρόαση στις 16 Μαρτίου 2010. Οι διαβουλεύσεις αποκάλυψαν ότι ο αερομεταφορέας έλαβε μια σειρά διορθωτικών μέτρων με στόχο να εξασφαλίσει ότι συμμορφώνεται με τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας με βιώσιμο τρόπο. Ο αερομεταφορέας άλλαξε διαχείριση (μεταγενέστεροι κάτοχοι) με σκοπό την αποτελεσματική εφαρμογή μιας πολιτικής ασφαλείας με βάση ένα σύστημα διαχείρισης της ασφαλείας. Αφαίρεσε από το στόλο του 3 αεροσκάφη τύπου Airbus A-320 (αριθμός νηολόγησης 4X-ABH, 4X-ABD και 4x ABF), στα οποία οφειλόταν η πλειονότητα των σοβαρών προβλημάτων που διαπιστώθηκαν κατά τους ελέγχους διαδρόμου στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA. Τέλος, ενίσχυσε την κατάρτιση εξειδικευμένου προσωπικού, προκειμένου να εξασφαλίσει ότι διεξάγονται με σωστό τρόπο οι προ πτήσεων επιθεωρήσεις· αναθέωσε τις εσωτερικές του επιχειρησιακές διαδικασίες και εισήγαγε ένα νέο σύστημα διασφάλισης της ποιότητας σε συνδυασμό με ένα σύστημα διασφάλισης της

(1) ΕΕ L 109 της 19.4.2008, σ. 7.

(2) ΕΕ L 170 της 6.7.2010, σ. 9.

ποιότητας του ελέγχου· αναθεώρησε πλήρως τις οικείες δραστηριότητες εδάφους και το εγχειρίδιο συντήρησης και εισήγαγε ένα σύγχρονο εγχειρίδιο για το κέντρο ελέγχου επιχειρήσεων.

- (56) Με βάση τις προαναφερθείσες αλλαγές και υπό το πρίσμα της παρουσίασης των θέσεων των αρμόδιων αρχών του Ισραήλ στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών στις 6 Απριλίου 2011, εκτιμάται ότι ο αερομεταφορέας είναι σε θέση να βελτιώνει συνεχώς τις επιδόσεις του. Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση της Israir προς τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου οι οποίες πρέπει να διενεργούνται στα αεροσκάφη του εν λόγω αερομεταφορέα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 351/2008.

Αερομεταφορές του Καζακστάν

- (57) Οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι σημειώνουν πρόοδο όσον αφορά μια φιλόδοξη μεταρρύθμιση στον τομέα των αερομεταφορών η οποία έχει ξεκινήσει το 2009 με σκοπό την ενίσχυση της αεροπορικής ασφαλείας. Μετά την έγκριση του νέου κώδικα πολιτικής αεροπορίας, τον Ιούλιο του 2010, περισσότεροι από 100 ειδικοί αεροπορικοί κανονισμοί βρίσκονται στο στάδιο της επεξεργασίας και οι περισσότεροι από αυτούς έχουν ήδη εκδοθεί. Οι αρμόδιες αρχές διαπιστώνουν επίσης πρόοδο όσον αφορά την ποιότητα του προσωπικό με την πρόσληψη πρόσθετων εξειδικευμένων επιθεωρητών, η οποία πρόκειται να συνεχισθεί τους επόμενους μήνες.
- (58) Οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν ενημέρωσαν ότι συνέχισαν να λαμβάνουν μέτρα επιβολής. Ειδικότερα, ενημέρωσαν ότι ανακάλεσαν το πιστοποιητικό αερομεταφορέα των εξής αερομεταφορέων: Air Flamingo· Almaty Aviation· Atyrau Aye Zholy· Arkhabay· Asia Continental Avialines· Centr Pankh· Kazavia National Airlines· Kokhshetau Airlines, Orlan 2000· Zherzu Avia.
- (59) Οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν προέβησαν σε δηλώσεις και παρείχαν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι οι εν λόγω αερομεταφορείς δεν ασχολούνται πλέον με εμπορικές αερομεταφορές και δεν κατέχουν πλέον σχετική έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης. Συνεπώς, δεν θεωρούνται πλέον αερομεταφορείς κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005. Με βάση τα ανωτέρω και βάσει των κοινών κριτηρίων εκτιμάται ότι οι εν λόγω δέκα αερομεταφορείς πρέπει να διαγραφούν από το παράρτημα Α.
- (60) Οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν ενημέρωσαν επίσης ότι επανεξέτασαν την περίπτωση του αερομεταφορέα KazAir-West, του οποίου το πιστοποιητικό αερομεταφορέα είχε προηγουμένως ανακληθεί και εξέδωσαν νέο πιστοποιητικό αερομεταφορέα στον συγκεκριμένο αερομεταφορέα. Βάσει των κοινών κριτηρίων εκτιμάται ότι ο εν λόγω αερομεταφορέας πρέπει να διατηρηθεί στο παράρτημα Α.
- (61) Η Επιτροπή στηρίζει τις φιλόδοξες προσπάθειες μεταρρύθμισης του συστήματος πολιτικής αεροπορίας που ανελήφθη από τις αρμόδιες αρχές του Καζακστάν και τις καλεί να τις συνεχίσουν με αποφασιστικότητα και να εφαρμόσουν το σχέδιο διορθωτικών μέτρων που συμφώνησαν με τη ΔΟΠΑ, εστιάζοντας κατά προτεραιότητα στα ανεπίλυτα σοβαρά προβλήματα ασφαλείας και στη νέα πιστοποίηση όλων των αερομεταφορέων υπό τη δικαιοδοσία τους. Η Επιτροπή είναι σε θέση να διοργανώσει, εν ευθέτω χρόνο, με τη συνδρομή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της

Αεροπορίας και τη στήριξη των κρατών μελών, επιτόπια εκτίμηση, προκειμένου να ελέγξει την πρόοδο που έχει επιτευχθεί στην εφαρμογή του σχεδίου μέτρων.

Αερομεταφορές της Κιργιζίας

- (62) Οι αρμόδιες αρχές της Κιργιζίας ενημέρωσαν ότι τα πιστοποιητικά αερομεταφορέα των ακόλουθων τεσσάρων αερομεταφορέων — Golden Rules Airlines (GRS), Max Avia (MAI), Tenir Airlines (TEB) και Sky Gate International (SGD) ανακλήθηκαν το 2009 και το 2010 και οι οικείοι κωδικοί αναγνώρισης ΔΟΠΑ ανακλήθηκαν από τη ΔΟΠΑ. Συνεπώς, βάσει των κοινών κριτηρίων εκτιμάται ότι οι εν λόγω αερομεταφορείς πρέπει να διαγραφούν από το παράρτημα Α.
- (63) Οι αρμόδιες αρχές της Κιργιζίας ενημέρωσαν επίσης ότι τα πιστοποιητικά αερομεταφορέα τριών άλλων αερομεταφορέων, των Itek Air, Trast Aero και Asian Air είχαν λήξει, αλλά δεν κοινοποίησαν σχετικές αποδείξεις. Συνεπώς, βάσει των κοινών κριτηρίων εκτιμάται ότι οι εν λόγω αερομεταφορείς πρέπει να παραμείνουν στο παράρτημα Α.
- (64) Επειδή μέχρι στιγμής δεν έχουν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή αποδεικτικά στοιχεία για την πλήρη εφαρμογή κατάλληλων διορθωτικών μέτρων από τους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στην Κιργιζία και από τις αρχές που έχουν τη ρυθμιστική εποπτεία αυτών των αερομεταφορέων, βάσει των κοινών κριτηρίων εκτιμάται ότι οι εν λόγω αερομεταφορείς πρέπει να παραμείνουν στο παράρτημα Α.
- (65) Η Επιτροπή ενθαρρύνει τις αρμόδιες αρχές της Κιργιζίας να συνεχίσουν τις προσπάθειές τους για επίλυση όλων των προβλημάτων μη συμμόρφωσης που διαπίστωσε η ΔΟΠΑ σε έλεγχο που διενεργήθηκε τον Απρίλιο του 2009 στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Προγράμματος Ελέγχου των Δραστηριοτήτων Εποπτείας της Ασφάλειας (ΠΠΕΔΕΑ). Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, συνεπικουρούμενη από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας και με τη στήριξη των κρατών μελών, είναι σε θέση να μεταφέρει επιτόπου, όταν θα έχει εφαρμοσθεί και προχωρήσει αρκετά το σχέδιο μέτρων που υποβλήθηκε στη ΔΟΠΑ· στόχος της επίσκεψης αυτής θα είναι να ελεγχθεί η εφαρμογή των ισχυουσών απαιτήσεων ασφαλείας από τις αρμόδιες αρχές και από τις εταιρείες υπό την εποπτεία τους.

Air Madagascar

- (66) Υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία για πολυάριθμα προβλήματα όσον αφορά την ασφάλεια της Air Madagascar που έχει πιστοποιηθεί στη Μαδαγασκάρη. Τα εν λόγω προβλήματα διαπιστώθηκαν από τις αρμόδιες αρχές της Γαλλίας κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA. Τα αποτελέσματα για το αεροσκάφος B-767 είναι κατά πολύ χειρότερα σε σύγκριση με άλλα αεροσκάφη του αερομεταφορέα. Ο αριθμός των ευρημάτων σε κάθε επιθεώρηση SAFA η επανεμφάνιση των προβλημάτων όσον αφορά την ασφάλεια και το γεγονός ότι η κατάσταση επιδεινώνεται από το 2010 δείχνουν τη σοβαρότητα της κατάστασης.
- (67) Τον Φεβρουάριο του 2008 η ΔΟΠΑ διενήργησε έλεγχο στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Προγράμματος Ελέγχου των Δραστηριοτήτων Εποπτείας της Ασφάλειας και ανέφερε πολυάριθμα σημαντικά προβλήματα ως προς την ικανότητα των αρχών πολιτικής αεροπορίας της Μαδαγασκάρης να ασκούν τα εποπτικά τους καθήκοντα όσον αφορά την ασφάλεια των αερομεταφορών.

- (68) Η Επιτροπή, έχοντας υπόψη τις επιθεωρήσεις SAFA και τα αποτελέσματα της έκθεσης ελέγχου της ΔΟΠΑ, ξεκίνησε στις 28 Φεβρουαρίου 2011 επίσημη διαβούλευση με τις αρμόδιες αρχές της Μαδαγασκάρης, εκφράζοντας σοβαρές ανησυχίες για την ασφάλεια των πτήσεων της Air Madagascar και παροτρύνοντας τον αερομεταφορέα και τις αρμόδιες αρχές σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 να λάβουν μέτρα βάσει των πορισμάτων της ΔΟΠΑ και να λύσουν κατά τρόπο ικανοποιητικό τα προβλήματα ασφαλείας που διαπιστώθηκαν κατά τις επιθεωρήσεις στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA.
- (69) Η Επιτροπή συναντήθηκε στις 16 Μαρτίου 2011 με τις αρχές πολιτικής αεροπορίας της Μαδαγασκάρης και με εκπροσώπους της Air Madagascar, προκειμένου να σιγουρευτεί ότι αμφότερες έχουν λάβει μέτρα για την αντιμετώπιση των ελλείψεων ασφαλείας που διαπιστώθηκαν κατά τις επιθεωρήσεις στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA ή ότι έχουν τουλάχιστον ληφθεί τα κατάλληλα μέτρα για τον μετριασμό των εντοπισθέντων κινδύνων για την ασφάλεια. Δυστυχώς, βάσει των πληροφοριών που παρασχέθηκαν στην εν λόγω συνάντηση δεν ήταν δυνατό να αποδειχθούν ούτε η διεξαγωγή ολοκληρωμένης ανάλυσης των βαθύτερων αιτίων των ελλείψεων ασφαλείας, ούτε η υλοποίηση ενός στέρεου σχεδίου διορθωτικών και προληπτικών μέτρων από την εταιρεία, ούτε η υλοποίηση κατάλληλου προγράμματος εποπτείας της ασφαλείας εκ μέρους των αρχών. Κατά συνέπεια, οι αρχές πολιτικής αεροπορίας της Μαδαγασκάρης και ο αερομεταφορέας Air Madagascar κλήθηκαν να αποσαφηνίσουν την κατάσταση στη συνεδρίαση της επιτροπής ασφαλείας των αερομεταφορών τον Απρίλιο του 2011.
- (70) Η Air Madagascar και οι αρμόδιες αρχές της Μαδαγασκάρης κλήθηκαν σε ακρόαση από την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών στις 5 Απριλίου 2011. Η Air Madagascar παρουσίασε ένα πιο ενισχυμένο σχέδιο διορθωτικών και προληπτικών μέτρων που βασίζεται σε μια εμπειριστατωμένη ανάλυση των βαθύτερων αιτίων, αλλά δεν προσκόμισε στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι οι ενέργειες αυτές έχουν έως τώρα φέρει αποτελέσματα.
- (71) Η Επιτροπή, ενώ εκφράζει την ικανοποίησή της για τα πολλά υποσχόμενες ενέργειες του αερομεταφορέα, εξέφρασε τις ανησυχίες της σχετικά με τη συνεχιζόμενη παρουσία σοβαρών προβλημάτων στο πεδίο της διαρκούς αξιοπιστίας όλων των αεροσκαφών της Air Madagascar. Ο αερομεταφορέας αποδέχθηκε την ύπαρξη ελλείψεων όσον αφορά τα αεροσκάφη τύπου Boeing B-767. Δήλωσε ότι θεωρεί ότι τα μέτρα που ισχύουν επί του παρόντος μπορούν να μετριάσουν τους κινδύνους ασφαλείας για τον υπόλοιπο στόλο λόγω των χαμηλότερων συχνοτήτων πτήσης ή/και της ηλικίας των συγκεκριμένων αεροσκαφών.
- (72) Η Επιτροπή αναγνώρισε τις προσπάθειες που κατέβαλε ο αερομεταφορέας για την εξεύρεση βιώσιμων λύσεων με σκοπό την αντιμετώπιση των προβλημάτων ασφαλείας που διαπιστώθηκαν κατά τις επιθεωρήσεις διαδρόμου στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA και κάλεσε τις αρμόδιες αρχές της Μαδαγασκάρης να ενισχύσουν τις εποπτικές δραστηριότητές τους με σκοπό τη διασφάλιση αποτελεσματικής εφαρμογής του σχεδίου διορθωτικών και προληπτικών μέτρων του φορέα εκμετάλλευσης χωρίς αδικαιολόγητες καθυστερήσεις.
- (73) Λαμβάνοντας υπόψη τα πολυάριθμα και ανεπίλυτα προβλήματα ασφαλείας που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων διαδρόμου σε αεροσκάφη τύπου Boeing B-767 της Air Madagascar, την ανεπάρκεια της εταιρείας να εφαρμόσει έως τώρα ένα κατάλληλο σχέδιο διορθωτικών και προληπτικών μέτρων και την απουσία άσκησης επαρκούς εποπτείας της ασφαλείας από τις αρμόδιες αρχές της Μαδαγασκάρης επί των πτητικών λειτουργιών του εν λόγω αερομεταφορέα, η Επιτροπή, μετά από γνωμοδότηση της επιτροπής ασφαλείας των αερομεταφορών, θεωρεί ότι δεν πρέπει να επιτραπεί στον αερομεταφορέα να εκτελεί πτήσεις στην Ένωση με αεροσκάφη τύπου Boeing B-767. Ως εκ τούτου, βάσει των κοινών κριτηρίων εκτιμάται ότι η Air Madagascar πρέπει να συμπεριληφθεί στο παράρτημα Β και η λειτουργία της να υπόκειται σε περιορισμούς, ώστε να αποκλείονται οι πτήσεις με όλα τα αεροσκάφη τύπου Boeing B-767. Πρέπει να επιτραπεί στον αερομεταφορέα να εκτελεί πτήσεις εντός της Ένωσης με τους άλλους τύπους αεροσκαφών που αναγράφονται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το παράρτημα Β.
- (74) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση της Air Madagascar με τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου που πρέπει να διενεργούνται στα αεροσκάφη του εν λόγω αερομεταφορέα δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 351/2008.

