ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 715/2008 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 24ης Ιουλίου 2008

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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

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 για την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, καθώς και για την κατάργηση του άρθρου 9 της οδηγίας 2004/36/ΕΚ [1], και ιδίως το άρθρο 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής, της 22ας Μαρτίου 2006, καθορίστηκε ο κοινοτικός κατάλογος των αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο ΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 [2].

(2) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 και το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006 της Επιτροπής, της 22ας Μαρτίου 2006, για θέσπιση 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 [3], ένα κράτος μέλος υπέβαλε αίτημα ενημέρωσης του κοινοτικού καταλόγου.

(3) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, ορισμένα κράτη μέλη διαβίβασαν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή πληροφορίες χρήσιμες για την ενημέρωση του κοινοτικού καταλόγου. Σχετικές πληροφορίες κοινοποίησαν επίσης τρίτες χώρες. Με βάση αυτές τις πληροφορίες, πρέπει να ενημερωθεί ο κοινοτικός κατάλογος.

(4) Η Επιτροπή ενημέρωσε όλους τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς είτε απευθείας είτε, όταν αυτό δεν ήταν εφικτό, μέσω των αρχών που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία τους, επισημαίνοντας τα ουσιώδη πραγματικά περιστατικά και τον προβληματισμό που αποτελούν το υπόβαθρο για τη λήψη απόφασης σχετικά με την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας εντός της Κοινότητας στους εν λόγω αερομεταφορείς ή για την τροποποίηση των όρων επιβολής απαγόρευσης λειτουργίας σε αερομεταφορείς που περιλαμβάνονται στον κοινοτικό κατάλογο.

(5) Η Επιτροπή έδωσε στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς την ευκαιρία να συμβουλευθούν τα έγγραφα που είχαν διαβιβάσει τα κράτη μέλη, να υποβάλουν γραπτές παρατηρήσεις και να παρουσιάσουν προφορικώς τις θέσεις τους στην Επιτροπή εντός δέκα εργάσιμων ημερών, καθώς και στην επιτροπή για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών που έχει συσταθεί με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση των τεχνικών κανόνων και των διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας [4].

(6) Η Επιτροπή και, σε ορισμένες περιπτώσεις, μερικά κράτη μέλη διαβουλεύτηκαν με τις με τις αρχές που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία των ενδιαφερομένων αερομεταφορέων.

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

Mahan Air

(8) Όπως προβλέπεται στην αιτιολογική σκέψη 41 του κανονισμού αριθ. 331/2008 της Επιτροπής και κατόπιν πρόσκλησης του αερομεταφορέα Mahan Air, ομάδα ευρωπαίων εμπειρογνωμόνων διεξήγαγε διερευνητική αποστολή στην Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν, από τις 16 έως τις 20 Ιουνίου 2008, για να ελέγξει την εφαρμογή διορθωτικών μέτρων από τον αερομεταφορέα που αποσκοπούσαν στην αντιμετώπιση των σοβαρών ελλείψεων που είχαν διαπιστωθεί όσον αφορά την ασφάλεια. Από την έκθεση συνάγεται ότι ο αερομεταφορέας σημείωσε σημαντική πρόοδο αφότου συμπεριλήφθηκε στον κοινοτικό κατάλογο και επιβεβαιώνεται ότι ο αερομεταφορέας ολοκλήρωσε την εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων που απαιτούνταν για να αντιμετωπίσει όλες τις ελλείψεις όσον αφορά την ασφάλεια που οδήγησαν στην απαγόρευση λειτουργίας.

(9) Από την έκθεση προκύπτει επίσης ότι ορισμένες άλλες ελλείψεις ενδεχομένως να εξακολουθούν να επηρεάζουν την πτητική ικανότητα μέρους του στόλου του αερομεταφορέα, πλην των δύο αεροσκαφών τύπου Airbus A-310 που είναι νηολογημένα στη Γαλλία (F-OJHH και F-OJHI). Προκειμένου να μην επαναληφθούν τέτοια προβλήματα στο μέλλον, είναι υπό εξέλιξη η υλοποίηση σειράς μέτρων, όπως η εισαγωγή νέου λογισμικού και ο διορισμός νέου τεχνικού διευθυντή και νέου διευθυντή ποιότητας. Η Επιτροπή έλαβε επίσης υπόψη την πρόθεση του αερομεταφορέα να εκτελεί πτήσεις προς την Κοινότητα μόνο με τα δύο αεροσκάφη που είναι νηολογημένα στη Γαλλία.

---

[1] ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15.

[2] ΕΕ L 84 της 23.3.2006, σ. 14. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 331/2008 (ΕΕ L 102 της 12.4.2008, σ. 3).

[3] ΕΕ L 84 της 23.3.2006, σ. 8.

[4] ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 8/2008 της Επιτροπής (ΕΕ L 10 της 12.1.2008, σ. 1).

(10) Με βάση τα κοινά κριτήρια, εκτιμάται ότι ο αερομεταφορέας Mahan Air εφάρμοσε όλα τα αναγκαία μέτρα για να συμμορφωθεί προς τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας και, ως εκ τούτου, είναι δυνατόν να διαγραφεί από το παράρτημα Α. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί στενά τις επιδόσεις του αερομεταφορέα. Τα κράτη μέλη θα ελέγχουν συστηματικά την πραγματική συμμόρφωση προς τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, μέσω της ιεράρχησης των επιθεωρήσεων διαδρόμου που πρέπει να διενεργούνται στα αεροσκάφη του εν λόγω αερομεταφορέα δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 351/2008 της Επιτροπής, της 16ης Απριλίου 2008, για την εφαρμογή της οδηγίας 2004/36/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, όσον αφορά την ιεράρχηση των επιθεωρήσεων διαδρόμου αεροσκαφών που χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες [1].

Αερομεταφορείς της Δημοκρατίας της Γκαμπόν

(11) Υπάρχουν επαληθευμένα αποδεικτικά στοιχεία για σοβαρές ελλείψεις ασφάλειας εκ μέρους όλων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Δημοκρατία της Γκαμπόν. Το 2007, η ΔΟΠΑ διεξήγαγε γενικό έλεγχο εποπτείας ασφάλειας και ανέφερε πολυάριθμες σημαντικές ελλείψεις ως προς την ικανότητα των αρχών πολιτικής αεροπορίας της Δημοκρατίας της Γκαμπόν να ασκούν τα εποπτικά τους καθήκοντα όσον αφορά την ασφάλεια των αερομεταφορών. Όταν η ΔΟΠΑ περάτωνε τον έλεγχό της, τα πρότυπα της ΔΟΠΑ δεν εφαρμόζονταν σε ποσοστό άνω του 93 %.

(12) Υπάρχουν επαληθευμένα αποδεικτικά στοιχεία για επανειλημμένες σοβαρές ελλείψεις ασφάλειας εκ μέρους όλων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Δημοκρατία της Γκαμπόν και εκτελούν πτήσεις προς την Κοινότητα. Οι εν λόγω ελλείψεις διαπιστώθηκαν από τις αρμόδιες αρχές της Γαλλίας κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA [2].

(13) Το Ηνωμένο Βασίλειο κοινοποίησε στην Επιτροπή ότι, έχοντας υπόψη τα συμπεράσματα της έκθεσης ελέγχου της ΔΟΠΑ, στις 4 Απριλίου 2008 απέρριψε την εξουσιοδότηση λειτουργίας του αερομεταφορέα Gabon Airlines Cargo, λαμβάνοντας υπόψη τα κοινά κριτήρια σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005. Επιπλέον, λαμβάνοντας υπόψη τις αμφιβολίες που διατυπώθηκαν στην έκθεση ελέγχου της ΔΟΠΑ σχετικά με την ικανότητα της Δημοκρατίας της Γκαμπόν να εποπτεύει τους αερομεταφορείς που είναι αδειοδοτημένοι από τη χώρα αυτή, το Ηνωμένο Βασίλειο υπέβαλε αίτημα, στις 7 Απριλίου 2008, για ενημέρωση του κοινοτικού καταλόγου σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 και το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ., 473/2006, με σκοπό την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας σε όλους τους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες αρχές της Δημοκρατίας της Γκαμπόν.

