ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1318/2014 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 11ης Δεκεμβρίου 2014

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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 474/2006 ([2]) καταρτίστηκε κοινοτικός κατάλογος των αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο ΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

(2) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, ορισμένα κράτη μέλη και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας («EASA») διαβίβασαν στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικές με την επικαιροποίηση του εν λόγω καταλόγου. Σχετικές πληροφορίες διαβιβάστηκαν επίσης από ορισμένες τρίτες χώρες. Με βάση τις πληροφορίες αυτές, πρέπει να επικαιροποιηθεί ο κοινοτικός κατάλογος.

(3) Η Επιτροπή ενημέρωσε όλους τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς, είτε απευθείας είτε μέσω των αρχών που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία τους, για τα ουσιώδη περιστατικά και τους προβληματισμούς που θα μπορούσαν να αποτελέσουν το υπόβαθρο για τη λήψη απόφασης σχετικά με την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας τους εντός της Ένωσης ή για την τροποποίηση των όρων επιβολής απαγόρευσης λειτουργίας σε αερομεταφορείς που περιλαμβάνονται στον κοινοτικό κατάλογο.

(4) Η Επιτροπή έδωσε στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς τη δυνατότητα να συμβουλευθούν τα έγγραφα που διαβίβασαν τα κράτη μέλη, να υποβάλουν γραπτές παρατηρήσεις και να εκθέσουν προφορικά τις θέσεις τους στην Επιτροπή και την επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/1991 του Συμβουλίου ([3]) («επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών»).

(5) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών έλαβε επικαιροποιήσεις από την Επιτροπή σχετικά με τις εν εξελίξει από κοινού διαβουλεύσεις που άρχισαν στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 και του σχετικού εκτελεστικού κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006 της Επιτροπής ([4]) με τις αρμόδιες αρχές και τους αερομεταφορείς των εξής κρατών: Αγκόλα, Μποτσουάνα, Γεωργία, Δημοκρατία της Γουινέας, Ινδία, Ινδονησία, Καζακστάν, Δημοκρατία της Κιργιζίας, Λίβανος, Λιβύη, Μαδαγασκάρη, Ισλαμική Δημοκρατία της Μαυριτανίας, Μοζαμβίκη, Νεπάλ, Φιλιππίνες, Σάο Τομέ και Πρίνσιπε, Σουδάν και Ζάμπια. Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών έλαβε επίσης ενημέρωση από την Επιτροπή σχετικά με το Αφγανιστάν, τη Γκάνα, το Ιράν και τη Βόρεια Κορέα. Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών έλαβε επίσης επικαιροποιήσεις από την Επιτροπή για τις τεχνικές διαβουλεύσεις με τη Ρωσική Ομοσπονδία.

(6) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών παρακολούθησε τις παρουσιάσεις του EASA σχετικά με τα αποτελέσματα της ανάλυσης των εκθέσεων ελέγχου που διεξήγαγε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας («ΔΟΠΑ») στο πλαίσιο του Γενικού Ελεγκτικού Προγράμματος Εποπτείας της Ασφάλειας (Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)). Ζητήθηκε από τα κράτη μέλη να δώσουν προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων που έχουν λάβει άδεια εκμετάλλευσης από κράτη στα οποία εντοπίστηκαν από τον ΔΟΠΑ σοβαρά προβλήματα ασφάλειας ή για τα οποία ο EASA συμπέρανε ότι παρουσιάζουν σημαντικές ελλείψεις στο σύστημα εποπτείας της ασφάλειας. Εκτός από τις διαβουλεύσεις που διενεργεί η Επιτροπή δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η προτεραιότητα που δίδεται στις επιθεωρήσεις διαδρόμου θα καταστήσει δυνατή τη συλλογή περαιτέρω πληροφοριών σχετικά με τις επιδόσεις ασφάλειας των αερομεταφορέων που έχουν λάβει άδεια εκμετάλλευσης στα εν λόγω κράτη.

([1]) ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15.

([2]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής, της 22ας Μαρτίου 2006, για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο ΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 84 της 23.3.2006, σ. 14).

([3]) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3922/1991 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας (ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4).

([4]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 473/2006 της Επιτροπής, της 22ας Μαρτίου 2006, για θέσπιση των εκτελεστικών κανόνων όσον αφορά τον κοινοτικό κατάλογο των αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο ΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 84 της 23.3.2006, σ. 8).

(7) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών προέβη σε ακρόαση των θέσεων του EASA σχετικά με τα αποτελέσματα της ανάλυσης των επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος «Εκτίμηση της Ασφάλειας Ξένων Αεροσκαφών» (Safety Assessment of Foreign Aircraft (SAFA)) σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 ([1]).

(8) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών προέβη επίσης σε ακρόαση των θέσεων του EASA σχετικά με τα έργα παροχής τεχνικής βοήθειας που υλοποιήθηκαν σε χώρες τις οποίες αφορούν τα μέτρα ή η παρακολούθηση δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005. Η εν λόγω επιτροπή ενημερώθηκε για τα σχέδια του EASA και για τα αιτήματα παροχής περαιτέρω τεχνικής βοήθειας και συνεργασίας με σκοπό τη βελτίωση της διοικητικής και τεχνικής ικανότητας των αρχών πολιτικής αεροπορίας, ώστε να διευκολυνθεί η επίλυση περιπτώσεων μη τήρησης των ισχυόντων διεθνών προτύπων. Ζητήθηκε επίσης από τα κράτη μέλη να ανταποκριθούν στα αιτήματα αυτά σε διμερή βάση και σε συντονισμό με την Επιτροπή και τον EASA. Εν προκειμένω, η Επιτροπή υπογράμμισε τη χρησιμότητα παροχής πληροφοριών στη διεθνή κοινότητα αερομεταφορών, ιδίως μέσω της βάσης δεδομένων SCAN του ΔΟΠΑ, όσον αφορά την τεχνική βοήθεια που παρέχεται από την Ένωση και από τα κράτη μέλη για τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας σε όλο τον κόσμο.

(9) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών παρακολούθησε επίσης παρουσίαση του Eurocontrol με αντικείμενο την επικαιροποίηση της λειτουργίας συναγερμού SAFA και των τρεχόντων στατιστικών στοιχείων για τα μηνύματα συναγερμού για τους απαγορευμένους αερομεταφορείς.

Αερομεταφορείς της Ένωσης

(10) Με βάση την ανάλυση από τον EASA των πληροφοριών που προέκυψαν από επιθεωρήσεις διαδρόμου που διενεργήθηκαν σε αεροσκάφη αερομεταφορέων της Ένωσης ή από επιθεωρήσεις τυποποίησης που διενήργησε ο EASA, καθώς και από ειδικές επιθεωρήσεις και ελέγχους που διενήργησαν εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας, μερικά κράτη μέλη έλαβαν μέτρα επιβολής και ενημέρωσαν σχετικά την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών. Η Ελλάδα ενημέρωσε ότι η ελληνική ΥΠΑ πραγματοποίησε επιθεωρήσεις στους αερομεταφορείς *Gain Jet Aviation* και *Skygreece Airlines*. Κατά τις επιπλέον επιθεωρήσεις δεν εντοπίστηκαν σημαντικά προβλήματα.

(11) Τα κράτη μέλη διαβεβαίωσαν εκ νέου ότι θα ενεργήσουν κατάλληλα, εάν από σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες προκύψει ότι υπάρχει άμεσος κίνδυνος για την ασφάλεια πτήσεων λόγω μη συμμόρφωσης των αερομεταφορέων της Ένωσης με τα κατάλληλα πρότυπα ασφαλείας.

Αερομεταφορείς της Αγκόλας

(12) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 474/2006, όπως τροποποιήθηκε από τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1197/2011 της Επιτροπής ([2]), επιτρέπεται στον αερομεταφορέα *TAAG Angolan Airlines* που έχει πιστοποιηθεί στην Αγκόλα να εκτελεί πτήσεις στην Ένωση με τέσσερα αεροσκάφη τύπου Boeing 737-700 με σήματα νηολόγησης D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH και D2-TBJ, με τρία αεροσκάφη τύπου Boeing 777-200 με σήματα νηολόγησης D2-TED, D2-TEE και D2-TEF και με δύο αεροσκάφη τύπου Boeing 777-300 με σήματα νηολόγησης D2-TEG και D2-TEH.

(13) Στις 21 Νοεμβρίου 2014, η *TAAG Angolan Airlines* υπέβαλε, διά των αρμοδίων αρχών της Αγκόλας («INAVIC»), αίτηση προσθήκης νέου αεροσκάφους τύπου Boeing 777-300 στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006. Ωστόσο, παραμένουν οι δυσκολίες στη δημιουργία και τη διατήρηση τακτικής επαφής με την INAVIC, καθώς και με την *TAAG Angolan Airlines*. Αυτές οι δυσκολίες υφίστανται και στις επαφές της INAVIC με τον ΔΟΠΑ, γεγονός που έχει οδηγήσει κατά το πρόσφατο παρελθόν σε ορισμένες ακυρώσεις ελέγχων του ΔΟΠΑ που είχαν προγραμματισθεί εκ των προτέρων. Το γεγονός αυτό υποδηλώνει ότι υπάρχουν προβλήματα στην εσωτερική επικοινωνία, τόσο εντός της *TAAG Angolan Airlines* και της INAVIC όσο και μεταξύ τους, πράγμα που καθιστά αδύνατο να εκτιμηθεί επαρκώς κατά πόσο η ικανοποίηση της αίτησης της *TAAG Angolan Airlines* θα συνεπαγόταν κινδύνους για την ασφάλεια. Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο πλέον κατάλληλος τρόπος δράσης είναι να ζητήσει τόσο από την INAVIC όσο και από την *TAAG Angolan Airlines* να συνεργαστούν πλήρως με την Επιτροπή κατά το άμεσο μέλλον, με σκοπό να επανεξετασθεί σε βάθος η τρέχουσα κατάσταση ασφάλειας από όλες τις απόψεις, καθώς και όσον αφορά την προσθήκη νέου αεροσκάφους στον στόλο της *TAAG Angolan Airlines*.

(14) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι στο παρόν στάδιο δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης, προκειμένου να συμπεριληφθούν επιπλέον αεροσκάφη με τα οποία εκτελεί πτήσεις η TAAG Angolan Airlines.

([1]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).

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

(15) Τα κράτη μέλη θα συνεχίσουν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση της *TAAG Angolan Airlines* προς τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου, οι οποίες πρέπει να διενεργούνται στα αεροσκάφη του εν λόγω αερομεταφορέα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορείς της Μποτσουάνας

(16) Τον Απρίλιο του 2013, πραγματοποιήθηκε αποστολή συντονισμού και επικύρωσης του ΔΟΠΑ («ICVM») στη Μποτσουάνα. Τα αποτελέσματα της εν λόγω αποστολής συντονισμού και επικύρωσης ήταν εν μέρει θετικά: η αποτελεσματική εφαρμογή βελτιώθηκε. Ωστόσο, υπήρξε επίσης και αρνητικό αποτέλεσμα, διότι διαπιστώθηκαν δύο σοβαρά προβλήματα ασφάλειας. Επιπλέον, από το 2010, σημειώθηκαν δύο ατυχήματα με αεροσκάφη νηολογημένα στη Μποτσουάνα.