Αερομεταφορές της Μοζαμβίκης

- (75) Υπάρχουν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία για ελλιπή ικανότητα της αρμόδιας αρχής για την εποπτεία της ασφαλείας των αερομεταφορών που έχουν πιστοποιηθεί στη Μοζαμβίκη να εφαρμόσει και να επιβάλει τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, όπως αποδείχθηκε από τα αποτελέσματα του ελέγχου που διεξήγαγε η ΔΟΠΑ στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Προγράμματος Ελέγχου των Δραστηριοτήτων Εποπτείας της Ασφάλειας (USOAP) τον Ιανουάριο του 2010. Από τον έλεγχο αυτό προέκυψαν πολλές και σημαντικές ελλείψεις σε ό,τι αφορά την ικανότητα των αρχών πολιτικής αεροπορίας της Μοζαμβίκης να ανταπεξέλθουν στα καθήκοντά τους όσον αφορά την εποπτεία της ασφαλείας πτήσεων. Όταν η ΔΟΠΑ υπέβαλε την τελική έκθεσή της, τα πρότυπα της ΔΟΠΑ δεν εφαρμόζονταν αποτελεσματικά σε ποσοστό άνω του 77 %. Σε ορισμένα κρίσιμα θέματα, όπως η εξασφάλιση εξειδικευμένου τεχνικού προσωπικού, τα πρότυπα της ΔΟΠΑ δεν εφαρμόζονταν αποτελεσματικά σε ποσοστό άνω του 98 %. Σχετικά με την αντιμετώπιση των προβλημάτων ασφαλείας, τα πρότυπα της ΔΟΠΑ δεν εφαρμόζονταν αποτελεσματικά σε ποσοστό άνω του 93 %.
- (76) Μετά τον έλεγχο στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Προγράμματος Ελέγχου των Δραστηριοτήτων Εποπτείας της Ασφάλειας (ΠΠΕΔΕΑ) της Μοζαμβίκης, η ΔΟΠΑ έχει κοινοποιήσει σε όλες τις χώρες μέλη της σύμβασης του Σικάγου την ύπαρξη σοβαρού προβλήματος ασφαλείας που επηρεάζει την εποπτεία της ασφαλείας των αερομεταφορών που έχουν αδειοδοτηθεί στη Μοζαμβίκη (1)· το πρόβλημα συνίσταται στο ότι η διαδικασία πιστοποίησης που χρησιμοποιείται στη Μοζαμβίκη για την έκδοση πιστοποιητικού αερομεταφορέα (ΠΑ) δεν τηρεί τις ισχύουσες διατάξεις του παραρτήματος 6 της ΔΟΠΑ. Ειδικότερα, οι 15 αερομεταφορείς της Μοζαμβίκης, συμπεριλαμβανομένων των διεθνών αερομεταφορών, εξακολουθούν να εκτελούν πτήσεις με πιστοποιητικά αερομεταφορέα (ΠΑ) που εκδόθηκαν σύμφωνα με προηγούμενους κανονισμούς οι οποίοι έχουν καταργηθεί. Οι αρμόδιες

(1) Πόρισμα ΔΟΠΑ OPS/01.

αρχές της Μοζαμβίκης (IACM) δεν είχαν αξιολογήσει όλα τα ειδικά στοιχεία που αφορούν τη διαδικασία πιστοποίησης πριν από την έκδοση πιστοποιητικού αερομεταφοράς και η IACM δεν μπορεί να διασφαλίσει ότι όλοι οι 15 κάτοχοι ΠΑ συμμορφώνονται με τις διατάξεις του παραρτήματος 6 και τους εθνικούς κανονισμούς πριν από την εκτέλεση διεθνών πτήσεων. Επιπλέον, η IACM δεν έχει διενεργήσει επιθεωρήσεις επιτήρησης αερομεταφορέων για πάνω από δύο έτη.

- (77) Υπάρχουν στοιχεία που αποδεικνύουν την ελλιπή ικανότητα των αρμόδιων αρχών της Μοζαμβίκης να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης που διαπιστώθηκαν από τη ΔΟΠΑ, όπως απειδείχθη από το γεγονός ότι σημαντικό μέρος των σχεδίων διορθωτικών μέτρων που προτάθηκαν από τις εν λόγω αρχές για την αντιμετώπιση των προβλημάτων μη συμμόρφωσης που διαπιστώθηκαν από τη ΔΟΠΑ δεν έγιναν δεκτά από τη ΔΟΠΑ. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για το σοβαρό πρόβλημα ασφάλειας που διαπίστωσε η ΔΟΠΑ, το οποίο παραμένει άλυτο. Εξάλλου, οι αρμόδιες αρχές της Μοζαμβίκης ενημέρωσαν ότι η εφαρμογή των σχεδίων διορθωτικών μέτρων άρχισε καθυστερημένα.
- (78) Η Επιτροπή, έχοντας υπόψη τα αποτελέσματα του ελέγχου της ΔΟΠΑ στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Προγράμματος Ελέγχου των Δραστηριοτήτων Εποπτείας της Ασφάλειας (ΠΠΕΔΕΑ), ξεκίνησε διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Μοζαμβίκης (IACM) τον Μάρτιο του 2010, κατά τη διάρκεια των οποίων εξέφρασε σοβαρές ανησυχίες για την ασφάλεια των πτήσεων των αερομεταφορέων που είναι αδειοδοτημένοι στο συγκεκριμένο κράτος και ζήτησε διευκρινίσεις σχετικά με τα μέτρα που έχουν λάβει οι αρμόδιες αρχές για να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα που διαπίστωσε η ΔΟΠΑ.
- (79) Η IACM υπέβαλε δικαιολογητικά μεταξύ Απριλίου 2010 και Απριλίου 2011 και παρουσίασε τις θέσεις της στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών στις 6 Απριλίου 2011. Η IACM ανέφερε ότι, μετά την υποβολή στη ΔΟΠΑ του προαναφερόμενου σχεδίου διορθωτικών μέτρων, έχουν γίνει τα πρώτα βήματα εφαρμογής του. Ενημέρωσε μάλιστα ότι είναι σε εξέλιξη η μεταρρύθμιση της ίδιας της IACM με σκοπό να ενισχυθεί σημαντικά η ανεξαρτησία της και η εποπτική ικανότητά της, καθώς και ότι, εν αναμονή της πρόσληψης επαρκούς αριθμού ειδικευμένων επιθεωρητών, η IACM είχε συνάψει συμβάσεις με εξωτερικούς συμβούλους για τη στήριξη των δραστηριοτήτων εποπτείας. Ωστόσο, κατά τη γνώμη της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών, η IACM δεν προσκόμισε στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η IACM από μόνη της έχει επί του παρόντος επαρκείς πόρους για να διασφαλίσει την εποπτεία όλων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Μοζαμβίκη. Ενημέρωσε ότι 13 αερομεταφορείς είναι πιστοποιημένοι στη Μοζαμβίκη και ότι έχει τη δυνατότητα, με την υποστήριξη των εν λόγω συμβούλων, να προβεί σε νέα πιστοποίηση 8 εξ αυτών το 2010, σύμφωνα με την κανονισμούς της πολιτικής αεροπορίας της Μοζαμβίκης, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται τρεις αερομεταφορείς που εκτελούν διεθνείς πτήσεις: Mozambique Airlines, Mozambique Express και Trans Airways. Ωστόσο, κατά τη γνώμη της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών, δεν προσκόμισε στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι οι εν λόγω αερομεταφορείς υπόκεινται σε συνεχή εποπτεία σύμφωνα με τα ισχύοντα πρότυπα ασφαλείας. Τέλος, επιβεβαίωσε ότι 5 αερομεταφορείς που έχουν δηλώσει ότι εκτελούν αποκλειστικά εσωτερικές πτήσεις εξακολουθούν να χρησιμοποιούν πιστοποιητικά αερομεταφοράς που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τους προηγούμενους κανονισμούς που έχουν καταργηθεί. Ωστόσο, η IACM δεν προσκόμισε τα εν λόγω πιστοποιητικά. Επίσης, το μείζον πρόβλημα ασφάλειας που κοινοποιήθηκε από τη ΔΟΠΑ εν προκειμένω παραμένει μέχρι σήμερα άλυτο.
- (80) Η Mozambique Airlines (LAM) υπέβαλε γραπτές παρατηρήσεις και παρουσίασε τις θέσεις της στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών στις 6 Απριλίου 2011. Η LAM επιβεβαίωσε ότι επαναπιστοποιήθηκε στις 6 Απριλίου 2010 σύμφωνα με τους κανονισμούς της πολιτικής αεροπορίας της Μοζαμβίκης. Ωστόσο, το εν λόγω ΠΑ που έληξε στις 5 Απριλίου, ανανεώθηκε στις 6 Απριλίου 2011 από την IACM με περιορισμούς, ώστε να αποκλειστούν οι προσεγγίσεις χαμηλής ορατότητας της Κατηγορίας III, καθώς επιβεβαιώθηκε ότι ο μεταφορέας δεν είχε την άδεια να εκτελεί τέτοιου είδους προσεγγίσεις. Η Mozambique Express (MEX) υπέβαλε γραπτές παρατηρήσεις και παρουσίασε τις θέσεις της στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών στις 6 Απριλίου 2011. Η MEX επιβεβαίωσε ότι επαναπιστοποιήθηκε τον Απρίλιο του 2010, σύμφωνα με τους κανονισμούς της πολιτικής αεροπορίας της Μοζαμβίκης, μολονότι τέσσερα αεροσκάφη τύπου Embraer 120 εκτελούν πτήσεις χωρίς να είναι εφοδιασμένα με E-GPWS (TAWS).
- (81) Η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών αναγνωρίζουν τις προσπάθειες που καταβλήθηκαν για τη μεταρρύθμιση του συστήματος πολιτικής αεροπορίας στη Μοζαμβίκη και τα πρώτα βήματα που έγιναν για να επιλυθούν τα προβλήματα ασφάλειας που διαπιστώθηκαν από τη ΔΟΠΑ. Ωστόσο, με βάση τα κοινά κριτήρια, ενόσω εκκρεμεί η ουσιαστική υλοποίηση κατάλληλων διορθωτικών μέτρων για την αντιμετώπιση των ελλείψεων που διαπίστωσε η ΔΟΠΑ και ιδίως των σοβαρών προβλημάτων ασφάλειας, κρίνεται ότι οι αρμόδιες αρχές της Μοζαμβίκης, προς το παρόν, δεν είναι σε θέση να εφαρμόσουν και να επιβάλουν τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας σε όλους αερομεταφορείς που υπόκεινται στο ρυθμιστικό έλεγχό τους. Ως εκ τούτου, όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση στη Μοζαμβίκη πρέπει να υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας και, επομένως, να συμπεριληφθούν στο παράρτημα Α.
- (82) Οι αρμόδιες αρχές της Πορτογαλίας ανέφεραν ότι έχουν συμφωνήσει να παράσχουν τεχνική βοήθεια στις αρμόδιες αρχές της Μοζαμβίκης και άρχισαν ήδη να το κάνουν. Η τεχνική αυτή βοήθεια θα περιλαμβάνει κυρίως την κατάρτιση εξειδικευμένου προσωπικού και τις διαδικασίες άσκησης εποπτείας.
- (83) Η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών ενθαρρύνουν τη Μοζαμβίκη να συνεχίσει να συνεργάζεται πλήρως με τη ΔΟΠΑ για την επικύρωση, εν ευθέτω χρόνω, διά της Συντονισμένης αποστολής Επικύρωσης της ΔΟΠΑ (ICVM), ενός κατάλληλου σχεδίου διορθωτικών μέτρων για την αντιμετώπιση των ελλείψεων που διαπίστωσε η εν λόγω Οργάνωση και για να συνεχιστεί η πρόοδος όσον αφορά την εφαρμογή του. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με την υποστήριξη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, όπως άλλωστε και τα κράτη μέλη, είναι έτοιμη να εξετάσει την παροχή τεχνικής υποστήριξης, εφόσον είναι απαραίτητη εν προκειμένω.
- (84) Η Επιτροπή, μετά από τη γνωμοδότηση της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών, είναι σε θέση να επαναξιολογήσει την κατάσταση με βάση εξακριβωμένα στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η εφαρμογή του σχεδίου μέτρων που υποβλήθηκε στη ΔΟΠΑ έχει προχωρήσει ικανοποιητικά.