(14) Η Επιτροπή, έχοντας υπόψη τα συμπεράσματα της έκθεσης ελέγχου της ΔΟΠΑ και το αίτημα του Ηνωμένου Βασιλείου, διαβουλεύτηκε με τις αρμόδιες αρχές της Γκαμπόν σχετικά με τα μέτρα που έλαβαν οι τελευταίες για την αντιμετώπιση των ελλείψεων που διαπιστώθηκαν από τη ΔΟΠΑ και κράτη μέλη. Οι αρμόδιες αρχές της Γκαμπόν αντέδρασαν αμέσως στις ανησυχίες που διατυπώθηκαν, δηλώνοντας τη δέσμευσή τους να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή των εφαρμοστέων προτύπων της ΔΟΠΑ και την επιβολή της συμμόρφωσης προς τα εν λόγω πρότυπα το ταχύτερο δυνατόν. Επιπλέον, οι αρμόδιες αρχές της Γκαμπόν προσκόμισαν αποδεικτικά στοιχεία στην Επιτροπή από τα οποία προκύπτει ότι το Μάιο του 2008 θεσπίστηκε νέος κώδικας πολιτικής αεροπορίας, ότι εκπονήθηκαν ειδικοί κανονισμοί λειτουργίας για την πτητική ικανότητα και τις πτητικές δραστηριότητες και ανακοίνωσαν ότι είχε ληφθεί απόφαση για τη δημιουργία ανεξάρτητης υπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας (ANAC), η οποία πρόκειται να δημοσιευτεί τον Ιούλιο του 2008. Οι μείζονες αυτές πρωτοβουλίες, οι οποίες ελήφθησαν ταχέως και αποτελεσματικά από τη Δημοκρατία της Γκαμπόν, παρέχουν ένα εξ ολοκλήρου νέο σύστημα για την πολιτική αεροπορία, που θα ήταν δυνατόν να εφαρμοστεί από το Δεκέμβριο του 2008. Οι αρμόδιες αρχές της Γκαμπόν πληροφόρησαν επίσης την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την επιτροπή για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών ότι από τον Ιούλιο του 2008 αρχίζει η μονοετής σύμβαση που συνάφθηκε με την ΔΟΠΑ για την παροχή βοήθειας στη Γκαμπόν κατά την ανάπτυξη του νέου συστήματός της για την εποπτεία της πολιτικής αεροπορίας.

(15) Κατά τη μεταβατική περίοδο, μέχρις ότου καταστεί πλήρως λειτουργικό το σύστημα ANAC και επαναπιστοποιηθούν οι αερομεταφορείς σύμφωνα με το νέο νομοθετικό και θεσμικό πλαίσιο, η Δημοκρατία της Γκαμπόν πληροφόρησε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την επιτροπή για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών ότι λήφθηκε σειρά άμεσων μέτρων: ανακλήθηκε το πιστοποιητικό του αερομεταφορέα Gabon Airlines Cargo στις 13 Ιουνίου 2008· επιβλήθηκαν περιορισμοί στις πτήσεις που εκτελούν αερομεταφορείς από την Γκαμπόν προς την Κοινότητα βάσει των οποίων απαγορεύεται να χρησιμοποιούν αεροσκάφη νηολογημένα εκτός της Δημοκρατίας της Γκαμπόν, κατέστησαν υποχρεωτικές τις προ πτήσεως επιθεωρήσεις σε όλα τα αεροσκάφη που αναχωρούν από αερολιμένες της Γκαμπόν προς την Κοινότητα, απαγορεύεται δε η απογείωση των αεροσκαφών που διαπιστώνεται ότι δεν βρίσκονται σε ικανοποιητική κατάσταση, μέχρις ότου αποκατασταθούν οι ελλείψεις ασφάλειας.

(16) Κατά την Επιτροπή, από την εξέταση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα των Solenta Aviation Gabon, Sky Gabon, Nouvelle Air Affaires Gabon, SCD Aviation, Nationale et Régionale Transport, Air Services SA, Air Tourist (Allegiance) προκύπτουν ανησυχίες όσον αφορά τις προδιαγραφές αντικειμένου δραστηριοτήτων. Συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι το πεδίο δραστηριότητας επιτρέπεται να εκτείνεται σε παγκόσμιο επίπεδο, μολονότι οι αρχές της Γκαμπόν βεβαιώνουν ότι περιορίζονται στην Γκαμπόν ή/και στην υποπεριφέρεια. Επιπλέον, φαίνεται ότι οι δραστηριότητες περιορίζονται σε εκτέλεση πτήσεων με κανόνες πτήσεως όψεως (VFR), που δεν θα επαρκούσαν για ασφαλείς πτήσεις στην Ευρώπη. Οι αρμόδιες αρχές της Γκαμπόν δήλωσαν ότι προτίθενται να

[1] ΕΕ L 109 της 19.4.2008, σ. 7.
[2] DGAC/F-2007-1595, DGAC/F-2007-1950, DGAC/F-2007-2291, DGAC/F-2008-176, DGAC/F-2008-405, DGAC/F-2008-44.

αποσαφηνίσουν ταχέως την κατάσταση. Η Επιτροπή κρίνει ότι, μέχρις ότου επανεξεταστεί η κατάσταση της ασφάλειας στη Δημοκρατία της Γκαμπόν κατά την προσεχή συνεδρίαση της επιτροπής για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών και επαναπιστοποιηθεί η συμμόρφωση των εν λόγω αερομεταφορέων προς τα πρότυπα της ΔΟΠΑ, πρέπει να επιβληθεί στους εν λόγω αερομεταφορείς απαγόρευση λειτουργίας τους και, συνεπώς, να περιληφθούν στο παράρτημα Α με βάση τα κοινά κριτήρια.

(17) Λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργήθηκαν σε αερολιμένες της Κοινότητας στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA, καθώς και τη δέσμευση των αρμοδίων αρχών της Γκαμπόν να αναθέσουν σε εξωτερικούς επιθεωρητές τη διενέργεια συστηματικών επιθεωρήσεων διαδρόμου πριν από την αναχώρηση διεθνών πτήσεων προς την Κοινότητα και την απόφαση της κυβέρνησης της Γκαμπόν να απαγορεύει κάθε τέτοια πτήση εφόσον διαπιστώνονται ελλείψεις ασφάλειας, η Επιτροπή κρίνει ότι πρέπει να επιτραπεί η εκτέλεση πτήσεων προς την Κοινότητα από τους λοιπούς δύο αερομεταφορείς, Gabon Airlines και Afrijet, υπό τον όρο ότι περιορίζονται αυστηρά στο σημερινό επίπεδο και εκτελούνται με τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται επί του παρόντος. Με βάση τα κοινά κριτήρια, οι δύο αυτοί αερομεταφορείς πρέπει, συνεπώς, να περιληφθούν στο παράρτημα Β.

(18) Η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί στενά τις επιδόσεις των εν λόγω δύο αερομεταφορέων. Τα κράτη μέλη θα ελέγχουν συστηματικά την πραγματική συμμόρφωση προς τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, μέσω της ιεράρχησης των επιθεωρήσεων διαδρόμου που πρέπει να διενεργούνται στα αεροσκάφη των εν λόγω αερομεταφορέων δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 351/2008. Η Επιτροπή, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, σκοπεύει να ελέγξει την ικανοποιητική εφαρμογή των ανακοινωθέντων μέτρων, με την πραγματοποίηση επιτόπιας επίσκεψης σε εύθετο χρόνο.

Αερομεταφορείς της Δημοκρατίας της Κιργιζίας

(19) Οι αρχές της Δημοκρατίας της Κιργιζίας έχουν παράσχει στην Επιτροπή πληροφορίες από τις οποίες προκύπτει ότι χορήγησαν πιστοποιητικό αερομεταφορέα στους ακόλουθους αερομεταφορείς: Valor Air και Artik Avia. Επειδή οι εν λόγω αρχές έχουν επιδείξει αδυναμία ικανότητας άσκησης επαρκούς εποπτείας της ασφάλειας των αερομεταφορέων που πιστοποιούν, και οι δύο εν λόγω αερομεταφορείς πρέπει να περιληφθούν στο παράρτημα Α.

(20) Οι αρχές της Δημοκρατίας της Κιργιζίας έχουν προσκομίσει στην Επιτροπή αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την ανάκληση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα των ακόλουθων εταιρειών: Botir Avia, Intal Avia και Air Central Asia. Καθώς οι εν λόγω αερομεταφορείς δεν ασκούν πλέον δραστηριότητες, πρέπει να διαγραφούν από το παράρτημα Α.

Cubana de Aviación SA

(21) Όπως προβλέπεται στην αιτιολογική σκέψη 24 του κανονισμού αριθ. 331/2008, οι αρμόδιες αρχές της Δημοκρατίας της Κούβας ενημέρωσαν την Επιτροπή στις 19 Ιουνίου 2008 ότι στα αεροσκάφη τύπου Ilyushin IL-62 με σήματα νηολόγησης CU-T1284 και CU-T1280 του αερομεταφορέα Cubana de Aviación εγκαταστάθηκε εξοπλισμός E-GPWS (ενισχυμένο σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους). Το αεροσκάφος τύπου IL-62 με σήμα νηολόγησης CU-T1283 παροπλίστηκε καθώς έφτασε στο όριο ηλικίας του. Επίσης, οι αρμόδιες αρχές της Δημοκρατίας της Κούβας πληροφόρησαν την Επιτροπή ότι, κατόπιν ελέγχου, διαπίστωσαν ότι ο εν λόγω αερομεταφορέας επιλήφθηκε όλων των ελλείψεων που είχαν διαπιστωθεί όσον αφορά την ασφάλεια.

(22) Η Επιτροπή εξέτασε τις πληροφορίες αυτές και κρίνει ότι τα μέτρα είναι κατάλληλα για την αντιμετώπιση όλων των ελλείψεων που είχαν διαπιστωθεί όσον αφορά την ασφάλεια στα αεροσκάφη του αερομεταφορέα Cubana de Aviación που εκτελούν πτήσεις προς την Κοινότητα. Τα κράτη μέλη θα ελέγχουν συστηματικά την πραγματική συμμόρφωση προς τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, μέσω της ιεράρχησης των επιθεωρήσεων διαδρόμου που πρέπει να διενεργούνται στα αεροσκάφη του εν λόγω αερομεταφορέα δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 351/2008.