(17) Με επιστολή της, στις 8 Ιουλίου 2014, προς την αρχή πολιτικής αεροπορίας της Μποτσουάνας («CAAB»), η Επιτροπή ζήτησε πληροφορίες σχετικά με τους αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι στη Μποτσουάνα, βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών, της τρέχουσας μη αποτελεσματικής εφαρμογής των προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών του ΔΟΠΑ, των δύο σοβαρών προβλημάτων ασφάλειας, των δύο ατυχημάτων και της μη συνεχούς επικοινωνίας μεταξύ της Επιτροπής και της CAAB.

(18) Η CAAB απάντησε στις 3 Οκτωβρίου 2014, παρέχοντας τις απαιτούμενες πληροφορίες με σκοπό να αποδειχθεί η αποτελεσματική κρατική εφαρμογή των προτύπων και των συνιστώμενων πρακτικών του ΔΟΠΑ και να επιλυθούν τα δύο σοβαρά προβλήματα ασφάλειας.

(19) Βάσει των εν λόγω πληροφοριών, φαίνεται ότι η CAAB επιθυμεί να πραγματοποιηθεί από τον ΔΟΠΑ άλλη μια αποστολή συντονισμού και επικύρωσης πριν το τέλος του τρέχοντος έτους, προκειμένου να ελεγχθεί κατά πόσον τα διορθωτικά μέτρα που ελήφθησαν επαρκούν για την επίλυση των δύο σοβαρών προβλημάτων ασφάλειας.

(20) Από την αξιολόγηση των πληροφοριών που διαβιβάσθηκαν προκύπτει επίσης ότι όλοι οι αερομεταφορείς έχουν επαναπιστοποιηθεί και τους χορηγήθηκαν νέα πιστοποιητικά αερομεταφορέα («ΠΑ») την ίδια ημερομηνία. Το γεγονός αυτό θα προκαλεί κορύφωση του φόρτου εργασίας για την CAAB κάθε φορά που τα εν λόγω πιστοποιητικά αερομεταφορέα πρέπει να ανανεωθούν. Η CAAB έχει επεξεργαστεί πρόγραμμα επιτήρησης για την εποπτεία της ασφάλειας των αερομεταφορέων, αλλά η εφαρμογή του εν λόγω προγράμματος έχει καθυστερήσει. Τέλος, ο αριθμός των ευρημάτων που καταγράφονται κατά τη διάρκεια των δραστηριοτήτων εποπτείας είναι περιορισμένος και, κατά συνέπεια, είναι δύσκολο να καθοριστεί η ικανότητα της CAAB να επιλύει ανακύπτοντα ζητήματα ασφάλειας. Προκειμένου να διευκρινιστούν τα ζητήματα αυτά, η Επιτροπή θα ζητήσει επιπλέον πληροφορίες και θα καλέσει την CAAB σε τεχνική συνεδρίαση για να συζητηθούν τυχόν περαιτέρω λεπτομέρειες όσον αφορά την κατάσταση της εποπτείας της ασφάλειας στη Μποτσουάνα.

(21) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι στο παρόν στάδιο δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης προκειμένου να συμπεριληφθούν αερομεταφορείς της Μποτσουάνας.

Αερομεταφορείς της Γεωργίας

(22) Οι διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Γεωργίας («GCAA») συνεχίζονται, με σκοπό την παρακολούθηση της εφαρμογής, από την GCAA, του σχεδίου διορθωτικών μέτρων που εκπονήθηκε για την αντιμετώπιση των σοβαρών προβλημάτων ασφάλειας που διαπιστώθηκαν κατά τον αναλυτικό έλεγχο συστημάτων (Comprehensive System Audit (CSA)) του ΔΟΠΑ στη Γεωργία τον Οκτώβριο του 2013.

(23) Βάσει των πληροφοριών που παρείχε η GCAA και αφορούσαν τα μέτρα που έλαβε αυτή για την άρση των σοβαρών προβλημάτων ασφάλειας, η Επιτροπή δεν θεώρησε αναγκαίο να ζητήσει από την GCAA να παραστεί στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών. Η Επιτροπή ανέφερε στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών σχετικά με την εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων από την GCAA.

(24) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι στο παρόν στάδιο δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης προκειμένου να συμπεριληφθούν αερομεταφορείς της Γεωργίας.

Αερομεταφορείς της Δημοκρατίας της Γουινέας

(25) Όπως συμφωνήθηκε στη συνεδρίαση που πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες τον Ιανουάριο του 2013, οι αρμόδιες αρχές της Δημοκρατίας της Γουινέας («DNAC») προέβησαν σε τακτική διαβίβαση πληροφοριών σχετικά με την εν εξελίξει εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων που εγκρίθηκε από τον ΔΟΠΑ τον Δεκέμβριο του 2012, καθώς και σχετικά με όλες τις δραστηριότητες που συνδέονται με αυτό.

(26) Στην τελευταία έκθεση προόδου, η οποία παρελήφθη στις 21 Οκτωβρίου 2014, εκτίθενται λεπτομερώς οι πλέον πρόσφατες δραστηριότητες και εξελίξεις σχετικά με την εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων. Η εκπαίδευση προσωπικού συνεχίζεται, ώστε να ενισχυθεί περαιτέρω η εποπτική ικανότητα, κυρίως στα πεδία της αξιοπλοΐας και των πτητικών λειτουργιών. Η DNAC συνέχισε να ασχολείται με τα εκκρεμή ευρήματα USOAP που αφορούσαν τα συναφή θέματα πρωτοκόλλου, με τη χρήση του ηλεκτρονικού εργαλείου για την προσέγγιση συνεχούς παρακολούθησης («CMA») του ΔΟΠΑ. Μεταξύ των αρχών Αυγούστου και του τέλους Σεπτεμβρίου του 2014, ο ΔΟΠΑ πραγματοποίησε μη επιτόπια επιβεβαίωση των θεμάτων πρωτοκόλλου που επιδέχονταν επαλήθευση εξ αποστάσεως. Ως αποτέλεσμα, σημειώθηκε ελαφρά βελτίωση στην συνολική αποτελεσματική εφαρμογή των οκτώ στοιχείων καίριας σημασίας.

(27) Ετοιμάζεται νομοθετική πρωτοβουλία για τη μετατροπή της DNAC σε ανεξάρτητη, οικονομικά και επιχειρησιακά αυτόνομη αρχή πολιτικής αεροπορίας, με δική της διαχειριστική δομή. Η σύσταση αρχής πολιτικής αεροπορίας της Γουινέας («AGAC»), πλήρως ευθυγραμμισμένης με τις απαιτήσεις του ΔΟΠΑ, αναμένεται τον Ιανουάριο του 2015.

(28) Όλα τα προϋπάρχοντα πιστοποιητικά αερομεταφορέα ανεστάλησαν στα τέλη Μαρτίου του 2013. Είναι σε εξέλιξη πλήρης και σύμφωνη με τον ΔΟΠΑ πιστοποίηση 5 φάσεων του εθνικού αερομεταφορέα, του *PROBIZ Guinée*, με ένα αεροσκάφος BE90, με τη συνδρομή και τη στήριξη ειδικής αποστολής της Αφρικανικής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας/ του Οργανισμού της Ομάδας για τη Συμφωνία του Μπαντζούλ σχετικά με την εποπτεία της ασφάλειας της αεροπορίας, καθώς και ταυτόχρονη εκπαίδευση των επιθεωρητών της DNAC στον τόπο εργασίας για όλη τη διαδικασία. Άλλοι δύο αερομεταφορείς — *Eagle Air Guinée* και *Sahel Aviation Service Guinée* — έχουν ήδη κινήσει τη διαδικασία πιστοποίησης. Η DNAC, με την υποστήριξη του τοπικού γραφείου του ΔΟΠΑ στο Ντακάρ, αναμένεται να ολοκληρώσει τη διαδικασία πιστοποίησης των τριών αερομεταφορέων έως τα τέλη του 2014.

(29) Η DNAC ζήτησε τη διενέργεια αποστολής συντονισμού και επικύρωσης του ΔΟΠΑ για να επιβεβαιωθεί η πρόοδος στην εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων. Ο ΔΟΠΑ είχε σχεδιάσει αρχικά να πραγματοποιήσει την αποστολή συντονισμού και επικύρωσης τον Μάιο του 2014. Αλλαγές στα ανώτερα διοικητικά στελέχη του Υπουργείου Μεταφορών προκάλεσαν καθυστέρηση και η αποστολή συντονισμού και επικύρωσης προγραμματίσθηκε προσωρινά για το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου του 2014. Λόγω της συνεχιζόμενης επιδημίας του ιού Έμπολα έχει πλέον αναβληθεί επ' αόριστον η αποστολή συντονισμού και επικύρωσης του ΔΟΠΑ, καθώς και η αποστολή βοήθειας του ΔΟΠΑ που είχε προγραμματισθεί αρχικά για τον Ιούλιο του 2014.

(30) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι στο παρόν στάδιο δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης προκειμένου να συμπεριληφθούν αερομεταφορείς της Δημοκρατίας της Γουινέας.

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

Αερομεταφορείς της Ινδίας

(32) Στις 7 Νοεμβρίου 2014, πραγματοποιήθηκε συνεδρίαση τεχνικού χαρακτήρα στις Βρυξέλλες. Στη συνεδρίαση συμμετείχαν η Επιτροπή και ο EASA, καθώς και ανώτερα στελέχη, αντιπρόσωποι της Γενικής Διεύθυνσης Πολιτικής Αεροπορίας («DGCA») της Ινδίας. Το θέμα της συνεδρίασης ήταν η συμμόρφωση της Ινδίας με τις διεθνείς υποχρεώσεις ασφάλειας και εποπτείας, καθώς και η απόφαση που έλαβε η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας των ΗΠΑ (Federal Aviation Administration («FAA»)) για την υποβάθμιση της Ινδίας ως προς την κατάσταση συμμόρφωσης από την κατηγορία 1 στην κατηγορία 2, λόγω ελλείψεων που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια ελέγχου Αξιολόγησης της Διεθνούς Ασφάλειας Πτήσεων (International Aviation Safety Assessment («IASA»)). Η DGCA παρείχε στοιχεία σχετικά με την πορεία των διορθωτικών μέτρων που έλαβε για την αντιμετώπιση των ευρημάτων που προέκυψαν από την υποβάθμιση ως προς την κατηγορία συμμόρφωσης από την FAA. Η DGCA επανέλαβε ότι είχε λάβει μέτρα για να αντιμετωπίσει τα περισσότερα από τα ευρήματα της FAA και ότι έχει εκπονήσει δομημένο σχέδιο διορθωτικών μέτρων όσον αφορά τους λοιπούς τομείς ενδιαφέροντος. Επιπλέον, κατά την τεχνική συνεδρίαση, η DGCA παρουσίασε πληροφορίες που αφορούν το ζήτημα της βιωσιμότητας και τις σχετικές βελτιώσεις που είναι σε εξέλιξη.

(33) Κατά τη διάρκεια αυτής της τεχνικής συνεδρίασης, η DGCA δεσμεύτηκε να συμμετάσχει ενεργά σε διάλογο με την Επιτροπή σχετικά με την ασφάλεια, ακόμη και με επιπλέον συνεδριάσεις, αν και εφόσον αυτό κριθεί αναγκαίο από την Επιτροπή. Η DGCA δεσμεύτηκε επίσης να παράσχει στην Επιτροπή οποιεσδήποτε σχετικές πληροφορίες για την ασφάλεια, ως τμήμα των επίσημων διαβουλεύσεων με τις αρχές που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Ινδία, σύμφωνα με τις διατάξεις που ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006 της Επιτροπής.