Αερομεταφορές της Ρωσικής Ομοσπονδίας

- (85) Μετά από επίσκεψη της Επιτροπής στη Ρωσική Ομοσπονδία τον Δεκέμβριο του 2010 οι αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας υπέβαλαν στοιχεία σχετικά με τα πιστοποιητικά αερομεταφορέα ορισμένων ρωσικών αερομεταφορέων των οποίων τα αποτελέσματα στο πλαίσιο των επιθεωρήσεων διαδρόμου SAFA κατέδειξαν διάφορα σημαντικά ευρήματα ανά επιθεώρηση. Επιπλέον, κατά τις διαβουλεύσεις, στις 8 Μαρτίου, οι αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας δεσμεύθηκαν να υποβάλουν στην Επιτροπή τα ακόλουθα στοιχεία: α) πληροφορίες για τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων εποπτείας που διενεργήθηκαν από τις ρωσικές αρχές στους καθορισμένους ρωσικούς αερομεταφορείς· β) πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων από τους εν λόγω αερομεταφορείς για την επίλυση των προβλημάτων που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων διαδρόμου SAFA· και γ) τον κατάλογο των ΠΑ ορισμένων ρωσικών αερομεταφορέων που εκτελούν πτήσεις εντός της ΕΕ.
- (86) Με βάση τα στοιχεία που υποβλήθηκαν από τις αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας, τα ακόλουθα αεροσκάφη που αναγράφονται στο ΠΑ ορισμένων αερομεταφορέων δεν συμμορφώνονται επί του παρόντος με τα πρότυπα της ΔΟΠΑ και η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών καλεί την Επιτροπή να αποσαφηνίσει τη διεθνείς πτήσεις των εν λόγω αεροσκαφών με τις αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας:
- α) Aircompany Yakutia: το αεροσκάφος Antonov AN-140 με αριθμό νηολόγησης RA-41250· τα αεροσκάφη AN-24RV με αριθμό νηολόγησης RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360· RA-47363· AN-26 με αριθμό νηολόγησης RA-26660· αεροσκάφη Tupolev TU-154M με αριθμό νηολόγησης RA-85007, RA-85707 και 85794.
- β) Atlant Soyuz: τα αεροσκάφη Tupolev TU-154M με αριθμό νηολόγησης RA-85672 και RA-85682, που στο παρελθόν χρησιμοποιούσε η Atlant Soyuz, σήμερα χρησιμοποιούνται αμφότερα από άλλους αερομεταφορείς πιστοποιημένους στη Ρωσική Ομοσπονδία.
- γ) Gazpromavia: τα αεροσκάφη Tupolev TU-154M με αριθμό νηολόγησης RA-85625 και RA-85774· τα αεροσκάφη Yakovlev Yak-40 με αριθμό νηολόγησης RA-87511, RA-88300 και RA-88186· τα αεροσκάφη Yak-40K με αριθμό νηολόγησης RA-21505, RA-98109 και RA-8830· Yak-42D με αριθμό νηολόγησης RA-42437· όλα τα ελικόπτερα (22) Kamov Ka-26 (αγνώστου αριθμού νηολόγησης)· όλα τα ελικόπτερα (49) Mi-8 (αγνώστου αριθμού νηολόγησης)· όλα τα ελικόπτερα (11) Mi-171 (αγνώστου αριθμού νηολόγησης)· όλα τα ελικόπτερα (8) Mi-2 (αγνώστου αριθμού νηολόγησης)· το (1) ελικόπτερο EC-120B: RA-04116.
- δ) Kavminvodyavia: τα αεροσκάφη Tupolev TU-154B με αριθμό νηολόγησης RA-85494 και RA-85457.
- ε) Krasnoyarsky Airlines: το αεροσκάφος τύπου TU-154M RA-85672 που ήταν προηγουμένως εγγεγραμμένο στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα της Krasnoyarsky Airlines, το οποίο ανακλήθηκε το 2009, τώρα χρησιμοποιείται από την Atlant Soyuz· το αεροσκάφος του ίδιου τύπου με αριθμό νηολόγησης RA-85682 χρησιμοποιείται από άλλον αερομεταφορέα πιστοποιημένο στη Ρωσική Ομοσπονδία.
- στ) Kuban Airlines: τα αεροσκάφη Yakovlev Yak-42 με αριθμό νηολόγησης RA-42331, RA-42350, RA-42538 και RA-42541.
- ζ) Orenburg Airlines: το αεροσκάφος Tupolev TU-134A3 με αριθμό νηολόγησης RA 85602· όλα τα αεροσκάφη TU-134 (αγνώστου αριθμού νηολόγησης)· όλα τα αεροσκάφη Antonov An-24 (αγνώστου αριθμού νηολόγησης)· όλα τα αεροσκάφη An-2 (αγνώστου αριθμού νηολόγησης)· όλα τα ελικόπτερα Mi-2 (αγνώστου αριθμού νηολόγησης)· όλα τα ελικόπτερα Mi-8 (αγνώστου αριθμού νηολόγησης).
- η) Moscovia Airlines: τα αεροσκάφη Antonov AN-12 RA-12193 και RA-12194.
- θ) Tatarstan Airlines: τα αεροσκάφη Yakovlev Yak-42D με αριθμό νηολόγησης RA-42374 και RA-42433.
- ι) Ural Airlines: το αεροσκάφος Tupolev TU-154B με αριθμό νηολόγησης RA-85508 (τα αεροσκάφη RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 και RA-85432 αυτή τη στιγμή δεν χρησιμοποιούνται για οικονομικούς λόγους).
- ια) UTair: αεροσκάφος Tupolev TU-154M με αριθμό νηολόγησης RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820· όλα (24) τα αεροσκάφη TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 και RA-65977· τα αεροσκάφη RA-65143 και RA-65916 χρησιμοποιούνται από άλλο ρωσικό αερομεταφορέα· το (1) αεροσκάφος TU-134B: RA-65726· όλα τα αεροσκάφη (10) Yakovlev Yak-40: RA-87348 (αυτή τη στιγμή δεν χρησιμοποιείται για οικονομικούς λόγους), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 και RA-88280· τα αεροσκάφη RA-87292 και RA-88244 του ίδιου τύπου έχουν αποσυρθεί· όλα τα ελικόπτερα Mil-26: (αγνώστου αριθμού νηολόγησης)· όλα τα ελικόπτερα Mil-10: (αγνώστου αριθμού νηολόγησης)· όλα τα ελικόπτερα Mil-8 (αγνώστου αριθμού νηολόγησης)· όλα τα ελικόπτερα AS-355 (αγνώστου αριθμού νηολόγησης)· όλα τα ελικόπτερα BO-105 (αγνώστου αριθμού νηολόγησης)· τα αεροσκάφη τύπου AN-24B RA-46388 και RA-87348 δεν χρησιμοποιούνται για οικονομικούς λόγους· RA-46267 και RA-47289 και τα αεροσκάφη τύπου AN-24RV RA-46509, RA-46519 και RA-47800 χρησιμοποιούνται από άλλο ρωσικό αερομεταφορέα.
- ιβ) Rossija (STC Russia): το αεροσκάφος Tupolev TU-134 με αριθμό νηολόγησης RA-65979, τα αεροσκάφη RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 και RA-65555 χρησιμοποιούνται από άλλο ρωσικό αερομεταφορέα· το αεροσκάφος Ilyushin IL-18 με αριθμό νηολόγησης RA-75454 χρησιμοποιείται από άλλο ρωσικό αερομεταφορέα· τα αεροσκάφη Yakovlev Yak-40 με αριθμό νηολόγησης RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 και RA-88200 χρησιμοποιούνται από άλλο ρωσικό αερομεταφορέα.

- ιγ) Russair: τα αεροσκάφη Tupolev TU-134A με αριθμό νηολόγησης RA 65124, RA-65908, RA-65087, RA-65790, RA-65576, RA-65102, RA-65550 και RA-65691.
- ιδ) Kosmos: τα αεροσκάφος Tupolev TU-134-A3 με αριθμό νηολόγησης RA-65805, RA-65010, RA-65097, RA-65557, RA-65566, το αεροσκάφος TU-134-B με αριθμό νηολόγησης RA-65574.
- ιε) Η 224th-Flight Unit State Airlines: τα αεροσκάφη Ilyushin IL-76MD με αριθμό νηολόγησης RA-76638 και RA-78750.
- ιστ) Daghestan Airlines: το αεροσκάφος Tupolev TU-134B με αριθμό νηολόγησης RA-65569.
- ιζ) Kogalymavia: τα αεροσκάφη Tupolev TU-134A3 με αριθμό νηολόγησης RA-65943, RA-65045, RA-65943, RA-65944 και RA-65944· το αεροσκάφος Tupolev TU-154B2 με αριθμό νηολόγησης RA-85522.
- (87) Η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών έλαβαν γνώση των εγγράφων που υπέβαλαν οι αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας και θα επιδιώξουν την οριστική διευθέτηση των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης που διαπιστώθηκαν με περαιτέρω τεχνικές διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας.
- (88) Εν τω μεταξύ, τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν κατά πόσο είναι αποτελεσματική η συμμόρφωση των ρωσικών αερομεταφορέων προς τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου, οι οποίες πρέπει να διενεργούνται στα αεροσκάφη των εν λόγω αερομεταφορέων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 351/2008 και η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς τα μέτρα που λαμβάνουν.
- Ukrainian Mediterranean Airlines**
- (89) Ο αερομεταφορέας Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) ζήτησε ακρόαση από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών και υπέβαλε τις θέσεις του γραπτώς εκ των προτέρων. Ενημέρωσε ότι μετά τα σχέδια ανανέωσης του στόλου του, το αεροσκάφος τύπου DC-9 51 δεν εκτελούσε πλέον πτήσεις. Επίσης, ενημέρωσε ότι είχε εκ νέου πιστοποιηθεί από τις ουκρανικές αρχές πολιτικής αεροπορίας (UKR SAA) τον Ιανουάριο του 2011 και ότι είχε λάβει πιστοποιητικό αερομεταφορέα ισχύος δύο ετών.
- (90) Η UMAir προσκόμισε επίσης έγγραφα με σκοπό να αποδείξει ότι ολοκληρώθηκαν όλα τα διορθωτικά μέτρα που ελήφθησαν ως αποτέλεσμα των επισκέψεων ελέγχου της ΕΕ τον Μάιο και τον Οκτώβριο του 2009. Επιπλέον, προσκόμισε έγγραφα σχετικά με την εξακρίβωση της κατάστασης εφαρμογής του σχεδίου διορθωτικών μέτρων που ελήφθησαν ως αποτέλεσμα των πορισμάτων της UKR SAA στο πλαίσιο των εποπτικών δραστηριοτήτων της. Υπέβαλε επίσης έκθεση διερεύνησης ενός σοβαρού ατυχήματος που σημειώθηκε στη Βηρυτό στις 21 Σεπτεμβρίου 2010. Σύμφωνα με την εν λόγω έκθεση η έκτακτη προσγείωση του DC-9-51 με αριθμό νηολόγησης UR-CBY αμέσως μετά την απογείωσή του οφειλόταν σε απενεργοποίηση των κινητήρων που κατά πάσα πιθανότητα προκλήθηκε από σύγκρουση με κάποιο πτηνό. Ωστόσο, η έκθεση αποκάλυψε επίσης ότι μια κρίσιμη διαδικασία όσον αφορά τους εκτός λειτουργίας κινητήρες δεν είχε συμπεριληφθεί στο εγχειρίδιο πτήσης της UMAir.
- (91) Δεδομένου ότι η έκθεση της επιθεώρησης διαδρόμου που διενεργήθηκε στην ΕΕ ⁽¹⁾ στις 28 Φεβρουαρίου 2011 σε αεροσκάφη UR-CHN που χρησιμοποιούσε ο αερομεταφορέας έφερε στο φως σοβαρά προβλήματα, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τον αερομεταφορέα. Απαντώντας στο αίτημα αυτό, ο αερομεταφορέας προσκόμισε έγγραφα σχετικά με τις προδιαγραφές των πτητικών λειτουργιών και το πιστοποιητικό αξιοπιστίας του αεροσκάφους MD83 με αριθμό νηολόγησης UR-CHN που καταδεικνύουν ότι είναι εξοπλισμένο με τον υποχρεωτικό εξοπλισμό ΔΟΠΑ.
- (92) Ο αερομεταφορέας κλήθηκε σε συνεδρίαση τεχνικού χαρακτήρα στις 25 Μαρτίου 2011 για να διευκρινίσει τα εκκρεμή ζητήματα. Κατά τη διάρκεια και μετά τη συνεδρίαση έδωσε διευκρινίσεις σχετικά με τα αποτελέσματα των εσωτερικών ελέγχων, των επιθεωρήσεων και των επιθεωρήσεων διαδρόμου, καθώς και για τα αντίστοιχα διορθωτικά μέτρα που έλαβε και ανέφερε ότι το ισχύον εγχειρίδιο πτήσεων περιλαμβάνει όλες τις αναγκαίες κανονικές, ασυνήθεις και επείγουσας ανάγκης διαδικασίες και προβλέπει την περιοδική εκπαίδευση σε εξομοιωτές πτήσης.
- (93) Η UKR SAA ζήτησε να παρουσιάσει τις θέσεις της στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών και το πραγματοποίησε στις 6 Απριλίου 2011, σε συνεδρίαση που παρουσίασε τη διαδικασία των επιθεωρήσεων και εξακρίβωσης και την υποβολή εκθέσεων για την εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων από τους αερομεταφορείς που υπόκεινται σε εποπτεία ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένης της UMAir. Η UKR SAA επιβεβαίωσε ότι η UMAir είχε επιλύσει όλα τα προβλήματα που διαπιστώθηκαν κατά τις αποστολές ελέγχου της ΕΕ τον Μάιο και τον Οκτώβριο του 2009. Η UKR SAA δήλωσε επίσης ότι εξακολουθεί να εκπληρώνει τα καθήκοντά της ως κράτος νηολόγησης και ως κράτος φορέα εκμετάλλευσης όσον αφορά την εκτέλεση πτήσεων από την UMAir με πλήρη εκμίσθωση αεροσκάφους.
- (94) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών εξέφρασε την ικανοποίησή της για τις βελτιώσεις που επιτεύχθηκαν από την UMAir στην εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφαλείας και την αναστολή των πτητικών λειτουργιών των αεροσκαφών DC-9-51, καθώς και για τις δηλώσεις της UKR SAA και έκρινε ότι οι πτητικές λειτουργίες του εν λόγω αερομεταφορέα δεν πρέπει πλέον να υπόκεινται σε κανένα περιορισμό. Ως εκ τούτου, βάσει των κοινών κριτηρίων εκτιμάται ότι η ουκρανική Mediterranean Airlines (UM Air) πρέπει να αφαιρεθεί από το παράρτημα Β.
- (95) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση της UMAir με τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου που πρέπει να διενεργούνται στα αεροσκάφη του εν λόγω αερομεταφορέα δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 351/2008.