Iran Air

(23) Υπάρχουν επαληθευμένα αποδεικτικά στοιχεία ότι, κατά την εκτέλεση πτήσεων προς την Κοινότητα ο αερομεταφορέας Iran National Airlines («Iran Air») δεν συμμορφώνεται προς συγκεκριμένα πρότυπα ασφάλειας που έχουν θεσπισθεί από τη σύμβαση του Σικάγου. Οι εν λόγω ελλείψεις διαπιστώθηκαν από τις αρμόδιες αρχές της Αυστρίας, της Γαλλίας, της Γερμανίας, της Ιταλίας, των Κάτω Χωρών, της Σουηδίας, του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ελβετίας, κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA [1].

[1] ACG-2007-63, ACG-2007-90, ACG-2007-139, ACG-2008-58, ACG-2008-105, DGAC/F-2004-198, DGAC/F-2004-456, DGAC/F-2004-1218, DGAC/F-2005-194, DGAC/F-2005-523, DGAC/F-2005-1333, DGAC/F-2006-197, DGAC/F-2006-404, DGAC/F-2006-531, DGAC/F-2006-767, DGAC/F-2006-1696, DGAC/F-2007-185, DGAC/F-2007-575, DGAC/F-2007-1064, DGAC/F-2007-1802, DGAC/F-2007-2074, DGAC/F-2007-2254, DGAC/F-2007-2471, DGAC/F-2008-303, DGAC/F-2008-732, LBA/D-2004-42, LBA/D-2004-359, LBA/D-2004-780, LBA/D-2005-504, LBA/D-2005-521, LBA/D-2005-593, LBA/D-2006-234, LBA/D-2006-425, LBA/D-2007-463, LBA/D-2007-520, LBA/D-2007-536, LBA/D-2007-724, LBA/D-2008-209, LBA/D-2008-278, LBA/D-2008-441, ENAC-IT-2004-349, ENAC-IT-2005-85, ENAC-IT-2005-168, ENAC-IT-2005-349, ENAC-IT-2006-843, ENAC-IT-2007-387, ENAC-IT-2007-417, ENAC-IT-2007-572, ENAC-IT-2007-637, ENAC-IT-2008-104, CAA-NL-2004-91, CAA-NL-2004-92, CAA-NL-2005-15, CAA-NL-2005-36, CAA-NL-2005-117, CAA-NL-2007-190, CAA-NL-2008-43, SCAA-2005-32, SCAA-2005-57, SCAA-2007-60, CAA-UK-2004-24, CAA-UK-2004-150, CAA-UK-2004-158, CAA-UK-2004-208, CAA-UK-2005-34, CAA-UK-2008-76, CAA-UK-2008-100, FOCA-2005-308, FOCA-2007-494.

(24) Ο αερομεταφορέας υπέβαλε σειρά διορθωτικών μέτρων που προτάθηκαν στις αρμόδιες αρχές των προαναφερόμενων κρατών μελών, καθώς και σχέδιο διορθωτικών μέτρων για τη συστηματική αντιμετώπιση των ελλείψεων σε διάφορους τομείς που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του αερομεταφορέα. Κατόπιν πρόσκλησης του αερομεταφορέα και των αρμόδιων αρχών της Ισλαμικής Δημοκρατίας του Ιράν, ομάδα ευρωπαίων εμπειρογνωμόνων διεξήγαγε διερευνητική αποστολή από τις 16 έως τις 20 Ιουνίου 2008 για να ελέγξει την εφαρμογή των διαφόρων διορθωτικών μέτρων από τον αερομεταφορέα. Από την έκθεση προκύπτει ότι ο αερομεταφορέας συνέστησε, εντός της διεύθυνσης διασφάλισης ποιότητάς του, ειδικό τμήμα για την παρακολούθηση και την αντιμετώπιση των ελλείψεων που διαπιστώθηκαν όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων και για την ανάλυση των βαθύτερων αιτίων τους προκειμένου να αποτραπεί η επανάληψή τους στο μέλλον.

(25) Βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι η Iran Air εφαρμόζει συνεχώς όλα τα αναγκαία μέτρα για να αντιμετωπίζει με ικανοποιητικό τρόπο όλες τις ελλείψεις ασφάλειας που είχαν διαπιστωθεί προγενέστερα, τηρώντας τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας. Ως εκ τούτου, επί του παρόντος δεν απαιτούνται περαιτέρω ενέργειες. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί στενά την επίδοση του αερομεταφορέα. Τα κράτη μέλη θα ελέγχουν συστηματικά την πραγματική συμμόρφωση προς τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, μέσω της ιεράρχησης των επιθεωρήσεων διαδρόμου που πρέπει να διενεργούνται στα αεροσκάφη του εν λόγω αερομεταφορέα δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 351/2008.

Yemenia — Yemen Airways

(26) Υπάρχουν επαληθευμένα αποδεικτικά στοιχεία ότι, κατά την εκτέλεση πτήσεων προς την Κοινότητα ο αερομεταφορέας Yemenia — Yemen Airways δεν συμμορφώνεται προς συγκεκριμένα πρότυπα ασφάλειας που έχουν θεσπισθεί από τη σύμβαση του Σικάγου. Οι εν λόγω ελλείψεις διαπιστώθηκαν από τις αρμόδιες αρχές της Γαλλίας, της Γερμανίας και της Ιταλίας κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA ([1]).

(27) Ο αερομεταφορέας Yemenia σύναψε σύμβαση με την εταιρεία κατασκευής αεροσκαφών Airbus βάσει της οποίας η τελευταία ανέλαβε να θέσει στη διάθεσή του τεχνικούς εμπειρογνώμονες και ελεγκτές για την εκπαίδευση του προσωπικού (χειριστών και μηχανικών αεροσκαφών) και την παρακολούθηση των επιδόσεων του αερομεταφορέα σε δύο συγκεκριμένους τομείς: συντήρηση και τεχνολογία αεροσκαφών, αφενός, και πτητικές δραστηριότητες, αφετέρου. Ο αερομεταφορέας υποβλήθηκε σε έλεγχο από την Airbus σε αυτούς τους δύο τομείς, το Νοέμβριο και το Δεκέμβριο 2007, και, ακολούθως, υπέβαλε σειρά διορθωτικών μέτρων για τη βελτίωση των επιδόσεών του στον τομέα της ασφάλειας, καθώς και για τη συστηματική αντιμετώπιση των ελλείψεων ασφάλειας που διαπιστώνονται στο πλαίσιο επιθεωρήσεων διαδρόμου και αφορούν τους εν λόγω τομείς. Στις 26 Μαΐου 2008 διαβιβάστηκε σχέδιο διορθωτικών μέτρων.

(28) Η Επιτροπή κρίνει ότι το σχέδιο διορθωτικών μέτρων δεν ανταποκρίνεται ικανοποιητικά σε όλα τα προβλήματα ασφάλειας που έχουν διαπιστωθεί. Αν και ο αερομεταφορέας απέδειξε ότι η δομή και οργάνωσή του είναι ικανοποιητικές και είναι σε θέση να διασφαλίσει τη συνολική τήρηση μιας πολιτικής για την ασφάλεια, εξακολουθούν να παραμένουν ανοικτά κάποια θέματα. Στο τομέα των πτητικών δραστηριοτήτων, ειδικότερα δε όσον αφορά την εκπαίδευση στις επίγειες και πτητικές δραστηριότητες, δεν απέδειξε επαρκώς εάν και με ποια μέσα θα ληφθούν διορθωτικά μέτρα, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν στοιχεία σχετικά με τα απαιτούμενα προσόντα και την πείρα του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με τα εν λόγω καθήκοντα. Στον τομέα της συντήρησης και της τεχνολογίας, το σχέδιο αφήνει ανοικτά πολλά θέματα, όπως λόγου χάρη ETOPS (πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων), Τεχνολογία, Τεχνική βιβλιοθήκη, που είναι στοιχειώδεις και βασικές προϋποθέσεις για την ασφαλή πτητική λειτουργία ή την εύρυθμη λειτουργία της συντήρησης. Η σφαιρική αξιολόγηση του σχεδίου δράσης σε αυτόν τον τομέα δεν είναι δυνατή, γιατί ο αερομεταφορέας παρείχε ελλιπείς απαντήσεις. Στην Επιτροπή εστάλησαν επίσης συμπληρωματικά έγγραφα, στις 12 και 25 Ιουνίου 2008. Στα έγγραφα αυτά περιλαμβάνεται αναθεωρημένο σχέδιο διορθωτικών μέτρων, μετά τις περαιτέρω συζητήσεις με την εταιρεία Airbus. Η τεκμηρίωση του αναθεωρημένου σχεδίου διορθωτικών μέτρων διαβιβάστηκε στην Επιτροπή στις 7 Ιουλίου 2008.

(29) Προκειμένου να ολοκληρώσει η Επιτροπή και κράτη μέλη την αξιολόγηση της αναλυτικής τεκμηρίωσης που υπέβαλε ο αερομεταφορέας Yemenia, η Επιτροπή θα ζητήσει από την εταιρεία περαιτέρω διευκρινίσεις σχετικά με την αναθεώρηση του σχεδίου διορθωτικών μέτρων, λαμβάνοντας υπόψη τις συζητήσεις μεταξύ του αερομεταφορέα και της Airbus.