(34) Βάσει των πληροφοριών που παρασχέθηκαν κατά την τεχνική συνεδρίαση στις 7 Νοεμβρίου 2014, καθώς και των δεσμεύσεων που ανέλαβε η DGCA κατά την εν λόγω συνεδρίαση, η Επιτροπή δεν θεωρεί ότι είναι αναγκαίο στο παρόν στάδιο να επιβληθούν περιορισμοί λειτουργίας στους αερομεταφορείς της Ινδίας.

(35) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι στο παρόν στάδιο δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης προκειμένου να συμπεριληφθούν αερομεταφορείς της Ινδίας.

(36) Τα κράτη μέλη πρόκειται να συνεχίσουν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων της Ινδίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορείς της Ινδονησίας

(37) Οι διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Ινδονησίας («DGCA») συνεχίζονται με σκοπό την παρακολούθηση της προόδου της DGCA όσον αφορά τη διασφάλιση της εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων όλων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Ινδονησία σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

(38) Αναγνωρίζονται οι προσπάθειες της DGCA για την επίτευξη ενός συστήματος πολιτικής αεροπορίας πλήρως σύμφωνου με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ. Επισημάνθηκε επίσης ότι η DGCA επέδειξε την αναγκαία διαφάνεια, καθώς και τη βούλησή της να κοινοποιεί πληροφορίες.

(39) Ο ΔΟΠΑ πραγματοποίησε αναλυτικό έλεγχο συστημάτων κατά την περίοδο από τις 5 έως τις 14 Μαΐου 2014. Η τελική έκθεση του εν λόγω ελέγχου δημοσιεύτηκε στις 18 Νοεμβρίου 2014 και από τα αποτελέσματα του ελέγχου προκύπτει ότι το σύστημα εποπτείας της ασφάλειας στην Ινδονησία χρειάζεται ακόμη ουσιαστική βελτίωση. Η DGCA έχει προτείνει σχέδιο διορθωτικών μέτρων στον ΔΟΠΑ, προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα ευρήματα που προέκυψαν από αυτόν τον έλεγχο.

(40) Τον Σεπτέμβριο του 2014, η εθνική επιτροπή ασφάλειας των μεταφορών της Ινδονησίας δημοσίευσε την τελική έκθεση για το ατύχημα του αερομεταφορέα Lion Air που συνέβη στο Μπαλί, στις 13 Απριλίου 2013. Στην εμπεριστατωμένη έκθεση αναλύεται το ατύχημα και παρέχονται συστάσεις ασφάλειας, μεταξύ άλλων, στον αερομεταφορέα και την DGCA.

(41) Επί του παρόντος, ωστόσο, δεν υπάρχουν αντικειμενικά και πειστικά στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων και των συστάσεων ασφαλείας είναι επαρκής.

(42) Με την από 20 Οκτωβρίου 2014 επιστολή της, η DGCA ενημέρωσε την Επιτροπή ότι οι κάτωθι τέσσερις νέοι αερομεταφορείς είχαν λάβει πιστοποίηση μετά την τελευταία επικαιροποίηση: στις 15 Αυγούστου 2014 είχε εκδοθεί πιστοποιητικό αερομεταφορέα με αριθμό 121-042 για τον αερομεταφορέα *PT. MY INDO Airlines*, στις 28 Αυγούστου 2014 είχε εκδοθεί πιστοποιητικό αερομεταφορέα με αριθμό 121-054 για τον αερομεταφορέα *PT Indonesia Air Asia Extra*, στις 28 Φεβρουαρίου 2014 είχε εκδοθεί πιστοποιητικό αερομεταφορέα με αριθμό 135-052 για τον αερομεταφορέα *PT. Elang Lintas Indonesia* και στις 12 Μαρτίου 2014 είχε εκδοθεί πιστοποιητικό αερομεταφορέα με αριθμό 135-053 για τον αερομεταφορέα *PT. Elang Nusantara Air*. Ωστόσο, η DGCA δεν υπέβαλε στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η εποπτεία ασφάλειας των εν λόγω αερομεταφορέων εξασφαλίζεται σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

(43) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι ο κοινοτικός κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης θα πρέπει να τροποποιηθεί προκειμένου να συμπεριληφθούν οι εν λόγω τέσσερις αερομεταφορείς στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

Αερομεταφορείς του Καζακστάν

(44) Οι διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές του Καζακστάν («CAC») συνεχίζονται με σκοπό την παρακολούθηση της προόδου της CAC όσον αφορά τη διασφάλιση της εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων όλων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Καζακστάν σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας της αεροπορίας.

(45) Η CAC ενημέρωσε την Επιτροπή για τις εξελίξεις σχετικά με την αποστολή συντονισμού και επικύρωσης του ΔΟΠΑ που έλαβε χώρα στο Καζακστάν από τις 27 Μαΐου έως τις 4 Ιουνίου 2014, καθώς και για την κατάσταση των δύο σοβαρών προβλημάτων ασφάλειας που διαπιστώθηκαν από τον ΔΟΠΑ το 2009. Συγκεκριμένα, η CAC ανέφερε ότι είχε επιλυθεί ένα σοβαρό πρόβλημα ασφάλειας, το οποίο αφορούσε την έκδοση πιστοποιητικών αξιοπλοΐας, ενώ παρέμενε το δεύτερο, το οποίο αφορούσε τη διαδικασία πιστοποίησης για την έκδοση πιστοποιητικών αερομεταφορέα.

(46) Η *Air Astana* υπέβαλε επίσης την τακτική της επικαιροποίηση σχετικά με τις εξελίξεις που αφορούν την ασφάλεια στο πλαίσιο του εν λόγω αερομεταφορέα, ιδίως όσον αφορά τις πρόσφατες μεταβολές στον στόλο του με τον οποίο του επιτρέπεται επί του παρόντος να εκτελεί πτήσεις στην Ένωση. Η πλειονότητα των νέων προσθηκών αποτελείται από νεότευκτα αεροπλάνα, τα οποία μισθώνονται βάσει χρηματοδοτικής μίσθωσης. Σημειώνεται επίσης ορισμένη αύξηση του τρέχοντος και του προγραμματιζόμενου επιπέδου πτητικών λειτουργιών.

(47) Βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών σχετικά με το σύστημα εποπτείας της ασφάλειας του Καζακστάν, κρίνεται ότι οι αρχές πολιτικής αεροπορίας του Καζακστάν αντιμετωπίζουν έλλειψη επαρκώς καταρτισμένων και έμπειρων επιθεωρητών, για να αναλάβουν καθήκοντα πιστοποίησης όσον αφορά τα πιστοποιητικά αερομεταφορέα και τις ειδικές άδειες, καθώς και ότι δεν μπορούν, στο παρόν στάδιο, να εξασφαλίσουν συνεχή εποπτεία στον τομέα των πτητικών λειτουργιών. Επομένως, συνιστάται θερμά στις αρχές του Καζακστάν να εντείνουν τις προσπάθειές τους για να συμμορφωθούν με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

(48) Η Επιτροπή και ο EASA προτίθενται να παρακολουθούν στενά την πρόοδο της CAC στην πρόσληψη, διατήρηση και κατάρτιση των επιθεωρητών της, καθώς και τα μέτρα που λαμβάνονται από την CAC για την εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων που αφορούν το εναπομείναν σοβαρό πρόβλημα ασφάλειας.

(49) Στις 29 Σεπτεμβρίου 2014, η Επιτροπή ζήτησε από την CAC επικαιροποιημένα στοιχεία σχετικά με τους αερομεταφορείς που τελούν υπό την εποπτεία της, ιδίως στοιχεία σχετικά με την ανάκληση των πιστοποιητικών αερομεταφορέα. Απαντώντας, η CAC ενημέρωσε την Επιτροπή σχετικά με τα πιστοποιητικά αερομεταφορέα που έχουν εκδοθεί στο Καζακστάν και παρείχε στοιχεία για την ανάκληση τριών πιστοποιητικών των ακόλουθων αερομεταφορέων: *Jet One, Luk Aero* και *Air Trust Aircompany*.

(50) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι ο κοινοτικός κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης θα πρέπει να τροποποιηθεί προκειμένου να διαγραφούν οι αερομεταφορείς *Jet One, Luk Aero* και *Air Trust Aircompany* από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

(51) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση προς τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου στα αεροσκάφη της *Air Astana* σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορείς της Δημοκρατίας της Κιργιζίας

(52) Με τις από 18 Οκτωβρίου 2014 και 13 Νοεμβρίου 2014 επιστολές της, η αρμόδια αρχή της Δημοκρατίας της Κιργιζίας («KG CAA») παρείχε επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με τους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στη χώρα και οι οποίοι επί του παρόντος υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης. Σύμφωνα με τις εν λόγω επιστολές και τα συνοδευτικά τους έγγραφα, η KG CAA έχει αναστείλει τα πιστοποιητικά αερομεταφορέα των ακόλουθων τεσσάρων αερομεταφορέων: *Kyrgyz Airlines, SAEMES, Supreme Aviation* και *Click Airways*, ενώ έχει ανακαλέσει το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της *Kyrgyz Trans Avia*. Σύμφωνα με τη νομοθεσία της Δημοκρατίας της Κιργιζίας, η αναστολή του πιστοποιητικού αερομεταφορέα ισοδυναμεί με ανάκλησή του, εφόσον ο κάτοχος του πιστοποιητικού που έχει ανασταλεί δεν έχει υποβάλει αίτηση για διαδικασία πιστοποίησης εντός τριών μηνών από την αναστολή. Οι αερομεταφορείς *Kyrgyz Airlines, SAEMES, Supreme Aviation* και *Click Airways* δεν έχουν υποβάλει αίτηση για πιστοποίηση έπειτα από την αναστολή των οικείων πιστοποιητικών αερομεταφορέα. Κατά συνέπεια, τα πιστοποιητικά αερομεταφορέα μπορούν να θεωρηθούν ανακληθέντα.

(53) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι ο κοινοτικός κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης θα πρέπει να τροποποιηθεί προκειμένου να διαγραφούν οι αερομεταφορείς *Kyrgyz Airlines, SAEMES, Supreme Aviation, Click Airways* και *Kyrgyz Trans Avia* από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

Αερομεταφορείς του Λιβάνου

(54) Οι διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές του Λιβάνου («DGCA Lebanon») συνεχίζονται με στόχο να επιβεβαιωθεί ότι ο Λίβανος αντιμετωπίζει τις ελλείψεις που διαπιστώθηκαν από τον ΔΟΠΑ κατά την αποστολή συντονισμού και επικύρωσης που πραγματοποιήθηκε στον Λίβανο από τις 5 έως τις 11 Δεκεμβρίου 2012. Η DGCA Lebanon έχει καταρτίσει σχέδιο διορθωτικών μέτρων και βρίσκεται σε διαδικασία υλοποίησης των εν λόγω μέτρων, ιδίως όσον αφορά το σοβαρό πρόβλημα ασφάλειας σχετικά με την πιστοποίηση αερομεταφορέων στον Λίβανο.

(55) Κατά τη διάρκεια τεχνικής συνεδρίασης στις 14 Ιουλίου 2014, η DGCA Lebanon παρείχε πληροφορίες για τις μεταβολές στη διαχείρισή της, τον διορισμό νέου προσωπικού, τόσο υπαλλήλων της DGCA Lebanon όσο και αποσπασμένων από την Middle East Airlines, τον βελτιωμένο προσδιορισμό των πρωταρχικών αιτιών του σοβαρού προβλήματος ασφάλειας και την ευαισθητοποίηση σε πολιτικό επίπεδο σχετικά με τις απαιτούμενες βελτιώσεις στο Λίβανο. Η DGCA Lebanon παρείχε πλήρη κατάλογο των ισχυόντων πιστοποιητικών αερομεταφορέα στον Λίβανο, καθώς και πληροφορίες σχετικά με την ανανέωση των πιστοποιητικών για δύο αερομεταφορείς.

(56) Η DGCA Lebanon ενημέρωσε την Επιτροπή ότι η έκθεση για την επίλυση του σοβαρού προβλήματος ασφάλειας εστάλη στον ΔΟΠΑ. Επί του παρόντος, ωστόσο, εκκρεμεί ακόμη η επαλήθευση των εν λόγω διορθωτικών μέτρων.

(57) Στις 14 και 15 Οκτωβρίου 2014 έλαβε χώρα ανεπίσημη επίσκεψη από την Επιτροπή στη DGCA Lebanon. Κατά τη διάρκεια αυτής της επίσκεψης, ο Λίβανος τόνισε την πρόοδο που έχει σημειωθεί στη DGCA από τον Ιούλιο του 2014, ιδίως χάρη στην καλή επικοινωνία με την Ένωση. Ο Λίβανος λαμβάνει σοβαρά υπόψη το σοβαρό πρόβλημα ασφάλειας που ανέδειξε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας και έλεγξε όλα τα πιστοποιητικά αερομεταφορέα. Η DGCA Lebanon τόνισε ότι η γενική διεύθυνση πολιτικής αεροπορίας έχει πλέον την πλήρη αρμοδιότητα παρακολούθησης όλων των παραμέτρων ασφαλείας σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες, αν και ακόμη δεν υφίσταται αυτόνομη αρχή πολιτικής αεροπορίας με επαρκείς πόρους. Ο Λίβανος παρείχε πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με το σχέδιο μέτρων ασφαλείας της αεροπορίας του, στις 9 Νοεμβρίου 2014, καθώς και σχέδια για την περαιτέρω θέσπιση αυτόνομης αρχής πολιτικής αεροπορίας.

(58) Ενόψει των ανωτέρω, οι διαβουλεύσεις με τις αρχές του Λιβάνου θα συνεχιστούν σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006.

(59) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι στο παρόν στάδιο δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης προκειμένου να συμπεριληφθούν αερομεταφορείς του Λιβάνου.

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

Αερομεταφορείς της Λιβύης

(61) Τον Απρίλιο του 2014, οι αρμόδιες αρχές της Λιβύης («LYCAA») συμφώνησαν να απαγορεύσουν εντός της Ένωσης τη λειτουργία όλων των αερομεταφορέων που είναι πιστοποιημένοι στη Λιβύη. Στόχος ήταν να δοθεί στη LYCAA χρόνος για να επαναπιστοποιήσει τους εν λόγω αερομεταφορείς και να αποκτήσει επαρκείς εποπτικές ικανότητες για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

(62) Η Επιτροπή παρακολούθησε την αποτελεσματικότητα των εν λόγω απαγορεύσεων. Επίσης, η Επιτροπή διεξήγαγε τακτικές διαβουλεύσεις με τη LYCAA σχετικά με την πρόοδό της στη μεταρρύθμιση του οικείου συστήματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

(63) Έως τον Μάρτιο του 2014, είχε παρατηρηθεί κάποια πρόοδος, τόσο στο επίπεδο της LYCAA όσο και στο επίπεδο των κύριων αερομεταφορέων *Libyan Airlines* και *Afriqiyah Airways*. Ωστόσο, η πιστοποίηση των εν λόγω αερομεταφορέων διήρκεσε πολύ περισσότερο από το αναμενόμενο.

(64) Όπως δήλωσε η Επιτροπή τον Απρίλιο του 2014 ([1]), προτού επιτραπεί στη LYCAA να εκδώσει άδεια στους αερομεταφορείς της για λειτουργία στην Ένωση, θα πρέπει να αποδειχθεί κατά τρόπο ικανοποιητικό για την Επιτροπή ότι η διαδικασία επαναπιστοποίησης έχει ολοκληρωθεί αποτελεσματικά και ότι διασφαλίζεται βιώσιμη και συνεχής εποπτεία σύμφωνα με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ.

(65) Ωστόσο, η κατάσταση της ασφάλειας στη Λιβύη επιδεινώθηκε σημαντικά κατά τους μήνες Ιούνιο και Ιούλιο του 2014, ιδίως μετά την έκρηξη βίας που σημειώθηκε στον διεθνή αερολιμένα της Τρίπολης και στα περίχωρά του. Αυτή η ασταθής κατάσταση της ασφάλειας εξακολουθεί να επικρατεί. Οι βιαιότητες έχουν προκαλέσει σοβαρές καταστροφές και ζημιές σε κτήρια, υποδομές και αεροσκάφη στο έδαφος στον διεθνή αερολιμένα της Τρίπολης, με αποτέλεσμα να είναι αδύνατη η χρήση του αερολιμένα και του τοπικού εναέριου χώρου.

(66) Λαμβανομένης υπόψη της ασαφούς κατάστασης των ικανοτήτων της LYCAA για κατάλληλη εποπτεία των αερομεταφορέων της, λόγω των βιαιοτήτων και της έλλειψης σταθερής και αποτελεσματικής κυβέρνησης, η Επιτροπή δεν διαθέτει πλέον την αναγκαία βεβαιότητα ότι η LYCAA διαθέτει ακόμη την αρμοδιότητα να περιορίσει τις πτητικές λειτουργίες των αερομεταφορέων εντός της Ένωσης. Επιπλέον, η Επιτροπή δεν είναι πεπεισμένη για την ικανότητα της LYCAA να εκπληρώνει τις διεθνείς υποχρεώσεις της όσον αφορά την εποπτεία της ασφάλειας των αερομεταφορέων της. Επιπλέον, η Επιτροπή προβληματίζεται από τον μεγάλο αριθμό ζημιών σε αεροσκάφη κατά τη διάρκεια των βιαιοτήτων και αμφισβητεί ότι ελέγχεται καταλλήλως η συνεχιζόμενη αξιοπλοΐα τους.

(67) Από την προφορική παρουσίαση της LYCAA ενώπιον της Επιτροπής και της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών, στις 25 Νοεμβρίου 2014, σχετικά με τα μέτρα που έλαβε αυτή για να διασφαλίσει την ασφάλεια της αεροπορίας στη Λιβύη, κατέστη σαφές ότι, παρά τις προσπάθειες που κατέβαλε η LYCAA υπό την τωρινή της ηγεσία, παραμένουν σημαντικές επιφυλάξεις σχετικά με τον ανεπαρκή περιορισμό άμεσων κινδύνων ασφάλειας της αεροπορίας. Οι εν λόγω επιφυλάξεις έχουν ενισχυθεί ουσιαστικά από τη συνεχιζόμενη αστάθεια.

(68) Λόγω της ασαφούς κατάστασης των ικανοτήτων της LYCAA να εποπτεύσει επαρκώς τους αερομεταφορείς της Λιβύης και να ελέγξει άμεσους κινδύνους ασφαλείας, εκτιμάται ότι η LYCAA δεν είναι σε θέση να εκπληρώσει τις διεθνείς υποχρεώσεις της όσον αφορά την ασφάλεια των αερομεταφορών.

(69) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι ο κοινοτικός κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης θα πρέπει να τροποποιηθεί προκειμένου να συμπεριληφθούν όλοι οι αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι στη Λιβύη στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

([1]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 368/2014 της Επιτροπής, της 10ης Απριλίου 2014 (ΕΕ L 108 της 11.4.2014, σ. 16). Βλ. ιδίως την αιτιολογική σκέψη 64 του εν λόγω κανονισμού.

Αερομεταφορείς της Μαδαγασκάρης

(70) Οι διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Μαδαγασκάρης συνεχίστηκαν με σκοπό την παρακολούθηση της προόδου των εν λόγω αρχών όσον αφορά την εξασφάλιση της εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων όλων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Μαδαγασκάρη σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

(71) Στις 23 Οκτωβρίου 2014, η Επιτροπή, συνεπικουρούμενη από τον EASA, πραγματοποίησε συνάντηση διαβούλευσης με τις αρμόδιες αρχές της Μαδαγασκάρης και αντιπροσώπους του αερομεταφορέα *Air Madagascar*. Στη συνάντηση αυτή, ο αερομεταφορέας παρείχε πληροφορίες για την εξέλιξη του στόλου του και ιδίως ενημέρωσε ότι δύο αεροσκάφη τύπου Boeing 737, τα οποία αναφέρονται στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 474/2006, θα αντικατασταθούν σταδιακά, από το 2015, με αεροσκάφη του ιδίου τύπου, καθώς και ότι θα προστεθεί στον στόλο ένα αεροσκάφος τύπου ATR 72-600 κατά το πρώτο τρίμηνο του 2015.

(72) Στις 10 Νοεμβρίου 2014, ο αερομεταφορέας *Air Madagascar* κατέθεσε αίτηση τροποποίησης του παραρτήματος Β, προκειμένου να επιτραπούν οι πτητικές λειτουργίες του νέου αεροσκάφους τύπου Boeing 737 που θα αντικαταστήσει στο στόλο του το υπάρχον αεροσκάφος τύπου Boeing 737, καθώς και οι πτητικές λειτουργίες του αεροσκάφους τύπου ATR 72-600 που θα προστεθεί στον στόλο.

(73) Η *Air Madagascar* υπέβαλε αποδεικτικά στοιχεία, σύμφωνα με τα οποία έχουν βελτιωθεί οι επιδόσεις ασφάλειας του στόλου της. Οι αρμόδιες αρχές της Μαδαγασκάρης ανέφεραν ότι, όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες με το αεροσκάφος τύπου Boeing B-737, είναι ικανοποιημένες από το τρέχον επίπεδο συμμόρφωσης που επιδεικνύει η *Air Madagascar* όσον αφορά τις απαιτήσεις του ΔΟΠΑ. Τα κράτη μέλη και ο EASA επιβεβαίωσαν ότι δεν προέκυψαν συγκεκριμένα προβλήματα από τις επιθεωρήσεις διαδρόμου που διεξήχθησαν σε ενωσιακούς αερολιμένες στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA.

(74) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι ο κοινοτικός κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης θα πρέπει να τροποποιηθεί όσον αφορά την *Air Madagascar*. Το παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 θα πρέπει να τροποποιηθεί προκειμένου να επιτραπεί η πτητική λειτουργία αεροσκαφών τύπου B-737, καθώς και αεροσκαφών τύπου ATR 72/42, που περιλαμβάνονται ή θα περιληφθούν στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα της *Air Madagascar*.

(75) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση προς τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου στα αεροσκάφη της *Air Madagascar* σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορείς της Ισλαμικής Δημοκρατίας της Μαυριτανίας

(76) Ο EASA ενημέρωσε την Επιτροπή σχετικά με εκθέσεις που υποδεικνύουν ότι υφίστανται σοβαρές ελλείψεις ασφάλειας και ότι ο αερομεταφορέας *Mauritania Airlines International* (MAI) εξακολουθεί να μην αντιμετωπίζει τις ελλείψεις που διαπιστώθηκαν από επιθεωρήσεις διαδρόμου που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA. Οι εν λόγω ελλείψεις αφορούν την προετοιμασία πτήσης και υπολογισμούς επιδόσεων. Αν και σημειώθηκαν κάποιες βελτιώσεις όσον αφορά την κατάσταση των αεροσκαφών, η φύση και η σοβαρότητα των πρόσφατων διαπιστώσεων έχουν άμεση επίπτωση στην ασφάλεια των πτητικών λειτουργιών και απαιτούν διορθωτικά μέτρα.