(¹) SCAA-2011-30.

Γενικά σχόλια για τους άλλους αερομεταφορείς που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα Α και Β

- (96) Μέχρι στιγμής δεν έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή, παρά το ότι το έχει ζητήσει, κανένα αποδεικτικό στοιχείο όσον αφορά την πλήρη εφαρμογή κατάλληλων διορθωτικών μέτρων από τους υπόλοιπους αερομεταφορείς που περιλαμβάνονται στον κοινοτικό κατάλογο, ο οποίος επικαιροποιήθηκε στις 22 Νοεμβρίου 2010, ούτε από τις αρχές που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία των εν λόγω αερομεταφορέων. Ως εκ τούτου, βάσει των κοινών κριτηρίων εκτιμάται ότι οι συγκεκριμένοι αερομεταφορείς πρέπει να εξακολουθήσουν να υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας (πάρτημα Α) ή σε περιορισμούς λειτουργίας (πάρτημα Β), κατά περίπτωση.
- (97) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ασφαλείας των αερομεταφορών,

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

Βρυξέλλες, 19 Απριλίου 2011.

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*.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,
Siim KALLAS
Αντιπρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΣΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ ΝΑ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΟΥΝ ΠΤΗΣΕΙΣ
ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΕ ⁽¹⁾

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία, εφόσον είναι διαφορετική)	Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Σουρινάμ
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Δημοκρατία της Γκάνα
Silverback Cargo Freighters	Άγνωστος	VRB	Δημοκρατία της Ρουάντα
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 Αγκόλας
AEROJET	AO 008-01/11	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Δημοκρατία της Αγκόλας
Air Gicango	009	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Δημοκρατία της Αγκόλας
AIR NAVE	017	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
ANGOLA AIR SERVICES	006	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
Diexim	007	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
FLY540	AO 004-01 FLYA	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
GIRA GLOBO	008	GGL	Δημοκρατία της Αγκόλας
HELIANG	010	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
MAVEWA	016	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Δημοκρατία της Αγκόλας
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/ MDCTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Δημοκρατία του Μπενίν
AFRICA AIRWAYS	Άγνωστος	AFF	Δημοκρατία του Μπενίν

⁽¹⁾ Είναι δυνατόν να επιτραπεί στους αερομεταφορείς που αναγράφονται στο παράρτημα Α να ασκούν δικαιώματα μεταφοράς χρησιμοποιώντας πλήρη μίσθωση αεροσκάφους αερομεταφορέα ο οποίος δεν υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας, υπό τον όρο ότι τηρούνται τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας.

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία, εφόσον είναι διαφορετική)	Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Μη διαθέσιμος	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
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Δημοκρατία του Κονγκό
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Άγνωστος	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)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία, εφόσον είναι διαφορετική)	Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/2009	EXY	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Υπουργική υπογραφή (διάταγμα αριθ. 78/205)	LCG	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SAFE AIR COMPANYY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία, εφόσον είναι διαφορετική)	Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	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
Cronos AIRLINES	Άγνωστος	Άγνωστος	Ισημερινή Γουινέα
CEIBA INTERCONTINENTAL	Άγνωστος	CEL	Ισημερινή Γουινέα
EGAMS	Άγνωστος	EGM	Ισημερινή Γουινέα
EUROGUINEANA DE AVIACION y transportes	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Ισημερινή Γουινέα
General work aviacion	002/ANAC	Μη διαθέσιμος	Ισημερινή Γουινέα
GETRA - Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	739	GET	Ισημερινή Γουινέα
GUINEA AIRWAYS	738	Μη διαθέσιμος	Ισημερινή Γουινέα
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Άγνωστος	Άγνωστος	Ισημερινή Γουινέα
UTAGE – Union de TransportE Aereo de Guinea Ecuatorial	737	UTG	Ισημερινή Γουινέα
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ινδονησίας, πλην των Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia και Metro Batavia, ήτοι:			Δημοκρατία της Ινδονησίας
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ASCO NUSA AIR	135-022	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Άγνωστος	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

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία, εφόσον είναι διαφορετική)	Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Δημοκρατία της Ινδονησίας
EASTINDO	135-038	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Δημοκρατία της Ινδονησίας
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KAL STAR	121-037	KLS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Δημοκρατία της Ινδονησίας
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MEGANTARA	121-025	MKE	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MIMIKA AIR	135-007	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NYAMAN AIR	135-042	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
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SKY AVIATION	135-044	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SMAC	135-015	SMC	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRAVIRA UTAMA	135-009	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Δημοκρατία της Ινδονησίας

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία, εφόσον είναι διαφορετική)	Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης
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 Air Astana, ήτοι:			Δημοκρατία του Καζακστάν
AERO AIR COMPANYY	AK-0429-10	ILK	Δημοκρατία του Καζακστάν
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Δημοκρατία του Καζακστάν
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Δημοκρατία του Καζακστάν
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Δημοκρατία του Καζακστάν
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0345-08	CID	Δημοκρατία του Καζακστάν
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Δημοκρατία του Καζακστάν
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Δημοκρατία του Καζακστάν
AVIA-JAYNAR/avia-zhaynar	AK-0435-10	SAP	Δημοκρατία του Καζακστάν
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Δημοκρατία του Καζακστάν
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Δημοκρατία του Καζακστάν
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Δημοκρατία του Καζακστάν
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Δημοκρατία του Καζακστάν
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Δημοκρατία του Καζακστάν
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Δημοκρατία του Καζακστάν
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Δημοκρατία του Καζακστάν
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Δημοκρατία του Καζακστάν
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Δημοκρατία του Καζακστάν
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Δημοκρατία του Καζακστάν
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Δημοκρατία του Καζακστάν
MEGA Airlines	AK-0424-10	MGK	Δημοκρατία του Καζακστάν

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία, εφόσον είναι διαφορετική)	Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Δημοκρατία του Καζακστάν
Prime aviation	AK-0393-09	PKZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Δημοκρατία του Καζακστάν
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Δημοκρατία του Καζακστάν
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Δημοκρατία του Καζακστάν
SCAT	AK-0420-10	VSV	Δημοκρατία του Καζακστάν
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Δημοκρατία του Καζακστάν
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Δημοκρατία του Καζακστάν
UST-KAMENOGORSK/AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Δημοκρατία του Καζακστάν
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Δημοκρατία του Καζακστάν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Κιργιζίας, ήτοι:			Δημοκρατία της Κιργιζίας
AIR MANAS	17	MBB	Δημοκρατία της Κιργιζίας
ASIAN AIR	36	AZZ	Δημοκρατία της Κιργιζίας
Avia Traffic Company	23	AVJ	Δημοκρατία της Κιργιζίας
AEROSTAN (EX Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	Δημοκρατία της Κιργιζίας
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Δημοκρατία της Κιργιζίας
Click Airways	11	CGK	Δημοκρατία της Κιργιζίας
DAMES	20	DAM	Δημοκρατία της Κιργιζίας
EASTOK AVIA	15	EEA	Δημοκρατία της Κιργιζίας
ITEK Air	04	IKA	Δημοκρατία της Κιργιζίας
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Δημοκρατία της Κιργιζίας
Kyrgyzstan	03	LYN	Δημοκρατία της Κιργιζίας
KYRGYZSTAN AIRLINE	Άγνωστος	KGA	Δημοκρατία της Κιργιζίας
S GROUP AVIATION	6	SGL	Δημοκρατία της Κιργιζίας
Sky Way air	21	SAB	Δημοκρατία της Κιργιζίας
TRAST AERO	05	TSJ	Δημοκρατία της Κιργιζίας
VALOR AIR	07	VAC	Δημοκρατία της Κιργιζίας
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λιβερίας.			Λιβερία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Γκαμπόν, πλην των Gabon Airlines, Afrijet και SN2AG που αναγράφονται στο παράρτημα Β, ήτοι:			Δημοκρατία της Γκαμπόν

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία, εφόσον είναι διαφορετική)	Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Άγνωστος	Δημοκρατία της Γκαμπόν
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Δημοκρατία της Γκαμπόν
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Δημοκρατία της Γκαμπόν
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Δημοκρατία της Γκαμπόν
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Δημοκρατία της Γκαμπόν
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Δημοκρατία της Γκαμπόν
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Άγνωστος	Δημοκρατία της Γκαμπόν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Μαυριτανίας, ήτοι:			Δημοκρατία της Μαυριτανίας
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Δημοκρατία της Μαυριτανίας
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Μοζαμβίκης, ήτοι:			Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
MOZAMBIQUE AIRLINES – LINHAS AEREAS DE MOZAMBIQUE	MOZ-01/2010	LAM	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	02 του 2010	MXE	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES	03 του 2010	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
HELICOPTEROS CAPITAL	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
CFA MOZAMBIQUE	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
UNIQUE AIR CHARTER	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
SAFARI AIR	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
ETA AIR CHARTER LDA	04 του 2010	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
EMILIO AIR CHARTER LDA	05 του 2010	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
CFM-TTA SA	07 του 2010	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
AERO-SERVICOS SARL	08 του 2010	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
VR CROPSPRAYERS LDA	06 του 2010	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές των Φιλιππίνων, ήτοι:			Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Aerowurks Aerial Spraying Services	2010030	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Air Philippines Corporation	2009006	GAP	Δημοκρατία των Φιλιππίνων