(30) Η Επιτροπή αναγνωρίζει τις προσπάθειες που κατέβαλε ο αερομεταφορέας Yemenia για να αποκαταστήσει τις ελλείψεις ασφάλειας. Επιπλέον, κατά τις τελευταίες επιθεωρήσεις διαδρόμου δεν διαπιστώθηκαν σημαντικές ελλείψεις. Ωστόσο, η Επιτροπή κρίνει ότι τα διορθωτικά μέτρα που υπέβαλε ο αερομεταφορέας Yemenia πρέπει να εφαρμοστούν πλήρως και να παρακολουθούνται στενά, τα δε κράτη μέλη κράτη μέλη πρέπει να ελέγχουν συστηματικά την πραγματική συμμόρφωση προς τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, μέσω της ιεράρχησης των επιθεωρήσεων διαδρόμου που πρέπει να διενεργούνται στα αεροσκάφη του εν λόγω αερομεταφορέα δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 351/2008.

(31) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή κρίνει ότι, επί του παρόντος, ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να περιληφθεί στο παράρτημα Α. Μετά την ολοκλήρωση της αξιολόγησης του σχεδίου διορθωτικών μέτρων και της τεκμηρίωσης, η Επιτροπή θα αποφασίσει τα ενδεδειγμένα μέτρα.

([1]) DGAC/F-2005-270, DGAC/F-2005-471, DGAC/F-2005-1054, DGAC/F-2005-1291, DGAC/F-2006-60, DGAC/F-2006-601, DGAC/F-2006-716, DGAC/F-2006-1465, DGAC/F-2006-1760, DGAC/F-2006-2066, DGAC/F-2007-119, DGAC/F-2007-1002, DGAC/F-2007-1332, DGAC/F-2007-2066, DGAC/F-2008-478, DGAC/F-2008-1129, LBA/D-2006-47, LBA/D-2006-103, LBA/D-2006-157, LBA/D-2007-477, ENAC-IT-2005-51, ENAC-IT-2005-218, ENAC-IT-2005-648, ENAC-IT-2006-330, ENAC-IT-2008-126.

Αερομεταφορείς της Καμπότζης

(32) Υπάρχουν επαληθευμένα αποδεικτικά στοιχεία για σοβαρές ελλείψεις ασφάλειας εκ μέρους όλων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Καμπότζη. Το εν λόγω κράτος υποβλήθηκε σε έλεγχο από τη ΔΟΠΑ το Νοέμβριο και το Δεκέμβριο του 2007, από τον οποίο προέκυψε σημαντικός αριθμός μη συμμορφώσεων με τα διεθνή πρότυπα. Επίσης, η ΔΟΠΑ ενημέρωσε όλα τα συμβαλλόμενα μέρη για την ύπαρξη σημαντικών επιφυλάξεων ως προς την ικανότητα των αρχών πολιτικής αεροπορίας της Καμπότζης να ασκούν τα εποπτικά τους καθήκοντα ως προς την ασφάλεια των αερομεταφορών.

(33) Οι αρμόδιες αρχές της Καμπότζης επέδειξαν ανεπαρκή ικανότητα εφαρμογής και επιβολής των προτύπων ασφάλειας πτήσεων της ΔΟΠΑ. Ειδικότερα, η Καμπότζη εξέδωσε εννέα πιστοποιητικά αερομεταφορέα χωρίς να έχει καθιερώσει σύστημα για την πιστοποίηση των αερομεταφορέων της. Το τεχνικό και επιχειρησιακό προσωπικό της Κρατικής Γραμματείας Πολιτικής Αεροπορίας («SSCA») δεν συμμετέχει στη διαδικασία έγκρισης των αιτούντων. Η SSCA δεν μπορεί να διασφαλίσει ότι οι κάτοχοι πιστοποιητικών αερομεταφορέα συμμορφώνονται προς τις διατάξεις του παραρτήματος VI της ΔΟΠΑ και των εφαρμοστέων εθνικών απαιτήσεων. Επιπλέον, δεν μπορεί να διαπιστωθεί αξιόπιστα η σημερινή κατάσταση της πτητικής ικανότητας των αεροσκαφών που είναι νηολογημένα στην Καμπότζη.

(34) Η Επιτροπή διαβουλεύτηκε με τις αρμόδιες αρχές της Καμπότζης σχετικά με τα μέτρα που έλαβαν οι τελευταίες για την αντιμετώπιση των ελλείψεων που διαπιστώθηκαν από τη ΔΟΠΑ. Η SSCA έδειξε αποφασισμένη να βελτιώσει την κατάσταση και δρομολόγησε σειρά σημαντικών διορθωτικών μέτρων, στα οποία συγκαταλέγονται η δημιουργία νηολογίου αεροσκαφών, η απονηολόγηση σημαντικού μέρους του στόλου, η αναστολή τεσσάρων από τα εννέα πιστοποιητικά αερομεταφορέα, καθώς και η έκδοση σειράς κανονισμών που θα καταστούν υποχρεωτικοί το Νοέμβριο του 2008. Η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι ενθαρρυντικά αυτά τα πρώτα διορθωτικά μέτρα και ότι τα προβλήματα ασφάλειας που διαπίστωσε η ΔΟΠΑ ενδεχομένως να επιλυθούν εφόσον εφαρμοστούν πλήρως όλα τα μέτρα.

(35) Η Επιτροπή παροτρύνει την SSCA να λάβει αποφασιστικά μέτρα για την αντιμετώπιση των ελλείψεων ασφάλειας, ιδίως όσον αφορά την πλήρη επαναπιστοποίηση των αερομεταφορέων που είναι αδειοδοτημένοι από την Καμπότζη ώστε να συμμορφώνονται προς τα πρότυπα της ΔΟΠΑ. Προς το σκοπό αυτό, η SSCA πρέπει να υποβάλει, πριν την προσεχή συνεδρίαση της επιτροπής για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών, το Νοέμβριο του 2008, όλες τις πληροφορίες που αφορούν την εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων για την αντιμετώπιση των ελλείψεων ασφάλειας που διαπιστώθηκαν από την ΔΟΠΑ, ειδάλλως η Επιτροπή είναι υποχρεωμένη να αποφασίσει τη συμπερίληψη στο παράρτημα Α όλων των αερομεταφορέων που έχουν αδειοδοτηθεί από την Καμπότζη.

Αερομεταφορείς της Σιέρα Λεόνε

(36) Οι αρμόδιες αρχές της Σιέρα Λεόνε ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι έχουν λάβει μέτρα με σκοπό την απονηολόγηση όλων των αεροσκαφών που είναι νηολογημένα στη Σιέρα Λεόνε και ζήτησαν τη διαγραφή από το παράρτημα Α όλων των αερομεταφορέων που έχουν αδειοδοτηθεί από τη Σιέρα Λεόνε. Εξάλλου, κοινοποίησαν στην Επιτροπή ότι ο αερομεταφορέας Bellview Airlines (SL) δεν κατέχει πλέον πιστοποιητικό αερομεταφορέα και, ως εκ τούτου, πρέπει να διαγραφεί από το παράρτημα Α.

(37) Ως προς τη διαγραφή όλων των αερομεταφορέων που έχουν αδειοδοτηθεί από τη Σιέρα Λεόνε, περιλαμβανομένου του Bellview Airlines (SL), η Επιτροπή κρίνει ότι δεν δικαιολογείται η διαγραφή από το παράρτημα Α, καθώς δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι οι εν λόγω αερομεταφορείς δεν ασκούν πλέον δραστηριότητες. Συνεπώς, θα συνεχιστεί η συμπερίληψη των εν λόγω αερομεταφορέων στο παράρτημα Α.

(38) Όσον αφορά τη συνοπτική περιγραφή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων που απέστειλαν οι αρμόδιες αρχές της Σιέρα Λεόνε στη ΔΟΠΑ, η Επιτροπή δεν έχει λάβει τα αποδεικτικά στοιχεία (σχετική τεκμηρίωση) που αφορούν την αντιμετώπιση των ελλείψεων ως προς την εποπτεία της ασφάλειας καθώς και τα σχετικά πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές για την πολιτική αεροπορία, με τις ημερομηνίες τήρησής τους.

Αερομεταφορείς της Δημοκρατίας της Ινδονησίας

(39) Η Επιτροπή έλαβε, στις 16 Μαΐου, ενημέρωση σχετικά με την πρόοδο της εφαρμογής του σχεδίου διορθωτικών μέτρων από τις αρμόδιες αρχές της Ινδονησίας. Από σχετικά έγγραφα αποδεικτικά στοιχεία που έλαβε η Επιτροπή στις 16 Ιουνίου 2008 προκύπτει ότι οι εθνικές αρχές δεν διαθέτουν, επί του παρόντος, την ικανότητα να διασφαλίσουν την εποπτεία των αερομεταφορέων που πιστοποιούν, ιδιαίτερα σε σχέση με τον τομέα της επιτήρησης των πτητικών λειτουργιών.