(77) Η Επιτροπή ενημέρωσε απευθείας τις αρμόδιες εθνικές αρχές («ANAC») και τη *Mauritania Airlines International* (MAI) για τις εν λόγω ελλείψεις, προκειμένου να λάβουν άμεσα μέτρα αντιμετώπισης. Η ANAC επιβεβαίωσε την παραλαβή υποβάλλοντας έκθεση σχετικά με ορισμένα διορθωτικά μέτρα και τα αποτελέσματα του τελευταίου ελέγχου του ΔΟΠΑ στα πεδία των αεροδρομίων και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

(78) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι στο παρόν στάδιο δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης προκειμένου να συμπεριληφθούν αερομεταφορείς της Ισλαμικής Δημοκρατίας της Μαυριτανίας.

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

Αερομεταφορείς της Μοζαμβίκης

(80) Οι αρμόδιες αρχές της Μοζαμβίκης («ΙΑCM») έχουν υποβάλει εκθέσεις σχετικά με την τρέχουσα εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων που είχε υποβληθεί στον ΔΟΠΑ, ο οποίος το ενέκρινε. Όπως προκύπτει από την τελευταία έκθεση προόδου και τα έγγραφα τεκμηρίωσής της, που παραλήφθηκαν από την Επιτροπή και τον EASA στις 26 Σεπτεμβρίου 2014, η ΙΑCM συνέχισε τις εργασίες επικαιροποίησης του νομικού πλαισίου, υποβάλλοντας νομοθετικές προτάσεις για την περαιτέρω εναρμόνιση του νόμου περί πολιτικής αεροπορίας με τις απαιτήσεις του ΔΟΠΑ, ώστε να αναβαθμιστεί ο ρόλος της από απλό ρυθμιστή σε αρχή και για να επιδιώξει περαιτέρω την εναρμόνιση των υφιστάμενων κανονισμών της με τα τροποποιημένα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές («SARPS») του ΔΟΠΑ. Η πρόσληψη και η εκπαίδευση προσωπικού συνεχίζεται, ώστε να ενισχυθεί περαιτέρω η εποπτική ικανότητα, κυρίως στα πεδία των πτητικών λειτουργιών και της αδειοδότησης, των αεροδρομίων, της αξιοπλοΐας, της θέσπισης και της επιβολής κανόνων. Οι εσωτερικές προσπάθειες ανάπτυξης ικανοτήτων ενισχύονται μέσω εταιρικών σχέσεων με αφρικανικές και ευρωπαϊκές αρχές, καθώς και με περιφερειακούς οργανισμούς. Πραγματοποιήθηκε ανάλυση των ελλείψεων στην πιστοποίηση αεροδρομίων για όλους τους αερολιμένες, ενώ έχει ζητηθεί και λεπτομερές σχέδιο για την πιστοποίηση των διεθνών αερολιμένων (Μαπούτο, Beira και Nacala), με σκοπό να αρχίσει η διαδικασία το 2015. Το κρατικό πρόγραμμα ασφάλειας πτήσεων καταρτίζεται και αναμένεται να ολοκληρωθεί έως το 2017.

(81) Η ΙΑCM συνέχισε να ασχολείται με τα εκκρεμή ευρήματα USOAP που αφορούσαν τα συναφή θέματα πρωτοκόλλου. Επιπλέον, εκπονήθηκαν οι περισσότερες από τις απαιτούμενες ρυθμίσεις και διαδικασίες προς υποστήριξη των απαντήσεων και τα σχετικά υποστηρικτικά έγγραφα τηλεφορτώθηκαν με τη χρήση του ηλεκτρονικού εργαλείου CMA του ΔΟΠΑ. Η επικύρωση των εν λόγω μέτρων από τον ΔΟΠΑ εκκρεμεί προς το παρόν.

(82) Η ΙΑCM ζήτησε αποστολή συντονισμού και επικύρωσης του ΔΟΠΑ, προκειμένου να επικυρωθεί η πρόοδος της στην εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων. Η εν λόγω αποστολή προγραμματίζεται να πραγματοποιηθεί από τις 26 Νοεμβρίου έως τις 4 Δεκεμβρίου 2014 και θα καλύπτει τους τομείς της νομοθεσίας, της οργάνωσης της αρχής πολιτικής αεροπορίας, των αεροδρομίων και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

(83) Επισημαίνεται η σημαντική πρόοδος που ανέφερε η ΙΑCM όσον αφορά την αποκατάσταση των ελλείψεων που είχε διαπιστώσει ο ΔΟΠΑ και ενθαρρύνονται οι προσπάθειές της για ολοκλήρωση των εργασιών της όσον αφορά την καθιέρωση συστήματος πολιτικής αεροπορίας πλήρως σύμφωνου με τα διεθνή πρότυπα. Αναγνωρίζοντας τη σημαντική πρόοδο που έχει ήδη επιτευχθεί, καθώς και την περαιτέρω πρόοδο που αναμένεται, ενδέχεται να πραγματοποιηθεί αποστολή ενωσιακής αξιολόγησης της ασφάλειας το πρώτο τρίμηνο του 2015. Ωστόσο, προς το παρόν, γεγονός παραμένει ότι πρέπει ακόμη να αντιμετωπιστούν πλήρως και επαρκώς αρκετά σημαντικά ζητήματα που αφορούν την ασφάλεια της αεροπορίας.

(84) Η έρευνα για το δυστύχημα του αερομεταφορέα *Linhas Aéreas de Moçambique S.A.* («LAM»), στις 29 Νοεμβρίου 2013, εξακολουθεί να είναι σε εξέλιξη. Η τελική έκθεση διερεύνησης ατυχήματος αναμένεται έως τα τέλη του 2014. Κατόπιν του ατυχήματος, η LAM πραγματοποίησε εκτεταμένη επανεξέταση της εκπαίδευσης, των μηχανισμών και των διαδικασιών για την εσωτερική ασφάλεια και προστασία, η οποία κατέληξε στην εφαρμογή απαιτητικότερων οργανωτικών και επιχειρησιακών απαιτήσεων. Παράλληλα, συνεχίστηκαν οι εργασίες για την περαιτέρω βελτίωση του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, με ιδιαίτερη προσοχή να δίνεται στην ανάλυση και την ανταλλαγή δεδομένων πτήσης.

(85) Η ΙΑCM ανέφερε επίσης ότι συνέχισε τη διαδικασία πιστοποίησης των αερομεταφορέων, συμμορφούμενη με τις SARPS του ΔΟΠΑ. Σύμφωνα με τον κατάλογο που διαβίβασε η ΙΑCM, έχει πιστοποιηθεί ένας νέος αερομεταφορέας, ο *Makond Lda*. Ωστόσο, η ΙΑCM δεν μπόρεσε να υποβάλει στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η εποπτεία ασφάλειας του εν λόγω αερομεταφορέα εξασφαλίζεται σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

(86) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι ο κοινοτικός κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης θα πρέπει να τροποποιηθεί προκειμένου να προστεθεί ο αερομεταφορέας *Makond Lda* στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

Αερομεταφορείς του Νεπάλ

(87) Η Επιτροπή συνέχισε τις διαβουλεύσεις με την αρμόδια αρχή του Νεπάλ («CAAN»), προκειμένου να διαπιστώσει τις ικανότητές της να εφαρμόζει και να επιβάλλει επαρκώς τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

(88) Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, η CAAN υπέβαλε υποστηρικτικά έγγραφα σχετικά με την πρόοδο που έχει σημειωθεί όσον αφορά τις δραστηριότητες εποπτείας της ασφάλειας, καθώς και τις ελλείψεις που επισημάνθηκαν από την επίσκεψη αξιολόγησης της Ένωσης στο Νεπάλ τον Φεβρουάριο του 2014, το σοβαρό πρόβλημα ασφαλείας και τους ελέγχους του ΔΟΠΑ.

(89) Στις 24 Σεπτεμβρίου 2014, η Επιτροπή και ο EASA είχαν συνάντηση με την CAAN. Η συνάντηση επικεντρώθηκε ιδίως στην πρόοδο που έχει σημειωθεί στους τομείς της αδειοδότησης του ιπτάμενου προσωπικού, της πιστοποίησης των αερομεταφορέων και την εποπτεία των πτητικών λειτουργιών.

(90) Ωστόσο, φαίνεται ότι η πρόοδος είναι ανεπαρκής και ότι απαιτείται περισσότερος χρόνος. Συγκεκριμένα, εκφράζονται προβληματισμοί για τη μέχρι τώρα ανεπαρκή κάλυψη από την CAAN των απαιτήσεων για το ιπτάμενο προσωπικό που λειτουργεί σε περιβάλλον πολλαπλών πληρωμάτων, ιδίως επειδή η έλλειψη κατάλληλης εκπαίδευσης του προσωπικού υποδεικνύεται ως πιθανή αιτία στην έκθεση για το θανατηφόρο ατύχημα της 16ης Φεβρουαρίου 2014.

(91) Επιπλέον, εξακολουθούν να εκφράζονται ανησυχίες ότι η επαναπιστοποίηση αερομεταφορέων από την CAAN είναι ανεπαρκής και ενδέχεται να είναι ακατάλληλη για να διασφαλίζεται η συμμόρφωση όλων των αερομεταφορέων του Νεπάλ με τις διεθνείς απαιτήσεις ασφάλειας της αεροπορίας. Συνεπώς, η CAAN ενθαρρύνεται να αποζητήσει τη συνδρομή κατάλληλων εμπειρογνωμόνων επί του θέματος για να αξιολογηθεί η διαδικασία και να επιβεβαιωθεί η καταλληλότητά της, ώστε να λάβει τα απαιτούμενα μέτρα.

(92) Στις 11 Νοεμβρίου 2014 πραγματοποιήθηκε συνάντηση μεταξύ της Επιτροπής, του EASA και των αερομεταφορέων *Nepal Airlines Corporation, Buddha Air, Shree Airlines, Tara Air και Yeti Airlines*, για την επανεξέταση της προόδου όσον αφορά τις παρατηρήσεις από την επιτόπια επίσκεψη αξιολόγησης της Ένωσης, καθώς και άλλων ζητημάτων σχετικά με τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας στο Νεπάλ.

(93) Κρίνεται ενθαρρυντική η ικανότητα ορισμένων αερομεταφορέων να διαχειρίζονται τους κινδύνους των πτητικών λειτουργιών τους σε επίπεδο που θα μπορούσε να υποδεικνύει ικανότητα μετριασμού κινδύνων που προκαλούνται λόγω ανεπαρκούς εποπτείας από την CAAN. Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι, προς το παρόν, οι αρμόδιες αρχές του Νεπάλ δεν είναι σε θέση να εφαρμόζουν και να επιβάλλουν επαρκώς τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας σε επίπεδο που θα επέτρεπε τον μετριασμό της ισχύουσας απαγόρευσης λειτουργίας.

