



2024/1601

31.5.2024

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2024/1601 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 30ής Μαΐου 2024

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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής⁽²⁾ καταρτίζεται κατάλογος αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης.
- (2) Ορισμένα κράτη μέλη και ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (στο εξής: Οργανισμός) διαβίβασαν στην Επιτροπή, δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, πληροφορίες σημαντικές για την επικαιροποίηση του εν λόγω καταλόγου. Τρίτες χώρες και διεθνείς οργανισμοί παρείχαν επίσης σημαντικές πληροφορίες. Με βάση τις πληροφορίες που παρασχεθήκαν, ο κατάλογος θα πρέπει να επικαιροποιηθεί.
- (3) Η Επιτροπή ενημέρωσε όλους τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς, είτε απευθείας είτε μέσω των αρχών που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία τους, σχετικά με τα ουσιώδη περιστατικά και τους προβληματισμούς που θα μπορούσαν να αποτελέσουν τη βάση για τη λήψη απόφασης να τους επιβληθεί απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης ή για την τροποποίηση των όρων επιβολής απαγόρευσης λειτουργίας σε αερομεταφορέα που περιλαμβάνεται στον κατάλογο του παραρτήματος Α ή Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (4) Η Επιτροπή έδωσε στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς τη δυνατότητα να συμβουλευτούν όλα τα σχετικά έγγραφα, να υποβάλουν γραπτές παρατηρήσεις και να εκθέσουν προφορικά τις θέσεις τους στην Επιτροπή και στην επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 (στο εξής: επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ).
- (5) Η Επιτροπή ενημέρωσε την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ για τις εν εξελίξει διαβουλεύσεις, βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 και του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2023/660 της Επιτροπής⁽³⁾, με τις αρμόδιες αρχές και τους αερομεταφορείς των εξής κρατών: Αίγυπτος, Καζακιστάν, Κένυα, Πακιστάν, Σάο Τομέ και Πρίνσιπε, και Σιέρα Λεόνε. Η Επιτροπή ενημέρωσε επίσης την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ σχετικά με την κατάσταση ασφάλειας της αεροπορίας στην Αρμενία, στο Ιράκ, στην Κιργιζία, στο Κονγκό (Μπραζαβίλ), στη Λιβύη, στο Μαλί, στο Νεπάλ και στο Σουρινάμ.

⁽¹⁾ ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj>.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής, της 22ας Μαρτίου 2006, για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 84 της 23.3.2006, σ. 14, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj>).

⁽³⁾ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2023/660 της Επιτροπής, της 2ας Δεκεμβρίου 2022, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων όσον αφορά τον κατάλογο αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας ή περιορισμούς της λειτουργίας εντός της Ένωσης, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006 για θέσπιση των εκτελεστικών κανόνων όσον αφορά τον κοινοτικό κατάλογο των αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 83 της 22.3.2023, σ. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

- (6) Ο Οργανισμός ενημέρωσε την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ σχετικά με τις τεχνικές αξιολογήσεις που διενεργήθηκαν για την αρχική αξιολόγηση και τη συνεχή παρακολούθηση των αδειών των αερομεταφορέων τρίτων χωρών (στο εξής: TCO), που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής⁽⁴⁾.
- (7) Ο Οργανισμός ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ για τα αποτελέσματα της ανάλυσης των επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργήθηκαν βάσει του προγράμματος «Εκτίμηση της Ασφάλειας Ξένων Αεροσκαφών» (Safety Assessment of Foreign Aircraft, στο εξής: SAFA) σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής⁽⁵⁾.
- (8) Επιπλέον, ο Οργανισμός ενημέρωσε την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ για τα έργα παροχής τεχνικής βοήθειας που υλοποιήθηκαν σε τρίτες χώρες τις οποίες αφορούσε απαγόρευση λειτουργίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006. Συν τοις άλλοις, ο Οργανισμός παρείχε πληροφορίες για τα σχέδια και τα αιτήματα παροχής περαιτέρω τεχνικής βοήθειας και συνεργασίας με σκοπό τη βελτίωση της διοικητικής και της τεχνικής ικανότητας των αρχών πολιτικής αεροπορίας τρίτων χωρών, προκειμένου να τις διευκολύνει να εξασφαλίσουν τη συμμόρφωση με τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Τα κράτη μέλη κλήθηκαν να ανταποκριθούν στα εν λόγω αιτήματα σε διμερή βάση, σε συντονισμό με την Επιτροπή και τον Οργανισμό. Εν προκειμένω, η Επιτροπή επάνελαβε τη χρησιμότητα παροχής πληροφοριών στη διεθνή κοινότητα αερομεταφορών, ιδίως μέσω της εταιρικής σχέσης συνδρομής κατά την εφαρμογή της ασφάλειας της αεροπορίας του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής: ΔΟΠΑ), όσον αφορά την τεχνική βοήθεια που παρέχεται από την Ένωση και τα κράτη μέλη σε τρίτες χώρες για τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας σε όλον τον κόσμο.
- (9) Ο Eurocontrol διαβίβασε στην Επιτροπή και στην επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ την επικαιροποιημένη κατάσταση της λειτουργίας συνέγερσης SAFA και TCO, καθώς και στατιστικά στοιχεία για τα μηνύματα συνέγερσης για απαγορευμένους αερομεταφορείς. Ο Eurocontrol υπέβαλε επίσης πληροφορίες σχετικά με την προβλεπόμενη πλήρη ψηφιοποίηση στη νέα πλατφόρμα «iNM» του Eurocontrol και την εφαρμογή των νέων καταλόγων αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης.

Αερομεταφορείς της Ένωσης

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

Αερομεταφορείς της Αιγύπτου

- (12) Αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στην Αίγυπτο δεν έχουν ποτέ συμπεριληφθεί στο παράρτημα Α ή στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (13) Στις 17 Απριλίου 2024, στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων συνεχούς παρακολούθησης, η Επιτροπή, ο Οργανισμός, τα κράτη μέλη και εκπρόσωποι της αιγυπτιακής Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής: ECAA) πραγματοποίησαν τεχνική συνεδρίαση.