(40) Εξάλλου, η Επιτροπή έλαβε από τις αρμόδιες αρχές της Ινδονησίας, στις 2 Ιουνίου 2008, πληροφορίες σχετικά με τον προγραμματισμό και την εφαρμογή δραστηριοτήτων επιτήρησης για τους αερομεταφορείς Garuda Indonesia, Ekpres Transportasi Antar Benua, Airfast Indonesia και Mandala Airlines. Από τα σχετικά έγγραφα στοιχεία που έλαβε η Επιτροπή στις 16 Ιουνίου 2008 προκύπτει ότι η επιτήρηση των αεροπορικών δραστηριοτήτων των προαναφερόμενων αερομεταφορέων είναι ανεπαρκής.

(41) Στις 10 Ιουλίου 2008, οι αρμόδιες αρχές της Ινδονησίας υπέβαλαν στην επιτροπή για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών γραπτές παρατηρήσεις σχετικά με τα διορθωτικά μέτρα για την επίλυση των ελλείψεων ασφάλειας τις οποίες διαπίστωσε η ΔΟΠΑ. Οι γραπτές παρατηρήσεις βασίζονταν στην τεκμηρίωση σχετικά με την εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων που υποβλήθηκε από την Ινδονησία την 1η Ιουλίου 2008. Οι αρμόδιες αρχές της Ινδονησίας κατέβαλαν σημαντικές προσπάθειες για να αποκαταστήσουν τις ελλείψεις ασφάλειας στη χώρα τους, αρχίζοντας με την εφαρμογή σειράς σφαιρικών διορθωτικών μέτρων τα οποία είναι υπό εξέλιξη και πρέπει να ολοκληρωθούν τους επόμενους μήνες. Οι αρχές αυτές επιβεβαίωσαν επίσης ότι ο ΔΟΠΑ δεν έχει συμφωνήσει ακόμα για την περαίωση κανενός από τα ευρήματα που ήγειρε κατά τους τελευταίους ελέγχους που πραγματοποίησε, το Νοέμβριο του 2000, τον Απρίλιο του 2004 και το Φεβρουάριο του 2007.

(42) Ο αερομεταφορέας Garuda Indonesia υπέβαλε, στις 7 Μαΐου 2008, τις συμπληρωματικές πληροφορίες που είχε ζητήσει η Επιτροπή σχετικά με τα διορθωτικά μέτρα που ελήφθησαν από τον αερομεταφορέα στους τομείς των συστημάτων εσωτερικού ελέγχου και της εγκατάστασης εξοπλισμού E-GPWS στο στόλο αεροσκαφών B-737. Από την ανάλυση των εγγράφων προκύπτει ότι ο αερομεταφορέας Garuda Indonesia ολοκλήρωσε τα απαιτούμενα μέτρα για τη συμμόρφωση με τα πρότυπα της ΔΟΠΑ. Ωστόσο, μετά από δύο παρόμοια συμβάντα που σημειώθηκαν στις 9 και 28 Μαΐου 2008 εξακολουθούν να υπάρχουν ανησυχίες σχετικά με τις πτητικές δραστηριότητες.

(43) Βάσει των κοινών κριτηρίων και του γεγονότος ότι, μέχρι τώρα, η ΔΟΠΑ δεν έχει συμφωνήσει για την περαίωση κανενός από τα ευρήματα που ήγειρε κατά τους ελέγχους της, εκτιμάται ότι οι αρμόδιες αρχές της Ινδονησίας δεν μπόρεσαν να αποδείξουν ότι εκτελούν τα ρυθμιστικά και εποπτικά τους καθήκοντα κατά τα πρότυπα της ΔΟΠΑ, όσον αφορά όλους τους αερομεταφορείς που πιστοποιούν. Κατά συνέπεια, δεν είναι δυνατόν επί του παρόντος να διαγραφεί από τον κοινοτικό κατάλογο κανένας αερομεταφορέας της Ινδονησίας.

(44) Η Επιτροπή θα συνεργαστεί στενά με την ΔΟΠΑ για την αξιολόγηση της ικανότητας των αρμόδιων αρχών της Ινδονησίας να εφαρμόζουν και να επιβάλλουν τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Η Επιτροπή προτίθεται να πραγματοποιήσει επίσκεψη στην Ινδονησία πριν από τυχόν τροποποίηση των υπό εξέλιξη μέτρων.

(45) Οι αερομεταφορείς Airfast Ινδονησία, Garuda Ινδονησία και Mandala Airlines υπέβαλαν μεμονωμένα αιτήματα να παρουσιάσουν προφορικώς τις παρατηρήσεις τους στην επιτροπή για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών, όπως, ακολούθως, συνέβη, σε ακρόαση που πραγματοποιήθηκε στις 9 και 10 Ιουλίου 2008.

(46) Οι αρμόδιες αρχές της Ινδονησίας διαβίβασαν στην Επιτροπή αποδεικτικά στοιχεία για την ανάκληση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα της Adam Sky Connection Airlines. Κατά συνέπεια, ο αερομεταφορέας αυτός έπαυσε να ασκεί δραστηριότητες και, επομένως, πρέπει να διαγραφεί από το παράρτημα Α.

(47) Οι αρμόδιες αρχές της Ινδονησίας διαβίβασαν στην Επιτροπή ενημερωμένο κατάλογο των αερομεταφορέων που είναι κάτοχοι πιστοποιητικού αερομεταφορέα. Οι επί του παρόντος πιστοποιημένοι στην Ινδονησία αερομεταφορείς είναι οι εξής: Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Mandala Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service (πιστοποιητικά αερομεταφορέα 121-008 και 135-001), Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Nusantara, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Airlines (πιστοποιητικά αερομεταφορέα 121-018 και 135-037), Ekspres Transportasi Antar Benua, Manunggal Air Service, Megantara Airlines, Linus Airways, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Expres Airlines, Republic Expres Airlines, Airfast Indonesia, Helizona, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Transwisata Prima Aviation, Asco Nusa Air, Atlas Deltasatya, Pura Wisata Baruna, Panarbangan Angkasa Semesta, ASI Pujiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Balai Kalibrasi Fasilitas Penerbangan, Sampurna Air Nusantara και Eastindo. Ο κοινοτικός κατάλογος πρέπει να ενημερωθεί αναλόγως και οι αερομεταφορείς αυτοί να συμπεριληφθούν στο παράρτημα Α.

(48) Επιπλέον, οι αρμόδιες αρχές της Ινδονησίας ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι ανεστάλη το πιστοποιητικό αερομεταφορέα των αερομεταφορέων Helizona, Dirgantara Air Service, Kura-Kura Aviation, Asco Nusa Air και Tri MG Intra Airlines. Δεδομένου ότι πρόκειται για μέτρα προσωρινού χαρακτήρα, η Επιτροπή κρίνει ότι δεν δικαιολογείται διαγραφή τους από το παράρτημα Α.

Αερομεταφορείς της Δημοκρατίας των Φιλιππίνων

(49) Η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Federal Aviation Administration — FAA) του Υπουργείου Μεταφορών των ΗΠΑ υποβάθμισε την κατάταξη της Δημοκρατίας των Φιλιππίνων ως προς την ασφάλεια πτήσεων στο πλαίσιο του προγράμματος IASA, με το αιτιολογικό ότι η Δημοκρατία των Φιλιππίνων δεν συμμορφώνεται προς τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας που έχει ορίσει η ΔΟΠΑ. Κατά συνέπεια, οι αερομεταφορείς της Δημοκρατίας των Φιλιππίνων επιτρέπεται να συνεχίσουν να ασκούν τις δραστηριότητές τους στα υπάρχοντα επίπεδα μόνο υπό την αυξημένη επιτήρηση της FAA. Δεν επιτρέπονται επέκταση ή τροποποίηση των δρομολογίων που προσφέρονται στις Ηνωμένες Πολιτείες από τους εν λόγω αερομεταφορείς.

(50) Η ΔΟΠΑ κοινοποίησε ότι το Νοέμβριο 2008 θα διενεργήσει εκτενή επιθεώρηση στην Υπηρεσία Αερομεταφορών της Δημοκρατίας των Φιλιππίνων, στο πλαίσιο του Γενικού Ελεγκτικού Προγράμματος Εποπτείας της Ασφάλειας (Universal Safety Oversight Audit Programme — USOAP).

(51) Η Επιτροπή άρχισε διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές των Φιλιππίνων, διατυπώνοντας ανησυχίες σχετικά με την ασφάλεια της λειτουργίας των αερομεταφορέων που έχουν αδειοδοτηθεί στη χώρα αυτή. Οι Φιλιππίνες ανέφεραν ότι το Μάρτιο του 2008 θεσπίστηκε νέος νόμος για την αρχή πολιτικής αεροπορίας και ότι η αρμόδια αρχή αναδιαρθρώνεται ώστε να αποτελέσει πλήρως ανεξάρτητο οργανισμό, που άρχισε να λειτουργεί στις 7 Ιουλίου 2008. Ωστόσο, δεν έχει υποβληθεί ακόμα αναλυτικό σχέδιο διορθωτικών μέτρων.

(52) Η Επιτροπή κρίνει ότι η λήψη οποιασδήποτε απόφασης σχετικά με τη συμπερίληψη στον κοινοτικό κατάλογο όλων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Δημοκρατία των Φιλιππίνων πρέπει να αναβληθεί έως ότου γίνουν γνωστά τα αποτελέσματα του ελέγχου της ΔΟΠΑ. Εντωμεταξύ, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη θα συνεχίσουν να παρακολουθούν την κατάσταση των εν λόγω αερομεταφορέων ως προς την ασφάλεια.