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία, εφόσον είναι διαφορετική)	Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Airtrack Agricultural Corporation	2010027	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Asia Aircraft Overseas Philippines Inc.	4AN9800036	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Aviation Technology Innovators, Inc.	4AN2007005	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AVIATOUR'S FLYN INC.	200910	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AYALA aviation corp.	4AN9900003	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Beacon	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
BENDICE transport management inc.	4AN2008006	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Canadian helicopters philippines inc.	4AN9800025	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Cebu Pacific Air	2009002	CEB	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Chemtrad Aviation Corporation	2009018	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
CM aero	4AN2000001	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Corporate Air	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Cyclone airways	4AN9900008	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Far East Aviation Services	2009013	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
F.F. Cruz and Company, Inc.	2009017	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Huma Corporation	2009014	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Inaec Aviation Corp.	4AN2002004	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Island Aviation	2009009	SOY	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Lion Air, Incorporated	2009019	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Macro asia air taxi services	2010029	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Mindanao Rainbow Agricultural Development Services	2009016	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Omni aviation corp.	2010033	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Pacific East Asia Cargo Airlines, Inc.	4AS9800006	PEC	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Pacific Airways Corporation	4AN9700007	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Pacific Alliance Corporation	4AN2006001	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Philippine Airlines	2009001	PAL	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Philippine Agricultural aviation corp.	4AN9800015	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Royal air charter services Inc.	2010024	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Royal Star Aviation, Inc.	2010021	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία, εφόσον είναι διαφορετική)	Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Southstar aviation company, inc.	4AN9800037	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Spirit of Manila Airlines Corporation	2009008	MNP	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Subic international air charter	4AN9900010	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Subic seaplane, inc.	4AN2000002	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Topflite airways, inc.	4AN9900012	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Transglobal Airways Corporation	2009007	TCU	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
World aviation, corp.	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
WcC Aviation Company	2009015	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
YOkota aviation, inc.	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Zenith Air, Inc.	2009012	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
Zest Airways Incorporated	2009003	RIT	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
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 CONNECTION	10/AOC/2008	Άγνωστος	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Άγνωστος	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Άγνωστος	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
TRANSCARG	01/AOC/2009	Άγνωστος	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Σιέρα Λεόνε, ήτοι:			Σιέρα Λεόνε
AIR RUM, Ltd	Άγνωστος	RUM	Σιέρα Λεόνε
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Άγνωστος	DTY	Σιέρα Λεόνε
HEAVYLIFT CARGO	Άγνωστος	Άγνωστος	Σιέρα Λεόνε
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Άγνωστος	ORJ	Σιέρα Λεόνε
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Άγνωστος	PRR	Σιέρα Λεόνε
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Άγνωστος	SVT	Σιέρα Λεόνε

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία, εφόσον είναι διαφορετική)	Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης
TEEBAH AIRWAYS	Άγνωστος	Άγνωστος	Σιέρα Λεόνε
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σουδάν, ήτοι:			Δημοκρατία του Σουδάν
Sudan Airways	Άγνωστος	SUD	Δημοκρατία του Σουδάν
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Δημοκρατία του Σουδάν
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Δημοκρατία του Σουδάν
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Δημοκρατία του Σουδάν
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Δημοκρατία του Σουδάν
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Δημοκρατία του Σουδάν
ALMAJARA AVIATION	Άγνωστος	MJA	Δημοκρατία του Σουδάν
BADER AIRLINES	035	BDR	Δημοκρατία του Σουδάν
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Δημοκρατία του Σουδάν
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Δημοκρατία του Σουδάν
GREEN FLAG AVIATION	017	Άγνωστος	Δημοκρατία του Σουδάν
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Δημοκρατία του Σουδάν
NOVA AIRLINES	001	NOV	Δημοκρατία του Σουδάν
TARCO AIRLINES	056	Άγνωστος	Δημοκρατία του Σουδάν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Σουαζιλάνδης, ήτοι:			Σουαζιλάνδη
SWAZILAND AIRLINK	Άγνωστος	SZL	Σουαζιλάνδη
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ζάμπιας, ήτοι:			Ζάμπια
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Ζάμπια

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΠΟΥ ΥΠΟΚΕΙΝΤΑΙ ΣΕ ΟΡΙΣΜΕΝΟΥΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥΣ ΟΣΩΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΠΤΗΣΕΙΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΕ ⁽¹⁾

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφορέα (ΠΑ)	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης	Τύπος αεροσκάφους που υπόκειται σε περιορισμούς	Σήμα(-τα) νηολογίου και, εφόσον διατίθεται(-νται), αριθμός(-οι) σειράς κατασκευής	Κράτος νηολόγησης
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DPRK	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκαφών τύπου TU-204	Όλος ο στόλος πλην: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκαφών τύπου Falcon 50, 2 αεροσκαφών τύπου Falcon 900	Όλος ο στόλος πλην: TR-LGV· TR-LGY· TR-AFJ· TR-AFR	Δημοκρατία της Γκαμπόν
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Καζακιστάν	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκαφών τύπου B-767, 4 αεροσκαφών τύπου B-757, 10 αεροσκαφών τύπου A319/320/321, 5 αεροσκαφών τύπου Fokker 50	Όλος ο στόλος πλην: P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS· P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS· P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Αρούμπα (Βασίλειο των Κάτω Χωρών)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) Ltd	AOC 017	ALE	Δημοκρατία της Γκάνας	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκαφών τύπου DC8-63F	Όλος ο στόλος πλην: 9G-TOP και 9G-RAC	Δημοκρατία της Γκάνας
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Μαδαγασκάρη	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκαφών τύπου Boeing B-737-300, 2 αεροσκαφών τύπου ATR 72-500, 1 αεροσκάφος τύπου ATR 42-500, 1 αεροσκάφος τύπου ATR 42-320 και 3 αεροσκαφών τύπου DHC 6-300	Όλος ο στόλος πλην: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Δημοκρατία της Μαδαγασκάρης
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Κομόρες	Όλος ο στόλος πλην: LET 410 UVP	Όλος ο στόλος πλην: D6-CAM (851336)	Κομόρες
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος πλην: 1 αεροσκάφος τύπου Boeing B-767-200	Όλος ο στόλος πλην: TR-LHP	Δημοκρατία της Γκαμπόν

⁽¹⁾ Είναι δυνατόν να επιτραπεί στους αερομεταφορείς που αναγράφονται στο παράρτημα Β να ασκούν δικαιώματα μεταφοράς χρησιμοποιώντας πλήρη μίσθωση αεροσκάφους αερομεταφορέα ο οποίος δεν υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας, υπό τον όρο ότι τηρούνται τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας.

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφορέα (ΠΑ)	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης	Τύπος αεροσκάφους που υπόκειται σε περιορισμούς	Σήμα(-τα) νηολογίου και, εφόσον διατίθεται(-νται), αριθμός(-οι) σειράς κατασκευής	Κράτος νηολόγησης
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν	Όλος ο στόλος πλιν: 14 αεροσκαφών τύπου A-300, 8 αεροσκαφών τύπου A-310, 1 αεροσκάφους τύπου B-737	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
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
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Δημοκρατία της Αγκόλας	Όλος ο στόλος πλιν: 3 αεροσκαφών τύπου Boeing B-777 και 4 αεροσκαφών τύπου Boeing B-737-700	Όλος ο στόλος πλιν: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Δημοκρατία της Αγκόλας

⁽¹⁾ Στην Afrijet επιτρέπεται να χρησιμοποιεί μόνο το συγκεκριμένο αναφερόμενο αεροσκάφος για τις τρέχουσες πτητικές λειτουργίες της εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

⁽²⁾ Στην Air Astana επιτρέπεται να χρησιμοποιεί μόνο το συγκεκριμένο αναφερόμενο αεροσκάφος για τις τρέχουσες πτητικές λειτουργίες της εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

⁽³⁾ Στην Gabon Airlines επιτρέπεται να χρησιμοποιεί μόνο το συγκεκριμένο αναφερόμενο αεροσκάφος για τις τρέχουσες πτητικές λειτουργίες της εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

⁽⁴⁾ Στην Iran Air επιτρέπεται να χρησιμοποιεί το συγκεκριμένο αεροσκάφος για τις πτητικές λειτουργίες της εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπό τους όρους που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 69 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 590/2010 (ΕΕ L 170 της 6.7.2010, σ. 15).

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 391/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 19ης Απριλίου 2011

σχετικά με τον καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2007, για τη θέσπιση κοινής οργάνωσης των γεωργικών αγορών και ειδικών διατάξεων για ορισμένα γεωργικά προϊόντα (ενιαίος κανονισμός ΚΟΑ) ⁽¹⁾,Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1580/2007 της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 2007, για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2200/96, (ΕΚ) αριθ. 2201/96 και (ΕΚ) αριθ. 1182/2007 του Συμβουλίου στον τομέα των οπωροκηπευτικών ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 138 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1580/2007 προβλέπει, κατ' εφαρμογή των αποτελεσμάτων των πολυμερών εμπορικών διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης, τα κριτήρια για τον καθορισμό από την Επιτροπή των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή από τρίτες χώρες, για τα προϊόντα και τις περιόδους που ορίζονται στο παράρτημα XV μέρος Α, του εν λόγω κανονισμού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Οι κατ' αποκοπή τιμές κατά την εισαγωγή που αναφέρονται στο άρθρο 138 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1580/2007 καθορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 20 Απριλίου 2011.

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

Βρυξέλλες, 19 Απριλίου 2011.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
Γενικός Διευθυντής Γεωργίας και
Αγροτικής Ανάπτυξης

⁽¹⁾ ΕΕ L 299 της 16.11.2007, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 350 της 31.12.2007, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Κατ' αποκοπή τιμές κατά την εισαγωγή για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

(EUR/100 kg)

Κωδικός ΣΟ	Κωδικός των τρίτων χωρών ⁽¹⁾	Κατ' αποκοπή τιμή κατά την εισαγωγή
0702 00 00	JO	73,2
	MA	58,0
	TN	120,5
	TR	93,9
	ZZ	86,4
0707 00 05	AL	52,2
	EG	152,2
	TR	122,6
	ZZ	109,0
0709 90 70	MA	82,8
	TR	108,6
	ZA	13,0
	ZZ	68,1
0805 10 20	EG	54,2
	IL	80,1
	MA	52,8
	TN	47,1
	TR	72,9
	ZZ	61,4
0805 50 10	TR	45,9
	ZZ	45,9
0808 10 80	AR	78,0
	BR	77,6
	CA	97,4
	CL	83,8
	CN	102,4
	MK	47,7
	NZ	117,2
	US	111,2
	UY	65,8
	ZA	81,0
	ZZ	86,2
	0808 20 50	AR
CL		114,2
CN		70,7
ZA		87,3
ZZ		90,5

⁽¹⁾ Ονοματολογία των χωρών που ορίζεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1833/2006 της Επιτροπής (ΕΕ L 354 της 14.12.2006, σ. 19). Ο κωδικός «ZZ» αντιπροσωπεύει «άλλες χώρες καταγωγής».

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 392/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 19ης Απριλίου 2011

σχετικά με την έκδοση πιστοποιητικών εισαγωγής για τις αιτήσεις που υποβλήθηκαν κατά το πρώτο επταήμερο του Απριλίου 2011 στο πλαίσιο των δασμολογικών ποσοτώσεων που ανοίχθηκαν με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 616/2007 για το κρέας πουλερικών

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2007, για τη θέσπιση κοινής οργάνωσης των γεωργικών αγορών και ειδικών διατάξεων για ορισμένα γεωργικά προϊόντα (ενιαίος κανονισμός ΚΟΑ) ⁽¹⁾,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1301/2006 της Επιτροπής, της 31ης Αυγούστου 2006, για τη θέσπιση κοινών κανόνων για τον τρόπο διαχείρισης των δασμολογικών ποσοτώσεων εισαγωγής γεωργικών προϊόντων των οποίων η διαχείριση πραγματοποιείται με σύστημα πιστοποιητικών εισαγωγής ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 7 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 616/2007 της Επιτροπής ⁽³⁾ ανοίχθηκαν δασμολογικές ποσοτώσεις για την εισαγωγή προϊόντων του τομέα του κρέατος πουλερικών καταγωγής Βραζιλίας, Ταϊλάνδης και άλλων τρίτων χωρών.
- (2) Οι αιτήσεις πιστοποιητικών εισαγωγής που υποβλήθηκαν, όσον αφορά τις ομάδες 1, 2, 4, 6, 7 και 8, κατά το

πρώτο επταήμερο του Απριλίου 2011 για την υποπερίοδο από την 1η Ιουλίου 2011 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, και όσον αφορά την ομάδα 3, για την περίοδο από την 1η Ιουλίου 2011 έως τις 30 Ιουνίου 2012 αφορούν, για ορισμένες ποσοτώσεις, ποσότητες μεγαλύτερες από τις διαθέσιμες. Ως εκ τούτου, κρίνεται σκόπιμο να προσδιοριστεί σε ποιο βαθμό μπορούν να εκδοθούν τα πιστοποιητικά εισαγωγής, με τον καθορισμό συντελεστή κατανομής που πρέπει να εφαρμόζεται στις αιτούμενες ποσότητες,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Στις αιτήσεις πιστοποιητικών εισαγωγής που υποβλήθηκαν βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 616/2007 για την υποπερίοδο από την 1η Ιουλίου 2011 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011 όσον αφορά τις ομάδες 1, 2, 4, 6, 7 και 8, και για την περίοδο από την 1η Ιουλίου 2011 έως τις 30 Ιουνίου 2012 όσον αφορά την ομάδα 3, εφαρμόζονται οι συντελεστές κατανομής που προβλέπονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 20 Απριλίου 2011.