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

⁽⁵⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

- (14) Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης, οι εκπρόσωποι της ECAA ενημερώθηκαν για την έκβαση της αξιολόγησης εγγράφων που είχαν υποβληθεί προηγουμένως στην Επιτροπή κατόπιν αιτήματός της. Παρατέθηκαν λεπτομερώς οι ανησυχίες που διατυπώθηκαν κατά την εξέταση των πληροφοριών που υποβλήθηκαν, ιδίως όσον αφορά τη μη εφαρμογή του κρατικού προγράμματος ασφάλειας/εθνικού σχεδίου ασφάλειας της αεροπορίας, την έλλειψη επαληθεύσιμων αριθμών επιθεωρητών πιπτικών λειτουργιών εν ενεργεία για την εποπτεία των 16 κατόχων πιστοποιητικού αερομεταφορέα (στο εξής: AOC) της Αιγύπτου, καθώς και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ECAA ως προς την καλλιέργεια μιας ισχυρής νοοτροπίας ασφάλειας στους αερομεταφορείς που τελούν υπό την εποπτεία ασφάλειάς της. Στο πλαίσιο αυτό, επισημάνθηκε επίσης ότι δεν υπήρχαν διαθέσιμα αρχεία εκπαίδευσης ώστε να επαληθευτεί κατά πόσον η εκπαίδευση των επιθεωρητών ανταποκρινόταν στις τρέχουσες απαιτήσεις.
- (15) Κατά την εξέταση εντοπίστηκαν πρόσθετες ελλείψεις, όπως η έλλειψη καθοδήγησης, τόσο σε επίπεδο αερομεταφορέων όσο και σε επίπεδο ECAA, όσον αφορά τη θέσπιση προγράμματος ανάλυσης δεδομένων πτήσης.
- (16) Η ECAA ενημέρωσε τους συμμετέχοντες στη συνεδρίαση σχετικά με την τρέχουσα κατάσταση του αιγυπτιακού αεροπορικού κλάδου, καθώς και τα μέτρα βελτίωσης της ασφάλειας που θεσπίστηκαν και σχεδιάστηκαν για την αντιμετώπιση των διαπιστωμένων ανεπαρειών ως προς την εποπτεία της ασφάλειας και των οργανωτικών ανεπαρειών. Επισημάνθηκε ότι η ECAA έχει την πλήρη στήριξη της αιγυπτιακής κυβέρνησης ώστε να συνεχίσει τις εν λόγω πρωτοβουλίες βελτίωσης της ασφάλειας.
- (17) Όσον αφορά ειδικότερα την ικανότητα στελέχωσης και τη δυνατότητα της ECAA να εξασφαλίσει αποτελεσματική εποπτεία της ασφάλειας του αεροπορικού κλάδου της Αιγύπτου, η ECAA υπογράμμισε τις προσπάθειες που καταβάλλονται για την πρόσληψη και τη διατήρηση ειδικευμένων εμπειρογνομόνων και μελών προσωπικού μέσω ενός νέου συστήματος οικονομικής επιβράβευσης.
- (18) Από οργανωτική και ρυθμιστική άποψη, η ECAA ανέφερε ότι επί του παρόντος επανεξετάζεται το σύνολο του νομοθετικού και ρυθμιστικού πλαισίου της, ενώ έχουν συσταθεί νέες Διευθύνσεις Ασφάλειας, Συμμόρφωσης, Εκτίμησης Κινδύνου, Διαχείρισης Αλλαγών, και Συλλογής και Επεξεργασίας Δεδομένων Ασφάλειας. Η ECAA επισήμανε τη συμπληρωματική πρωτοβουλία για την καθιέρωση εποπτείας βάσει κινδύνων.
- (19) Αναγνωρίζεται μεν ότι η ECAA διεξάγει επί του παρόντος μια συνολική διαδικασία αναδιάρθρωσης, φαίνεται όμως ότι οι προσπάθειες της ECAA επικεντρώνονται προς το παρόν κυρίως στην αντιμετώπιση ορατών και προφανών ανεπαρειών, χωρίς να αναλύονται επαρκώς τα βαθύτερα αίτια. Απαιτούνται περισσότερες προσπάθειες για την εποπτεία της ασφάλειας των αιγυπτιακών αερομεταφορέων, τη βελτίωση της νοοτροπίας ασφάλειας, καθώς και τη δέουσα εφαρμογή διορθωτικών και προληπτικών μέτρων.
- (20) Η Επιτροπή, αφενός, αναγνωρίζει τις προσπάθειες που καταβάλλει η ECAA για τη βελτίωση του επιπέδου εποπτείας της ασφάλειας στην Αίγυπτο. Αφετέρου, ανέφερε ότι προτίθεται να διατηρήσει ανοικτή τη διαδικασία διαβούλευσης. Στο πλαίσιο αυτής της συνεχούς παρακολούθησης προβλέπονται τακτικές επαφές και εκθέσεις προόδου, καθώς και η διοργάνωση μελλοντικών τεχνικών συνεδριάσεων. Η Επιτροπή θα συντονιστεί στενά με τον Οργανισμό, δεδομένου του σημαντικού αριθμού αιγυπτιακών αερομεταφορέων που διαθέτουν άδεια TCO.
- (21) Τόνισε επίσης την ανάγκη για συνεχή στήριξη από πλευράς κυβέρνησης και τη σημασία της διασφάλισης σταθερής ηγεσίας εντός της Αρχής ως ακρογωνιαίου λίθου για την εύρυθμη λειτουργία της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας.
- (22) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης όσον αφορά τους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στην Αίγυπτο.
- (23) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Αίγυπτο με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των εν λόγω αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (24) Σε περίπτωση που από τις σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες προκύψει ότι επίκειται διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, ενδέχεται να καταστεί αναγκαία η λήψη περαιτέρω μέτρων από την Επιτροπή, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορές του Καζακστάν