Αερομεταφορείς της Ρωσικής Ομοσπονδίας

(53) Μετά την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 331/2008, κατά την ακρόαση που πραγματοποιήθηκε από τις 21 έως τις 23 Απριλίου 2008, παρουσιάστηκαν στην Επιτροπή και ορισμένα κράτη μέλη οι παρατηρήσεις 13 ρωσικών αερομεταφορέων που υπόκεινται σε περιορισμούς λειτουργίας, με απόφαση των αρμόδιων αρχών της Ρωσικής Ομοσπονδίας. Τα έγγραφα που υποβλήθηκαν από τους εν λόγω αερομεταφορείς και οι παρατηρήσεις από τις αρχές που ασκούν εποπτικά καθήκοντα επέτρεψαν να αποσαφηνιστεί η κατάσταση των εν λόγω αερομεταφορέων ως προς την ασφάλεια και το βαθμό συμμόρφωσής τους με τα πρότυπα της ΔΟΠΑ που ισχύουν για τις διεθνείς πτήσεις. Οι ακροάσεις κατέστησαν επίσης δυνατόν να συναχθεί το συμπέρασμα ότι σειρά αεροσκαφών, όπως προκύπτει από τα έγγραφα που υπέβαλαν οι αρχές πολιτικής αεροπορίας της Ρωσικής Ομοσπονδίας, δεν είναι εξοπλισμένα για την εκτέλεση διεθνών πτήσεων σύμφωνα με τα πρότυπα της ΔΟΠΑ, επειδή δεν διαθέτουν τον απαιτούμενο εξοπλισμό TAWS/E-GPWS. Οι εν λόγω αρχές έλαβαν τα αναγκαία μέτρα που προβλέπει η ρωσική νομοθεσία για την απαγόρευση της εκτέλεσης πτήσεων από τα αεροσκάφη αυτά προς, εντός ή από τον εναέριο χώρο της Κοινότητας, της Ισλανδίας, της Νορβηγίας και της Ελβετίας, καθώς και για την ανάλογη αναθεώρηση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα και των προδιαγραφών λειτουργίας των εν λόγω αερομεταφορέων. Το αναθεωρημένο πιστοποιητικό αερομεταφορέα και οι πλήρεις προδιαγραφές λειτουργίας θα γνωστοποιούνται στην Επιτροπή πριν από την εκτέλεση οποιασδήποτε πτήσης στον κοινοτικό εναέριο χώρο με τα εν λόγω αεροσκάφη. Οι αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας εξέδωσαν απόφαση στις 25 Απριλίου 2008, που άρχισε να ισχύει στις 26 Απριλίου 2008.

(54) Σύμφωνα με την απόφαση αυτή, τα ακόλουθα αεροσκάφη αποκλείονται από την εκτέλεση πτήσεων προς ή από την Κοινότητα ή εντός αυτής:

α) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007 και RA-85790· Antonov AN-140: RA-41250· AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360· AN-26: RA-26660·

β) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 και RA-85774· Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 και RA-88300· Yak-40K: RA-21505 και RA-98109· Yak-42D: RA-42437· όλα (22) τα ελικόπτερα Kamov Ka-26 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα (49) τα ελικόπτερα Mi-8 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα (11) τα ελικόπτερα Mi-171 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα (8) τα ελικόπτερα Mi-2 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· 1 ελικόπτερο EC-120B (αγνώστου σήματος νηολογίου)·

γ) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 και RA-85457·

δ) Krasnoyarsky Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85505 και RA-85529· TU-154M: RA-85672, RA-85678, RA-85682, RA-85683, RA-85694, RA-85759, RA-85801, RA-85817 και RA-85821· Ilyushin IL-86: RA-86121, RA-86122, RA-86137 και RA-86145·

ε) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42526, RA-42538 και RA-42541·

στ) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602· όλα τα TU-134 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα Antonov An-24 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα An-2 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα ελικόπτερα Mi-2 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα ελικόπτερα Mi-8 (αγνώστου σήματος νηολογίου) [1]·

ζ) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622, RA-85690 και RA-85618·

[1] Στις 6 Ιουνίου 2008, οι αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας πληροφόρησαν την Επιτροπή ότι εξοπλισμός E-GPWS εγκαταστάθηκε στα αεροσκάφη του αερομεταφορέα Orenburg Airlines τύπου Tupolev TU-154B με τα σήματα νηολογίου RA-85603, RA-85604. Διαβίβασαν επίσης τις τροποποιημένες προδιαγραφές λειτουργίας σύμφωνα με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της Orenburg Airlines.

η) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42347, RA-42374, RA-42433· Yak-40: RA-88287· όλα τα Tupolev TU-134A περιλαμβανομένων των: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 και RA-65973· όλα τα Antonov AN-24RV περιλαμβανομένων των: RA-46625 και RA-47818·

θ) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 και RA-85508 [1]·

ι) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85727, RA-85733, RA-85755, RA-85788, RA-85789, RA-85796, RA-85803, RA-85806, RA-85820, RA-85681 και RA-85685· TU-154B: RA-85504, RA-85550, RA-85557· όλα (29) τα TU-134: RA-65005, RA-65024, RA-65033, RA-65055, RA-65127, RA-65143, RA-65148, RA-65560, RA-65565, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, RA-65916 και RA-65977· ένα TU-134B: RA-65716· όλα (4) τα Antonov AN-24B: RA-46267, RA-46388, RA-47289 και RA-47847· όλα (3) τα AN-24 RV: RA-46509, RA-46519 και RA-47800· όλα (10) τα Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA 88210, RA-88227, RA-88244 και RA-88280· όλα τα ελικόπτερα Mil-26: (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα ελικόπτερα Mil-10: (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα ελικόπτερα Mil-8 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα ελικόπτερα AS-355 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα ελικόπτερα BO-105 (αγνώστου σήματος νηολογίου)·

ια) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65093, RA-65109, RA-65113, RA-65553, RA-65555, RA-65759, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65912, RA-65921, RA-65979 και RA-65994· TU-214: RA-64504, RA-64505· Ilyushin IL-18: RA-75454 και RA-75464· Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87969, RA-87971, RA-87972 και RA-88200.

(55) Δεν διαπιστώθηκε να διαθέτουν τέτοια αεροσκάφη οι αερομεταφορείς Airlines 400 JSC και Atlant Soyuz.

(56) Οι αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας και της Επιτροπής διατηρούν την πάγια προσήλωσή τους στη συνέχιση της στενής συνεργασίας τους και την ανταλλαγή όλων των αναγκαίων πληροφοριών που αφορούν την ασφάλεια πτήσεων των αερομεταφορέων τους. Τα κράτη μέλη θα ελέγχουν συστηματικά την πραγματική συμμόρφωση προς τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, μέσω της ιεράρχησης των επιθεωρήσεων διαδρόμου που πρέπει να διενεργούνται στα αεροσκάφη των οικείων αερομεταφορέων δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 351/2008.

Αερομεταφορείς της Ουκρανίας

Ukraine Cargo Airways

(57) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 18 του κανονισμού αριθ. 331/2008, ο αερομεταφορέας Ukraine Cargo Airways υπέβαλε την 1η Απριλίου 2008 αναθεωρημένο σχέδιο διορθωτικών μέτρων στο οποίο αποτυπώνονται οι αλλαγές που ζήτησαν οι αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας κατόπιν ελέγχου στην εταιρεία. Στις 11 Απριλίου 2008, η Επιτροπή ζήτησε από τις αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας να υποβάλουν έως τις 10 Μαΐου 2008 στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι επαληθεύτηκε η αποτελεσματικότητα της εφαρμογής του αναθεωρημένου σχεδίου διορθωτικών μέτρων·

(58) Οι αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας πληροφόρησαν την Επιτροπή, στις 19 Ιουνίου 2008, ότι δεν είναι σε θέση να επιβεβαιώσουν την πλήρη εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων από τον αερομεταφορέα Ukraine Cargo Airways. Ανέφεραν περαιτέρω ότι θεωρούν ατελέσφορα ορισμένα από τα διορθωτικά μέτρα. Στις 27 Ιουνίου οι εν λόγω αρχές διαβίβασαν τεκμηρίωση, με την οποία πληροφόρησαν την Επιτροπή ότι, αφενός, «ο αερομεταφορέας σημείωσε ουσιαστική πρόοδο για τη βελτίωση της τεχνικής κατάστασης του στόλου, της τεκμηρίωσης, της πολιτικής και των διαδικασιών του καθώς και της εκπαίδευσης των πληρωμάτων» και, αφετέρου, «πίεση χρόνου και άλλες καταστάσεις, όπως καθυστερήσεις των οργανισμών συντήρησης, περιορίζουν τις δυνατότητες του αερομεταφορέα να ολοκληρώνει το σύνολο των εργασιών του σε όλα τα αεροσκάφη και να βελτιώνει την εκπαίδευση του ιπτάμενου προσωπικού». Οι αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας επιβεβαίωσαν την ετοιμότητά τους να εξακολουθήσουν τη συνεχή εποπτεία του αερομεταφορέα Ukraine Cargo Airways και τη δέσμευσή τους να υποβάλουν στην επιτροπή για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών ολοκληρωμένη απόφαση σχετικά με την αποτελεσματικότητα της υλοποίησης από τον αερομεταφορέα Ukraine Cargo Airways του σχεδίου τους διορθωτικών μέτρων. Στις 8 Ιουλίου, οι αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας διαβίβασαν στην Επιτροπή την απόφασή τους να άρουν τους περιορισμούς εκμετάλλευσης ορισμένων αεροσκαφών του αερομεταφορέα Ukraine Cargo Airways, αφού έλεγξαν την εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων από τον αερομεταφορέα.