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

Βρυξέλλες, 19 Απριλίου 2011.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
Γενικός Διευθυντής Γεωργίας και
Αγροτικής Ανάπτυξης

⁽¹⁾ ΕΕ L 299 της 16.11.2007, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 238 της 1.9.2006, σ. 13.

⁽³⁾ ΕΕ L 142 της 5.6.2007, σ. 3.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αριθμός ομάδας	Αύξων αριθμός	Συντελεστής κατανομής για τις αιτήσεις πιστοποιητικών εισαγωγής που υποβλήθηκαν για την υποπερίοδο από 1.7.2011-30.9.2011 (σε %)
1	09.4211	0,437144
6	09.4216	0,515235

Αριθμός ομάδας	Αύξων αριθμός	Συντελεστής κατανομής για τις αιτήσεις δικαιωμάτων εισαγωγής που υποβλήθηκαν για την υποπερίοδο από 1.7.2011-30.6.2012 (σε %)
3	09.4213	1,315789

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 393/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 19ης Απριλίου 2011

σχετικά με τον καθορισμό συντελεστή κατανομής για την έκδοση πιστοποιητικών εισαγωγής που ζητήθηκαν από την 1η έως τις 7 Απριλίου 2011 για προϊόντα του τομέα της ζάχαρης στο πλαίσιο ορισμένων δασμολογικών ποσοτώσεων και την αναστολή της υποβολής αιτήσεων για τα πιστοποιητικά αυτά

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2007, για τη θέσπιση κοινής οργάνωσης των γεωργικών αγορών και ειδικών διατάξεων για ορισμένα γεωργικά προϊόντα (Ενιαίος κανονισμός ΚΟΑ) ⁽¹⁾,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1301/2006 της Επιτροπής, της 31ης Αυγούστου 2006, για τη θέσπιση κοινών κανόνων για τον τρόπο διαχείρισης των δασμολογικών ποσοτώσεων εισαγωγής γεωργικών προϊόντων των οποίων η διαχείριση πραγματοποιείται με σύστημα πιστοποιητικών εισαγωγής ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 7 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 891/2009 της Επιτροπής, της 25ης Σεπτεμβρίου 2009, για το άνοιγμα και τον τρόπο διαχείρισης ορισμένων κοινοτικών δασμολογικών ποσοτώσεων στον τομέα της ζάχαρης ⁽³⁾, και ιδίως το άρθρο 5 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Οι ποσότητες τις οποίες αφορούν οι αιτήσεις πιστοποιητικών εισαγωγής που υποβλήθηκαν στις αρμόδιες αρχές από την 1η έως τις 7 Απριλίου 2011 σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 891/2009, υπερβαίνουν τη διαθέσιμη ποσότητα με αύξοντα αριθμό 09.4380.

- (2) Υπό τις περιστάσεις αυτές, πρέπει να καθοριστεί συντελεστής κατανομής για την έκδοση πιστοποιητικών εισαγωγής όσον αφορά τον αύξοντα αριθμό 09.4380 σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1301/2006. Πρέπει να ανασταλεί η υποβολή συμπληρωματικών αιτήσεων πιστοποιητικών για τον εν λόγω αύξοντα αριθμό έως το τέλος της περιόδου εμπορίας, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 891/2009,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Για τις ποσότητες για τις οποίες υποβλήθηκαν αιτήσεις πιστοποιητικών εισαγωγής βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 891/2009 από την 1η έως τις 7 Απριλίου 2011 εφαρμόζονται οι συντελεστές κατανομής που προβλέπονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

2. Η υποβολή συμπληρωματικών αιτήσεων πιστοποιητικών που αντιστοιχούν στους αύξοντες αριθμούς, οι οποίοι αναφέρονται στο παράρτημα, αναστέλλεται έως το τέλος της περιόδου εμπορίας 2010/11.

Άρθρο 2

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

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

Βρυξέλλες, 19 Απριλίου 2011.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
Γενικός Διευθυντής Γεωργίας και
Αγροτικής Ανάπτυξης

⁽¹⁾ ΕΕ L 299 της 16.11.2007, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 238 της 1.9.2006, σ. 13.

⁽³⁾ ΕΕ L 254 της 26.9.2009, σ. 82.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«Ζάχαρη παραχωρήσεων CXL»

Περίοδος εμπορίας 2010/2011

Αιτήσεις που υποβλήθηκαν από 1.4.2011 έως 7.4.2011

Αύξων αριθμός	Χώρα	Συντελεστής κατανομής (σε %)	Συμπληρωματικές αιτήσεις
09.4317	Αυστραλία	—	έχουν ανασταλεί
09.4318	Βραζιλία	—	έχουν ανασταλεί
09.4319	Κούβα	—	
09.4320	Οποιαδήποτε τρίτη χώρα	—	έχουν ανασταλεί
09.4321	Ινδία	—	έχουν ανασταλεί

— Άνευ αντικειμένου: δεν διαβιβάστηκε στην Επιτροπή καμία αίτηση πιστοποιητικού.

«Ζάχαρη Βαλκανίων»

Περίοδος εμπορίας 2010/2011

Αιτήσεις που υποβλήθηκαν από 1.4.2011 έως 7.4.2011

Αύξων αριθμός	Χώρα	Συντελεστής κατανομής (σε %)	Συμπληρωματικές αιτήσεις
09.4324	Αλβανία	—	
09.4325	Βοσνία-Ερζεγοβίνη	(¹)	
09.4326	Σερβία	(¹)	
09.4327	Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας	—	
09.4328	Κροατία	(¹)	

— Άνευ αντικειμένου: δεν διαβιβάστηκε στην Επιτροπή καμία αίτηση πιστοποιητικού.

(¹) Άνευ αντικειμένου: οι αιτούμενες ποσότητες δεν υπερβαίνουν τις διαθέσιμες ποσότητες και χορηγούνται πλήρως.

«Ζάχαρη έκτακτης εισαγωγής» και «Βιομηχανική ζάχαρη εισαγωγής»

Περίοδος εμπορίας 2010/2011

Αιτήσεις που υποβλήθηκαν από 1.4.2011 έως 7.4.2011

Αύξων αριθμός	Τύπος	Συντελεστής κατανομής (σε %)	Συμπληρωματικές αιτήσεις
09.4380	Έκτακτης εισαγωγής	1,8053	έχουν ανασταλεί
09.4390	Βιομηχανική ζάχαρη εισαγωγής	(¹)	

— Άνευ αντικειμένου: δεν διαβιβάστηκε στην Επιτροπή καμία αίτηση πιστοποιητικού.

(¹) Άνευ αντικειμένου: οι αιτούμενες ποσότητες δεν υπερβαίνουν τις διαθέσιμες ποσότητες και χορηγούνται πλήρως.

ΟΔΗΓΙΕΣ

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΟΔΗΓΙΑ 2011/50/ΕΕ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 19ης Απριλίου 2011

για τροποποίηση της οδηγίας 91/414/ΕΟΚ του Συμβουλίου, ώστε να καταχωριστεί η ουσία carbetamide ως δραστική ουσία, και για την τροποποίηση της απόφασης 2008/934/ΕΚ της Επιτροπής

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 91/414/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 1991, σχετικά με τη διάθεση στην αγορά φυτοπροστατευτικών προϊόντων⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 6 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Οι κανονισμοί της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 451/2000⁽²⁾ και (ΕΚ) αριθ. 1490/2002⁽³⁾ καθορίζουν λεπτομερείς κανόνες για την εφαρμογή του δεύτερου και του τρίτου σταδίου του προγράμματος εργασίας που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 2 της οδηγίας 91/414/ΕΟΚ και θεσπίζουν κατάλογο δραστικών ουσιών που πρέπει να αξιολογηθούν με σκοπό την ενδεχόμενη καταχώρισή τους στο παράρτημα Ι της οδηγίας 91/414/ΕΟΚ. Ο εν λόγω κατάλογος περιλαμβάνει την ουσία carbetamide.
- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 11ε του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1490/2002 ο κοινοποιών απέσυρε την υποστηρίξη του για την καταχώριση της εν λόγω δραστικής ουσίας στο παράρτημα Ι της οδηγίας 91/414/ΕΟΚ εντός δύο μηνών από την παραλαβή του σχεδίου έκθεσης αξιολόγησης. Κατά συνέπεια, για τη μη καταχώριση της ουσίας carbetamide εγκρίθηκε η απόφαση 2008/934/ΕΚ της Επιτροπής, της 5ης Δεκεμβρίου 2008, σχετικά με τη μη καταχώριση ορισμένων δραστικών ουσιών στο παράρτημα Ι της οδηγίας 91/414/ΕΟΚ του Συμβουλίου και την ανάκληση των εγκρίσεων των φυτοπροστατευτικών προϊόντων που περιέχουν αυτές τις ουσίες⁽⁴⁾.
- (3) Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 της οδηγίας 91/414/ΕΟΚ, ο αρχικός κοινοποιών (εφεξής «ο αιτών»)

υπέβαλε νέα αίτηση ζητώντας την εφαρμογή της ταχείας διαδικασίας που προβλέπεται στα άρθρα 14 έως 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 33/2008 της Επιτροπής, της 17ης Ιανουαρίου 2008, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής της οδηγίας 91/414/ΕΟΚ του Συμβουλίου όσον αφορά την καθιέρωση συνήθους και ταχείας διαδικασίας εκτίμησης των δραστικών ουσιών που συμπεριλαμβάνονται στο πρόγραμμα εργασίας το οποίο αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 2 της εν λόγω οδηγίας, αλλά δεν έχουν περιληφθεί στο παράρτημα Ι⁽⁵⁾.

- (4) Η αίτηση υποβλήθηκε στη Γαλλία, που είχε οριστεί κράτος μέλος-εισηγητής με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1490/2002. Τηρήθηκε η χρονική περίοδος για την ταχεία διαδικασία. Οι προδιαγραφές της δραστικής ουσίας και οι προβλεπόμενες χρήσεις της είναι ίδιες με εκείνες που αποτέλεσαν αντικείμενο της απόφασης 2008/934/ΕΚ. Η αίτηση αυτή συμφωνεί επίσης με τις υπόλοιπες ουσιώδεις και διαδικαστικές απαιτήσεις του άρθρου 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 33/2008.
- (5) Η Γαλλία αξιολόγησε τα πρόσθετα δεδομένα που υποβλήθηκαν από τον αιτούντα και συνέταξε πρόσθετη έκθεση. Κοινοποίησε την έκθεση αυτή στην Ευρωπαϊκή Αρχή για την Ασφάλεια των Τροφίμων (στο εξής «η Αρχή») και στην Επιτροπή στις 12 Φεβρουαρίου 2010. Η Αρχή κοινοποίησε την πρόσθετη έκθεση στα άλλα κράτη μέλη και στον αιτούντα για υποβολή σχολίων και διαβίβασε τα σχόλια που έλαβε στην Επιτροπή. Σύμφωνα με το άρθρο 20 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 33/2008 και κατόπιν αίτησης της Επιτροπής, η Αρχή παρουσίασε το πόρισμά της για την ουσία carbetamide στην Επιτροπή στις 22 Νοεμβρίου 2010⁽⁶⁾. Το σχέδιο έκθεσης αξιολόγησης, η συμπληρωματική έκθεση και τα συμπεράσματα της Αρχής επανεξετάστηκαν από τα κράτη μέλη και την Επιτροπή στο πλαίσιο της μόνιμης επιτροπής για την τροφική αλυσίδα και την υγεία των ζώων και οριστικοποιήθηκαν στις 11 Μαρτίου 2011 υπό τη μορφή έκθεσης ανασκόπησης της Επιτροπής για την ουσία carbetamide.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 15 της 18.1.2008, σ. 5.⁽⁶⁾ Ευρωπαϊκή Αρχή για την Ασφάλεια των Τροφίμων. Πόρισμα σχετικά με την επιστημονική επανεξέταση της αξιολόγησης της επικινδυνότητας από φυτοπροστατευτικά προϊόντα όσον αφορά τη δραστική ουσία carbetamide. EFSA Journal 2010· 8(12):1913. [σ. 57]. doi: 10.2903/j.efsa.2010.1913. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: www.efsa.europa.eu⁽¹⁾ ΕΕ L 230 της 19.8.1991, σ. 1.⁽²⁾ ΕΕ L 55 της 29.2.2000, σ. 25.⁽³⁾ ΕΕ L 224 της 21.8.2002, σ. 23.⁽⁴⁾ ΕΕ L 333 της 11.12.2008, σ. 11.

- (6) Από τις διάφορες εξετάσεις προέκυψε ότι από τα φυτοπροστατευτικά προϊόντα που περιέχουν την ουσία carbetamide μπορεί να αναμένεται να πληρούν, γενικά, τις απαιτήσεις του άρθρου 5 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β) της οδηγίας 91/414/ΕΟΚ, ιδίως όσον αφορά τις χρήσεις που εξετάστηκαν και αναλύθηκαν στην έκθεση ανασκόπησης της Επιτροπής. Συνεπώς, είναι σκόπιμο να καταχωριστεί η ουσία carbetamide στο παράρτημα I, ώστε να εξασφαλιστεί ότι σε όλα τα κράτη μέλη οι εγκρίσεις φυτοπροστατευτικών προϊόντων που περιέχουν την εν λόγω δραστική ουσία μπορούν να χορηγηθούν σύμφωνα με τις διατάξεις της εν λόγω οδηγίας.
- (7) Πριν από την καταχώριση μιας δραστικής ουσίας στο παράρτημα I θα πρέπει να μεσολαβεί εύλογο χρονικό διάστημα που να επιτρέπει στα κράτη μέλη και στα ενδιαφερόμενα μέρη να προετοιμαστούν για να ανταποκριθούν στις νέες απαιτήσεις που θα προκύψουν από την καταχώριση.
- (8) Με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που καθορίζονται στην οδηγία 91/414/ΕΟΚ ως συνέπεια της καταχώρισης μιας δραστικής ουσίας στο παράρτημα I, πρέπει να παρέχεται στα κράτη μέλη περίοδος έξι μηνών μετά την καταχώριση για να επανεξετάζουν τις υφιστάμενες εγκρίσεις των φυτοπροστατευτικών προϊόντων που περιέχουν την ουσία carbetamide ώστε να εξασφαλίζεται ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις που θεσπίζονται στην οδηγία 91/414/ΕΟΚ, ιδίως στο άρθρο 13, καθώς και οι συναφείς όροι που καθορίζονται στο παράρτημα I. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να τροποποιήσουν, να αντικαταστήσουν ή να ανακαλέσουν, κατά περίπτωση, τις υπάρχουσες εγκρίσεις σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 91/414/ΕΟΚ. Κατά παρέκκλιση από την ανωτέρω προθεσμία, θα πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη χρονική ευχέρεια για την υποβολή και την αξιολόγηση του αναφερόμενου στο παράρτημα III πλήρους φακέλου κάθε φυτοπροστατευτικού προϊόντος για κάθε προβλεπόμενη χρήση, σύμφωνα με τις ενιαίες αρχές που ορίζονται στην οδηγία 91/414/ΕΟΚ.
- (9) Η πείρα που αποκτήθηκε από προηγούμενες καταχωρίσεις δραστικών ουσιών στο παράρτημα I της οδηγίας 91/414/ΕΟΚ, οι οποίες αξιολογήθηκαν στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3600/92 της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τον καθορισμό των λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του πρώτου σταδίου του προγράμματος εργασίας που αναφέρεται στο άρθρο 8, παράγραφος 2, της οδηγίας 91/414/ΕΟΚ του Συμβουλίου της σχετικής με τη διάθεση φυτοπροστατευτικών προϊόντων στην αγορά⁽¹⁾ έχει δείξει ότι μπορεί να προκύψουν δυσκολίες κατά την ερμηνεία των καθηκόντων που έχουν οι κάτοχοι υφιστάμενων εγκρίσεων όσον αφορά την πρόσβαση σε στοιχεία. Συνεπώς, για να αποφευχθούν περαιτέρω δυσκολίες, κρίνεται αναγκαίο να αποσαφηνιστούν τα καθήκοντα των κρατών μελών, και ιδίως το καθήκον τους να επαληθεύουν ότι ο κάτοχος μιας έγκρισης έχει αποδεδειγμένα πρόσβαση σε φάκελο που ικανοποιεί τις απαιτήσεις του παραρτήματος II της εν λόγω οδηγίας. Ωστόσο, αυτή η αποσαφήνιση δεν επιβάλλει νέες υποχρεώσεις στα κράτη μέλη ή στους κάτοχους εγκρίσεων σε σύγκριση με τις οδηγίες που έχουν εγκριθεί έως σήμερα για την τροποποίηση του παραρτήματος I.
- (10) Επομένως, είναι σκόπιμο να τροποποιηθεί αναλόγως η οδηγία 91/414/ΕΟΚ.
- (11) Η απόφαση 2008/934/ΕΚ προβλέπει τη μη καταχώριση της ουσίας carbetamide και την ανάκληση των εγκρίσεων για τα φυτοπροστατευτικά προϊόντα που περιέχουν την εν λόγω ουσία έως τις 31 Δεκεμβρίου 2011. Είναι ανάγκη να απαλειφθεί η σειρά που περιέχει την ουσία carbetamide στο παράρτημα της εν λόγω απόφασης.
- (12) Επομένως, είναι σκόπιμο να τροποποιηθεί η απόφαση 2008/934/ΕΚ αναλόγως.
- (13) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία είναι σύμφωνα με τη γνώμη της μόνιμης επιτροπής για την τροφική αλυσίδα και την υγεία των ζώων,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα I της οδηγίας 91/414/ΕΟΚ τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

Η γραμμή που αφορά την ουσία carbetamide στο παράρτημα της απόφασης 2008/934/ΕΚ διαγράφεται.

Άρθρο 3

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν, πριν από τις 30 Νοεμβρίου 2011, τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων, καθώς και πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ αυτών των διατάξεων και των διατάξεων της παρούσας οδηγίας.

Εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές από την 1η Δεκεμβρίου 2011.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

Άρθρο 4

1. Τα κράτη μέλη, σύμφωνα με την οδηγία 91/414/ΕΟΚ, τροποποιούν ή αποσύρουν, εφόσον είναι απαραίτητο, τις ισχύουσες εγκρίσεις φυτοπροστατευτικών προϊόντων που περιέχουν την ουσία carbetamide ως δραστική ουσία πριν από τις 30 Νοεμβρίου 2011.

Έως την ημερομηνία αυτή εξακριβώνουν, ιδίως, ότι πληρούνται οι όροι του παραρτήματος I της εν λόγω οδηγίας σχετικά με την ουσία carbetamide, με εξαίρεση τους όρους του τμήματος Β της καταχώρισης που αφορά αυτή τη δραστική ουσία, και ότι ο κάτοχος της άδειας διαθέτει φάκελο ή έχει πρόσβαση σε φάκελο που πληροί τις απαιτήσεις του παραρτήματος II της εν λόγω οδηγίας, σύμφωνα με τους όρους του άρθρου 13 της εν λόγω οδηγίας.

(¹) ΕΕ L 366 της 15.12.1992, σ. 10.

2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, για κάθε εγκεκριμένο φυτοπροστατευτικό προϊόν που περιέχει carbetamide, είτε ως μόνη δραστική ουσία είτε μαζί με άλλες δραστικές ουσίες που έχουν περιληφθεί στο σύνολό τους στο παράρτημα I της οδηγίας 91/414/ΕΟΚ έως τις 31 Μαΐου 2011 το αργότερο, τα κράτη μέλη επαναξιολογούν το προϊόν σύμφωνα με τις ενιαίες αρχές που προβλέπονται στο παράρτημα VI της οδηγίας 91/414/ΕΟΚ, με βάση φάκελο που ικανοποιεί τις απαιτήσεις του παραρτήματος III της εν λόγω οδηγίας και λαμβάνοντας υπόψη το μέρος Β της καταχώρισης στο παράρτημα I της εν λόγω οδηγίας σχετικά με την ουσία carbetamide. Με βάση την αξιολόγηση αυτή, διαπιστώνουν εάν το προϊόν πληροί τους όρους του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχεία β), γ), δ) και ε) της οδηγίας 91/414/ΕΟΚ.

Ύστερα από τη διαπίστωση αυτή, τα κράτη μέλη:

- α) όταν ένα προϊόν περιέχει την ουσία carbetamide ως τη μόνη δραστική ουσία τροποποιούν ή ανακαλούν, κατά περίπτωση, την έγκριση έως την 31η Μαΐου 2015 το αργότερο· ή
- β) σε περίπτωση που ένα προϊόν περιέχει την ουσία carbetamide ως μία από πολλές δραστικές ουσίες, κατά περίπτωση, τροπο-

ποιούν ή ανακαλούν την έγκριση έως τις 31 Μαΐου 2015 ή έως την ημερομηνία που έχει οριστεί για μια τέτοια τροποποίηση ή ανάκληση στην αντίστοιχη οδηγία ή στις αντίστοιχες οδηγίες με την οποία ή τις οποίες καταχωρίστηκε η σχετική ουσία ή οι σχετικές ουσίες στο παράρτημα I της οδηγίας 91/414/ΕΟΚ, ανάλογα με το ποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη.

Άρθρο 5

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την 1η Ιουνίου 2011.

Άρθρο 6

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 19 Απριλίου 2011.

Για την Επιτροπή

Ο Πρόεδρος

José Manuel BARROSO

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στο τέλος του πίνακα του παραρτήματος I της οδηγίας 91/414/ΕΟΚ προστίθεται η ακόλουθη εγγραφή:

Αριθμός	Κοινή ονομασία, αριθμοί ταυτοποίησης	Ονομασία ΙΥΡΑC	Καθαρότητα ⁽¹⁾	Έναρξη ισχύος	Λήξη της καταχώρισης	Ειδικές διατάξεις
«356	Carbetamide Αριθ. CAS: 16118-49-3 Αριθ. CIPAC: 95	καρβανλικό (R)-1-(αιθυλοκαρβαμοϋλο)αιθύλιο	≥ 950 g/kg	1η Ιουνίου 2011	31η Μαΐου 2021	<p>ΜΕΡΟΣ Α</p> <p>Επιτρέπεται να χρησιμοποιείται μόνον ως ζιζανιοκτόνο.</p> <p>ΜΕΡΟΣ Β</p> <p>Για την εφαρμογή των ενιαίων αρχών του παραρτήματος VI λαμβάνονται υπόψη τα συμπεράσματα της έκθεσης ανασκόπησης για την ουσία carbetamide, και ιδίως τα προσαρτήματα I και II αυτής, όπως οριστικοποιήθηκαν από τη μόνιμη επιτροπή για την τροφική αλυσίδα και την υγεία των ζώων στις 11 Μαρτίου 2011.</p> <p>Κατά τη συνολική αυτή αξιολόγηση τα κράτη μέλη αποδίδουν ιδιαίτερη προσοχή στα εξής:</p> <p>α) στην προστασία των υπόγειων υδάτων, όταν η δραστική ουσία χρησιμοποιείται σε περιοχές με ευαίσθητο έδαφος ή/και κλιματικές συνθήκες·</p> <p>β) στον κίνδυνο για τα μη στοχευόμενα φυτά·</p> <p>γ) στον κίνδυνο για τους υδρόβιους οργανισμούς.</p> <p>Οι όροι χρήσης θα πρέπει να περιλαμβάνουν την εφαρμογή μέτρων άμβλυσης του κινδύνου, όπου χρειάζεται.»</p>

⁽¹⁾ Περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με την ταυτότητα και τις προδιαγραφές της δραστικής ουσίας παρέχονται στην έκθεση ανασκόπησης.

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 5ης Απριλίου 2011

για την κινητοποίηση του Ευρωπαϊκού Ταμείου Προσαρμογής στην Παγκοσμιοποίηση, σύμφωνα με το σημείο 28 της διοργανικής συμφωνίας της 17ης Μαΐου 2006 μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής για δημοσιονομική πειθαρχία και χρηστή δημοσιονομική διαχείριση (αίτηση EGF/2010/013 PL/Rodkarpackie — εργοστάσιο μηχανολογικού εξοπλισμού)

(2011/249/ΕΕ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τη διοργανική συμφωνία της 17ης Μαΐου 2006 μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής για δημοσιονομική πειθαρχία και χρηστή δημοσιονομική διαχείριση ⁽¹⁾, και ιδίως το σημείο 28 αυτής,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1927/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Ταμείου Προσαρμογής στην Παγκοσμιοποίηση ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 12 παράγραφος 3,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Προσαρμογής στην Παγκοσμιοποίηση (ΕΤΠ) συστάθηκε για να παράσχει πρόσθετη στήριξη στους εργαζομένους που απολύονται ως αποτέλεσμα των μεγάλων διαρθρωτικών αλλαγών που επιφέρει η παγκοσμιοποίηση στη μορφή του παγκόσμιου εμπορίου και για να τους βοηθήσει να επανενταχθούν στην αγορά εργασίας.
- (2) Για τις αιτήσεις που υποβάλλονται μετά την 1η Μαΐου 2009 το πεδίο εφαρμογής του ΕΤΠ επεκτάθηκε, ώστε να περιλαμβάνει και τη στήριξη σε εργαζομένους που απολύθηκαν ως άμεσο αποτέλεσμα της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής και οικονομικής κρίσης.
- (3) Η διοργανική συμφωνία της 17ης Μαΐου 2006 επιτρέπει την κινητοποίηση του ΕΤΠ μέχρι το ποσό των 500 εκατ. ευρώ ετησίως.

(4) Στις 27 Απριλίου 2010 η Πολωνία υπέβαλε αίτηση για κινητοποίηση του ΕΤΠ όσον αφορά τις απολύσεις σε τρεις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο πλαίσιο του κλάδου 28 της NACE αναθ. 2 («κατασκευή μηχανημάτων και ειδών εξοπλισμού»), στην περιφέρεια NUTS II του Rodkarpackie (PL32), αίτηση την οποία συμπλήρωσε με πρόσθετες πληροφορίες έως τις 4 Αυγούστου 2010. Η αίτηση πληροί τις απαιτήσεις που προβλέπονται για τον καθορισμό των χρηματοδοτικών συνεισφορών, όπως ορίζονται στο άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1927/2006. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή προτείνει την κινητοποίηση ποσού 453 570 ευρώ.

(5) Επομένως, θα πρέπει να κινητοποιηθεί το ΕΤΠ για τη χορήγηση της χρηματοδοτικής συνεισφοράς σχετικά με την αίτηση που υπέβαλε η Πολωνία,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Στο πλαίσιο του γενικού προϋπολογισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το οικονομικό έτος 2011, κινητοποιείται το Ευρωπαϊκό Ταμείο Προσαρμογής στην Παγκοσμιοποίηση για την παροχή ποσού 453 570 ευρώ σε πιστώσεις αναλήψεως υποχρεώσεων και σε πιστώσεις πληρωμών.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Στρασβούργο, 5 Απριλίου 2011.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
J. BUZEK

Για το Συμβούλιο
Η Πρόεδρος
GYŐRI E.

⁽¹⁾ ΕΕ C 139 της 14.6.2006, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 406 της 30.12.2006, σ. 1.

ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΑ

Διορθωτικό στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 16/2011 της Επιτροπής, της 10ης Ιανουαρίου 2011, για τον καθορισμό μέτρων εφαρμογής του συστήματος έγκαιρης προειδοποίησης για τρόφιμα και ζωοτροφές

(Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 6 της 11ης Ιανουαρίου 2011)

1. Στη σελίδα 7, στην αιτιολογική σκέψη 5:

αντί: «κοινοποιήσεις προειδοποίησης, κοινοποιήσεις πληροφοριακού περιεχομένου»

διάβαζε: «επείγουσες κοινοποιήσεις, κοινοποιήσεις προς ενημέρωση».

2. Στη σελίδα 7, στην αιτιολογική σκέψη 6 δεύτερη πρόταση:

αντί: «κοινοποιήσεις προειδοποίησης»

διάβαζε: «επείγουσες κοινοποιήσεις».

3. Στη σελίδα 7, στην αιτιολογική σκέψη 6 τελευταία πρόταση:

αντί: «Η επισήμανση, με χρήση σημαίας, μελών του δικτύου για ορισμένες κοινοποιήσεις επισύρει την προσοχή τους σε συγκεκριμένες κοινοποιήσεις, ώστε να εξασφαλίζεται η ταχεία διεκπεραίωσή τους»

διάβαζε: «Προσδιορίζονται μέλη του δικτύου για ορισμένες κοινοποιήσεις, ώστε να επισύρεται η προσοχή τους σε συγκεκριμένες κοινοποιήσεις, με τελικό αποτέλεσμα να εξασφαλίζεται η ταχεία διεκπεραίωσή τους».

4. Στη σελίδα 8, στο άρθρο 1 σημείο 4:

αντί: «κοινοποίηση προειδοποίησης»

διάβαζε: «επείγουσα κοινοποίηση».

5. Στη σελίδα 8, στο άρθρο 1 σημείο 5:

αντί: «κοινοποίηση πληροφοριακού περιεχομένου»

διάβαζε: «κοινοποίηση προς ενημέρωση».

6. Στη σελίδα 8, στο άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο α):

αντί: «κοινοποίηση πληροφοριακού περιεχομένου για παρακολούθηση»

διάβαζε: «κοινοποίηση προς ενημέρωση για ενέργεια».

7. Στη σελίδα 8, στο άρθρο 1 σημείο 5 στοιχείο β):

αντί: «κοινοποίηση πληροφοριακού περιεχομένου για λήψη γνώσης»

διάβαζε: «κοινοποίηση προς ενημέρωση για προσοχή».

8. Στη σελίδα 8, στο άρθρο 1 σημείο 7:

αντί: «κοινοποίηση προειδοποίησης, κοινοποίηση πληροφοριακού περιεχομένου»

διάβαζε: «επείγουσα κοινοποίηση, κοινοποίηση προς ενημέρωση».

9. Στη σελίδα 9, στο άρθρο 3:

αντί: «Άρθρο 3

Κοινοποιήσεις προειδοποίησης

1. Τα μέλη του δικτύου αποστέλλουν κοινοποιήσεις προειδοποίησης στο σημείο επαφής της Επιτροπής χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και οπωσδήποτε εντός 48 ωρών από τη στιγμή που τους αναφέρθηκε ο κίνδυνος. Οι κοινοποιήσεις προειδοποίησης περιλαμβάνουν κάθε διαθέσιμη πληροφορία για τον κίνδυνο και για το προϊόν από το οποίο προέρχεται. Ωστόσο, εάν δεν έχουν συλλεγεί όλες οι διαθέσιμες πληροφορίες, το γεγονός αυτό δεν καθυστερεί αδικαιολόγητα τη διαβίβαση κοινοποιήσεων προειδοποίησης.

2. Το σημείο επαφής της Επιτροπής διαβιβάζει τις κοινοποιήσεις προειδοποίησης σε όλα τα μέλη του δικτύου εντός 24 ωρών από την παραλαβή τους και αφού τις επαληθεύσει, όπως αναφέρεται στο άρθρο 8.

3. Εκτός ωρών γραφείου, τα μέλη του δικτύου ανακοινώνουν τη διαβίβαση κοινοποίησης προειδοποίησης ή συμπληρωματικής κοινοποίησης σε κοινοποίησης προειδοποίησης με τηλεφώνημα στον αριθμό για επείγουσες κλήσεις του σημείου επαφής της Επιτροπής. Το σημείο επαφής της Επιτροπής ενημερώνει τα μέλη του δικτύου που έχουν επισημανθεί με σημαία για παρακολούθηση της κοινοποίησης με τηλεφώνημα στους αριθμούς που έχουν δηλώσει για επείγουσες κλήσεις.»

διάβαζε: «Άρθρο 3

Επείγουσες κοινοποιήσεις

1. Τα μέλη του δικτύου αποστέλλουν επείγουσες κοινοποιήσεις στο σημείο επαφής της Επιτροπής χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και οπωσδήποτε εντός 48 ωρών από τη στιγμή που τους αναφέρθηκε ο κίνδυνος. Οι επείγουσες κοινοποιήσεις περιλαμβάνουν κάθε διαθέσιμη πληροφορία για τον κίνδυνο και για το προϊόν από το οποίο προέρχεται ο κίνδυνος. Ωστόσο, εάν δεν έχουν συλλεγεί όλες οι διαθέσιμες πληροφορίες, το γεγονός αυτό δεν καθυστερεί αδικαιολόγητα τη διαβίβαση επείγουσών κοινοποιήσεων.

2. Το σημείο επαφής της Επιτροπής διαβιβάζει τις επείγουσες κοινοποιήσεις σε όλα τα μέλη του δικτύου εντός 24 ωρών από την παραλαβή τους και αφού τις επαληθεύσει, όπως αναφέρεται στο άρθρο 8.

3. Εκτός ωρών γραφείου, τα μέλη του δικτύου ανακοινώνουν τη διαβίβαση επείγουσας κοινοποίησης ή συμπληρωματικής κοινοποίησης της επείγουσας κοινοποίησης με τηλεφώνημα στον αριθμό για επείγουσες κλήσεις του σημείου επαφής της Επιτροπής. Το σημείο επαφής της Επιτροπής ενημερώνει τα μέλη του δικτύου που έχουν προσδιοριστεί να παρακολουθήσουν την κοινοποίηση με τηλεφώνημα στους αριθμούς που έχουν δηλώσει για επείγουσες κλήσεις.»

10. Στη σελίδα 9, στο άρθρο 4, στον τίτλο:

αντί: «πληροφοριακού περιεχομένου»

διάβαζε: «προς ενημέρωση».

11. Στη σελίδα 9, στο άρθρο 4 παράγραφος 1:

αντί: «πληροφοριακού περιεχομένου»

διάβαζε: «προς ενημέρωση».

12. Στη σελίδα 9, στο άρθρο 4 παράγραφος 2:

αντί: «πληροφοριακού περιεχομένου»

διάβαζε: «προς ενημέρωση».

13. Στη σελίδα 9, στο άρθρο 5 παράγραφος 1:

αντί: «Η κοινοποίηση περιλαμβάνει κάθε διαθέσιμη πληροφορία για τον κίνδυνο και για το προϊόν από το οποίο προέρχεται.»

διάβαζε: «Η κοινοποίηση περιλαμβάνει κάθε διαθέσιμη πληροφορία για τον κίνδυνο και για το προϊόν από το οποίο προέρχεται ο κίνδυνος.»

14. Στη σελίδα 9, στο άρθρο 6 παράγραφος 5:

αντί: «κοινοποιήσεις προειδοποιήσεων»

διάβαζε: «επείγουσες κοινοποιήσεις».

15. Στη σελίδα 9, στο άρθρο 7 παράγραφος 3 στοιχείο α) σημείο i):

αντί: «κοινοποίηση προειδοποίησης»

διάβαζε: «επείγουσα κοινοποίηση».

16. Στη σελίδα 9, στο άρθρο 7 παράγραφος 3 στοιχείο α) σημείο ii):

αντί: «κοινοποίηση πληροφοριακού περιεχομένου για παρακολούθηση»

διάβαζε: «κοινοποίηση προς ενημέρωση για ενέργεια».

17. Στη σελίδα 10, στο άρθρο 7 παράγραφος 3 στοιχείο α) σημείο iii):

αντί: «κοινοποίηση πληροφοριακού περιεχομένου για λήψη γνώσης»

διάβαζε: «κοινοποίηση προς ενημέρωση για προσοχή».

18. Στη σελίδα 10, στο άρθρο 8 στοιχείο στ):

αντί: «εντοπίζει, στις κοινοποιήσεις, περιπτώσεις υποτροπής του ίδιου επαγγελματία υπεύθυνου επιχείρησης και/ή του ίδιου κινδύνου και/ή της ίδιας χώρας καταγωγής.»

διάβαζε: «εντοπίζει κοινοποιήσεις που μνημονεύουν κατ' επανάληψη τον ίδιο επαγγελματία υπεύθυνο επιχείρησης και/ή τον ίδιο κίνδυνο και/ή την ίδια χώρα καταγωγής.»

19. Στη σελίδα 10, στο άρθρο 10 παράγραφος 2:

αντί: «Το σημείο επαφής της Επιτροπής αποστέλλει κοινοποιήσεις στο εν λόγω σημείο επαφής στην τρίτη χώρα για λήψη γνώσης ή για παρακολούθηση ανάλογα με τη σοβαρότητα του κινδύνου.»

διάβαζε: «Το σημείο επαφής της Επιτροπής αποστέλλει κοινοποιήσεις στο εν λόγω σημείο επαφής στην τρίτη χώρα για ενέργεια ή για προσοχή ανάλογα με τη σοβαρότητα του κινδύνου.»

20. Στη σελίδα 10, στο άρθρο 11 στοιχείο α):

αντί: «περίληψη όλων των κοινοποιήσεων προειδοποίησης, πληροφοριακού περιεχομένου και απόρριψης στα σύνορα ...»

διάβαζε: «περίληψη όλων των επειγουσών κοινοποιήσεων, κοινοποιήσεων προς ενημέρωση και κοινοποιήσεων απόρριψης στα σύνορα ...».

Τιμή συνδρομής 2011 (χωρίς ΦΠΑ, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων ταχυδρομείου για κανονική αποστολή)

Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 100 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, έντυπη έκδοση + ετήσιο DVD	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 200 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά L, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	770 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μηνιαίο συγκεντρωτικό DVD	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	400 EUR ετησίως
Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας, σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί, DVD, μία έκδοση την εβδομάδα	πολύγλωσσο: 23 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	300 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά C — Διαγωνισμοί	γλώσσα(-ες) ανάλογα με το διαγωνισμό	50 EUR ετησίως

Η συνδρομή στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, που εκδίδεται στις επίσημες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι δυνατή σε 22 γλωσσικές εκδόσεις. Περιλαμβάνει τις σειρές L (Νομοθεσία) και C (Ανακοινώσεις και Πληροφορίες).

Για κάθε γλωσσική έκδοση απαιτείται ξεχωριστή συνδρομή.

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 920/2005 του Συμβουλίου, που δημοσιεύτηκε στην Επίσημη Εφημερίδα L 156 της 18ης Ιουνίου 2005, τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υποχρεούνται, προσωρινά, να συντάσσουν και να δημοσιεύουν στα ιρλανδικά όλες τις πράξεις. Γι' αυτό, η Επίσημη Εφημερίδα στα ιρλανδικά πωλείται ξεχωριστά.

Η συνδρομή για το Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας (σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί) περιλαμβάνει 23 επίσημες γλωσσικές εκδόσεις σε ένα ενιαίο πολύγλωσσο DVD.

Με απλή αίτηση, οι συνδρομητές της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης* έχουν δικαίωμα να λαμβάνουν διάφορα παραρτήματα της Επίσημης Εφημερίδας. Ενημερώνονται για την έκδοση των παραρτημάτων με «Σημείωμα προς τον αναγνώστη» που δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Πωλήσεις και συνδρομές

Συνδρομές σε διάφορες τιμολογημένες περιοδικές εκδόσεις, όπως η *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, διατίθενται στους εμπορικούς μας αντιπροσώπους. Κατάλογο των εμπορικών μας αντιπροσώπων θα βρείτε στο Διαδίκτυο, στη διεύθυνση:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_el.htm

Το EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) παρέχει άμεση και δωρεάν πρόσβαση στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο ιστοχώρος αυτός επιτρέπει την πρόσβαση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* καθώς και στις συνθήκες, στη νομοθεσία, στη νομολογία και στις προπαρασκευαστικές πράξεις.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την Ευρωπαϊκή Ένωση: <http://europa.eu>