- (25) Τον Δεκέμβριο του 2016, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2016/2214 της Επιτροπής ⁽⁶⁾, οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στο Καζακστάν διαγράφηκαν από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, με εξαίρεση την *Air Astana*, η οποία είχε διαγραφεί από το παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 ήδη το 2015 με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2015/2322 της Επιτροπής ⁽⁷⁾.
- (26) Σε συνέχεια των διαβουλεύσεων της επιτροπής ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ τον Νοέμβριο του 2023, εμπειρογνώμονες από την Επιτροπή, τον Οργανισμό και τα κράτη μέλη πραγματοποίησαν επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης στο Καζακστάν μεταξύ 5 και 9 Φεβρουαρίου 2024 στην Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας του Καζακστάν (στο εξής: CAC KZ) και στην Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company (στο εξής: AAK), καθώς και δειγματοληπτική αξιολόγηση τριών αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Καζακστάν, συγκεκριμένα της *Berkut*, της *Fly Jet.KZ* και της *Prime Aviation*.
- (27) Η επίσκεψη αξιολόγησης εστίασε τις δραστηριότητές της στην AAK λόγω του ρόλου και της ευθύνης της ως προς τις δραστηριότητες εποπτείας της ασφάλειας των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Καζακστάν. Από την επίσκεψη αξιολόγησης κατέστη σαφές ότι η AAK έχει προβεί σε σημαντικές βελτιώσεις προς επικαιροποίηση της νομοθεσίας της στον τομέα της αεροπορίας, συμπεριλαμβανομένου του πρωτογενούς δικαίου στον τομέα της αεροπορίας και των μεταγενέστερων τροποποιήσεών του, και προς διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής του. Κύριο αντικείμενο αυτών των νομοθετικών αλλαγών ήταν η ενίσχυση της χρήσης του εναέριου χώρου, η πιστοποίηση μη επανδρωμένων εναέριων συστημάτων, η βελτίωση των διαδικασιών απο-/αντιπαγοποίησης και η θέσπιση υποχρεώσεων υποχρεωτικής και εκούσιας αναφοράς περιστατικών. Οι βασικές εξελίξεις στις οποίες στηρίζονται αυτά τα τεχνικά στοιχεία ήταν η χορήγηση πρόσθετων εξουσιών στον Γενικό Διευθυντή και στους επιθεωρητές της AAK, καθώς και ο εκσυγχρονισμός της χρηματοοικονομικής δομής της AAK.
- (28) Οι δράσεις που ανέλαβε η AAK σε συνέχεια των παρατηρήσεων και των συστάσεων περί αδειοδότησης προσωπικού που διατυπώθηκαν κατά την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης τον Οκτώβριο του 2021 οδήγησαν στην εφαρμογή αποτελεσματικών διορθωτικών μέτρων. Ωστόσο, εντοπίστηκαν τομείς που χρειάζονται πρόσθετες βελτιώσεις, ιδίως όσον αφορά το σύστημα θεωρητικής εξέτασης χειριστών και την επίβλεψη των εξεταστών πτήσης.
- (29) Στον τομέα των πτητικών λειτουργιών (στο εξής: OPS), η AAK υπέβαλε επαληθεύσιμα στοιχεία που αποδεικνύουν τα μέτρα που ελήφθησαν για να αντιμετωπιστούν οι διαπιστωθείσες ελλείψεις. Υπάρχουν όμως τομείς στους οποίους πρέπει να καταβληθούν περισσότερες προσπάθειες, όπως η παρακολούθηση της συμμόρφωσης κατά τις διαδικασίες πιστοποίησης και η χορήγηση ειδικών εγκρίσεων. Κατά συνέπεια, η AAK θα πρέπει να εντείνει τις προσπάθειές της και να επιταχύνει την ενίσχυση των ικανοτήτων των επιθεωρητών της. Επιπλέον, είναι σημαντικό να δοθεί προτεραιότητα στη βελτίωση των οικείων εσωτερικών συστημάτων ποιότητας και συμμόρφωσης, ώστε οι δραστηριότητες του τμήματος πτητικών λειτουργιών να ευθυγραμμιστούν με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.
- (30) Έχει διαπιστωθεί σημαντική πρόοδος στον τομέα της αξιοπλοΐας, καθώς επί του παρόντος διασφαλίζεται αποτελεσματική εποπτεία της ασφάλειας. Περαιτέρω βελτιώσεις όσον αφορά τα αρχεία επιτήρησης θα συμβάλουν σε μια πιο αναλυτική και διαφανή τήρηση αρχείων των διενεργούμενων επιθεωρήσεων.
- (31) Από την αξιολόγηση που διενεργήθηκε στη *Fly Jet.kz* διαπιστώθηκε ότι ο αερομεταφορέας διατηρεί λειτουργικό σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας (στο εξής: SMS) και σύστημα διαχείρισης της ποιότητας (στο εξής: QMS), το οποίο υποστηρίζεται από ενδελεχή τεκμηρίωση, γεγονός που συνεπάγεται σαφή προσήλωση στα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Ωστόσο, απαιτούνται προσπάθειες για την αντιμετώπιση ανησυχιών σχετικά με τα ανεπίλυτα ευρήματα ελέγχων στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης της ποιότητας (QMS) και τη διευθέτηση της έλλειψης σαφών χρονοδιαγραμμάτων επίλυσης. Είναι σημαντικό τα ζητήματα αυτά να αντιμετωπιστούν άμεσα για την περαιτέρω ενίσχυση των πρωτοκόλλων ασφάλειας της αεροπορικής εταιρείας και της συνολικής αποτελεσματικότητας.
- (32) Η επαρκής στελέχωση και η παροχή πόρων στο τμήμα συντήρησης και αξιοπλοΐας της *Fly Jet.kz* καθιστούν εφικτή τη συνεπή συντήρηση της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών. Διαπιστώθηκε δέουσα διαθεσιμότητα και διαχείριση της υπάρχουσας τεκμηρίωσης, συμπεριλαμβανομένων αρχείων προσωπικού, πλήρους απογραφής ανταλλακτικών και επιμελώς τηρούμενων αρχείων καταγραφής εργασιών συντήρησης.

⁽⁶⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/2214 της Επιτροπής, της 8ης Δεκεμβρίου 2016, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 όσον αφορά τον κατάλογο αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης (ΕΕ L 334 της 9.12.2016, σ. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/2214/oj).

⁽⁷⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/2322 της Επιτροπής, της 10ης Δεκεμβρίου 2015, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας (ΕΕ L 328 της 12.12.2015, σ. 67, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj).

- (33) Ανεξαρτήτως όμως των προαναφερόμενων πτυχών, εντοπίστηκαν ορισμένες ασυνέπειες στο τμήμα πτητικών λειτουργιών της *Fly Jet.kz*, οι οποίες χρήζουν προσεκτικότερης εξέτασης της σύνθεσης του πληρώματος και των πρακτικών διαχείρισης του χρόνου υπηρεσίας, καθώς και αποκλίσεις ως προς τα προσόντα του πληρώματος και τους υπολογισμούς πληρότητας των αεροσκαφών.
- (34) Η *Prime Aviation* εφαρμόζει αποτελεσματικά σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας (SMS), όπως διαπιστώνεται εμφανώς από τη λεπτομερή και υπό εύρυθμη διαχείριση τεκμηρίωση, καθώς και από την εταιρική πολιτική που ενθαρρύνει τη συμμετοχή του προσωπικού στην αναφορά περιστατικών. Αν και ήδη λειτουργική, υπάρχει περιθώριο βελτίωσης της συνεπούς εφαρμογής των μέτρων διαχείρισης κινδύνου. Το σύστημα διαχείρισης της συμμόρφωσης, αν και αποτελεσματικό, έχει περιθώρια να μεγιστοποιήσει τον αντίκτυπο του ευθυγραμμίζοντας τα χρονοδιαγράμματα εφαρμογής με τα ρυθμιστικά πρότυπα.
- (35) Η προσήλωση της *Prime Aviation* στην ποιότητα είναι εμφανής στο δομημένο πλαίσιο εκπαίδευσης του προσωπικού της και στο δεόντως στελεχωμένο τμήμα αξιοπλοΐας, γεγονός που εξασφαλίζει τη διαρκή αξιοπλοΐα των αεροσκαφών. Παρά την αξιοποίηση αποδοτικών εργαλείων λογισμικού, απαιτούνται ορισμένες βελτιώσεις στα πρωτόκολλα επαγγελματικών προσόντων χειριστών και στις διαδικασίες έγκρισης εναέριου χώρου υψηλού επιπέδου του Βορείου Ατλαντικού.
- (36) Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και το σύστημα διαχείρισης της ποιότητας της *Berkut* πληρούν αποτελεσματικά τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Ωστόσο, εντοπίστηκαν περιθώρια βελτιώσεων ήσσονος σημασίας και στους δύο τομείς. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας επέδειξε μεν καλή οργάνωση και επαγγελματισμό στην επιχειρησιακή του συμπεριφορά, εντοπίστηκαν όμως δυνατότητες για περαιτέρω βελτίωση, ιδίως όσον αφορά την ενίσχυση του ελέγχου κατά τη διεκπεραίωση πτήσεων, τον ορισμό των αναλυτικών προγραμμάτων εκπαίδευσης και την ισχύ των ειδικών εγκρίσεων.
- (37) Το τμήμα συντήρησης και αξιοπλοΐας της *Berkut* είναι κατάλληλα στελεχωμένο, γεγονός που διασφαλίζει τη διαρκή αξιοπλοΐα των αεροσκαφών με ενδελεχή τεκμηρίωση. Η εγκατάσταση συντήρησης παρέχει ένα βέλτιστο περιβάλλον για τις εργασίες συντήρησης.
- (38) Με βάση το αποτέλεσμα της επιτόπιας ενωσιακής επίσκεψης αξιολόγησης, η Επιτροπή κάλεσε την CAC KZ και την AAK σε ακρόαση ενώπιον της επιτροπής ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ στις 15 Μαΐου 2024.
- (39) Κατά τη διάρκεια της ακρόασης, η AAK ενημέρωσε την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ σχετικά με τις μεταρρυθμίσεις και την πρόοδο που έχει σημειωθεί στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας από το 2021, αποδεικνύοντας τη δέσμευσή της να ενισχύσει την ασφάλεια, την επιχειρησιακή αποδοτικότητα και τη διεθνή συνεργασία. Επιπλέον, παρουσίασε την πρόοδο που έχει σημειωθεί στην ενίσχυση της οργανωτικής δομής και των χρηματοδοτικών μηχανισμών της AAK, συμπεριλαμβανομένης της μετάβασης σε ένα μοντέλο αυτοχρηματοδότησης που εφαρμόζεται από τον Ιούλιο του 2023. Η AAK αύξησε επίσης το εργατικό δυναμικό της, ιδίως στα επιχειρησιακά τμήματα, και βελτίωσε τις εσωτερικές διαδικασίες με σκοπό την ενίσχυση της ποιότητας και της αποτελεσματικότητας των υπηρεσιών της.
- (40) Η AAK έλαβε αποδεδειγμένα μέτρα για να αντιμετωπίσει και να διευθετήσει την πλειονότητα των παρατηρήσεων και συστάσεων που διατυπώθηκαν κατά την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης τον Φεβρουάριο του 2024. Διευθέτησε επιτυχώς τρεις παρατηρήσεις και έξι συστάσεις, οι οποίες αφορούσαν βελτιώσεις της κανονιστικής συμμόρφωσης και των επιχειρησιακών προτύπων. Έχουν σημειωθεί βελτιώσεις στις διαδικασίες αδειοδότησης των επιθεωρητών, στις εγκρίσεις ηλεκτρονικών τσαντών πτήσης και στις λειτουργίες χρόνου εκτροπής μεγάλων αποστάσεων. Οι προσπάθειες αντιμετώπισης των υπόλοιπων παρατηρήσεων συνεχίζονται εύτακτα με σαφείς προθεσμίες ολοκλήρωσης έως το τέλος του 2024 και το πρώτο τρίμηνο του 2025. Οι δραστηριότητες αυτές αποτελούν μέρος μιας ευρύτερης στρατηγικής πρωτοβουλίας για την ενίσχυση της ασφάλειας της αεροπορίας και την ευθυγράμμιση με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.
- (41) Κατά την ακρόαση, η AAK παρουσίασε επίσης τα διορθωτικά μέτρα για τους αερομεταφορείς *Berkut*, *Prime Aviation* και *Fly Jet.kz*.
- (42) Επιπλέον, η AAK παρουσίασε μελλοντικά αναπτυξιακά σχέδια για την περίοδο 2024-2025, με έμφαση στην ανάπτυξη πρόσθετων διεθνών συνεργασιών. Τα σχέδια αυτά περιλαμβάνουν προετοιμασίες για απευθείας πτήσεις προς τις ΗΠΑ, ενίσχυση των ψηφιακών υποδομών και συνεχείς επενδύσεις σε ανθρώπινους πόρους.
- (43) Παρότι αναγνωρίζεται η επιτευχθείσα πρόοδος από την έναρξη των επίσημων διαβουλεύσεων το 2020, όπως αποδεικνύεται από τα στοιχεία που συλλέχθηκαν κατά την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης του 2024 και τις λεπτομερείς πληροφορίες που υποβλήθηκαν κατά τη διάρκεια της ακρόασης, το συμπέρασμα από τις συζητήσεις της επιτροπής ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ ήταν ότι θα πρέπει να τερματιστούν οι επίσημες διαβουλεύσεις και να συσταθεί στην AAK να ενημερώνει τακτικά την Επιτροπή σχετικά με τις μελλοντικές εξελίξεις και να μεριμνήσει για τη συνέχιση της ηγεσίας στην AAK.

- (44) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης όσον αφορά τους αερομεταφορείς του Καζακστάν.
- (45) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Καζακστάν με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου όλων αυτών των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (46) Σε περίπτωση που από τις σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες προκύψει ότι επίκειται διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, ενδέχεται να καταστεί αναγκαία η λήψη περαιτέρω μέτρων από την Επιτροπή, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορείς της Κένυας

- (47) Αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στην Κένυα δεν έχουν ποτέ συμπεριληφθεί στο παράρτημα Α ή στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (48) Στις 10 Απριλίου 2024, στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων συνεχούς παρακολούθησης, η Επιτροπή, ο Οργανισμός, τα κράτη μέλη και εκπρόσωποι της κενυατικής Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής: ΚCAA) πραγματοποίησαν τεχνική συνεδρίαση.
- (49) Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης, οι εκπρόσωποι της ΚCAA ενημερώθηκαν για την έκβαση της αξιολόγησης εγγράφων που είχαν υποβληθεί το 2023 κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής. Παρατέθηκαν λεπτομερώς οι ανησυχίες που διατυπώθηκαν κατά την εξέταση των πληροφοριών που υποβλήθηκαν, ιδίως λόγω του ανεπαρκούς προσωπικού επιθεώρησης σε σχέση με το μέγεθος και την ποικιλομορφία του εποπτευόμενου κλάδου. Επιπλέον, εντοπίστηκαν προβλήματα στην αποτελεσματικότητα του σχεδιασμού και της εκτέλεσης της εποπτείας της ασφάλειας, ιδίως όσον αφορά πτητικές λειτουργίες εκτός της κύριας επιχειρηματικής έδρας και τον έλεγχό τους.
- (50) Επιπλέον, οι ελλείψεις που εντοπίστηκαν αφορούν την έλλειψη πλήρως τεκμηριωμένης και εφαρμοσμένης εσωτερικής διαδικασίας ποιότητας, τον χαμηλό αριθμό ελέγχων που πραγματοποιήθηκαν στον τομέα των πτητικών λειτουργιών, καθώς και τη διενέργεια ελάχιστων μόνο ad-hoc ελέγχων.
- (51) Κατά τη διάρκεια της εν λόγω συνεδρίασης, η ΚCAA παρέιχε γενικές πληροφορίες σχετικά με τον αεροπορικό κλάδο στην Κένυα, το διαθέσιμο προσωπικό για τις δραστηριότητες εποπτείας της ασφάλειας και τον τρόπο διεξαγωγής των εν λόγω δραστηριοτήτων. Συζητήθηκαν επίσης οι δυσκολίες που αντιμετωπίζουν ορισμένοι αερομεταφορείς που δραστηριοποιούνται εκτός της χώρας και οι σχετικές ελλείψεις ασφάλειας. Η ΚCAA ενημέρωσε την Επιτροπή σχετικά με το άμεσο σχέδιό της να αναθεωρήσει πλήρως τον νόμο περί πολιτικής αεροπορίας της Κένυας, με σκοπό να ενισχύσει την ικανότητα εποπτείας της ασφάλειας της Αρχής και να ευθυγραμμίσει τις διατάξεις της με τις αναδυόμενες νομικές ανάγκες. Ειδικότερα, η ΚCAA ενημέρωσε σχετικά με τα τρέχοντα μέτρα που αφορούν τροποποιήσεις των κανονισμών ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένου του επιπέδου εφαρμογής του κρατικού προγράμματος ασφάλειας.
- (52) Όσον αφορά τη στελέχωση, η ΚCAA ανέφερε τις δυσκολίες προσέλκυσης και διατήρησης κατάλληλα ειδικευμένου και καταρτισμένου προσωπικού. Επισημάνθηκε ότι επί του παρόντος καταβάλλονται προσπάθειες για τη βελτίωση των συνθηκών απασχόλησης με σκοπό την πρόσληψη και τη διατήρηση τέτοιου προσωπικού, ιδίως ειδικευμένων επιθεωρητών εποπτείας της ασφάλειας.
- (53) Όσον αφορά τα συμβάντα/ατυχήματα από το 2022 στα οποία εμπλέκονται κενυατικοί πιστοποιημένοι αερομεταφορείς που δραστηριοποιούνται εκτός Κένυας, η ΚCAA ανακοίνωσε ότι έχουν δρομολογηθεί δραστηριότητες εποπτείας της ασφάλειας και επιβολής της νομοθεσίας ώστε να μην επαναληφθούν τέτοια συμβάντα.
- (54) Η Επιτροπή ανέφερε στην επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ ότι προτίθεται, με τη σύμφωνη γνώμη της ΚCAA, να διατηρήσει ανοικτή τη διαδικασία διαβούλευσης. Στο πλαίσιο αυτής της συνεχούς παρακολούθησης προβλέπονται τακτικές επαφές και εκθέσεις προόδου, καθώς και η διοργάνωση μελλοντικών τεχνικών συνεδριάσεων.
- (55) Η Επιτροπή τόνισε επίσης την ανάγκη για συνεχή στήριξη από πλευράς κυβέρνησης και τη σημασία της διασφάλισης σταθερής ηγεσίας εντός της Αρχής ως ακρογωνιαίου λίθου για την εύρυθμη λειτουργία της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας.
- (56) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης όσον αφορά τους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στην Κένυα.

- (57) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Κένυα με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφαλείας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των εν λόγω αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (58) Σε περίπτωση που από τις σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες προκύψει ότι επίκειται διακινδύνευση της ασφαλείας λόγω μη συμμόρφωσης με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφαλείας, ενδέχεται να καταστεί αναγκαία η λήψη περαιτέρω μέτρων από την Επιτροπή, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορείς του Πακιστάν

- (59) Τον Μάρτιο του 2007 ο αερομεταφορέας *Pakistan International Airlines* συμπεριλήφθηκε στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 235/2007 της Επιτροπής (*) και στη συνέχεια διαγράφηκε από το εν λόγω παράρτημα τον Νοέμβριο του 2007 με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1400/2007 της Επιτροπής (*).
- (60) Σε συνέχεια των διαβουλεύσεων της επιτροπής ασφαλείας πτήσεων της ΕΕ τον Νοέμβριο του 2023, εμπειρογνώμονες από την Επιτροπή, τον Οργανισμό και τα κράτη μέλη πραγματοποίησαν επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης στο Πακιστάν μεταξύ 27 και 30 Νοεμβρίου 2023 στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας του Πακιστάν (στο εξής: PCAA), καθώς και δειγματοληπτικές αξιολογήσεις δύο αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Πακιστάν, συγκεκριμένα της *Fly Jinnah* και της *Airblue Ltd*.
- (61) Η επίσκεψη αξιολόγησης εστίασε τις δραστηριότητες της στην PCAA λόγω του ρόλου και της ευθύνης της ως προς την εποπτεία της ασφαλείας των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Πακιστάν.
- (62) Διαπιστώθηκε ότι η PCAA διαθέτει καθιερωμένη πολιτική για την τήρηση των διεθνών προτύπων ασφαλείας και είναι στελεχωμένη με τεχνικά καταρτισμένους επαγγελματίες. Ωστόσο, παρατηρήθηκαν κοινές ελλείψεις στο σύνολο του οργανισμού, όπως η υποτίμηση περιπτώσεων μη συμμόρφωσης και η έλλειψη εσωτερικών επαληθεύσεων. Όσον αφορά τα καθήκοντα εποπτείας της ασφαλείας της PCAA, παρατηρήθηκε αξιοσημείωτα ελλιπής βαθμός εμβάθυνσης των ελέγχων, ιδίως όσον αφορά την περάτωση ευρημάτων βάσει προτεινόμενων σχεδίων διορθωτικών μέτρων αντί των πραγματικών υποβληθέντων αποδεικτικών στοιχείων, ή όσον αφορά την έλλειψη δέουσας αξιολόγησης των προτεινόμενων διορθωτικών μέτρων.
- (63) Κατά την επίσκεψη διαπιστώθηκαν αποκλίσεις από τις διαδικασίες της PCAA, όπως αποδεικνύεται από το γεγονός ότι ορισμένα πιστοποιητικά αερομεταφορέα χορηγήθηκαν ενώ υπήρχαν ανοικτά ευρήματα, ευρήματα με εσφαλμένη κατάταξη ή σχέδια εποπτείας της ασφαλείας που δεν εκτελέστηκαν όπως είχε προγραμματιστεί.
- (64) Ήταν επίσης εμφανές ότι, κατά τον χρόνο της επίσκεψης, η Διεύθυνση Πτητικών Προτύπων είχε σοβαρές ελλείψεις προσωπικού επαρκώς ειδικευμένου ώστε να εκτελεί όλα τα καθήκοντα πιστοποίησης και εποπτείας της ασφαλείας. Η κατάσταση αυτή επιδεινώνεται από την ανάθεση καθηκόντων που δεν εμπίπτουν κατ' ανάγκη στην αρμοδιότητα των πτητικών προτύπων.
- (65) Η εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφαλείας βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο και χρειάζεται βελτίωση, είναι δε σαφές ότι ο προσδιορισμός και η ανάλυση των βαθύτερων αιτιών είναι ένας τομέας που πρέπει να εφαρμοστεί σωστά.
- (66) Δεν εντοπίστηκαν λόγοι ιδιαίτερης ανησυχίας στις Διευθύνσεις Αξιοπλοΐας και Αδειοδότησης Προσωπικού/Εκπαιδευτικών Φορέων, και διαπιστώθηκε ότι αμφότερες ήταν κατάλληλα στελεχωμένες.
- (67) Δεν εντοπίστηκαν σημαντικά προβλήματα στους αερομεταφορείς στους οποίους πραγματοποιήθηκε επίσκεψη, αν και όσον αφορά την *Fly Jinnah*, διαπιστώθηκε ότι η τήρηση αρχείων του αερομεταφορέα και η διαχείριση των ευρημάτων χρήζουν ειδικών μέτρων βελτίωσης.
- (68) Με βάση το αποτέλεσμα της επιτόπιας ενωσιακής επίσκεψης αξιολόγησης, η Επιτροπή κάλεσε την PCAA και τη *Fly Jinnah* σε ακρόαση ενώπιον της επιτροπής ασφαλείας πτήσεων της ΕΕ στις 14 Μαΐου 2024.

(*) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 235/2007 της Επιτροπής, της 5ης Μαρτίου 2007, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας (ΕΕ L 66 της 6.3.2007, σ. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/235/oj>).

(*) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1400/2007 της Επιτροπής, της 28ης Νοεμβρίου 2007, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας (ΕΕ L 311 της 29.11.2007, σ. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1400/oj>).

- (69) Κατά την ακρόαση, η PCAA, βάσει σχεδίου διορθωτικών μέτρων που υποβλήθηκε στις 6 Μαΐου 2024, απάντησε σε κάθε παρατήρηση που περιγράφεται στην έκθεση της ενωσιακής επίσκεψης, επισημαίνοντας την ανάλυση των βαθύτερων αιτιών στην οποία στηρίζονται όλα τα διορθωτικά μέτρα που έχουν ληφθεί ή πρόκειται να ληφθούν βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα. Ιδιαίτερα αξιοσημείωτη ήταν η προσπάθεια που κατέβαλε η PCAA να καλύψει τις ελλείψεις που διαπιστώθηκαν όσον αφορά την οικεία ικανότητα και δυνατότητα εποπτείας της ασφάλειας, ώστε να διασφαλιστούν κατάλληλη οργανωτική δομή, κατανομή καθηκόντων, πρόσληψη και διατήρηση ειδικευμένου προσωπικού, ανάλογος αριθμός ειδικευμένων επιθεωρητών και κατάλληλο πρόγραμμα εκπαίδευσης. Όσον αφορά συγκεκριμένα τη Διεύθυνση Πτητικών Προτύπων, η PCAA ανέφερε ότι αύξησε τον αριθμό των ειδικευμένων επιθεωρητών από 1 σε 19, ήτοι στον αριθμό που απαιτείται για την αναθεωρημένη κατανομή καθηκόντων και τις συναφείς δραστηριότητες εποπτείας της ασφάλειας.
- (70) Επιπλέον, η PCAA ανέφερε τις προσπάθειες που καταβάλλονται προς αποκατάσταση των ελλείψεων στη διαχείριση της ποιότητας που εντοπίστηκαν κατά τη διάρκεια της επίσκεψης. Στα διορθωτικά μέτρα συγκαταλέγεται η δημιουργία μιας μονάδας ελέγχου ποιότητας σε κάθε τμήμα και ενός κεντρικού και ανεξάρτητου τμήματος διασφάλισης της ποιότητας για το σύνολο της PCAA. Επιπλέον, η PCAA εξήγησε τις προσπάθειές της να βελτιώσει το ρυθμιστικό και διαδικαστικό της πλαίσιο, ιδίως όσον αφορά τις δραστηριότητες που αποσκοπούν στην προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας που διέπει τις αεροπορικές μεταφορές προς εναρμόνιση με την ενωσιακή νομοθεσία στους τομείς των πτητικών προτύπων και της αδειοδότησης προσωπικού, όπως έχει ήδη πράξει στην περίπτωση της αξιοπλοΐας.
- (71) Όσον αφορά ειδικότερα το οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, η PCAA επισήμανε ότι συνεχίζονται οι προσπάθειες και η διαρκής πρόοδος, αν και με αργό ρυθμό, καθώς τόσο η ρυθμιστική αρχή όσο και οι ρυθμιζόμενες οντότητες κατανοούν τη σημασία της σταδιακής μετάβασης από μια προσέγγιση εποπτείας της ασφάλειας βάσει συμμόρφωσης σε μια προσέγγιση βάσει κινδύνων.
- (72) Κατά τη διάρκεια της ακρόασης, ο αερομεταφορέας *Fly Jinnah* προέβη σε επισκόπηση του υφιστάμενου στόλου και γραμμών του, καθώς και των διαθέσιμων πόρων και εγκαταστάσεων. Περιέγραψε ένα σύνολο εργαλείων λογισμικού για τη διαχείριση των περισσότερων από τις κύριες λειτουργίες, όπως ο σχεδιασμός και οι ενημερώσεις πτήσεων, η παρακολούθηση δεδομένων πτήσης (στο εξής: FDM), ο χρονοπρογραμματισμός των πληρωμάτων, ο σχεδιασμός ελέγχων του συστήματος διαχείρισης της ποιότητας (QMS) και η διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας. Ο αερομεταφορέας παρουσίασε τα καθήκοντα που έχουν ανατεθεί σε εξωτερικούς συνεργάτες, όπως η εκπαίδευση του πληρώματος, η ανάλυση FDM, ο προγραμματισμός πληρώματος και η συντήρηση, τα περισσότερα από τα οποία έχουν ανατεθεί στην εταιρεία *Air Arabia*. Ειδική μνεία δόθηκε στις προτάσεις που υποβλήθηκαν για την αντιμετώπιση των παρατηρήσεων σχετικά με τις εντοπισθείσες ανεπάρκειες στο οικείο σύστημα διαχείρισης της ποιότητας.
- (73) Έπειτα από συζητήσεις, η επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στη συνεχή παρακολούθηση της κατάστασης και των εξελίξεων στον τομέα της ασφάλειας στο Πακιστάν, μέσω της τακτικής διοργάνωσης τεχνικών συνεδριάσεων στις Βρυξέλλες πριν από κάθε επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ και μέσω της τακτικής υποβολής εκθέσεων προόδου από την PCAA. Επιπλέον, διατήρησε τη δυνατότητα να καλεί την PCAA, εφόσον απαιτείται, σε πρόσθετες ακρόασεις ενώπιον μελλοντικών συνεδριάσεων της επιτροπής ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ.
- (74) Η Επιτροπή τόνισε επίσης την ανάγκη για συνεχή στήριξη από πλευράς κυβέρνησης και τη σημασία της διασφάλισης σταθερής ηγεσίας εντός της Αρχής ως ακρογωνιαίου λίθου για την εύρυθμη λειτουργία της PCAA.
- (75) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης όσον αφορά τους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στο Πακιστάν.
- (76) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Πακιστάν με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου αυτών των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (77) Σε περίπτωση που από τις σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες προκύψει ότι επίκειται διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, ενδέχεται να καταστεί αναγκαία η λήψη περαιτέρω μέτρων από την Επιτροπή, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορές του Σάο Τομέ και Πρίνσιπε

- (78) Τον Νοέμβριο του 2009, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1144/2009 της Επιτροπής ⁽¹⁰⁾, οι αερομεταφορές του Σάο Τομέ και Πρίνσιπε συμπεριλήφθηκαν στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (79) Με επιστολή της 19ης Δεκεμβρίου 2023, στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων συνεχούς παρακολούθησης, η Επιτροπή ενημερώθηκε από το *Instituto Nacional de Aviação Civil de São Tomé et Príncipe* ότι ο αερομεταφορέας *Africa's Connection* δεν είναι πλέον πιστοποιημένος στο Σάο Τομέ και Πρίνσιπε.
- (80) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι, όσον αφορά τους αερομεταφορείς του Σάο Τομέ και Πρίνσιπε, ο κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να διαγραφεί ο αερομεταφορέας *Africa's Connection* από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (81) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Σάο Τομέ και Πρίνσιπε με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφαλείας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου αυτών των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορές της Σιέρα Λεόνε

- (82) Οι αερομεταφορές της Σιέρα Λεόνε συμπεριλήφθηκαν στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (83) Μετά τα αποτελέσματα του ελέγχου του παγκόσμιου ελεγκτικού προγράμματος εποπτείας της ασφαλείας (στο εξής: USOAP) του ΔΟΠΑ το 2006 και με βάση τις συστάσεις του ΔΟΠΑ, η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας της Σιέρα Λεόνε (στο εξής: SLCAA) κίνησε διαδικασία διαγραφής αεροσκαφών από το νηολόγιο και ανάκλησης των πιστοποιητικών αερομεταφορέα που έχουν χορηγηθεί σε αερομεταφορείς της Σιέρα Λεόνε. Η SLCAA ενημέρωσε την Επιτροπή για την ολοκλήρωση της διαδικασίας αυτής τον Μάιο του 2020.
- (84) Στις 31 Ιανουαρίου 2024, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, η SLCAA ενημέρωσε εκ νέου σχετικά με την κατάσταση της πολιτικής αεροπορίας στη Σιέρα Λεόνε, παραθέτοντας λεπτομερή στοιχεία, αφενός, για τις βελτιώσεις στις οποίες προέβη η SLCAA προς συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας και, αφετέρου, για τις φιλοδοξίες επανέναρξης των δραστηριοτήτων πιστοποίησης και εποπτείας της ασφαλείας αερομεταφορέων και αεροσκαφών.
- (85) Καθώς δεν υπάρχουν αεροσκάφη στο εθνικό νηολόγιο της Σιέρα Λεόνε, ούτε αερομεταφορείς πιστοποιημένοι από τη SLCAA, στις 25 Απριλίου 2024 συγκλήθηκε συνεδρίαση για να συζητηθούν τα σχέδια της SLCAA, με απώτερο σκοπό τη στήριξη των μελλοντικών εξελίξεων της πολιτικής αεροπορίας στη Σιέρα Λεόνε. Στην εν λόγω συνεδρίαση συμμετείχαν εκπρόσωποι της Επιτροπής, του Οργανισμού, των κρατών μελών, της SLCAA και του Κοινοβουλίου της Σιέρα Λεόνε.
- (86) Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης, η SLCAA κοινοποίησε τα αποτελέσματα της επίσκεψης του 2023 στο πλαίσιο του USOAP του ΔΟΠΑ, παρουσίασε σχέδια για την περαιτέρω ενίσχυση των οικείων ικανοτήτων πιστοποίησης και εποπτείας της ασφαλείας και υπέβαλε πληροφορίες σχετικά με την υπογραφή μνημονίου συμφωνίας με την Ιταλία τον Μάρτιο του 2024, με στόχο την καθιέρωση τεχνικής συνεργασίας μεταξύ της Σιέρα Λεόνε και της Ιταλίας. Η SLCAA επιβεβαίωσε επίσης ότι είχε λάβει επίσημη εντολή για την πιστοποίηση νέων αερομεταφορέων και τη νηολόγηση αεροσκαφών.
- (87) Η Επιτροπή αναγνωρίζει τις προσπάθειες της SLCAA να συμμορφωθεί με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας και λαμβάνει υπόψη τη συνεχιζόμενη στήριξη της κυβέρνησης της Σιέρα Λεόνε. Η Επιτροπή αναγνωρίζει επίσης τη δέσμευση της SLCAA να συνεχίσει να αναπτύσσει, με τη στήριξη της Ιταλίας, τις ικανότητες που απαιτούνται για τη νηολόγηση αεροσκαφών, την πιστοποίηση αερομεταφορέων και την εποπτεία των δραστηριοτήτων των αερομεταφορέων που θα πιστοποιηθεί, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας.
- (88) Σύμφωνα με τις πλέον πρόσφατες πληροφορίες, η SLCAA προς το παρόν δεν κατόρθωσε να αποδείξει ότι διαθέτει τις ικανότητες που απαιτούνται για τη νηολόγηση αεροσκαφών, την πιστοποίηση αερομεταφορέων και την εποπτεία της αξιοπιστίας και των λειτουργιών των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θα συνεχίσει τις διαβουλεύσεις με τη SLCAA και θα παρακολουθεί τα περαιτέρω μέτρα που αυτή λαμβάνει προς αντιμετώπιση των εν λόγω ζητημάτων. Θα εξεταστεί, κατά περίπτωση, το ενδεχόμενο να διεξαχθεί επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις.

⁽¹⁰⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1144/2009 της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2009, περί της τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας (ΕΕ L 312 της 27.11.2009, σ. 16, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1144/oj>).

- (89) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης όσον αφορά τους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στη Σιέρα Λεόνε.
- (90) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Σιέρα Λεόνε με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφαλείας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου αυτών των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (91) Επομένως, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (92) Στα άρθρα 5 και 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 αναγνωρίζεται η ανάγκη να λαμβάνονται ταχέως οι αποφάσεις και, όπου κρίνεται σκόπιμο, επειγόντως, λόγω των επιπτώσεων στην ασφάλεια. Κατά συνέπεια, είναι απαραίτητο, για την προστασία των ευαίσθητων πληροφοριών και του επιβατικού κοινού, οποιεσδήποτε αποφάσεις στο πλαίσιο της επικαιροποίησης του καταλόγου των αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση ή περιορισμό λειτουργίας εντός της Ένωσης, να εφαρμόζονται αμέσως μετά την έγκρισή τους.
- (93) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ασφαλείας πτήσεων της ΕΕ, που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

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

- 1) το παράρτημα Α αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού·
- 2) το παράρτημα Β αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος ΙΙ του παρόντος κανονισμού·

Άρθρο 2

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

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

Βρυξέλλες, 30 Μαΐου 2024.

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

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

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΑΟC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΑΟC) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Ζιμπάμπουε
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Βενεζουέλα
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Σουρινάμ
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Ιράν
FLY BAGHDAD	007	FBA	Ιράκ
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Ιράκ
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Αφγανιστάν, δηλαδή:			Αφγανιστάν
ARIANA AFGHAN AIRLINES	ΑΟC αριθ. 009	AFG	Αφγανιστάν
KAM AIR	ΑΟC αριθ. 001	KMF	Αφγανιστάν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ανγκόλας, πλην των TAAG Angola Airlines και Helí Malongo, δηλαδή:			Ανγκόλα
AEROJET	ΑΟ-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Ανγκόλα
GUICANGO	ΑΟ-009/11-06/17 YYY	Άγνωστος	Ανγκόλα
AIR JET	ΑΟ-006/11-08/18 MBC	MBC	Ανγκόλα
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	ΑΟ-015/15-06/17YYY	Άγνωστος	Ανγκόλα
HELIANG	ΑΟ 007/11-08/18 YYY	Άγνωστος	Ανγκόλα
SJL	ΑΟ-014/13-08/18YYY	Άγνωστος	Ανγκόλα
SONAIR	ΑΟ-002/11-08/17 SOR	SOR	Ανγκόλα
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Αρμενίας, δηλαδή:			Αρμενία
AIR DILIJANS	ΑΜ ΑΟC 065	NGT	Αρμενία
ARMENIAN AIRLINES	ΑΜ ΑΟC 076	ΑΑG	Αρμενία

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

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΑΟC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΑΟC) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Αρμενία
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Αρμενία
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Αρμενία
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Αρμενία
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Αρμενία
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Αρμενία
SKYBALL	AM AOC 073	Α.Α.	Αρμενία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Κονγκό (Μπραζαβίλ), δηλαδή:			Κονγκό (Μπραζαβίλ)
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Κονγκό (Μπραζαβίλ)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Κονγκό (Μπραζαβίλ)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Κονγκό (Μπραζαβίλ)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Κονγκό (Μπραζαβίλ)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Άγνωστος	Κονγκό (Μπραζαβίλ)
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό (ΛΔΚ), δηλαδή:			Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΑOC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΑOC) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Τζιμπουτί, δηλαδή:			Τζιμπουτί
DAALLO AIRLINES	Άγνωστος	DAO	Τζιμπουτί
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ισημερινής Γουινέας, δηλαδή:			Ισημερινή Γουινέα
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ισημερινή Γουινέα
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Άγνωστος	Ισημερινή Γουινέα
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ερυθραίας, δηλαδή:			Ερυθραία
ERITREAN AIRLINES	ΑOC αριθ. 004	ERT	Ερυθραία
NASAIR ERITREA	ΑOC αριθ. 005	NAS	Ερυθραία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Κιργιζίας, δηλαδή:			Κιργιζία
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Κιργιζία
AEROSTAN	08	BSC	Κιργιζία

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (AOC) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Κιργιζία
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Κιργιζία
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Κιργιζία
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Κιργιζία
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Κιργιζία
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Άγνωστος	Κιργιζία
HELI SKY	47	HAC	Κιργιζία
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Κιργιζία
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Κιργιζία
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Κιργιζία
SKY JET	60	SJL	Κιργιζία
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Κιργιζία
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Κιργιζία
TEZ JET	46	TEZ	Κιργιζία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λιβερίας			Λιβερία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λιβύης, δηλαδή:			Λιβύη
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Λιβύη
AIR LIBYA	004/01	TLR	Λιβύη
AL MAHA AVIATION	030/18	Άγνωστος	Λιβύη
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Λιβύη
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Λιβύη
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Λιβύη
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Λιβύη
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Λιβύη
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Λιβύη
PETRO AIR	025/08	PEO	Λιβύη
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Νεπάλ, δηλαδή:			Νεπάλ
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Άγνωστος	Νεπάλ

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (AOC) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
ALTITUDE AIR	085/2016	Άγνωστος	Νεπάλ
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Νεπάλ
FISHTAIL AIR	017/2001	Άγνωστος	Νεπάλ
SUMMIT AIR	064/2010	Άγνωστος	Νεπάλ
HELI EVEREST	086/2016	Άγνωστος	Νεπάλ
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Νεπάλ
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Άγνωστος	Νεπάλ
MAKALU AIR	057A/2009	Άγνωστος	Νεπάλ
MANANG AIR PVT	082/2014	Άγνωστος	Νεπάλ
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Άγνωστος	Νεπάλ
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Άγνωστος	Νεπάλ
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Νεπάλ
SAURYA AIRLINES	083/2014	Άγνωστος	Νεπάλ
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Νεπάλ
SIMRIK AIR	034/2000	Άγνωστος	Νεπάλ
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Νεπάλ
SITA AIR	033/2000	Άγνωστος	Νεπάλ
TARA AIR	053/2009	Άγνωστος	Νεπάλ
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Νεπάλ
Οι ακόλουθοι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ρωσίας			Ρωσία
AURORA AIRLINES	486	SHU	Ρωσία
AVIACOMPANY "AVIASTAR-TU" CO. LTD	458	TUP	Ρωσία
IZHAVIA	479	IZA	Ρωσία
JOINT STOCK COMPANY "AIR COMPANY YAKUTIA"	464	SYL	Ρωσία
JOINT STOCK COMPANY "RUSJET"	498	RSJ	Ρωσία
JOINT STOCK COMPANY "UVT AERO"	567	UVT	Ρωσία
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Ρωσία
JOINT STOCK COMPANY SMARTA-VIA AIRLINES	466	AUL	Ρωσία

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (AOC) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
JOINT-STOCK COMPANY "IRAERO" AIRLINES	480	IAE	Ρωσία
JOINT-STOCK COMPANY "URAL AIRLINES"	18	SVR	Ρωσία
JOINT-STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Ρωσία
JOINT-STOCK COMPANY NORD-STAR AIRLINES	452	TYA	Ρωσία
JS AVIATION COMPANY "RUSLINE"	225	RLU	Ρωσία
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Ρωσία
LLC "NORD WIND"	516	NWS	Ρωσία
LLC "AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Ρωσία
LTD. I FLY	533	RSY	Ρωσία
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Ρωσία
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Ρωσία
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Ρωσία
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Ρωσία
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Ρωσία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σάο Τομέ και Πρίνσιπε, δηλαδή:			Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Σιέρα Λεόνε			Σιέρα Λεόνε
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σουδάν, δηλαδή:			Σουδάν
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Σουδάν
BADR AIRLINES	35	BDR	Σουδάν
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Σουδάν
ELDINDER AVIATION	8	DND	Σουδάν

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (AOC) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Σουδάν
HELEJETIC AIR	57	HJT	Σουδάν
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Σουδάν
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Σουδάν
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Σουδάν
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Σουδάν
SUN AIR	51	SNR	Σουδάν
TARCO AIR	56	TRQ	Σουδάν»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

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

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΑΟC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΑΟC)	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα	Τύπος αεροσκάφους που αποτελεί αντικείμενο περιορισμού	Σήμα/-τα νηολογίου και, εφόσον διατίθεται/-νται, αριθμός/-οί σειράς κατασκευής του αεροσκάφους που αποτελεί αντικείμενο περιορισμού	Κράτος νηολόγησης
IRAN AIR	IR.AOC.100	IRA	Ιράν	Όλα τα αεροσκάφη τύπου Fokker F100 και τύπου Boeing B747	Αεροσκάφη τύπου Fokker F100, όπως αναφέρονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα· αεροσκάφη τύπου Boeing B747, όπως αναφέρονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα	Ιράν
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Βόρεια Κορέα	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκαφών τύπου TU-204.	Όλος ο στόλος πλην: P-632, P-633.	Βόρεια Κορέα»

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