(59) Σύμφωνα με τις γραπτές παρατηρήσεις που υπέβαλαν στην επιτροπή για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών στις 10 Ιουλίου 2008 οι αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας και ο αερομεταφορέας Ukraine Cargo Airways, από τις επιθεωρήσεις διαδρόμου σε 15 αεροσκάφη του αερομεταφορέα προέκυψε ότι το σχέδιο διορθωτικών μέτρων είχε εφαρμοστεί σε 6 μόνο αεροσκάφη που πληρούν τα πρότυπα της ΔΟΠΑ, για τα οποία οι εν λόγω αρχές είχαν αποφασίσει να άρουν τους περιορισμούς που είχαν προηγουμένως επιβάλει οι ίδιες. Επιπλέον, σύμφωνα με τις εν λόγω αρχές, διαπιστώθηκε ότι τα λοιπά 9 αεροσκάφη δεν πληρούν μέτρα που απαιτούνται για την εξασφάλιση της εφαρμογής των προτύπων της ΔΟΠΑ και εξακολουθούν να ισχύουν για τα αεροσκάφη αυτά περιορισμοί λειτουργίας στην Ουκρανία.

[1] Στις 6 Ιουνίου 2008, οι αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας πληροφόρησαν την Επιτροπή ότι εξοπλισμός E-GPWS εγκαταστάθηκε στα αεροσκάφη του αερομεταφορέα Ural Airlines τύπου Ilyushin IL-86 με τα σήματα νηολογίου RA-86078, RA-86093, RA-86114 και RA-86120. Διαβίβασαν επίσης τις τροποποιημένες προδιαγραφές λειτουργίας σύμφωνα με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της Ural Airlines.

(60) Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι ο αερομεταφορέας απέδειξε την πρόθεσή του να λάβει διορθωτικά μέτρα για την αποκατάσταση των ελλείψεων ασφάλειας που αφορούν το σύνολο του στόλου του. Ωστόσο, με βάση τα έγγραφα αποδεικτικά στοιχεία από τα αποτελέσματα των ελέγχων που διενεργήθηκαν έως τώρα από την αρμόδια αρχή της Ουκρανίας καθώς και τις γραπτές παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν στην επιτροπή για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών από τις εν λόγω αρχές, η Επιτροπή κρίνει ότι το σχέδιο δεν εφαρμόστηκε πλήρως από τον αερομεταφορέα, δεδομένου ότι ο έλεγχος από τις αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας έδειξε ακαταλληλότητα και αναποτελεσματικότητα των διορθωτικών μέτρων που εφαρμόστηκαν έως τώρα. Η Επιτροπή εξακολουθεί να ανησυχεί για το γεγονός ότι ο αερομεταφορέας ήταν ικανός να εξασφαλίσει την τήρηση των προτύπων ασφάλειας από μέρος μόνο του στόλου του, ενώ, κατά το εν λόγω σχέδιο, η εταιρεία όφειλε να εφαρμόσει σύστημα διαχείρισης του στόλου που να εξασφαλίζει την ενιαία εφαρμογή όλων των μέτρων στο σύνολο των αεροσκαφών της. Με βάση τα κοινά κριτήρια, ο αερομεταφορέας δεν είναι δυνατόν, συνεπώς, να διαγραφεί από το παράρτημα Α.

Γενική εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων των αερομεταφορέων της Ουκρανίας

(61) Όπως προβλέπεται στην αιτιολογική σκέψη 21 του κανονισμού αριθ. 331/2008, η Επιτροπή κάλεσε, στις 11 Απριλίου 2008, τις αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας να υποβάλουν έως τις 10 Μαΐου 2008 σχέδιο μέτρων για τη βελτίωση της άσκησης της εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων των αερομεταφορέων που εμπίπτουν στη ρυθμιστική τους αρμοδιότητα και των αεροσκαφών που είναι νηολογημένα στην Ουκρανία. Στις 22 Μαΐου 2008, η Επιτροπή επανέλαβε το αίτημά της για υποβολή των πληροφοριών αυτών, στο πλαίσιο των διαβουλεύσεων με τις αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας βάσει του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 373/2006. Οι αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας υπέβαλαν το εν λόγω σχέδιο στις 31 Μαΐου 2008. Το σχέδιο αυτό επικεντρώνεται στα εξής: νομοθεσία σχετικά με την εκπόνηση, εφαρμογή και επιβολή συγκεκριμένων, δεσμευτικών και διακριτών νομοθετικών πράξεων και προτύπων για την ασφάλεια που χρησιμοποιούνται στην Ουκρανία για την έγκριση και εποπτεία οργανισμών, αεροσκαφών και προσωπικού· πόροι της κρατικής αρχής πολιτικής αεροπορίας, συμπεριλαμβανομένων των επαγγελματικών προσόντων και της εκπαίδευσης του προσωπικού, ώστε να διασφαλίζεται ότι ο αριθμός, τα προσόντα και η πείρα του προσωπικού, περιλαμβανομένης της αρχικής και της επαναλαμβανόμενης εκπαίδευσης, επαρκούν για τη διεκπεραίωση του φόρτου εργασίας που συνεπάγεται η εποπτεία της ασφάλειας των αερομεταφορέων, των αεροσκαφών και του προσωπικού στην Ουκρανία· και, τέλος, εποπτεία της συνεχούς πτητικής ικανότητας και της συντήρησης των αεροσκαφών και παρουσίαση των τρόπων με τους οποίους οι αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας εγγυώνται ότι διασφαλίζεται η συνεχής πτητική ικανότητα των αεροσκαφών που εμπίπτουν στη ρυθμιστική τους αρμοδιότητα και ότι η συντήρηση των αεροσκαφών γίνεται σύμφωνα με τα εγκεκριμένα προγράμματα συντήρησης, τα οποία επανεξετάζονται σε περιοδική βάση.

(62) Εξάλλου, οι αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας διαβίβασαν έγγραφα των νομοθετικών μέτρων που ισχύουν μέχρι τη θέσπιση του νέου κώδικα για την αεροπορία ο οποίος θα αφορά επίσης πτυχές ασφάλειας.

(63) Η Επιτροπή κρίνει ότι το σχέδιο που υποβλήθηκε περιέχει μέτρα που αποσκοπούν στη βελτίωση και την ενίσχυση της άσκησης εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων στην Ουκρανία. Ωστόσο, η αποτελεσματικότητα του εν λόγω σχεδίου δεν μπορεί να αξιολογηθεί επί του παρόντος, καθώς το χρονοδιάγραμμα των διορθωτικών μέτρων εκτείνεται μέχρι το 2011, ενώ τα περισσότερα μέτρα που αφορούν την εποπτεία της συνεχούς πτητικής ικανότητας και της συντήρησης πρέπει να έχουν τεθεί σε εφαρμογή έως τα τέλη του 2008.

(64) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί απαραίτητη τη στενή παρακολούθηση της προοδευτικής εφαρμογής του εν λόγω σχεδίου. Οι αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας καλούνται να υποβάλλουν έκθεση προόδου σε τριμηνιαία βάση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή προτίθεται να πραγματοποιήσει επίσκεψη στην αρμόδια αρχή της Ουκρανίας προκειμένου να επαληθεύσει την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής των μέτρων αυτών, που πρέπει να εκτελεστεί ως τα τέλη του 2008. Επιπλέον, κράτη μέλη θα ελέγχουν συστηματικά την πραγματική συμμόρφωση προς τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, μέσω της ιεράρχησης των επιθεωρήσεων διαδρόμου που πρέπει να διενεργούνται στα αεροσκάφη των αερομεταφορέων οι οποίοι έχουν αδειοδοτηθεί στην Ουκρανία δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 351/2008.

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

(65) Οι λοιποί αερομεταφορείς που περιλαμβάνει ο ενημερωμένος κοινοτικός κατάλογος της 16ης Απριλίου 2008 και οι αρχές που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αυτών των αερομεταφορέων δεν έχει κοινοποιήσει στην Επιτροπή κανένα αποδεικτικό στοιχείο όσον αφορά την πλήρη εφαρμογή κατάλληλων επανορθωτικών μέτρων, παρά τα συγκεκριμένα αιτήματα που έχει υποβάλει η Επιτροπή. Ως εκ τούτου, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι για τους αερομεταφορείς αυτούς πρέπει να συνεχίσει να ισχύει η απαγόρευση λειτουργίας (παράρτημα Α) ή οι περιορισμοί λειτουργίας (παράρτημα Β), ανάλογα με την περίπτωση.

(66) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της Επιτροπής για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

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

1. Το παράρτημα Α αντικαθίσταται από το παράρτημα Α του παρόντος κανονισμού.

2. Το παράρτημα Β αντικαθίσταται από το παράρτημα Β του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

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

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

Βρυξέλλες, 24 Ιουλίου 2008.