(94) Θα πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι η Επιτροπή έστειλε επιστολή στην CAAN, στις 25 Αυγούστου 2014, προκειμένου να λάβει επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με τους αερομεταφορείς που τελούν υπό την εποπτεία της. Με την από 10 Σεπτεμβρίου 2014 επιστολή της, η CAAN ενημέρωσε την Επιτροπή ότι ένας νέος αερομεταφορέας έλαβε πιστοποίηση μετά την τελευταία επικαιροποίηση· ήτοι, στις 3 Ιουλίου 2014, εκδόθηκε το αριθ. 082/2014 πιστοποιητικό αερομεταφορέα για τον αερομεταφορέα *Manang Air Pvt. Ltd.*. Ωστόσο, η CAAN δεν υπέβαλε στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η εποπτεία ασφάλειας του εν λόγω αερομεταφορέα εξασφαλίζεται σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

(95) Για τους αερομεταφορείς, οι οποίοι στο παρελθόν διέθεταν χωριστό πιστοποιητικό αερομεταφορέα που είχε εκδοθεί μόνο για τις διεθνείς πτητικές λειτουργίες τους, εκδόθηκε πλέον ένα μόνο πιστοποιητικό αερομεταφορέα που καλύπτει όλες τις πτητικές λειτουργίες. Για τον λόγο αυτό, η CAAN ανακάλεσε τα πιστοποιητικά αερομεταφορέα αριθ. 058/2010 για την *Buddha Air (Διεθνείς πτητικές λειτουργίες)* και αριθ. 059/2010 για την *Shree Airlines (Διεθνείς πτητικές λειτουργίες)*.

(96) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι ο κοινοτικός κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης θα πρέπει να τροποποιηθεί προκειμένου να συμπεριληφθεί ο αερομεταφορέας *Manang Air Pvt.* στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 και να διαγραφούν οι αερομεταφορείς *Buddha Air (Διεθνείς πτητικές λειτουργίες)* and *Shree Airlines (Διεθνείς πτητικές λειτουργίες)* από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

Αερομεταφορείς των Φιλιππίνων

(97) Στις 9 Απριλίου 2014, η FAA ανακοίνωσε την απόφασή της να αναβαθμίσει το καθεστώς συμμόρφωσης των Φιλιππίνων, από την κατηγορία 2 στην κατηγορία 1, όσον αφορά το ελεγκτικό της πρόγραμμα αξιολόγησης της διεθνούς ασφάλειας πτήσεων (IASA). Στην από 24 Ιουλίου 2014 επιστολή της προς την Επιτροπή, η αρχή πολιτικής αεροπορίας των Φιλιππίνων («CAAP») ανέφερε την απόφαση της FAA να αναβαθμίσει τις Φιλιππίνες ως προς την κατηγορία συμμόρφωσης. Στην εν λόγω επιστολή αναφέρθηκε επίσης και η ανακοίνωση του ΔΟΠΑ που ανέφερε ότι οι Φιλιππίνες είχαν επιλύσει τα διαπιστωθέντα στο παρελθόν σοβαρά προβλήματα ασφάλειας. Τέλος, με την εν λόγω επιστολή, η CAAP δήλωνε ότι ο επόμενος στόχος της ήταν η άρση της απαγόρευσης λειτουργίας για τους αερομεταφορείς που είχαν πιστοποιηθεί στις Φιλιππίνες και εξακολουθούσαν να υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης.

(98) Με επιστολή της προς την CAAP, στις 22 Σεπτεμβρίου 2014, η Επιτροπή επανέλαβε ότι οποιαδήποτε απόφαση για διαγραφή αερομεταφορέων πιστοποιημένων στις Φιλιππίνες από τον κοινοτικό κατάλογο των αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης πρέπει να βασίζεται σε τεκμηριωμένη με στοιχεία προσέγγιση. Για τον λόγο αυτό, πραγματοποιήθηκε τεχνική συνεδρίαση, στις 4 Νοεμβρίου 2014, με εμπειρογνώμονες της Επιτροπής και του EASA, καθώς και με ανώτερα στελέχη, αντιπροσώπους της CAAP.

(99) Τα στοιχεία που υποβλήθηκαν από την CAAP πριν και κατά τη διάρκεια της τεχνικής συνεδρίασης της 4ης Νοεμβρίου 2014 περιελάμβαναν λεπτομέρειες σχετικά με την υφιστάμενη οργανωτική δομή της CAAP, καθώς και προτεινόμενες βελτιώσεις για την ενίσχυση των εποπτικών ικανοτήτων της. Παρασχέθηκαν επίσης λεπτομέρειες σχετικά με την τρέχουσα δραστηριότητα επιτήρησης που ασκεί η CAAP σε αερομεταφορείς πιστοποιημένους στις Φιλιππίνες. Η CAAP ανέφερε επίσης τις εν εξελίξει βελτιώσεις στις υποδομές, ενώ παρείχε και επικαιροποίηση της περαιτέρω προτεινόμενης επεξεργασίας του κρατικού της προγράμματος ασφάλειας πτήσεων.

(100) Με επιστολή της, στις 22 Σεπτεμβρίου 2014, η Επιτροπή πρότεινε επίσης την πραγματοποίηση επιτόπιας επίσκεψης τεχνικής βοήθειας στις Φιλιππίνες από τον EASA. Η επίσκεψη πραγματοποιήθηκε κατά την εβδομάδα που άρχιζε στις 10 Νοεμβρίου 2014.

(101) Η συζήτηση και τα στοιχεία που υποβλήθηκαν από την CAAP κατά την τεχνική συνεδρίαση της 4ης Νοεμβρίου 2014 θεωρούνται ενθαρρυντικά, όσον αφορά την πρόοδο που έχουν σημειώσει οι αρμόδιες αρχές των Φιλιππίνων σχετικά με την εποπτεία των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στις Φιλιππίνες. Το γεγονός αυτό παρέχει τη δυνατότητα διοργάνωσης επιτόπιας επίσκεψης επαλήθευσης της Ένωσης στο μέλλον.

(102) Πρέπει να επισημανθεί, ωστόσο, ως προς τον στόχο της CAAP να υποβάλει αίτηση συνολικής άρσης της απαγόρευσης λειτουργίας στους αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι στις Φιλιππίνες, ότι για τον στόχο αυτόν θα απαιτηθεί πλήρης αξιολόγηση όλων των σχετικών πληροφοριών, καθώς και ότι το αποτέλεσμα της επιτόπιας επίσκεψης επαλήθευσης θα πρέπει να είναι ικανοποιητικό.

(103) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι στο παρόν στάδιο δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης, όσον αφορά τους αερομεταφορείς των Φιλιππίνων.

(104) Τα κράτη μέλη πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση των *Philippine Airlines* και *Cebu Pacific Air* με τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, διενεργώντας κατά προτεραιότητα επιθεωρήσεις διαδρόμου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορείς της Ρωσικής Ομοσπονδίας

(105) Η Επιτροπή, ο EASA και τα κράτη μέλη συνέχισαν να παρακολουθούν εκ του σύνεγγυς τις επιδόσεις ασφάλειας των αερομεταφορέων που έχουν λάβει πιστοποίηση στη Ρωσική Ομοσπονδία και εκτελούν πτήσεις στην Ένωση, μεταξύ άλλων διενεργώντας κατά προτεραιότητα επιθεωρήσεις διαδρόμου ορισμένων αερομεταφορέων της Ρωσικής Ομοσπονδίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

(106) Στις 15 Ιουλίου 2014, η Επιτροπή συναντήθηκε με αντιπροσώπους του αερομεταφορέα *Kogalymavia*, προκειμένου να επιβεβαιωθεί η αποτελεσματικότητα των μέτρων που έλαβε ο εν λόγω αερομεταφορέας για να βελτιώσει το ιστορικό ασφάλειάς του. Συνολικά, η πρόοδος που σημείωσε η *Kogalymavia* φάνηκε βιώσιμη. Ο εν λόγω αερομεταφορέας ενθαρρύνεται να συνεχίσει να καθιερώνει θετική φιλοσοφία ασφάλειας στην οργάνωσή του, συμπεριλαμβανομένης της αναφοράς βασικών πληροφοριών που αφορούν την ασφάλεια.

(107) Στις 6 Νοεμβρίου 2014, η Επιτροπή, συνεπικουρούμενη από τον EASA και ένα κράτος μέλος, πραγματοποίησε συνεδρίαση με την Υπηρεσία Αερομεταφορών της Ρωσικής Ομοσπονδίας («FATA»). Σκοπός της εν λόγω συνεδρίασης ήταν να διασφαλιστεί ότι τα ευρήματα εις βάρος ρωσικών αερομεταφορέων, τα οποία διαπιστώθηκαν κατά τις επιθεωρήσεις διαδρόμου στο πλαίσιο του SAFA τους τελευταίους 12 μήνες, αντιμετωπίζονται επαρκώς από του εν λόγω αερομεταφορείς. Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης, η FATA δεσμεύτηκε να διερευνήσει περαιτέρω τα αίτια ορισμένων σοβαρών ευρημάτων και να παρακολουθήσει εκείνες τις υποθέσεις στις οποίες δεν έχουν ακόμα διορθωθεί κατάλληλα οι περιπτώσεις μη συμμόρφωσης.

(108) Στις 21 Νοεμβρίου 2014, η FATA ενημέρωσε την Επιτροπή ότι είχε συστήσει στους αερομεταφορείς της να αντιμετωπίσουν εγκαίρως όλα τα εκκρεμή ευρήματα της βάσης δεδομένων SAFA και να εφαρμόζουν διορθωτικά μέτρα σε συνεχή βάση, ώστε να αποφεύγονται προβλήματα κατά τις επιθεωρήσεις SAFA και τα ευρήματά τους.

(109) Βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών, συνάχθηκε το συμπέρασμα ότι δεν χρειαζόταν ακρόαση των ρωσικών αρχών πολιτικής αεροπορίας ή των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Ρωσική Ομοσπονδία ενώπιον της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών.

(110) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι στο παρόν στάδιο δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης προκειμένου να συμπεριληφθούν αερομεταφορείς της Ρωσικής Ομοσπονδίας.

(111) Ωστόσο, τα κράτη μέλη πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση των αερομεταφορέων της Ρωσικής Ομοσπονδίας με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, διενεργώντας κατά προτεραιότητα επιθεωρήσεις διαδρόμου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012. Σε περίπτωση που από τις εν λόγω επιθεωρήσεις προκύψει ότι υπάρχουν άμεσοι κίνδυνοι για την ασφάλεια πτήσεων λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, η Επιτροπή μπορεί να υποχρεωθεί να λάβει περαιτέρω μέτρα κατά των αερομεταφορέων της Ρωσικής Ομοσπονδίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορείς του Σάο Τομέ και Πρίνσιπε

(112) Στις 22 Σεπτεμβρίου 2014, έπειτα από μακρά περίοδο χωρίς επικοινωνία, οι αρμόδιες αρχές του Σάο Τομέ και Πρίνσιπε («INAC») υπέβαλαν έκθεση σχετικά με την πρόοδο που σημειώθηκε κατά την εν λόγω χρονική περίοδο.

(113) Στις 28 Μαΐου 2014, ο ΔΟΠΑ ανακοίνωσε την επίλυση του σοβαρού προβλήματος ασφάλειας που αφορούσε τη διαδικασία πιστοποίησης και επιτήρησης αερομεταφορέων, καθώς και την εξασφάλιση της προστασίας που παρέχεται από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων. Ως εκ τούτου, το Σάο Τομέ και Πρίνσιπε έχει πλέον επιλύσει όλα τα σοβαρά προβλήματα ασφάλειας που διαπιστώθηκαν προηγουμένως.

(114) Ήδη είναι σε εφαρμογή το σχέδιο διορθωτικών μέτρων που υπέβαλε η INAC. Από τη σύνοψη της εκτέλεσής του, στα μέσα Απριλίου του 2014, προκύπτει ότι έχει πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το σχέδιο το 20 % των δραστηριοτήτων που προβλεπόταν να εφαρμοστούν πριν το τέλος Νοεμβρίου του 2014, ενώ συνεχίζεται η εφαρμογή του 25 % εξ αυτών και το υπόλοιπο 55 % δεν έχει ακόμη αρχίσει και η καταληκτική ημερομηνία τους έχει καθυστερήσει σημαντικά.

(115) Η INAC έχει ανακαλέσει τα πιστοποιητικά αερομεταφορέα από τους ακόλουθους οκτώ αερομεταφορείς: *British Gulf International Company Ltd, Executive Jet Services, Global Aviation Operation, Goliaf Air, Island Oil Exploration, Transafrik International Ltd, Transcargo* και *Transliz Aviation*. Η INAC παρείχε έγγραφα αποδεικτικά στοιχεία για την ανάκληση των πιστοποιητικών των εν λόγω αερομεταφορέων.

(116) Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις θετικές εξελίξεις που ανέφερε η INAC και επιδοκιμάζει ιδίως την ανάκληση των πιστοποιητικών αερομεταφορέα για τους αερομεταφορείς που είχαν την κύρια έδρα της επιχείρησής τους εκτός της χώρας, καθώς και τη διαγραφή όλων των αεροσκαφών τους από το νηολόγιο του Σάο Τομέ και Πρίνσιπε.

(117) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι ο κοινοτικός κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης θα πρέπει να τροποποιηθεί προκειμένου να διαγραφούν οι εν λόγω αερομεταφορείς από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

(118) Η INAC ανέφερε επίσης ότι έχουν εκδοθεί πιστοποιητικά αερομεταφορέα για τους ακόλουθους αερομεταφορείς: *STP Airways* και *Africa's Connection*. Ωστόσο, η INAC δεν μπόρεσε να υποβάλει στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η εποπτεία ασφάλειας των εν λόγω δύο αερομεταφορέων εξασφαλίζεται σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

(119) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι ο κοινοτικός κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης θα πρέπει να τροποποιηθεί προκειμένου να συμπεριληφθούν οι αερομεταφορείς *STP Airways* και *Africa's Connection* στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

Αερομεταφορείς του Σουδάν

(120) Η αρχή πολιτικής αεροπορίας του Σουδάν («SCAA») υπέβαλε στην Επιτροπή στοιχεία για τους ακόλουθους τέσσερις αερομεταφορείς: *BADR Airlines* (BDR), *Nova Airlines* (NOV), *Sudan Airways* (SUD) και *Tarco Air* (TRQ). Από τα υποστηρικτικά έγγραφα προκύπτει ότι τα επίπεδα διαχείρισης της ασφάλειας των εν λόγω αερομεταφορέων διαφέρουν. Ωστόσο, από τα εν λόγω έγγραφα συνάγεται ότι έχει σημειωθεί ικανοποιητική πρόοδος, με σκοπό την προετοιμασία πιθανής αποστολής επαλήθευσης της Ένωσης το 2015.

(121) Η SCAA ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή για τα αποτελέσματα του τελευταίου ελέγχου του ΔΟΠΑ στους τομείς των αεροδρομίων και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Μολονότι οι εν λόγω έλεγχοι καλύπτουν τομείς που ως επί το πλείστον δεν σχετίζονται με τα τεχνικά πεδία των πρωταρχικών προβληματισμών της Ένωσης που αφορούν τους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στο Σουδάν, δηλαδή την αδειοδότηση προσωπικού, τις πτητικές λειτουργίες και την αξιοπλοΐα, εντούτοις φαίνεται ότι η SCAA έχει καταβάλει προσπάθειες για την αντιμετώπιση όλων των ζητημάτων ασφάλειας της αεροπορίας βάσει ολιστικής προσέγγισης.

(122) Κατά τα φαινόμενα, η SCAA έχει επιτύχει βιώσιμες βελτιώσεις με τρόπο ρεαλιστικό και προοδευτικό. Ωστόσο, απαιτείται ακόμη η πραγματοποίηση ενδελεχούς αξιολόγησης, προκειμένου να διαπιστωθεί κατά πόσον η SCAA και οι αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι στο Σουδάν συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων. Επιπλέον, πριν εξεταστούν οποιεσδήποτε προτάσεις για τροποποιήσεις στον κοινοτικό κατάλογο αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης, πρέπει να πραγματοποιηθεί περαιτέρω επαλήθευση, μέσω αποστολής επαλήθευσης της Ένωσης.

(123) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι στο παρόν στάδιο δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης, όσον αφορά αερομεταφορείς του Σουδάν.

Αερομεταφορείς της Ζάμπιας

(124) Με την επιστολή της στις 15 Μαΐου 2014, η υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας της Ζάμπιας ανέφερε στην Επιτροπή ότι η αρχή πολιτικής αεροπορίας της Ζάμπιας είναι σε κατάσταση λειτουργίας και ότι ενισχύεται η διοικητική της ικανότητα. Με την ίδια επιστολή υποβλήθηκε επίσης επικαιροποίηση σχετικά με τα διορθωτικά μέτρα που ελήφθησαν για την αντιμετώπιση των τρεχουσών ελλείψεων, στα οποία συμπεριλαμβανόταν σχέδιο ασφάλειας πτήσεων που η Επιτροπή παρέλαβε στις 5 Αυγούστου 2014. Το εν λόγω σχέδιο ασφάλειας καθορίζει τα επιπλέον μέτρα που πρέπει να ληφθούν για να δημιουργηθεί αποδοτικό και αποτελεσματικό σύστημα ρύθμισης και εποπτείας της ασφάλειας στη Ζάμπια, ενώ περιέχει και σαφείς βραχυπρόθεσμους, μεσοπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους στόχους.

(125) Φαίνεται πως η υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας της Ζάμπιας έχει σημειώσει πρόοδο και ενθαρρύνονται οι αρχές της Ζάμπιας να συνεχίσουν τις περαιτέρω βελτιώσεις, ώστε μετά τον αναγκαίο έλεγχο να επανεξετασθούν σε εύθετο χρόνο οι ισχύοντες περιορισμοί. Ωστόσο, προς το παρόν, παραμένουν ορισμένες ελλείψεις, ιδίως όσον αφορά τη δημιουργία της ZCAA, καθώς και την εξασφάλιση ικανού αριθμού κατάλληλα εκπαιδευμένου προσωπικού και την επικαιροποίηση της νομοθεσίας και των κανόνων εφαρμογής των διατάξεων των παραρτημάτων του ΔΟΠΑ που έχουν διαπιστωθεί στο σχέδιο ασφάλειας πτήσεων, για τα οποία πρέπει ακόμη να εφαρμοστούν τα αντίστοιχα μέτρα.

(126) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι στο παρόν στάδιο δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης, όσον αφορά αερομεταφορείς της Ζάμπιας.

(127) Στο άρθρο 8 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 αναγνωρίζεται η ανάγκη ταχείας λήψης αποφάσεων και, όπου κρίνεται σκόπιμο, επειγόντως, λόγω των επιπτώσεων στην ασφάλεια. Κατά συνέπεια, είναι ουσιαστικό, για την προστασία των ευαίσθητων πληροφοριών και την ελαχιστοποίηση των εμπορικών επιπτώσεων, οι αποφάσεις στο πλαίσιο της επικαιροποίησης του καταλόγου των αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση ή περιορισμό λειτουργίας εντός της Ένωσης, να δημοσιεύονται και να αρχίζουν να ισχύουν αμέσως μετά την έγκρισή τους.

(128) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 θα πρέπει, ως εκ τούτου, να τροποποιηθεί αναλόγως,

(129) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

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

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

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

Άρθρο 2

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

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

Βρυξέλλες, 11 Δεκεμβρίου 2014.

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΠΟΥ ΥΠΟΚΕΙΝΤΑΙ ΣΕ ΠΛΗΡΗ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΕ, ΜΕ ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ [1]

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφο-ρέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Σουρινάμ
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Δημοκρατία της Γκάνα
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Αφγανιστάν, ήτοι:			**Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
KAM AIR	AOC 001	KMF	Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
PAMIR AIRLINES	Άγνωστος	PIR	Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Αγκόλας, πλην της *TAAG Angola Airlines* που αναγράφεται στο παράρτημα Β, ήτοι:			**Δημοκρατία της Αγκόλα**
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Δημοκρατία της Αγκόλα
AIR GICANGO	009	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Δημοκρατία της Αγκόλα
AIR NAVE	017	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Δημοκρατία της Αγκόλα
ANGOLA AIR SERVICES	006	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
DIEXIM	007	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
FLY540	AO 004-01 FLYA	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
GIRA GLOBO	008	GGL	Δημοκρατία της Αγκόλα
HELIANG	010	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα

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

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφο-ρέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
MAVEWA	016	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Δημοκρατία της Αγκόλα
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Μπενίν, ήτοι:			**Δημοκρατία του Μπενίν**
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Δημοκρατία του Μπενίν
AFRICA AIRWAYS	Άγνωστος	AFF	Δημοκρατία του Μπενίν
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Άγνωστος	Δημοκρατία του Μπενίν
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	BGL	Δημοκρατία του Μπενίν
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Δημοκρατία του Μπενίν
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Δημοκρατία του Μπενίν
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Δημοκρατία του Μπενίν
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Δημοκρατία του Μπενίν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας του Κονγκό, ήτοι:			**Δημοκρατία του Κονγκό**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Δημοκρατία του Κονγκό
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
EMERAUDE	RAC06-008	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Δημοκρατία του Κονγκό
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Δημοκρατία του Κονγκό
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Δημοκρατία του Κονγκό

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφο-ρέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
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 SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφο-ρέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Υπουργική υπογραφή (διάταγμα αριθ. 78/205)	LCG	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφο-ρέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Τζιμπουτί, ήτοι:			**Τζιμπουτί**
DAALLO AIRLINES	Άγνωστος	DAO	Τζιμπουτί
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ισημερινής Γουινέας, ήτοι:			**Ισημερινή Γουινέα**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ισημερινή Γουινέα
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Άγνωστος	Ισημερινή Γουινέα
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Άγνωστος	Ισημερινή Γουινέα
TANGO AIRWAYS	Άγνωστος	Άγνωστος	Ισημερινή Γουινέα
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ερυθραίας, ήτοι:			**Ερυθραία**

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφο-ρέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Ερυθραία
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Ερυθραία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Γκαμπόν, πλην των *Gabon Airlines*, *Afrijet* και *SN2AG* που αναγράφονται στο παράρτημα Β, ήτοι:			**Δημοκρατία της Γκαμπόν**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	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	SVG	Δημοκρατία της Γκαμπόν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες αρχές ρυθμιστικής εποπτείας της Ινδονησίας, πλην των *Garuda Indonesia*, *Airfast Indonesia*, *Mandala Airlines*, *Ekspres Transportasi Antarbenua* και *Indonesia Air Asia*, ήτοι:			**Δημοκρατία της Ινδονησίας**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ASCO NUSA AIR	135-022	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφο-ρέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Δημοκρατία της Ινδονησίας
BATIK AIR	121-050	BTK	Δημοκρατία της Ινδονησίας
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Δημοκρατία της Ινδονησίας
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Δημοκρατία της Ινδονησίας
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Δημοκρατία της Ινδονησίας
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Δημοκρατία της Ινδονησίας
EASTINDO	135-038	ESD	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
HEAVY LIFT	135-042	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Δημοκρατία της Ινδονησίας
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Δημοκρατία της Ινδονησίας
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KAL STAR	121-037	KLS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KOMALA INDONESIA	135-051	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Δημοκρατία της Ινδονησίας
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Δημοκρατία της Ινδονησίας

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφο-ρέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
MARTABUANA ABADION	135-049	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MIMIKA AIR	135-007	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MY INDO AIRLINES	121-042	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NAM AIR	121-058	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Δημοκρατία της Ινδονησίας
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
PURA WISATA BARUNA	135-025	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SKY AVIATION	121-028	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	PNS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SURYA AIR	135-046	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Δημοκρατία της Ινδονησίας

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφο-ρέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Δημοκρατία της Ινδονησίας
UNINDO	135-040	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Δημοκρατία της Ινδονησίας
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Καζακστάν, πλην της *Air Astana*, ήτοι:			**Δημοκρατία του Καζακστάν**
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Δημοκρατία του Καζακστάν
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Δημοκρατία του Καζακστάν
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Δημοκρατία του Καζακστάν
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Δημοκρατία του Καζακστάν
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Δημοκρατία του Καζακστάν
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Δημοκρατία του Καζακστάν
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Δημοκρατία του Καζακστάν
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Δημοκρατία του Καζακστάν
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Δημοκρατία του Καζακστάν
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Δημοκρατία του Καζακστάν

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφο-ρέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Δημοκρατία του Καζακστάν
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
SCAT	KZ-01/004	VSV	Δημοκρατία του Καζακστάν
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Δημοκρατία του Καζακστάν
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν αδειοδοτηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Κιργιζίας, μεταξύ των οποίων:			**Δημοκρατία της Κιργιζίας**
AIR BISHKEK (πρώην EASTOK AVIA)	15	EAA	Δημοκρατία της Κιργιζίας
AIR MANAS	17	MBB	Δημοκρατία της Κιργιζίας
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Δημοκρατία της Κιργιζίας
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Δημοκρατία της Κιργιζίας
HELI SKY	47	HAC	Δημοκρατία της Κιργιζίας
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Δημοκρατία της Κιργιζίας
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Δημοκρατία της Κιργιζίας
S GROUP INTERNATIONAL (πρώην S GROUP AVIATION)	45	INT	Δημοκρατία της Κιργιζίας
SKY BISHKEK	43	BIS	Δημοκρατία της Κιργιζίας
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Δημοκρατία της Κιργιζίας
SKY WAY AIR	39	SAB	Δημοκρατία της Κιργιζίας

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφο-ρέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
TEZ JET	46	TEZ	Δημοκρατία της Κιργιζίας
VALOR AIR	07	VAC	Δημοκρατία της Κιργιζίας
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λιβερίας.			**Λιβερία**
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λιβύης, ήτοι:			**Λιβύη**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Λιβύη
AIR LIBYA	004/01	TLR	Λιβύη
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Λιβύη
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Λιβύη
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Λιβύη
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Λιβύη
PETRO AIR	025/08	PEO	Λιβύη
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Μοζαμβίκης, ήτοι:			**Δημοκρατία της Μοζαμβίκης**
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AEREOS LDA	MOZ-04	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφο-ρέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
MAKOND, LDA	MOZ-20	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
OHI –OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
SAM — SOLENTA AVIATION	MOZ-10	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
TTA — LDA TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες αρχές ρυθμιστικής εποπτείας του Νεπάλ, ήτοι:			**Δημοκρατία του Νεπάλ**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Δημοκρατία του Νεπάλ
FISHTAIL AIR	017/2001	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
GOMA AIR	064/2010	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
MAKALU AIR	057A/2009	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφο-ρέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
NEPAL AIRLINES CORPORTATION	003/2000	RNA	Δημοκρατία του Νεπάλ
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Δημοκρατία του Νεπάλ
SIMRIK AIR	034/2000	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
SIMRIK AIRLINES	052/2009	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
SITA AIR	033/2000	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
TARA AIR	053/2009	Άγνωστος	Δημοκρατία του Νεπάλ
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Δημοκρατία του Νεπάλ
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές των Φιλιππίνων, πλην της *Philippine Airlines* και *Cebu Pacific Air*, ήτοι:			**Δημοκρατία των Φιλιππίνων**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιπ-πίνων
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Δημοκρατία των Φιλιπ-πίνων
AIR JUAN AVIATION	2013053	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιπ-πίνων
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Δημοκρατία των Φιλιπ-πίνων
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιπ-πίνων
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιπ-πίνων
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Δημοκρατία των Φιλιπ-πίνων
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιπ-πίνων
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιπ-πίνων
CM AERO SERVICES	20110401	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιπ-πίνων
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιπ-πίνων

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφο-ρέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιπ-πίνων
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιπ-πίνων
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	Δημοκρατία των Φιλιπ-πίνων
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Δημοκρατία των Φιλιπ-πίνων
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Δημοκρατία των Φιλιπ-πίνων
LION AIR	2009019	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιπ-πίνων
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιπ-πίνων
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	Δημοκρατία των Φιλιπ-πίνων
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιπ-πίνων
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιπ-πίνων
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιπ-πίνων
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιπ-πίνων
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιπ-πίνων
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	SRQ	Δημοκρατία των Φιλιπ-πίνων
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	Δημοκρατία των Φιλιπ-πίνων
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιπ-πίνων
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	ΆΓΝΩΣΤΟΣ	ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΩΝ ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ
WCC AVIATION COMPANY	2009015	ΆΓΝΩΣΤΟΣ	ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΩΝ ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΩΝ ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφο-ρέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σάο Τομέ και Πρίνσιπε, ήτοι:			**Σάο Τομέ και Πρίνσιπε**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν αδειοδοτηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Σιέρα Λεόνε, μεταξύ των οποίων:			**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
TEEBAH AIRWAYS	ΆΓΝΩΣΤΟΣ	Άγνωστος	Σιέρα Λεόνε
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σουδάν, ήτοι:			**Δημοκρατία του Σουδάν**
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Δημοκρατία του Σουδάν
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Δημοκρατία του Σουδάν
BADER AIRLINES	35	BDR	Δημοκρατία του Σουδάν
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Δημοκρατία του Σουδάν
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Δημοκρατία του Σουδάν
DOVE AIRLINES	52	DOV	Δημοκρατία του Σουδάν
ELIDINER AVIATION	8	DND	Δημοκρατία του Σουδάν
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Δημοκρατία του Σουδάν

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφο-ρέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
GREEN FLAG AVIATION	17	Άγνωστος	Δημοκρατία του Σουδάν
HELEJETIC AIR	57	HJT	Δημοκρατία του Σουδάν
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Δημοκρατία του Σουδάν
KUSH AVIATION	60	KUH	Δημοκρατία του Σουδάν
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Δημοκρατία του Σουδάν
MID AIRLINES	25	NYL	Δημοκρατία του Σουδάν
NOVA AIRLINES	46	NOV	Δημοκρατία του Σουδάν
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Δημοκρατία του Σουδάν
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Δημοκρατία του Σουδάν
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Δημοκρατία του Σουδάν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ζάμπια, ήτοι:			**Ζάμπια**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Ζάμπια

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΠΟΥ ΥΠΟΚΕΙΝΤΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΕ [1]

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΑΟC)	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα	Τύπος αεροσκάφους που αποτελεί αντικείμενο περιορισμού	Σήμα(-τα) νηολογίου και, εφόσον διατίθεται (-νται), αριθμός(-οί) σειράς κατασκευής του αεροσκάφους που αποτελεί αντικείμενο περιορισμού	Κράτος νηολόγησης
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Δημοκρατία της Αγκόλα	Όλος ο στόλος πλην: 5 αεροσκαφών τύπου Boeing B777 και 4 αεροσκαφών τύπου Boeing B737-700	Όλος ο στόλος πλην: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Δημοκρατία της Αγκόλα
AIR ASTANA [1]	AK-0475-13	KZR	Kazakhstan	Όλος ο στόλος πλην: των αεροσκαφών τύπου Boeing B767, των αεροσκαφών τύπου Boeing B757, των αεροσκαφών τύπου Airbus A319/320/321.	Όλος ο στόλος πλην: των αεροσκαφών τύπου Boeing B767, όπως αναφέρει το πιστοποιητικό αερομεταφορέα· των αεροσκαφών του στόλου των Boeing B757, κατά τα αναφερόμενα στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα· των αεροσκαφών του στόλου των Airbus A319/320/321, κατά τα αναφερόμενα στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα.	Αρούμπα (Βασίλειο των Κάτω Χωρών)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Κομόρες	Όλος ο στόλος πλην: LET 410 UVP	Όλος ο στόλος πλην: D6-CAM (851336)	Κομόρες
AFRIJET [2]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκαφών τύπου Falcon 50, 2 αεροσκαφών τύπου Falcon 900	Όλος ο στόλος πλην: TR-LGV· TR-LGY· TR-AFJ· TR-AFR	Δημοκρατία της Γκαμπόν
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος πλην: 1 αεροσκάφους τύπου Boeing B767-200	Όλος ο στόλος πλην: TR-LHP	Δημοκρατία της Γκαμπόν
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος πλην: 1 αεροσκάφους τύπου Challenger CL-601, 1 αεροσκάφους τύπου HS-125-800	Όλος ο στόλος πλην: TR-AAG, ZS-AFG	Δημοκρατία της Γκαμπόν· Δημοκρατία της Νότιας Αφρικής.
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LtD	AOC 017	ALE	Δημοκρατία της Γκάνα	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκαφών τύπου DC8-63F	Όλος ο στόλος πλην: 9G-TOP και 9G-RAC	Δημοκρατία της Γκάνα

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

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΑΟC)	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα	Τύπος αεροσκά-φους 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 (4)	FS100	IRA	Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν	Όλος ο στόλος πλην: 14 αεροσκαφών τύπου Airbus A300, 8 αεροσκαφών τύπου Airbus A310, 1 αεροσκάφους τύπου Boeing B737	Όλος ο στόλος πλην: 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
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Λαϊκή Δημοκρατία της Κορέας	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκαφών τύπου TU-204	Όλος ο στόλος πλην: P-632, P-633	Λαϊκή Δημοκρατία της Κορέας
AIR MADAGASCAR	5R-M01/ 2009	MDG	Μαδαγασκάρη	Όλος ο στόλος πλην: αεροσκαφών τύπου Boeing B737, αεροσκαφών τύπου ATR 72/42 και τριών αεροσκαφών τύπου DHC 6-300.	Όλος ο στόλος πλην: αεροσκαφών του στόλου των Boeing B737, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα, αεροσκαφών του στόλου των ATR 72/42, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα· 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Δημοκρατία της Μαδαγασκάρης

(1) Στο πλαίσιο του παρόντος επιπέδου λειτουργίας της εντός της Ένωσης, επιτρέπεται στην Air Astana να χρησιμοποιεί τους συγκεκριμένους τύπους αεροσκαφών που αναφέρονται υπό την προϋπόθεση ότι είναι νηολογημένα στην Αρούμπα και ότι όλες οι αλλαγές στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα υποβάλλονται έγκαιρα στην Επιτροπή και στο Eurocontrol.

(2) Επιτρέπεται στην Afrijet να χρησιμοποιεί μόνον το συγκεκριμένο αεροσκάφος που αναφέρεται στο πλαίσιο του παρόντος επιπέδου λειτουργίας της εντός της Ένωσης.

(3) Επιτρέπεται στην Gabon Airlines να χρησιμοποιεί μόνον το συγκεκριμένο αεροσκάφος που αναφέρεται στο πλαίσιο του παρόντος επιπέδου λειτουργίας της εντός της Ένωσης.

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