Για την Επιτροπή
Antonio TAJANI
Αντιπρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΠΟΥ ΥΠΟΚΕΙΝΤΑΙ ΣΕ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥΣ [1]

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική του ονομασία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
AIR KORYO	Άγνωστος	KOR	Λαϊκή Δημοκρατία της Κορέας (ΛΔΚ)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Σουδάν
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Αφγανιστάν
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Άγνωστος	VRB	Ρουάντα
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Αγκόλα
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ουκρανία
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ουκρανία
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ουκρανία
Όλοι οι αερομεταφορείς οι οποίοι έχουν πιστοποιηθεί από τις αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό (ΛΔΚ) που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία, μεταξύ των οποίων:		—	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

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

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική του ονομασία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Υπουργική υπογραφή (διάταγμα 78/205)	LCG	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική του ονομασία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
'Ολοι οι αερομεταφορείς οι οποίοι έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ισημερινής Γουινέας, μεταξύ των οποίων:			Ισημερινή Γουινέα
CRONOS AIRLINES	Άγνωστος	Άγνωστος	Ισημερινή Γουινέα
CEIBA INTERCONTINENTAL	Άγνωστος	CEL	Ισημερινή Γουινέα
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Ισημερινή Γουινέα
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Δεν υπάρχει	Ισημερινή Γουινέα
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Ισημερινή Γουινέα
GUINEA AIRWAYS	738	Δεν υπάρχει	Ισημερινή Γουινέα
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Ισημερινή Γουινέα
'Ολοι οι αερομεταφορείς οι οποίοι έχουν πιστοποιηθεί από τις αρχές της Ινδονησίας που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία, μεταξύ των οποίων:			Ινδονησία
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Άγνωστος	Ινδονησία
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Ινδονησία
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Άγνωστος	Ινδονησία
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Άγνωστος	Ινδονησία
ATLAS DELTASATYA	135-023	Άγνωστος	Ινδονησία
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Άγνωστος	Ινδονησία
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Άγνωστος	Ινδονησία
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Άγνωστος	Ινδονησία
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Ινδονησία
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Άγνωστος	Ινδονησία
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Ινδονησία
EASTINDO	135-038	Άγνωστος	Ινδονησία
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Άγνωστος	Ινδονησία
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Ινδονησία
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Ινδονησία
HELIZONA	135-003	Άγνωστος	Ινδονησία
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Ινδονησία
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Ινδονησία
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Άγνωστος	Ινδονησία
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Ινδονησία
KURA-KURA AVIATION	135-016	Άγνωστος	Ινδονησία
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Ινδονησία

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική του ονομασία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
LINUS AIRWAYS	121-029	Άγνωστος	Ινδονησία
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Ινδονησία
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Άγνωστος	Ινδονησία
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Άγνωστος	Ινδονησία
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Ινδονησία
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Ινδονησία
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Άγνωστος	Ινδονησία
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Ινδονησία
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Ινδονησία
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Άγνωστος	Ινδονησία
PURA WISATA BARUNA	135-025	Άγνωστος	Ινδονησία
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Ινδονησία
RIAU AIRLINES	121-017	RIU	Ινδονησία
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Άγνωστος	Ινδονησία
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Άγνωστος	Ινδονησία
SMAC	135-015	SMC	Ινδονησία
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Ινδονησία
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Άγνωστος	Ινδονησία
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Άγνωστος	Ινδονησία
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Ινδονησία
TRAVIRA UTAMA	135-009	Άγνωστος	Ινδονησία
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Ινδονησία
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Ινδονησία
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Ινδονησία
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Ινδονησία
Όλοι οι αερομεταφορείς οι οποίοι έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Κιργιζίας, μεταξύ των οποίων:		—	Δημοκρατία της Κιργιζίας
AIR MANAS	17	MBB	Δημοκρατία της Κιργιζίας
ARTIK AVIA	13	ART	Δημοκρατία της Κιργιζίας
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	Δημοκρατία της Κιργιζίας
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Δημοκρατία της Κιργιζίας
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	Δημοκρατία της Κιργιζίας
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Δημοκρατία της Κιργιζίας
DAMES	20	DAM	Δημοκρατία της Κιργιζίας

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική του ονομασία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
EASTOK AVIA	15	Άγνωστος	Δημοκρατία της Κιργιζίας
ESEN AIR	2	ESD	Δημοκρατία της Κιργιζίας
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Δημοκρατία της Κιργιζίας
ITEK AIR	04	IKA	Δημοκρατία της Κιργιζίας
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Δημοκρατία της Κιργιζίας
KYRGYZSTAN	03	LYN	Δημοκρατία της Κιργιζίας
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	Δημοκρατία της Κιργιζίας
MAX AVIA	33	MAI	Δημοκρατία της Κιργιζίας
OHS AVIA	09	OSH	Δημοκρατία της Κιργιζίας
S GROUP AVIATION	6	Άγνωστος	Δημοκρατία της Κιργιζίας
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Δημοκρατία της Κιργιζίας
SKY WAY AIR	21	SAB	Δημοκρατία της Κιργιζίας
TENIR AIRLINES	26	TEB	Δημοκρατία της Κιργιζίας
TRAST AERO	05	TSJ	Δημοκρατία της Κιργιζίας
VALOR AIR	07	Άγνωστος	Δημοκρατία της Κιργιζίας
'Ολοι οι αερομεταφορείς οι οποίοι έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λιβερίας		—	Λιβερία
'Ολοι οι αερομεταφορείς οι οποίοι έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Γκαμπόν, πλην των αερομεταφορέων Gabon Airlines και Afrijet, μεταξύ των οποίων:			Δημοκρατία της Γκαμπόν
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Άγνωστος	Δημοκρατία της Γκαμπόν
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Δημοκρατία της Γκαμπόν
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	Άγνωστος	Δημοκρατία της Γκαμπόν
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	0045/MTACCMDH/SGACC/DTA	NVS	Δημοκρατία της Γκαμπόν
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Άγνωστος	Δημοκρατία της Γκαμπόν
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Δημοκρατία της Γκαμπόν
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Άγνωστος	Δημοκρατία της Γκαμπόν
'Ολοι οι αερομεταφορείς οι οποίοι έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Σιέρα Λεόνε, μεταξύ των οποίων:	—	—	Σιέρα Λεόνε
AIR RUM, LTD	Άγνωστος	RUM	Σιέρα Λεόνε
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Άγνωστος	BVU	Σιέρα Λεόνε

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική του ονομασία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
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 οι οποίοι έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Σουαζιλάνδης, μεταξύ των οποίων:	—	—	Σουαζιλάνδη
AERO AFRICA (PTY) LTD	Άγνωστος	RFC	Σουαζιλάνδη
JET AFRICA SWAZILAND	Άγνωστος	OSW	Σουαζιλάνδη
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Άγνωστος	RSN	Σουαζιλάνδη
SCAN AIR CHARTER, LTD	Άγνωστος	Άγνωστος	Σουαζιλάνδη
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Άγνωστος	SWX	Σουαζιλάνδη
SWAZILAND AIRLINK	Άγνωστος	SZL	Σουαζιλάνδη

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΟΙ ΟΠΟΙΟΙ ΥΠΟΚΕΙΝΤΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ [1]

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική του ονομασία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφορέα	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα	Τύπος αεροσκάφους	Σήμα(τα) νηολογίου και, εφόσον διατίθεται, αριθμός(οί) σειράς κατασκευής	Κράτος νηολογίου
AFRIJET [1]	0027/MTAC/SGACC/DTA		Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος των αεροσκαφών, πλην 2 αεροσκαφών τύπου Falcon 50 και 1 αεροσκάφους τύπου Falcon 900	Όλος ο στόλος των αεροσκαφών εκτός των: TR-LGV· TR-LGY· TR-AFJ	Δημοκρατία της Γκαμπόν
AIR BANGLADESH	17	BGD	Μπαγκλαντές	B747-269B	S2-ADT	Μπαγκλαντές
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Κομόρες	Όλος ο στόλος των αεροσκαφών εκτός των: LET 410 UVP	Όλος ο στόλος των αεροσκαφών εκτός των: D6-CAM (851336)	Κομόρες
GABON AIRLINES [2]	0040/MTAC/SGACC/DTA	GBK	Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος των αεροσκαφών, πλην 1 αεροσκάφους τύπου Boeing B-767-200	Όλος ο στόλος των αεροσκαφών εκτός των: TR-LHP	Δημοκρατία της Γκαμπόν

[1] Ο αερομεταφορέας Afrijet επιτρέπεται να χρησιμοποιεί μόνο τα συγκεκριμένα αεροσκάφη που προβλέπονται για τις δραστηριότητές του στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα επί του παρόντος.

[2] Ο αερομεταφορέας Gabon Airlines επιτρέπεται να χρησιμοποιεί μόνο το συγκεκριμένο αεροσκάφος που προβλέπεται για τις δραστηριότητές του στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα επί του παρόντος.

[1] Είναι δυνατόν να επιτραπεί στους αερομεταφορείς που παρατίθενται στο παράρτημα Β να ασκούν δικαιώματα κυκλοφορίας χρησιμοποιώντας πλήρως εκμισθωμένο αεροσκάφος ενός αερομεταφορέα ο οποίος δεν υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας, υπό τον όρο ότι τηρούνται τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας.